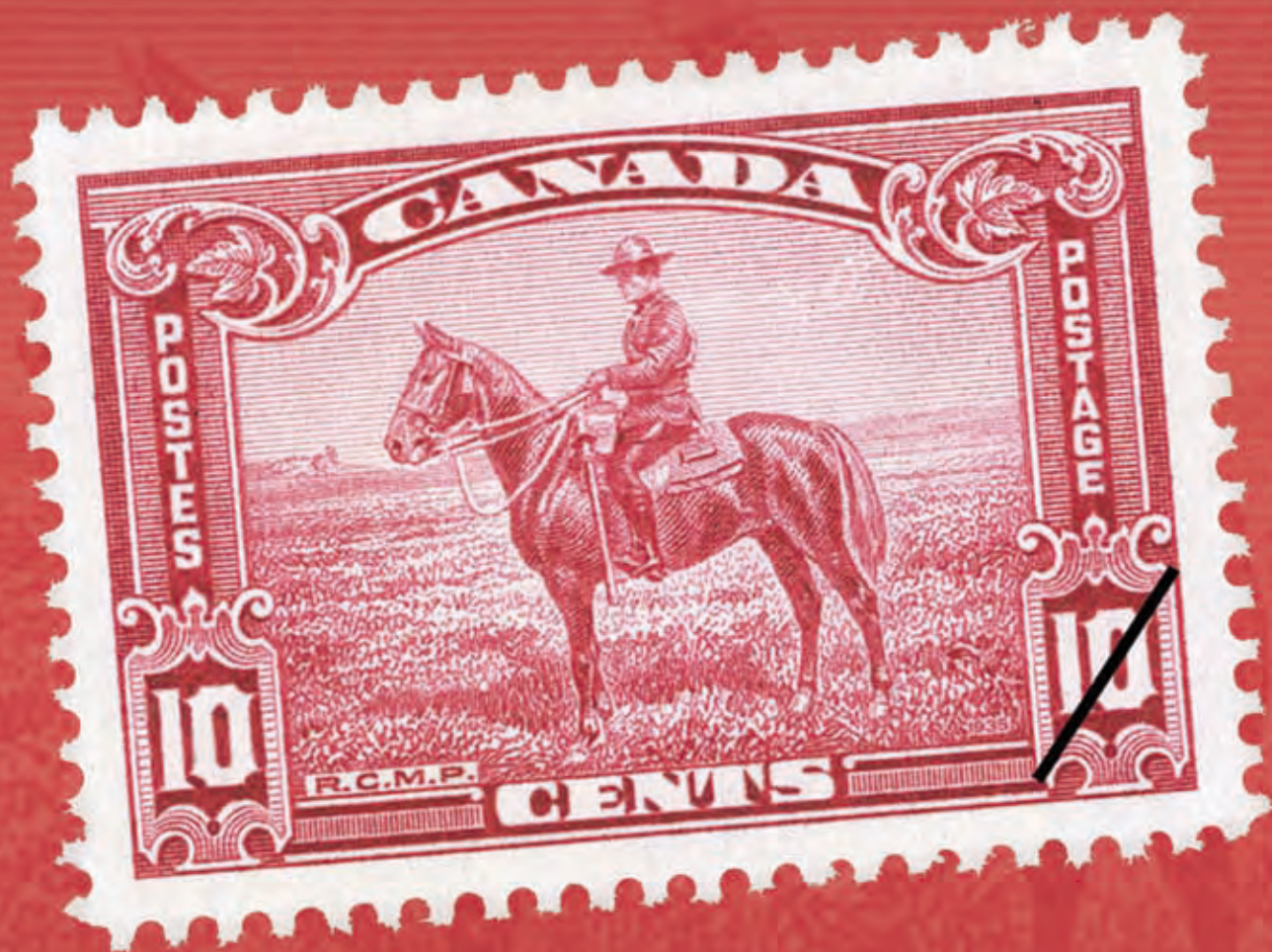


# *Les tuniques rouges*

*Par Guy Desrosiers*



**Philatélie**





## À mes petits-fils Ulric et Victor

*Recevez comme un cadeau tout ce que la vie vous apportera.*

**Remerciements :** Je tiens à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont rendu possible la rédaction de cette étude; sans elles, cet ouvrage n'aurait jamais vu le jour. De peur d'en oublier, les remerciements d'ordre général sont de mise. Toutefois, je tiens à remercier tout spécialement Monsieur Benoit Carrier, philatéliste bien connu, qui a vérifié le présent texte. Depuis des lunes, Monsieur Carrier vérifie les textes à paraître dans la revue Philatélie Québec laquelle est reconnue à la fois pour la qualité de son français écrit et la qualité de son contenu. En dépit de son excellent travail, il n'a jamais voulu que son nom apparaisse dans le générique qui paraît en page 4 de la revue. Afin de le remercier, je m'autorise à sortir son identité de l'ombre.

Graphisme : Graphic-Art; merci à Emilie Gagnon qui, avec une patience exemplaire et ce, tout au long de la préparation de cet ouvrage, a su supporter les demandes de l'auteur.





Préfacer un ouvrage peut être une tâche délicate. Aujourd'hui ce n'est pas le cas. Mon cœur et ma tête m'y poussent avec enthousiasme.

Guy Desrosiers est un grand philatéliste dont je connais les qualités depuis longtemps. Je fus son parrain à l'Académie Européenne de Philatélie, dont j'étais le Président, puis à l'Académie Mondiale de Philatélie. Ses mérites le justifiaient pleinement.

Écrire une monographie concernant le timbre des tuniques rouges émis en 1935 est un apport indéniable à la connaissance philatélique internationale.

La Gendarmerie Royale du Canada est une arme symbolique pour son pays, comme le sont les Horse Guards en Grande-Bretagne et la Garde Républicaine française.

N'oublions pas que ce timbre semi-moderne est un timbre rare, dont les possesseurs, petits ou grands philatélistes, ne se départissent pas aisément. Je félicite donc très chaleureusement mon ami Guy pour la qualité de son travail où l'on retrouve sa rigueur de juriste et d'universitaire associée à son enthousiasme toujours juvénile d'amoureux du beau timbre.

Guy, je suis fier de toi et suis certain que les collègues académiciens apprécieront ton œuvre à sa juste valeur.

Jean-Pierre MANGIN  
Président de l'A.M.P.



## **Les tuniques rouges;**

*présentation d'une collection sur un timbre canadien émis le premier juin 1935*



### **Introduction**

Les célèbres « tuniques rouges » des membres de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) ont de tout temps, fasciné l'imaginaire de la population. Afin de rendre hommage à cet illustre corps policier, les postes canadiennes ont émis le premier juin 1935, un timbre montrant dans son uniforme, et à cheval dans une prairie, un agent de la GRC. Ce timbre fait parti de la série de timbres de valeurs nominales élevées, représentant des scènes d'intérêt canadien, associées à diverses régions du pays (1).

Attiré par ce timbre que l'on doit qualifier de « beau timbre », le ramassage de pièces philatéliques associées à ce timbre, devint vite une manie chez l'auteur de cette monographie.

### **Rappel**

Au cours d'une bonne dizaine d'années, des pièces philatéliques se rapportant à ce timbre ainsi que des cartes postales dont le sujet traitait de la GRC ont été ramassées dans l'ordre et surtout, dans le désordre le plus total. À la fin de l'hiver, début du printemps, de l'année 2009 (seulement), les pièces philatéliques furent placées en ordre pour constituer une collection personnelle et « personnalisée » de 48 pages dont le but était de la présenter dans une exposition. Il faut noter que le fait d'avoir voulu exposer cette collection n'avait aucunement pour objectif, la collecte de médailles. L'auteur a tout simplement pris le droit de se faire plaisir; sans plus.

Cette collection fut donc présentée pour la première fois lors de l'exposition du club philatélique de Sherbrooke, Phila-Sherbrooke, les 18 et 19 avril 2009. Les 2 et 3 mai 2009, elle fut présentée une seconde fois, lors d'une exposition multi-collections à Rimouski.

L'acquisition d'une feuille complète de 50 timbres dans les jours qui ont suivi ces expositions, a forcé le réaménagement de la première partie de la présentation. De plus, il était impératif de tenir compte dans la présentation, des commentaires apportés par Messieurs Richard Gratton et Benoit Carrier, commentaires qui la bonifiaient et pour lesquelles ces deux personnes sont remerciées ici.

Le 16 mai suivant, une présentation « *power point* » fut faite à l'Académie québécoise d'études philatéliques (AQEP). En conséquence de cette présentation et, utilisant une expression bien connue, suite à la demande générale, il fut donc décidé de préparer cette étude.

---

1- Bibliothèque et Archives Canada; ArchiviaNet : Recherche en ligne; [data4.collectionscanada.ca/netacgi/nph-brs?s1](http://data4.collectionscanada.ca/netacgi/nph-brs?s1)



## Plan de la présentation

L'étude de ce timbre se fera en trois parties. La première partie présentera le timbre lui-même; le chapitre traitant des *perfins* ou des timbres perforés à la machine en vue d'en identifier le propriétaire, est inclus dans cette première partie. La seconde partie, très courte, traitera des « premières » concernant ce timbre. Et finalement, la troisième partie, costaud de celle-là, présentera des utilisations du timbre; timbres seuls et sur plis, marques postales, et autres.



Seulement et uniquement les pièces dont l'auteur est propriétaire, seront présentées ici. Il est possible que des pièces s'ajoutent en cours de rédaction; pour cette raison et afin de faciliter le travail graphique, les illustrations ne seront pas numérotées. Toutefois, toutes les illustrations ainsi que le texte seront présentés de façon à ne pas créer d'ambiguïté chez le lecteur, du moins le croyons-nous.

## Première partie : présentation du timbre.

### Données techniques (2)

**Date d'émission** : le premier juin 1935

**Quantité** : 4 085 500 exemplaires

**Imprimeur** : Canadian Bank Note Company, Limited

**Créateurs** : cheval et paysage gravés par Harold Osborn  
personnage gravé par Sydney F. Smith  
conçu par Herman Herbert Schwartz.



**Méthode d'impression** : la planche pour chaque feuille de timbres comprenait 200 sujets répartis en quatre blocs de 50 sujets chacun. Un inter – panneau séparait chaque bloc de 50 sujets et une bordure (de feuille) entourait les blocs. Deux planches différentes ont été utilisées pour imprimer ce timbre. En 1935, les timbres émis en l'honneur du Roi George V ainsi que tous les timbres de la série dite « date cachée », dont le timbre sous étude, ont été imprimés « *on dry-gummed paper from steel plates on presses of the company's own design* » c'est-à-dire la *Canadian Bank Note Co.* (3); et, c'est avec grande précaution que nous traduisons en français cette phrase : **sur du papier pré-gommé, ce timbre fut imprimé au moyen de planches en acier, sur des presses créées par la compagnie.**

2- Bibliothèque et Archives Canada; ArchiviaNet; ibidem.

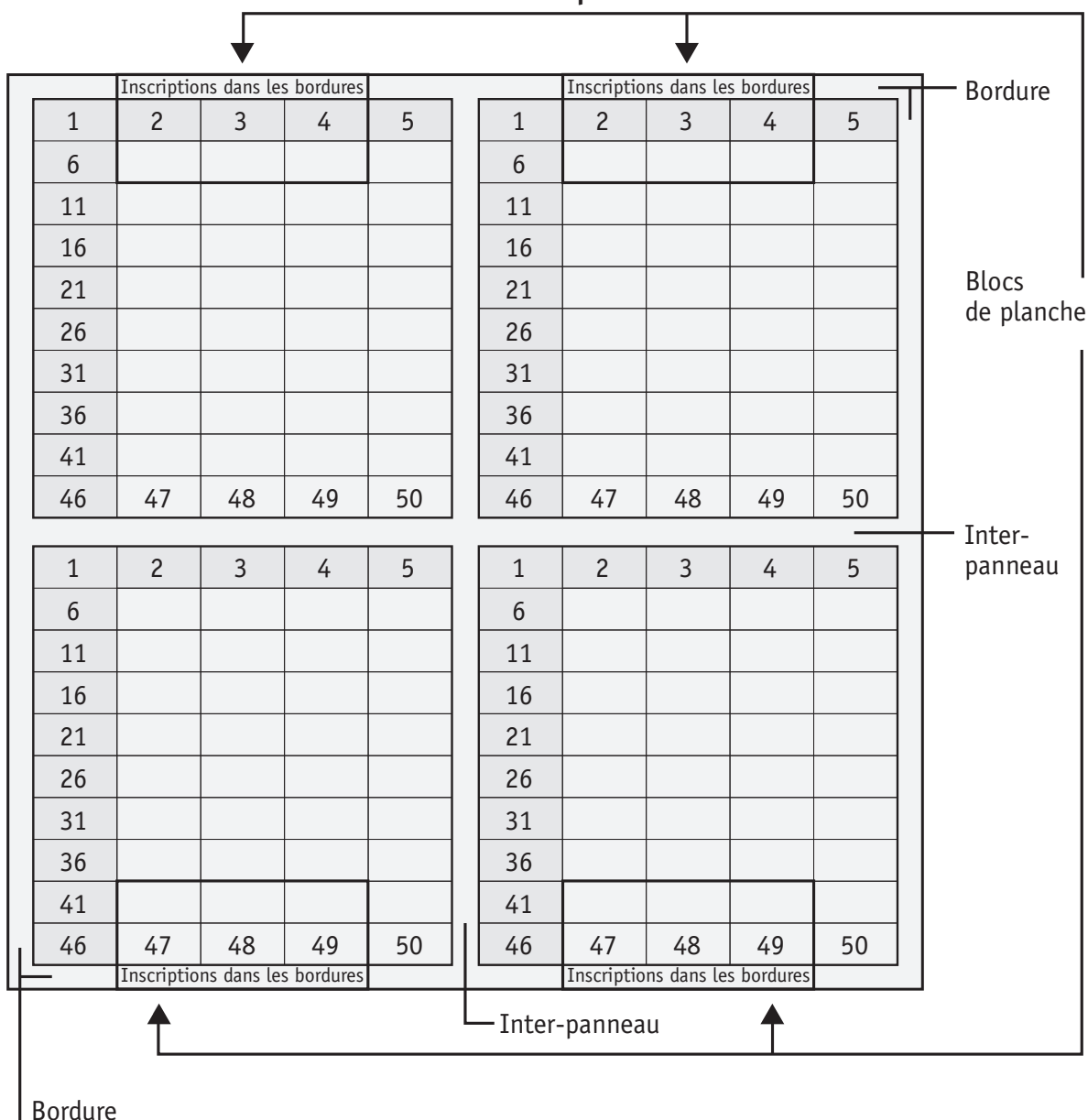
3- **Boggs, Winthrop S.**; *The Postage Stamps and Postal History of Canada*; Quarteman Publications, Inc., Lawrence, Massachusetts, © 1974, XXXVI-870 pages; en page 403. À la page 405, il ajoutera que les planches « *were chromium plated, and a number of minutes dots and scratches occur on several values. These are of minor interest* ». — Sauf erreur de notre part, **Boggs** dans ce livre, ne mentionne pas la façon dont ce timbre a été perforé afin d'en créer la dentelure. Un peu plus loin dans ce chapitre, il sera traité de la perforation des timbres ainsi que de la perforation dans les timbres (*perfins*). — À la page 805, à propos du timbre sous étude, **Boggs** écrira : « *Royal Canadian Mounted Police. This is a Constabulary force maintained by the Dominion Government in all provinces as far north as Ellsmere Land. It was formed in 1873 as the North West Mounted Police, and in 1874 numbered only a little over 200 men. Its purpose was to police the vast prairie areas of the northwest territories. The rebellion of 1885 was too much for such a small number of men, but it undoubtedly prevented the uprising from becoming more serious. The Mounted Police serve in policing the Klondyke gold rush of 1898, and sent some members in the Canadian Contingent in the Boer War, 1899 – 1902. In 1920, owing to the gradual elimination of many of its original reasons for existence, it was merged with the Dominion Police which protects Government property. Discipline is semi-military and is commanded by a commissioner and deputy commissioner. At present it numbers about 2,500 men.* » N.D.L.R. : il ne faut pas oublier que la première édition de ce volume a été publiée en 1945.





Deux épreuves de planches, dont une avec inter-panneau, sur du papier bible apposé sur carton; le papier bible est apposé sur du carton.

### Méthode d'impression





**Voici des blocs de planche.** Bloc de planche No 1; partie supérieure. Que ce soit pour la feuille de droite ou pour la feuille de gauche, les timbres sont toujours en positions 2 + 3 + 4 en première rangée et en positions 7 + 8 + 9 en seconde rangée. Sur la bandelette des timbres, qui était la bordure de la feuille avant que les timbres n'en soient détachés, on notera l'inscription « *Canadian Bank Note Co Ottawa* », l'imprimeur, ainsi que le numéro de la planche et ce, sur chacun des blocs de planches montrés ici (4).



Bloc de planche; planche No 1; partie inférieure. Que ce soit la feuille de droite ou la feuille de gauche, les timbres sont en positions 42 + 43 + 44 en neuvième rangée et en positions 47 + 48 + 49 dans la rangée du bas.



Inscription  
inversée



Bloc de planche; planche No 2; partie supérieure. Sur la planche No 2, les timbres occupent les mêmes positions que sur la planche No 1.



Bloc de planche; planche No 2; partie inférieure. Sur la planche No 2, les timbres occupent les mêmes positions que sur la planche No 1.



Inscription  
inversée

4- La mention de l'imprimeur sur les blocs de planches est une nouveauté et une procédure inhabituelle dans l'impression des timbres; il faut remonter à l'époque de l'impression des petites Reines pour trouver un tel précédent. **Boggs, Winthrop S.**; op. cit., page 406.

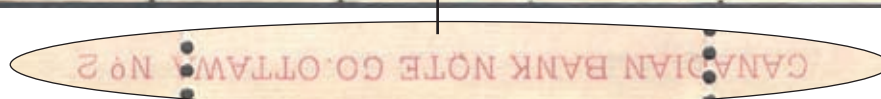


CANADIAN BANK NOTE CO. OTTAWA N° 2





Feuille de 50 timbres, partie inférieure droite. On note que l'inscription « Canadian Bank Note Ottawa No 1 » est inversée sur la feuille; elle est aussi inversée sur les illustrations précédentes (en pages 7 et 8) montrant les blocs de planche des feuilles inférieures. Au fait, l'inscription non inversée sur les feuilles de la partie inférieure existe-t-elle? Aucune n'avait été rencontrée au moment d'écrire ces lignes.



Inscription  
inversée





Paire imperforée à l'horizontale,  
timbres non dentelés.

Paire imperforée à la verticale,  
timbres non dentelés.



Il existe 150 paires imperforées (5). Il existe aussi des paires horizontales imperforées avec un inter-panneau. Toutefois l'auteur n'a jamais rencontré de paires verticales imperforées avec un inter-panneau; il en existe sans doute.

### La perforation des timbres / la perforation dans les timbres

Avant de parler des perforations O H M S ainsi que des timbres « *perfins* » (timbres avec une marque distinctive faite par perforation), il est utile et nécessaire de discuter quelque peu sémantique au sujet du mot perforation.

Lors de sa réalisation, le timbre qui fait partie habituellement d'une feuille de timbres, est perforé. La perforation des timbres est alors constituée de petits trous ronds plus ou moins rapprochés les uns des autres. La perforation des timbres crée des dents aux timbres et elle rend plus facile la séparation des timbres les uns des autres. L'ensemble des dents d'un timbre se définit comme la dentelure du timbre. On a donc la perforation du timbre et la dentelure d'un timbre.

C'est à tort que, malheureusement et trop souvent, l'anglicisme « *perforation* » sera utilisé pour signifier la dentelure des timbres; cette utilisation du mot perforation dans le sens du mot dentelure est tout à fait incorrecte. Toutefois, la langue française ne détient pas le monopole du problème sémantique sur ce sujet; la langue anglaise a aussi un problème, d'un autre ordre, au point où on a déjà suggéré d'utiliser le mot « *denticulated* » pour spécifier que le timbre avait été dentelé (6).

La perforation des timbres est donc différente de la perforation dans les timbres. Au Canada, il y a deux types de perforations dans les timbres : les perforations OHMS et la perforation des timbres « *perfins* », ces deux types de perforations ne devant pas être confondus même si le but de leur utilisation semble identique c'est-à-dire éviter le vol de timbres-poste. Le timbre sous étude a bénéficié des deux types de perforations.

5- **Harris, D. Robin, (Editor);** *The Unitrade Specialized Catalogue of Canadian Stamps, featuring the established Scott numbering system*, Toronto M6L 2C4, The Unitrade Press, © 2009, 631 pages. Ce volume sera cité ci-après dans cette monographie, sous le titre de **Catalogue Unitrade**.

6- **Williams, L.N.;** *Fundamentals of Philately*, Revised Edition, Published by the American Philatelic Society, P.O. Box 8000, State College, Pennsylvania 16803, © 1990, xv-862 pages; en page 645. Ce dernier mentionnera que la langue anglaise souffre en ce domaine, d'une lacune qui n'existe pas dans les autres langues; en effet, lorsque le timbre perforé a été détaché de sa feuille, le timbre est maintenant dentelé « *denticulated* » et non pas perforé.

7- **Catalogue Unitrade**, aux pages 520 et 522; voir la note 15 plus loin.

8- **Boggs, Winthrop;** Op. cit., en page 727.



## Les perforations O H M S

En 1923, le Ministère de finances du Canada commença à perforer au moyen des lettres « O H M S », les timbres destinés aux bureaux de poste régionaux. La perforation signifiait « *On His Majesty Service* » que l'on traduit librement par « Au service de Sa Majesté ». En 1935, le Ministère des postes canadien devint responsable de la perforation des timbres utilisés par les ministères fédéraux et, après le 30 juin 1939, tous les timbres utilisés par les ministères gouvernementaux fédéraux devaient porter la perforation « O H M S ». La pratique de perforer les timbres pour utilisation gouvernementale, cessa en 1949, au moment où il fut décidé d'imprimer à la place, les lettres « O.H.M.S. » directement sur les timbres (7). Le Ministère des finances du Canada possédait la machine à perforation à cinq trous et le Ministère des postes a utilisé une machine à perforer à quatre trous pour se différencier du Ministère des finances.



Le nombre de trous, cinq et quatre, fait référence aux cinq trous et aux quatre trous que l'on aperçoit dans les lignes verticales des lettres « H » et « M » (8).

Il existe huit façons différentes de perforer les lettres « O H M S » (9) et elles proviennent du fait que les timbres étaient perforés à la main.



## Les « perfins » ou timbres avec une marque distinctive faite par perforation

Le mot « perfins » est un mot anglais constitué des mots (*perf*) orated (*ins*) igna (10) {perforation distinctive / signe distinctif}. Il ne faut surtout pas chercher ce mot dans les dictionnaires de langue anglaise, il ne s'y trouve pas. Dans la langue de Molière, le mot *perfins* n'a malheureusement pas d'équivalent même si les philatélistes de langue française connaissent les *perfins* et leur utilisation. On le définira souvent par le but recherché.

Les « perfins » sont des timbres-poste dans lesquels on a fait une perforation distinctive identifiant le propriétaire de ces timbres-poste et ils permettaient à ce propriétaire d'éviter de se les faire voler *Stamps perforated for insurance against frauds* (11).

C'est en Grande-Bretagne que l'on trouve la première génération de timbres avec une marque distinctive (12). En 1859, les postes anglaises donnèrent à la *Oxford Union Society* de Londres l'autorisation d'utiliser des timbres-postes avec la surimpression « O.U.S. »; une surimpression et non une perforation, faut-il spécifier. On peut soupçonner que ces timbres avec surimpression, étaient utilisés depuis un certain temps; la date de leur toute première utilisation ne semble pas connue. Le but avoué de cette surimpression était la manifestation d'un titre de propriété sur **SES** timbres-poste.

9- Voir Annexe « A »

10- **Johnson, J. C. et Tomasson G. (éditeurs)**; *Canadian Stamps with Perforated Initials Fourth Edition*; Prepared by the BNAPS Perfin Study Group, Toronto, United Press, © 1985, viii – 124 pages. Monsieur Jean-Guy Dalpé et le Père Jean-Claude Lafleur, tous deux membres de l'Académie québécoise d'études philatéliques (AQEP), ont, avec d'autres personnes dont la liste apparaît en page iii, agi comme conseiller auprès du Groupe d'étude.

11- **William, L.N.**; Op. cit., en page 786.



D'autres compagnies anglaises reçurent elles aussi l'autorisation d'ajouter une surimpression sur leurs timbres.

En 1882, les postes anglaises retirèrent toutes les autorisations de surimpression qui avaient été accordées au motif que certaines surimpressions étaient tellement de mauvaise qualité, qu'elles abîmaient le visage de la Reine Victoria.



Entre temps, la seconde génération de timbres avec une marque distinctive avait fait son apparition en Grande-Bretagne et, ainsi, rendait caduque la suppression des autorisations des surimpressions. *Le timbre avec une marque distinctive faite par perforation était maintenant en usage.* Même si on ne connaît pas la date exacte de la mise en service des premiers timbres *perfins* de cette génération, on sait que la machine à perforer existait depuis 1869 dans le pays.

À cette époque, où l'on faisait du chemin avec la somme de cinq *pence*, les postes anglaises avaient l'habitude de racheter les timbres-poste qu'elles avaient déjà vendus. Les vols de timbres devinrent alors une plaie pour les compagnies et organismes qui achetaient leurs timbres en grosse quantité. D'où l'idée de les identifier. C'est ainsi que les postes anglaises en 1869, émettaient une directive aux bureaux de poste du pays à l'effet de ne pas racheter les timbres qui avaient été perforés.

Au Canada à la même époque, les problèmes de vol de timbres étaient aussi sérieux qu'ils l'étaient en Grande-Bretagne (13). C'est ainsi que les premiers *perfins*, timbres avec une marque distinctive faite par perforation, sont apparus au Canada en 1889. En 1895, les postes canadiennes en confirment l'existence et elles en fixent les règles en 1910.

Entre 1910 et 1930, les postes canadiennes ont autorisé 79 demandes de *perfins*. Il n'y a eu aucune autorisation depuis 1931, et ce, même si la réglementation est toujours en vigueur : c'est qu'il n'y a eu aucune demande en ce sens. Dans leur volume, Johnson et Tomasson font la liste des marques *perfins* utilisées par les compagnies et organismes; toutefois, ils précisent clairement qu'on n'en connaîtra peut-être jamais le nombre exact (14).

Combien des 326 marques *perfins* présentées par **Johnson et Tomasson** se retrouvent sur le timbre de la GRC dont il est question dans cette étude? Ne connaissant pas la réponse, il alors est de mise de répondre : « bonne question »... À moins d'être un spécialiste qui les recherche et les collectionne depuis des lunes, il faut se compter chanceux de posséder quelques-uns de ces timbres avec marques *perfins*. Finalement, en mettant la main sur l'un de ces timbres, on le conserve même s'il n'est pas dans un état impeccable et, même si habituellement, on ne conserve pas ces timbres dans une collection. Et, en ajouter d'autres à la collection tiendra probablement du simple hasard.

Voici les timbres *perfins* actuellement en notre possession. Le timbre est présenté grandeur nature et, à son côté, le même timbre, agrandi et ses perforations noircies. On constatera que, pour quelques unes de ces perforations, il n'est pas évident d'en connaître la signification; loin de là (15). De plus, lorsque c'était possible de la trouver, une certaine information est donnée au sujet de l'utilisateur / propriétaire du timbre *perfins*.

---

12- **Johnson et Tomasson**; op. cit., page 1.

13- **Johnson et Tomasson**; op. cit., page 4 et suivantes.

14- Voir Annexe « A », à la fin de cette étude. On trouve aussi sur internet, plusieurs sites traitant des timbres *perfins* en tapant *Canadian Perfins*.

15- Merci à Monsieur Jean-Guy Dalpé de l'AQEP qui a gentiment accepté de vérifier la partie de notre étude portant sur les timbres *perfins*. Monsieur Dalpé (M. J.-G. D.) a fait le décompte des compagnies et organismes qui théoriquement, auraient placé leur marque distinctive *perfins* sur le timbre sous étude et le résultat est le suivant : 125 compagnies sont canadiennes;





**BT**  
pour *Bell Telephone*

La *Bell Telephone Company* a été fondée en 1878 par le beau-père d'Alexander Graham Bell qui créa une compagnie – sœur, la *New England Telephone and Telegraph Company*. Ces deux compagnies fusionnèrent leurs activités en 1880 pour former la *National Bell Telephone Company* qui, elle, après plusieurs fusions, devint l'*American Bell Telephone Company* puis l'*American Telephone & Telegraph Company* (16).

**ICH**  
pour *International Harvester Co.* (Québec)



La compagnie *International Harvester* est née en 1902 de la fusion de cinq compagnies se spécialisant dans la machinerie agricole. La compagnie a fait des affaires d'or des années 1930 à 1960. Cependant avec le déclin de l'agriculture, la compagnie dut vendre ses actifs à perte et de nos jours, opère seulement dans le domaine des camions et sous le nom de *Navistar International Corporation* (17).

85 sont états-uniennes; 1 anglaise. À ce nombre, il faudrait en ajouter une possibilité de 10 autres dont il n'y a aucune preuve connue d'utilisation dans le moment. Ajoutons ici, qu'il est quelque peu surprenant de constater que, des compagnies ayant leur siège social à l'étranger, aient placé des marques distinctives *perfins* sur des timbres canadiens. L'explication fut fournie par Monsieur Dalpé. Ces compagnies étrangères voulant un suivi à leur courrier ou encore voulant fidéliser leurs clients canadiens, incluaient une enveloppe retour déjà adressée et déjà timbrée; le destinataire canadiens n'avait alors que deux choix, c'est-à-dire soit de répondre à la lettre reçue en utilisant l'enveloppe retour fournie ou soit de détruire cette enveloppe retour car le timbre y apposée n'était plus utilisable sur une autre enveloppe. — Note 7, en page 12 : M. J.-G. D. diffère d'opinion relativement à ce que mentionné au *Catalogue Unitrade* au sujet des machines à perforer O H M S et de la façon dont elles furent utilisées; le sujet mériterait d'être approfondi davantage.

16- **Site internet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Bell\\_Telephone\\_Company](http://en.wikipedia.org/wiki/Bell_Telephone_Company). La marque *perfins* montrée ici, a été faite par la première machine à perforer utilisée par la compagnie *Bell Telephone*. Il est fort improbable qu'une marque *perfins* ayant été faite au moyen de la seconde machine puisse être trouvée un jour, cette dernière n'ayant été mise en opération qu'en 1947; toutefois, il est bon d'ajouter que, dans ce domaine, il ne faut présumer de rien (source M. J.-G. D.). Il est intéressant de noter que le 03 mars 1947, les Postes canadiennes émettaient un timbre en l'honneur d'Alexander Graham Bell.

17- **Site internet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Harvester3](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Harvester3)





## CIL

pour *Canadian Industries Limited*

La compagnie *Canadian Industries Limited*, mieux connue sous le nom de CIL a été formée en 1910 de la fusion de cinq compagnies travaillant déjà dans le domaine des explosifs. Durant la Première Guerre Mondiale, la compagnie était le principal fournisseur de l'armée canadienne. Après la guerre, la compagnie diversifia ses activités pour opérer surtout dans les domaines de la peinture et des pesticides (18).



## MH

pour *Massey Harris*



La société *Massey Ferguson* qui porte le nom de ses fondateurs, a été fondée en 1953, mais n'a pris son nom actuel qu'en 1958. La compagnie a tout d'abord pour origines la société canadienne d'outils agricoles de Daniel Massey créée en 1847 à Newcastle en Ontario. Cette dernière fusionna en 1891, avec la société appartenant à Alason Harris qui travaillait elle aussi depuis 1857 dans le domaine agricole à Beamsville en Ontario. En 1953, la société Harry Fergusson se groupa avec son concurrent *Massey Harris* pour prendre le nom de *Massey Ferguson* (19).

18- **Site internet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Canadian\\_Industries\\_Limited](http://en.wikipedia.org/wiki/Canadian_Industries_Limited) . La marque *perfins* montrée ici, est la réa-  
lisation 3<sup>ème</sup> version de la même machine à perforer.

19- **Site internet** : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Massey\\_Ferguson](http://fr.wikipedia.org/wiki/Massey_Ferguson)





**MSW**

*pour Montreal  
Stencil Works*

Modestes à leurs débuts en 1875 et 1915, *Montreal Stencil Works* et *W.D. Armstrong* (Étampes BelleMarque) ont affiché une croissance rapide. Les deux entreprises ont commencé avec la fabrication de stencils et la gravure sur acier. En mars 2000, *W.D. Armstrong* a acquis *Montreal Stencil Inc.* et opère sous le nom de *Montréal Stencil* (20).

**McC**

*pour McClary  
Manufacturing Co*

En compagnie de son frère Oliver, John McClary, écossais d'origine états-unienne, débuta son entreprise de ferblanterie à London Ontario, en 1847. De la manufacture de chaudières on passa à celle des poêles et fournaies, domaine où la compagnie eut une réussite certaine. En 1927, la compagnie fusionna avec deux autres compagnies dans le domaine et prit le nom de *General Steel Wares Limited* (21).



**NYL**

*pour New York Life Insurance Co* (Montréal). Comme particularités, il faut noter les points de perforation premièrement, sous la barre de gauche du « N » et deuxièmement, entre les lettres « N » et « L » au niveau de la deuxième perforation du bas de la lettre « N ».



Fondée sous le nom de *Nautilus Insurance Company* en 1845 et avec une mise de fonds de \$17,000.00, la compagnie fut renommée *New York Life Insurance Company* en 1849. À ses débuts, la compagnie se spécialisait dans l'assurance vie en faveur des propriétaires d'esclaves; 485 polices d'assurance de ce genre ont été vendues en deux ans par la compagnie opérant alors sous le nom de *Nautilus Insurance Company* (22).

20- **Site internet** : [http://www.montrealstencil.com/french/about\\_us.html](http://www.montrealstencil.com/french/about_us.html)

21- **Site internet** : <http://www.lib.uwo.ca/programs/companyinformationcanada/cc-generalsteel.htm>

22- **Site internet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/New\\_York\\_Life\\_Insurance\\_Company](http://en.wikipedia.org/wiki/New_York_Life_Insurance_Company)





#### OAG

pour *Ocean Accident and Guarantee Corporation*

La compagnie fut incorporée le 21 juin 1877 sous le nom de *Ocean and General Guarantee Corporation Ltd.* Le 13 novembre 1890, elle se fusionna avec deux autres compagnies d'assurances pour former la *Ocean Accident & Guarantee Corporation Ltd* (23).

#### TRAV

pour *Travelers Insurance Company*

À travers la multitude des sites internet traitant de cette compagnie, il nous fut impossible de trouver un site qui en donnait l'historique.



Une des huit machines ayant servi à perforer les timbres canadiens (source M. J.-G. D).



#### PD

pour *Parke, Davis Company* (Montréal); il faut noter la position d'une perforation à l'intérieur de la lettre « D » et la comparer avec la position d'un point semblable dans la lettre « D » du timbre *perfin* qui suit.

La compagnie *Parke Davis* a été fondée à Détroit par le docteur Samuel Duffield, physicien et pharmacien, lequel s'associa à Hervey Parke et George Davis pour adopter le nom de *Parke, Davis & Company* en 1871 et s'incorporer en 1875. À une certaine époque, la compagnie était la plus grande compagnie pharmaceutique au monde. *Parke Davis* fut acquise par *Warner-Lambert* en 1970 qui à son tour, fut acquise par *Pfizer* en l'an 2000 (24).

23- **Site internet** : <http://www.aviva.com/about-us/heritage/companies/ocean-accident-and-guarantee-corporation>

24- **Site internet** : <http://en.wikipedia.org/wiki/Parke-Davis>





**PD**

pour *Parke, Davis Company* (Winnipeg); il faut noter la position du trou de perforation à l'intérieur de la lettre « D ». Le timbre porte une oblitération de Winnipeg.

**PS**

pour *Province of Saskatchewan*; la lettre « P », à droite du timbre, n'est pas très bien perforée. 2<sup>ème</sup> machine à perforer (source M. J.-G. D.).



La Saskatchewan est une province de l'Ouest canadien d'une superficie de 651 900 km<sup>2</sup>. Le premier Européen en Saskatchewan fut Henry Kelsey (25) en 1690 et le premier établissement européen fut un comptoir de la Compagnie de la Baie d'Hudson fondé par Samuel Hearne (26) en 1774. Le territoire devint une province canadienne en 1905 (27).



**LA**

pour *Legislative Assembly* (de la province d'Ontario).

L'Ontario est la plus peuplée des provinces du Canada. Sa capitale est

Toronto (28), qui est également la plus grande ville du pays. Ottawa, la capitale du Canada, se trouve en Ontario (29).



25- Henry Kelsey



26- Samuel Hearne



28- Toronto





•S•

pour *Swift Canadian Company Limited*; il faut noter de chaque côté de la lettre « S », un point de perforation.

Cette machine à perforer, l'une des six machines de la compagnie, était en opération à Moose Jaw, Saskatchewan (source M. J.-G. D.)

À travers la multitude des sites internet traitant de cette compagnie, il nous fut impossible de trouver un site qui en donnait l'historique.

### WWJR

pour *William Wrigley Junior Company*.

La compagnie *William Wrigley Junior Company* a été fondée le premier avril 1891 et vendait, à l'époque, du savon et de la poudre à pâte. En 1892, le fondateur William Wrigley Jr., commença à offrir de la gomme à mâcher avec chaque boîte de poudre à pâte vendue. Et, il arriva ce que personne n'avait prévu : la gomme à mâcher devint plus populaire que la poudre à pâte (30).



### CPR

pour *Canadian Pacific Railway* (Montréal)

### CPR

pour *Canadian Pacific Railway* (Winnipeg)



30- **Site internet:** [http://en.wikipedia.org/wiki/Wm\\_Wrigley\\_Jr\\_Company](http://en.wikipedia.org/wiki/Wm_Wrigley_Jr_Company)





**ND**

pour *Department of National Defence*; une perforation non évidente à lire; tellement non évidente que l'on pourrait écrire que « c'est presque n'importe quoi » que ces perforations.

**ND**

pour *Department of National Defence*; là aussi une autre perforation non évidente à lire.

*Department of National Defence*. Attention secret d'état; il n'y a rien à voir.



**CNR**

pour *Canadian National Railway* (Montréal)



**CNR**

pour *Canadian National Railway* (Vancouver)

Les différents sites internet consultés au sujet de la compagnie *Canadian National Railway* donnent une masse d'information sur cette compagnie; information quelquefois contradictoire et, pour cette raison, nous n'élaborerons pas ici.





**R&Q/cos**  
pour *Royal and Queen Insurance Companies*  
(Vancouver)



(Trouvé sur un site internet; auteur non identifié)



**RICo/LD**  
pour *Royal Insurance Company Limited*



*Sun Life Assurance Company of Canada*





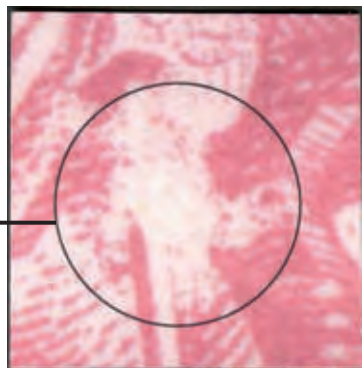
Régulier



Nuance rose foncé



Voir l'Annexe « B »



## Les variétés

La recherche de variétés dans les timbres, est la fascination, voire la lubie, de tous les philatélistes : ils *recherchent* toujours « la perle rare ». Le timbre sous étude ne fait pas exception à la règle et quelques-unes de ses variétés sont des plus intéressantes à collectionner.



La première variété à mentionner est celle de la variété de couleur du timbre. Certains de ces timbres ont une nuance rose foncé pas toujours facile à déceler et ce, même en les reproduisant l'un près de l'autre dans une étude.

La variété la plus connue et qui captive l'imagination des philatélistes, est la variété dite « jambe cassée ». Tous les philatélistes rêvent de posséder cette variété et, expérience parlant, ceux qui la possèdent ne la laissent pas aller facilement. On trouve cette variété sur certains timbres à la position No 48 (31) de la planche No 1; feuille supérieure gauche (32). La paire de timbres présentée ici, montre des timbres neufs. Lorsque le timbre est usagé, il faut être très prudent avant d'y mettre des sous; un certificat d'authenticité est recommandé, voire devrait être exigé.

Lorsque l'on parle de ce timbre, les philatélistes vont mentionner les variétés dont on vient de parler. Malheureusement, ils oublient trop souvent de mentionner qu'il existe trente autres variétés pour ce timbre (33).

Voici deux timbres neufs de la planche No 1, feuille inférieure droite, en

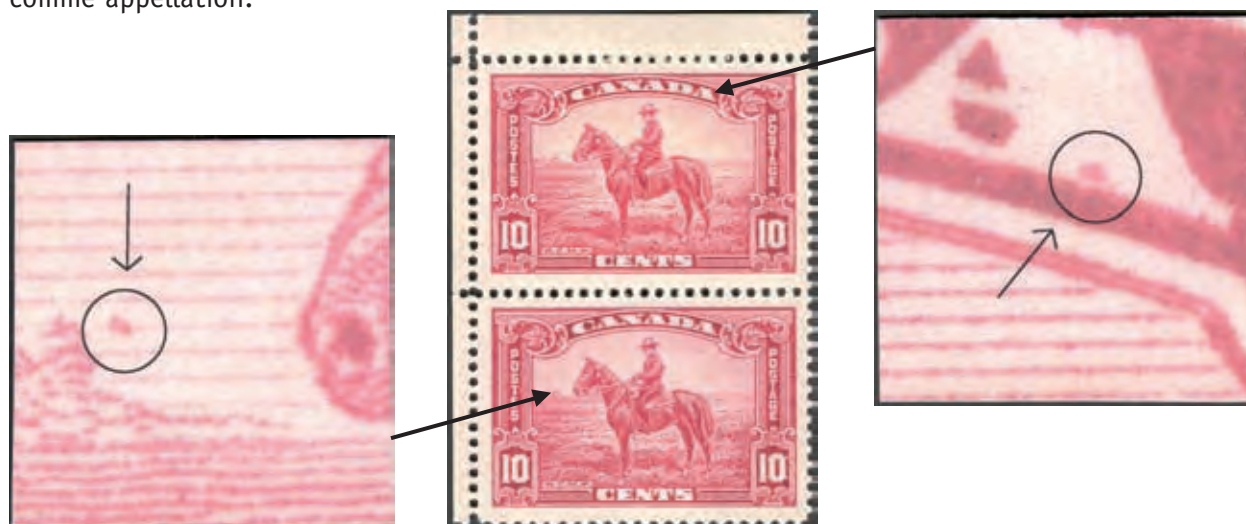
31- *Catalogue Unitrade*, à la page 111; seule la position du timbre sur la feuille est mentionnée.

32- L'auteur de la présente étude possède cette information en dossier seulement; il ne possède pas la référence exacte mentionnant le numéro de la planche et la position de la feuille sur la planche.

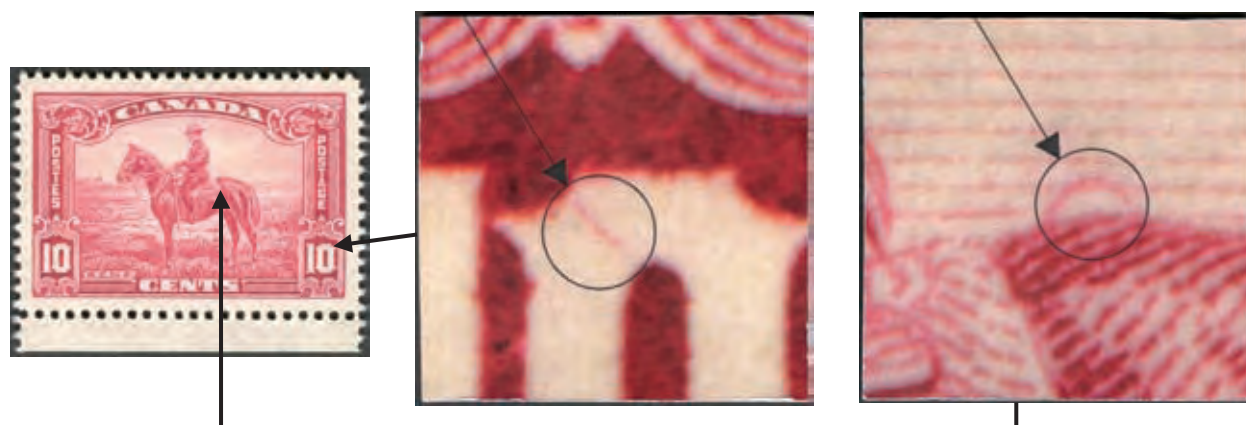
33- **Reiche, Hans**; *CANADA Steel Engraved Constant Plate Varieties*; Toronto, Unitrade Press, © 1982, 114 pages. Les pages 74 à 78 en particulier, sont à consulter. Contrairement aux autres variétés de ce timbre où **Reiche** mentionne le numéro de la planche, la position de la feuille sur la planche et la position du timbre sur la feuille, il ne donne aucune information relativement au timbre avec la variété « jambe cassée ». Il ne fait que la mentionner en tout premier dans sa liste de variétés, sans plus; un oubli sans doute.



positions No 1 et No 6 (34). Sur le timbre en position No 1, on remarque le point rouge dans la patte droite de la dernière lettre « A » du mot CANADA. Sur le timbre en position No 6, on voit un point rouge près de la montagne devant le nez du cheval. Certains nommeront cette dernière variété « avion qui va s'écraser sur la montagne »; c'est tout de même un peu plus romantique que le simple mot « point » comme appellation.



Deux variétés sur un même timbre est une curiosité intéressante en philatélie. Sur ce timbre (lui aussi neuf) qui occupe la position No 48, feuille supérieure gauche, planche No 1 (35), on peut y voir deux variétés. On peut voir dans le haut du chiffre « 0 » le chiffre « 10 », côté droit, une légère fêlure, *hairline* en anglais, de couleur rouge. Et, sur la croupe du cheval, derrière la selle, on peut voir un arc de cercle que, en français on nomme « variété lasso » et en anglais « *hook on horseback* ».



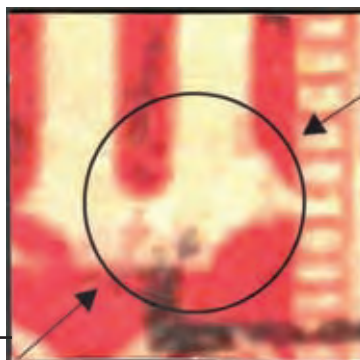
Finalement, à la page qui suit, on verra un timbre usagé qui contient dans le bas chiffre « 0 » du chiffre « 10 », côté gauche, à la fois une fêlure rouge dans son centre et une excroissance sur le côté droit. Sa position est inconnue (36).

34- **Reiche, Hans**; Op. cit., page 76.

35- **Reiche, Hans**; Op. cit., page 77.

36- **Reiche, Hans**; Op. cit., aux pages 75 et 76, mentionnera une variété avec point et ligne dans ce chiffre « 0 » à la position No 19, feuille inférieure gauche, planche No 1 et une autre à la position No 46, feuille supérieure gauche de la planche No 1.





Page couverture, Philatélie Québec No 146; la célèbre variété « *jambe cassée* ».



## Deuxième partie : les « premières » de ce timbre.

La deuxième partie de cette monographie traite des premières de ce timbre. C'est la première fois qu'une personne vivante, à l'exception de la famille royale, apparaît sur un timbre. Deuxièmement, le timbre fait partie de la première série de timbres canadiens où les Postes canadiennes avaient intégré une date cachée. Troisièmement, il fait partie d'une série de « timbre sur timbre » émis en grand nombre par les Postes canadiennes.



**Personne vivante apparaissant sur un timbre.** *« L'illustration des visages de personnes vivantes par les illustrateurs n'est cependant pas un phénomène nouveau. Cet honneur revient à une personnalité qui occupait un rang élevé dans la société canadienne, nul autre que le Commissaire de la Gendarmerie royale du Canada, James Howden MacBrien.*

*Lorsqu'il fut décidé que ce timbre d'usage courant d'une valeur de 10 cents, émis en 1935, décrirait le fameux corps de police devenu un peu beaucoup le symbole du Canada à l'étranger, on s'adressa tout naturellement au Commissaire pour obtenir l'autorisation de prendre des photos à cette fin. MacBrien sauta sur l'occasion, estimant qu'aucun autre policier ne pouvait mieux que lui représenter ce groupe d'élite. Il posa donc avec complaisance et une fierté toute légitime sur son cheval préféré, nommé Canuck, tous les deux immobiles au milieu d'une prairie évocatrice du champ d'action traditionnel de la Police montée.*

*Le timbre ne fut jamais populaire dans les rangs de la G.R.C. Les membres de cette force policière n'aimaient pas, en particulier, la longue matraque que le commissaire porte à ses côtés, bien que cet instrument de répression fit partie de la tenue réglementaire à cette époque. Né en 1878, à Myrtle, en Ontario, le commissaire MacBrien est mort en poste, moins de trois ans après l'émission de ce timbre »(37).*

À la lecture de cette citation, force est de constater qu'il est de certitude pour Masse, que le commissaire James Howden MacBrien pose fièrement sur son cheval Canuck et que celui-ci est la première personne encore vivante, à l'exception de la famille royale, à apparaître sur un timbre canadien. Avec tout le respect dû à ce grand philatéliste décédé que fut Denis Masse, l'auteur de la présente étude en arrive à une autre conclusion après consultation des archives. En effet, les documents d'archives dont nous avons obtenu copie nous autorisent, au mieux, à penser qu'il soit **une possibilité (seulement) et non une certitude**, que MacBrien soit la personne apparaissant sur ce timbre (38).



37- **Masse, Denis**; *De plus en plus de personnes encore vivantes sont aperçues sur nos timbres*; in Philatélie Québec, No 224, octobre – novembre 1999, pages 35 à 37. **Robertson, Ian S.**; *Bending the rules for the living...*; in *Canadian Stamp News*, October 21, 2003, traite du dossier des personnes vivantes apparaissant sur les timbres et selon lui, la première personne vivante à apparaître sur un timbre canadien est Florence Sullivan sur le timbre de l'infirmière émis par le Canada en 1958. Là encore, avec tout le respect dû à Monsieur Robertson, nous le croyons dans l'erreur considérant les documents présentés dans l'Annexe « C ».

38- Voir Annexe « C » à la fin de cette étude. Nous avons là les trois seuls documents pertinents à ce dossier. Merci à Madame Isabelle Pallascio, archiviste à la GRC, qui nous les a obtenus des Archives canadiennes. Elle nous a aussi fourni la photo du commissaire MacBrien, montrée ici.

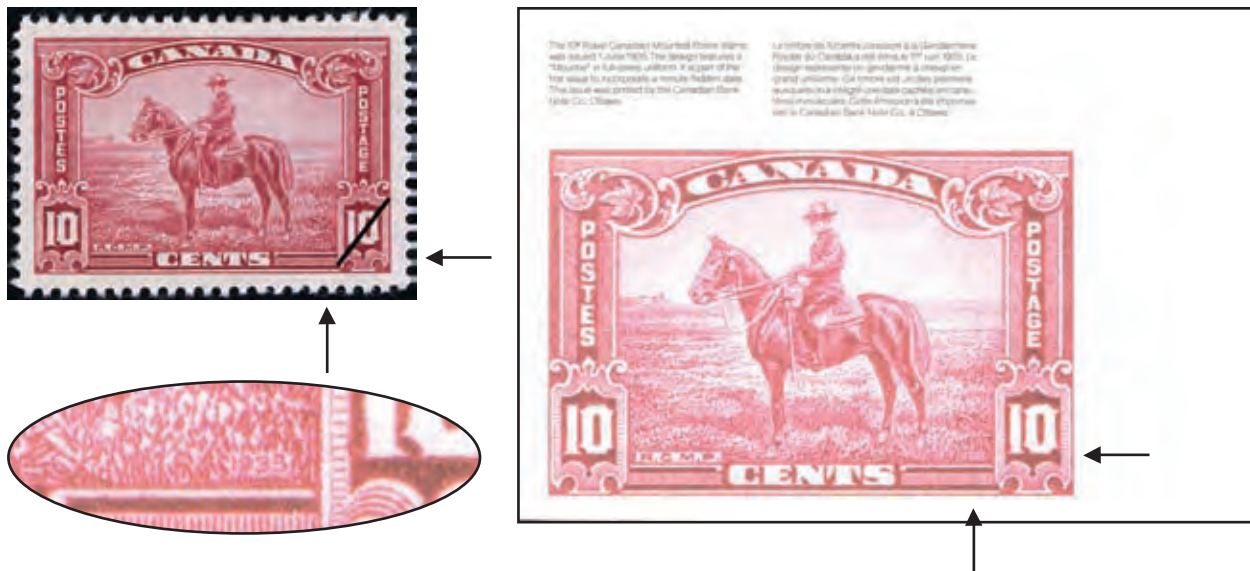




À la lumière de ces documents d'archives, il est certain que c'est un membre de la GRC, une personne encore vivante, qui a servi de modèle et qui apparaît sur ce timbre; mais qui est-il vraiment? On ne le saura peut-être jamais. Actuellement, aux archives de la GRC, on ne détient pas de photo de MacBrien en uniforme de la GRC; la photo officielle le présente dans son uniforme de milicien.

Indépendamment de la polémique entourant l'identité de la personne apparaissant sur ce timbre, l'auteur de cette étude se donne le droit de présenter la griffe (étampe – signature / *free frank*) de MacBrien; il détient cette griffe sur un fragment d'enveloppe postée à Ottawa, Ontario, le 7 janvier 1932 à 16h.00. On peut y lire J.H. MacBrien Com'r. R.C.M. Police.

**Date cachée.** Ce timbre compte parmi les premiers timbres canadiens auxquels ont été intégrés une date cachée consistant en l'année de l'émission.



La date cachée, 1935, apparaît dans le bas du timbre, du côté droit dans l'herbe. Le premier avril 1935, la *Canadian Bank Note Co.*, d'Ottawa, obtenait de nouveau le contrat d'imprimer les timbres canadiens. Cette dernière débuta, avec la série de timbres dites « George V », la pratique d'inscrire sur les timbres, l'année d'impression, que l'on a qualifié de « date cachée » / « *secret date* » à l'époque (39).

39- Boggs, Winthrop S.; Op. cit., page 403.





**Timbre sur timbre.** La pratique d'utiliser un timbre déjà émis pour en réaliser un nouveau, timbre sur timbre, n'était pas nouvelle au Canada. Les Postes canadiennes avaient utilisé cette méthode pour la première fois, lors de l'émission d'un timbre dans la série de quatre timbres, alors émis pour célébrer le centenaire du premier timbre – poste canadien, le 24 septembre 1951.



En 1982, utilisant les poinçons d'origine, les Postes canadiennes réimprimèrent en timbre sur timbre, valeur de 35 cents, le timbre de la GRC. La première se situe au niveau du nombre, cinq timbres sur timbre émis pour une seule occasion. Du 20 au 24 mai 1982, le Canada était l'hôte de « L'Exposition philatélique mondiale de la jeunesse 1982 »; la septième exposition du genre. Les cinq timbres ont alors été présentés en feuilles individuelles pour chacun des timbres et en feuillets souvenir montrant les cinq timbres; le feuillet souvenir a été émis le 20 mai 1982 à l'occasion de l'Exposition.



Timbre dans le feuillet souvenir



Timbre seul







Des Plis Premier Jour Officiel du timbre et du feuillet ainsi que des plis souvenir sont présentés dans les pages qui suivent.











**The Best Loved Stamps of Canada**  
Canada '82 marked the first International Philatelic Youth Exhibition to be held outside of Europe.

**Canada 30**

**Canada 35**

*Fleetwood*

**THE BEST LOVED STAMPS OF CANADA**

Canada Post's new stamps honoring *The Best Loved Stamps of Canada* pay tribute to Canada '82, the first International Philatelic Youth Exhibition to be held outside of Europe. Its objective was to promote philately among the youth of all nations, and to recognize outstanding achievements of young collectors through international exhibits. *The Best Loved Stamps of Canada* issue was composed of five marvelous "stamp-on-stamp" designs, issued on two separate dates during 1982 in honor of Canada's five most popular stamps of all time: the 1851 three-pence *Beaver* by Sandford Fleming, the 1908 fifteen-cent *Champlain's Departure*, the 1935 ten-cent *Royal Canadian Mounted Police*, the 1929 fifty-cent *Bluenose*, and the 1928 ten-cent *Mr. Hurd* stamp.

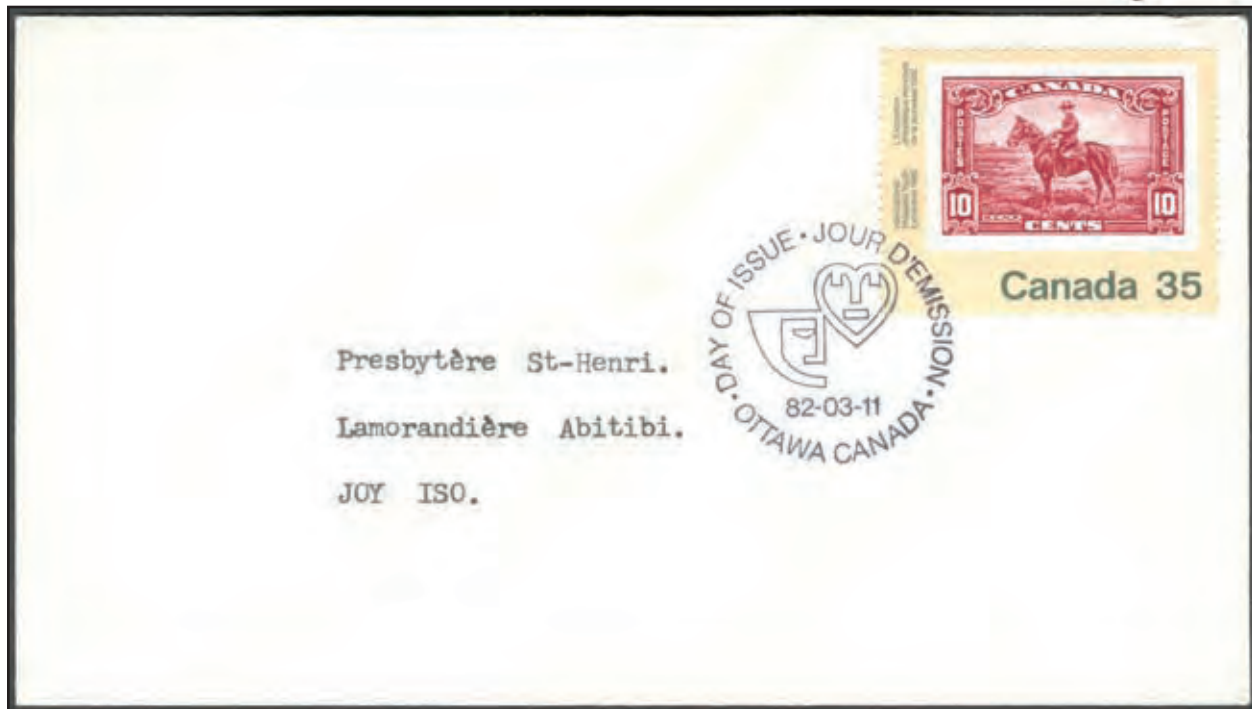
**ARTIST: TOM MCNEELY.** The distinctively styled paintings of artist Tom McNeely have appeared in numerous Canadian publications, books, magazines and a number of prominent international shows. McNeely has captured the subjects of *The Best Loved Stamps of Canada* as no other artist can. The results are spectacular works of art that make this collection truly memorable.

©1982 Fleetwood, Cheyenne, Wyoming, U.S.A.

Original painting by Tom McNeely

Dessin de Tom McNeely, artiste torontois dont l'illustration d'un gendarme à cheval, apparaît plus loin dans ce fascicule.







Le premier timbre-poste canadien, le castor de trois pence, a été émis le 23 avril 1851. Conçu par Sir Sandford Fleming, ce fut le premier timbre du monde à représenter un animal de façon réaliste. Les imprimeurs du timbre étaient MM. Rawdon, Wright, Hatch et Edson, de New York.

Le timbre de 15 cents du Tricentenaire a été émis le 16 juillet 1908, pour marquer le 300<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec. Inspiré du texte de Champlain, le timbre représente le départ de ce dernier vers l'Ouest. Il a été gravé par E.T. Loizeaux et imprimé à Ottawa par l'American Bank Note Co.

Le timbre de 10 cents représentant le Mont Hurd est un des premiers timbres courants à employer un texte bilingue. Il a été émis le 5 octobre 1928. Le design a été gravé d'après une peinture à l'huile d'une montagne en Colombie-Britannique par F.M. Bell-Smith. Le timbre a été imprimé par la Canadian Bank Note Co., à Ottawa.

Le timbre de 50 cents montrant le Bluenose a été émis le 6 janvier 1929. Le design est inspiré d'une photographie de la célèbre goélette, prise lors des régates internationales des pêcheurs qui eurent lieu au large de Halifax, en 1926. Le timbre a été imprimé par la Canadian Bank Note Co., à Ottawa.

Inscriptions  
au verso du PPJO.



Verso du feuillet souvenir

Verso du pli montré en page précédente

Le premier timbre-poste canadien, le castor de trois pence, a été émis le 23 avril 1851. Conçu par Sir Sandford Fleming, ce fut le premier timbre du monde à représenter un animal de façon réaliste. Les imprimeurs du timbre étaient MM. Rawdon, Wright, Hatch et Edson, de New York.

Le timbre de 10 cents consacré à la Gendarmerie Royale du Canada a été émis le 1<sup>er</sup> juin 1935. Le design représente un gendarme à cheval en grand uniforme. Ce timbre est un des premiers auxquels on a intégré une date cachée, en caractères minuscules. Cette émission a été imprimée par la Canadian Bank Note Co., à Ottawa.



PPJO (250mm X 151mm) du feuillet souvenir



### Troisième partie : utilisation du timbre.

Cette troisième partie de notre étude que, faute de mieux, nous avons intitulé « Utilisation du timbre », montre l'utilisation faite de ce timbre depuis son émission, du moins ce que nous en connaissons. Des timbres seuls ou multiples qui ont servi à affranchir le courrier sont présentés; il y a aussi des timbres sur enveloppes; des imitations du timbre sur griffe commémorative et sur marques postale sans oublier son utilisation dans les entêtes de papeterie privée.



#### Timbres seuls ou multiples



Oblitération au rouleau



Oblitération à la plume



LA TRAPPE MY;  
La Trappe, mai (40)

40- Voici une oblitération partielle du bureau de poste de « La Trappe » qui était situé dans le monastère trappiste d'Oka, province de Québec. Ce bureau de poste a ouvert ses portes le premier mars 1894 pour les fermées le 08 août 1969. **Walker, Anatole;** *Les bureaux de poste du Québec*, Avec la participation de Ferdinand Bélanger; Le marché philatélique de Montréal, 2005, rue Bélanger, Montréal, H2G 1B9, © août 1987, 291 pages; en page 103.

*La Trappe* (hameau) À environ 5 km au nord-est d'Oka et à un peu moins de 2 km au nord-ouest de la Grande Baie du lac des Deux Montagnes, ce toponyme identifie une abbaye cistercienne dont les origines remontent à 1881, soit la construction d'un modeste monastère par les moines français de l'abbaye de Bellefontaine. En échange de 405 ha de terrain cédés par les Sulpiciens, anciens seigneurs du Lac-des-Deux-Montagnes, les religieux ont promis d'organiser une ferme modèle et de contribuer au développement de l'agriculture. Ils tinrent parole : l'École d'agriculture fondée en 1893, devenue faculté (Institution agricole d'Oka) en 1908, fut affiliée à l'Université de Montréal avant la fusion de toutes les facultés francophone d'agriculture et le choix de l'Université Laval, comme site unique, en 1962. L'Institut abrita même l'École de médecine vétérinaire de 1928 à 1947. Ce toponyme a été emprunté à **La Trappe**, abbaye mère de l'ordre de Cîteaux fondée en 1840 à Soligny et réformée par l'abbé de Rancé en 1664. Au Québec, les moines préfèrent que l'on parle de *L'abbaye de Notre-Dame-du-Lac* plutôt que de *La Trappe d'Oka*. Ils sont reconnus pour avoir produit un excellent fromage pendant des années. **Commission de toponymie du Québec;** *Noms et lieux du Québec Dictionnaire illustré*; Les publications du Québec, Québec, © 1994, xxxv-925 pages; en page 354.



Bande de sept timbres avec  
une oblitération duplex  
malheureusement illisible





**OC 28 / 35 / HALIFAX / CANADA;** 28 octobre 1935



**MY 5 / 37 / BURTON B.C.;** 05 mai 1937



**JUL 4 / 38 / VANCOUVER B.C.;** 04 juillet 1938



**JUN 7 / 37 / EDMONTON ALBERTA;** 07 juin 1937



**AU 9 / 37 / HAMILTON CANADA / STATION B.;** 09 août 1937



**MR 25 / 37 / KASLO B.C.;** 25 mars 1937



**MR 18 / 1938 / MONTREAL / Place d'Armes / Registered;** 18 mars 1938



**AM / JUN 2 / 37 / CRANBROOK B.C.;** 02 juin 1937



**37 / NORTH BAY / ONT.;** 1937



**AU 24 / 37 / ROBSON B.C.;** 24 août 1937



**JUL 9 / 37 / ANTIGONISH N.S.;** 09 juillet 1937 (41)



**MR 4 / 37 / VANCOUVER B.C.;** 04 mars 1937



**MR 8 / 37 / VANCOUVER B.C.;** 08 mars 1937



**11 / SE 9 / 38 / MONTREAL PLACE D'ARMES / CANADA;** 09 septembre 1938; oblitération duplex



**PM / JA 21 / 38 / PRINCE RUPERT SASK.;** 21 janvier 1938 entre midi et minuit

41- L'auteur est très attaché à ce timbre, le premier timbre de la GRC, obtenu alors qu'il n'était encore qu'un gamin. À preuve que la valeur sentimentale n'est pas nécessairement proportionnelle à la valeur monétaire d'une pièce.





**JAN 4 / 38 / SHERBROOKE  
P.Q.;** 04 janvier 1938



**MY 10 / 37 / NELSON  
B.C.;** 10 mai 1937



**MY 15 / 39 / KENOGAMI  
Q.C.;** 15 mai 1939



**5 PM / DE 14 / 36 / MONT-  
REAL P.Q. / Station B;**  
17h.00, le 14 décembre  
1936



**JU 11 / 37 / AMOS P.Q.;**  
le 11 juin 1937



**PM / MAY 8 / 39 / EN-  
GLEHART ONT.;** le 8 mai  
1939 entre midi et minuit



**PM / JUN 29 / 37 /  
THEPAS (LEPAS) MAN.;**  
le 29 juin 1937 entre  
midi et minuit

**Timbres sur enveloppes.** Dans les pages qui suivent, des timbres sur enveloppes seront présentés. Ce sont des plis de notre collection et quelques-uns sont sans doute plus intéressants que d'autres. Un chapitre individuel traite d'une seule enveloppe, celle portant l'oblitération du navire Nascopie. Pour la majorité des autres plis, une page suffira pour en traiter.



## Navire Nascope.

Voici une enveloppe intéressante et ce, autant du point de vue philatélique qu'historique, autant par son recto que par son verso. Cette enveloppe nous a amené à regarder deux domaines de la philatélie qui nous étaient tout à fait inconnus; celui de la poste dans le Grand Nord Canadien et celui du rôle joué par le navire Nascope dans cette partie du Canada. À ce stade, force est de constater que nous ne faisons qu'effleurer le sujet dans cette étude; partie remise osons-nous croire.



Cette pièce a voyagé; étant sans destinataire, l'auteur n'a voulu que lui faire faire un voyage philatélique. Au moment d'écrire ces lignes, l'identité de l'auteur de cette enveloppe n'est pas connue. En regardant le verso de l'enveloppe où apparaît le sigle de la GRC, on a le droit de penser toutefois, que l'auteur était un membre de la GRC et qu'il faisait partie du voyage en 1935. Était-il philatéliste? Ça c'est à découvrir.

Cette pièce philatélique, grandeur 135 mm X 107 mm, mérite que l'on s'y attarde longuement.

Différente en tous aspects de celles présentées plus loin, elle mérite son propre chapitre dans cette étude.

À la face même de l'enveloppe, on note le nom de sept villes qui, en 1935, étaient situées sur le territoire où la « *Governor and Company of Adventurers of England Trading into Hudson's Bay* » (mieux connue sous le nom de « Compagnie de la Baie d'Hudson ») exerçait son monopole de commerce des fourrures depuis 1670 (42). Ce monopole lui avait été accordé par le roi anglais Charles II (43) suite à l'exploration du Nonsuch en 1668.

42- **Gray, Doug;** *R.M.S. Nascope Ship of the North*, The Golden Dog Press, Ottawa, Canada, © 1997, iv – 112 pages; page i. Voici quelques données techniques au sujet du navire Nascope. Baptisé au début de l'année 1911, il fit naufrage en 1947; il mesurait 93.4 m et pesait 2520 tonnes (page 102). Il parcourait environ 16 000 km à chaque voyage annuel et il brûlait 20 tonnes de charbon par jour (page 29). Le navire était enregistré à Londres (même si son périple débutait à Halifax et que son port d'attache fut Montréal pour un certain temps) parce qu'il en coûtait moins cher d'engager des Terres – Neuviens à \$75.00 le mois (régis par les échelles de salaire du *British Board of Trade*) que des Canadiens à qui il fallait verser un plus gros salaire (page 34). Tout le courrier a été récupéré lors du naufrage en 1947; aucune pièce de courrier ne fut perdue (page 100).

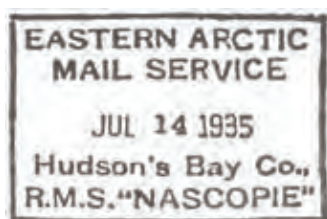
43- **ArchiviaNet : Recherche en ligne;** site de recherches de Bibliothèque et Archives Canada. Ce timbre commémoratif des Postes canadiennes évoque le souvenir d'un voyage périlleux de quatre mois dans les mers du Nord qui aurait ouvert les portes de l'Ouest canadien à la traite des fourrures. Le Nonsuch, petit ketch de 43 tonneaux et mesurant 36 pieds de longueur, mit les voiles à Gravesend, Angleterre, le 3 juin 1668 et aborda le 29 septembre à la baie James, à l'embouchure d'un cours d'eau que les hardis aventuriers baptisèrent du nom de Rivière Rupert. L'endroit où le ketch jeta l'ancre devait plus tard devenir l'emplacement de Fort-Charles qui, à son tour, prit le nom de Rupert's House. C'est là que les nouveaux venus de l'Ancien monde rencontrèrent les Cris, une tribu indienne à la civilisation primitive qui fit montre d'un manque surprenant d'hostilité. Obligé d'hiverner dans une région inconnue du Nord au climat particulièrement dur, l'équipage, d'après ce qu'on a rapporté plus tard, aurait «rencontré des indigènes aux manières bienveillantes dans une contrée où le castor abondait». Le Nonsuch et son équipage, que commandait le capitaine Zachariah Gillam, de Boston, Nouvelle-Angleterre, s'en



Afin d'en faciliter la présentation des explications géographiques et historiques et aussi, afin d'éviter les imbroglios, un chiffre a été apposé au côté du nom des villes que l'on voit, mentionnées d'une façon manuscrite au recto et au moyen d'une marque postale au verso.



Sur le timbre, on note une oblitération indiquant la date du 13 juillet 1935. Au centre de la marque, l'indication de la journée du 13 n'est pas des plus évidente à lire, du moins pas sur cette pièce. Toutefois en grossissant l'indication, on constate que le chiffre 13 devient alors bien lisible et qu'il ne peut y avoir erreur sur la date du jour.



À deux points de vue, cette date du samedi 13 juillet 1935 devient alors très importante et très significative pour l'enveloppe dont il est question ici.

Premièrement, le navire Nascopie quittait le port de Montréal pour réaliser son périple annuel dans le Grand Nord Canadien **le 13 juillet 1935** (44).

Deuxièmement, en date du 13 juillet 1935, ce marteau dateur en était à sa première journée d'utilisation. En regardant l'enveloppe, on constate que la marque qui y apparaît, a été apposée en rouge, directement sur le timbre qui, lui, est de fond rougeâtre; cette façon de procéder en rend la lecture difficile. Pour en faciliter la lecture, une autre marque, celle-là portant toutefois la date du 14 juillet 1935, est reproduite ici (45). Cette reproduction est claire et précise. La mention **{R.M.S. « Nascopie »}** pour Royal Mail Ship Nascopie apparaît sur la ligne du bas, dans la marque.



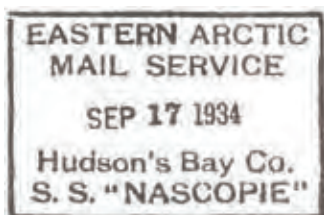
retournèrent à Londres en octobre 1669 avec une riche cargaison de fourrures. C'est cette aventure assez lucrative qui induisit le prince Rupert et dix-sept de ses compagnons à obtenir de Charles II leur enregistrement sous le nom de Governor and Company of Adventurers of England pour la traite à la baie d'Hudson. La Charte, un long document de quelque six mille cinq cents mots, est citée par les historiens comme le plus important des documents commerciaux de l'histoire d'Angleterre. Il n'avait jamais été question que le Nonsuch s'engageât tout seul dans l'aventure; en fait, un autre ketch, l'Eaglet, avait mis les voiles en même temps que lui. L'Eaglet, qui jaugeait 54 tonneaux et mesurait 40 pieds de longueur, était commandé par le capitaine William Stannard. Les tempêtes le forcèrent à s'en retourner et à laisser le petit bateau poursuivre seul sa route. Les

promoteurs du projet avaient, à l'origine, envisagé que si l'aventure était couronnée de succès, les deux capitaines, Stannard et Gillam, changeraient de bateau pour le retour. Même avant 1668, deux hommes, Médard Chouart, sieur des Groseilliers, et Pierre-Esprit Radisson, s'étaient rendus compte que des explorations à travers les routes maritimes du Nord pourraient bien ouvrir la voie à une traite lucrative des fourrures. Pour mettre leurs plans en oeuvre, ils se rendirent de concert en Europe où, d'après ce que l'on sait, on les mit en rapport avec le prince Rupert, cousin de Charles II. Le prince comprit qu'il pouvait être avantageux de sacrifier une villégiature estivale à un séjour d'un an dans les solitudes du Nord, et c'est ainsi, selon certains auteurs qu'on peut le regarder à juste titre comme le patron des territoires du Nord-Ouest. L'enthousiasme du roi Charles pour cette aventure se manifeste dans sa décision de mettre un ketch, l'Eaglet, à la disposition des explorateurs; c'est à bord de ce vaisseau que Radisson devait entreprendre le voyage. Des Groseilliers se joignit au capitaine et à l'équipage du Nonsuch, vaisseau plutôt ancien, qui avait été vendu en 1667 et que l'acquéreur, Sir William Warren, avait accepté d'engager dans l'aventure. D'après un rapport de l'époque, l'Eaglet aurait rebroussé chemin assez tôt au cours du voyage parce que «l'eau l'aurait envahi et qu'il ne pouvait plus faire face aux violentes tempêtes auxquelles il était exposé».

44- **Hudson's Bay Company Archives**, Archives of Manitoba, Winnipeg, Manitoba, Le livre de bord du navire S / S Nascopie pour l'année 1935, tenu à jour par le Chief Officer G.H. Stephen; voici les références précises aux documents d'archives RG 3 / 6B / 13; Chief Officer's Log Book; 23<sup>th</sup> June 1935 – 25<sup>th</sup> July 1935; RG 3 / 6B / 14; Chief Officer's Log Book; 26<sup>th</sup> July 1935 – 27<sup>th</sup> August 1935; RG 3 / 6B / 15; Chief Officer's Log Book; 28<sup>th</sup> August 1935 – 30<sup>th</sup> September 1935. Merci à Madame Thérèse Etherington du Service des Archives, Archives de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Winnipeg, Manitoba, qui nous a gentiment trouvé et fait parvenir les photocopies des documents d'archives dont nous avons besoin pour la rédaction de cette étude.

45- **O'Reilly, Kevin**; *Eastern Arctic Patrol*; in PHSC Journal, 15<sup>th</sup> Anniversary Issue, Number 50, 30 June 1987, pages 69 – 74; illustration de la marque en page 71.





Cette nouvelle maque postale remplaçait celle utilisée lors des voyages du Nascope en 1933 et en 1934 où la mention **{S.S. « Nascope »}** apparaissait alors sur la marque.

Voici quelques notes historiques afin de mieux comprendre la nature ou le « pourquoi » de ce changement.



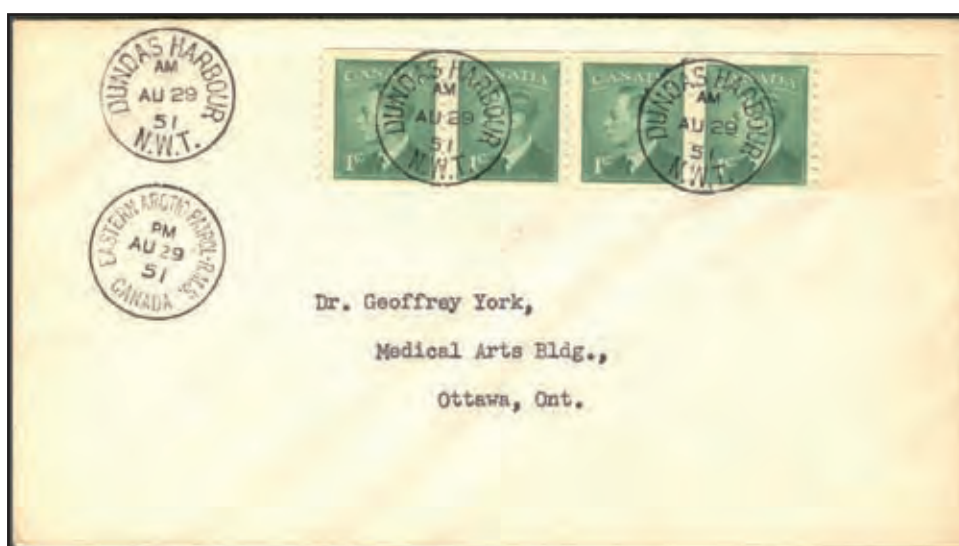
En 1933, la Compagnie de la Baie d'Hudson demandait aux Postes Canadiennes l'autorisation de nommer « maître de poste » à bord du navire, l'un des officiers du navire Nascope; et surtout, elle demandait, puisque les navires de la Compagnie transportaient maintenant et officiellement le courrier des Postes Canadiennes depuis 1932, que le navire Nascope soit désigné « *royal mail steamer* ». Les Postes Canadiennes refusèrent la première demande; l'inspecteur T.V. Sandys-Wunch de la GRC fut nommé maître de poste lors du voyage de 1933 et un certain Frank Gilbert, fonctionnaire des Postes Canadiennes fut nommé maître de poste lors du voyage de 1934. La seconde demande de la compagnie fut accordée mais le marteau « *royal mail* » que l'on voit ici sur l'enveloppe, ne fut toutefois prêt que pour le voyage de 1935 (46).

Le marteau dateur indiquant ici la date du 13 juillet 1935 est très intéressant en ce qu'il a eu une durée de vie **d'une seule année, un seul voyage**. Durant les années 1936 à 1940, ce marteau fut remplacé par un marteau dateur ovale avec la mention **{Service R.M.S. « Nascope »}** lequel fut lui aussi remplacé par un autre marteau dateur ovale, ne portant pas la mention du navire Nascope, durant les années 1948 à 1951 (47).



46- **O'Reilly, Kevin**; Op. cit., page 70. Pour la période antérieure à 1932, les navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson transportaient le courrier de la Compagnie. Par courtoisie, les navires transportaient le courrier de la GRC et celui des missionnaires dans le Grand Nord Canadien, les services des Postes Canadiennes étant très peu utilisés.

47- **Mowat, Ian M.**; *Eastern Arctic Mails 1876 to 1963*; Publié par la British North America Philatelic Society Ltd, Volume No 5 in the BNAPS Exhibit series, 1977, 6 pages non numérotées et 101 pages; en page 101. La marque postale portant la date du 29 août 1951 provient d'une pièce de notre collection dont voici le recto du pli.





Lorsque le bureau de poste fut établi sur le navire de la compagnie de la Baie d'Hudson le S.S. Ungava en 1932 (le Nascopie étant en cale sèche pour réparation), il portait le « nom » de bureau de poste No 2790. Le Nascopie reprit le service en 1933; le bureau de poste No 2790 et son maître de poste, l'inspecteur Sandys-Wunch de la GRC, y ont alors été transférés (48). Lors du voyage de 1935, celui qui nous occupe tout particulièrement, W. M. MacLean d'Ottawa était le maître de poste à bord du navire Nascopie (49).



Le verso de cette enveloppe est particulièrement intéressant. Il est présenté aux lecteurs en deux versions.



Une première version montre le verso dans son état réel et une seconde le montre lié à une carte géographique du Canada. Les sept marques postales ont été numérotées et ces numéros correspondent à ceux apparaissant à la face même de l'enveloppe. Un trait relie chaque marque postale à l'endroit sur la carte où se situe la ville indiquée sur la marque postale; les lecteurs comprendront que, considérant la grosseur de la carte géographique présentée ici, il peut y avoir légère différence avec la réalité.

48- **Mowat, Ian M.**; Op. cit., en 6<sup>ème</sup> page non numérotée.

49- **Jacobi, Herman Jr.**; « *R.M.S. Nascopie* » Notes; in Popular Stamps; October, 1956, pages 5 à 8 ainsi que Popular Stamps; November 1956, pages 5 à 7.

50- **Hudson's Bay Company Archives**; RG 3 / 6B / 13 et 14; Op. cit.

51- **Walker, Anatole**; *Les bureaux de poste du Québec*; Op., cit.

52- **Sites internet** : [www.pinetreeline.org/photos/resolu/hbc/hbc.html](http://www.pinetreeline.org/photos/resolu/hbc/hbc.html) et [www.pinetreeline.org/other/other8/other8ba.html](http://www.pinetreeline.org/other/other8/other8ba.html). Ces deux sites donnent plusieurs informations intéressantes au sujet de la ville de Port Burwell. Cette ville située sur l'Île Killinek, lat. 60.25'N et long. 64.50'O, à l'extrême nord du Labrador actuel, tient son nom de Herbert M. Burwell, météorologiste qui y séjourna en 1885-1886. Depuis cette date, la ville a fait l'objet d'occupation et d'abandon. Des missionnaires moraves s'y établirent en 1904; la Compagnie de la Baie d'Hudson en 1916 et elle ferma son poste de traite en 1939; la GRC en 1920 et transféra son détachement à Port Harrison en 1936. Durant la Seconde Guerre Mondiale, Port





**PORT BURWELL / P.Q. / PM / JUL 24 / 35.** 1- Port Burwell, Province de Québec, le 24 juillet 1935, entre midi et minuit. Le Nascopie est arrivé à Port Burwell dans la nuit du 23 au 24 juillet 1935 et il l'a quitté le 28 juillet 1935 (50).

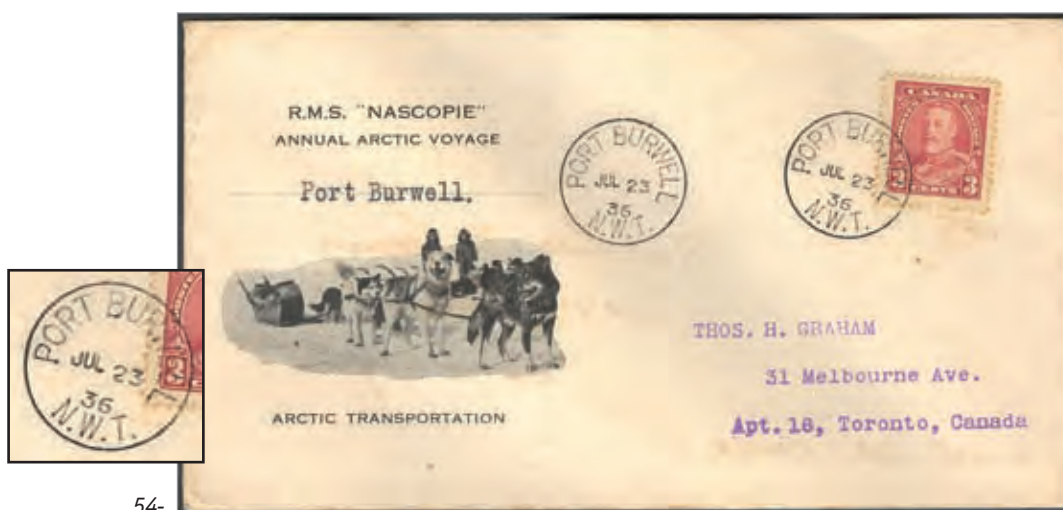


Le nom de la ville de Port Burwell n'apparaît pas au volume de Walker (51). Deux sites internet consultés (52) situent la ville de Port Burwell au Labrador. Il faut se rappeler que, en 1935, le Labrador faisait partie de Terre-Neuve qui, lui, était une colonie britannique et non une province canadienne. Un troisième site internet consulté, situe Port Burwell dans le Territoire du Nunavut créé le premier avril 1999 (53). Finalement, deux pièces de notre collection (une seule est montrée ici) avec indication qu'elles ont voyagé sur le { R.M.S. « Nascopie » Annual Arctic Voyage } portent une oblitération du 23 juillet 1936, de Port Burwell / N.W.T., North West Territories (54).

La question demeure donc entière : en 1935, la ville de Port Burwell faisait-elle partie de la province de Québec; des Territoires du Nord-Ouest; ou de la colonie de Terre-Neuve et Labrador? (55)

Burwell servit de transit aux forces armées des États-Unis et du Canada. En 1951, le gouvernement fédéral y établit une base pour y étudier les pêcheries. La ville fut fermée définitivement en 1978.

53- **Site internet** : <http://ca.epodunk.com/profiles/nunavut/port-burwell/2004854.html>.

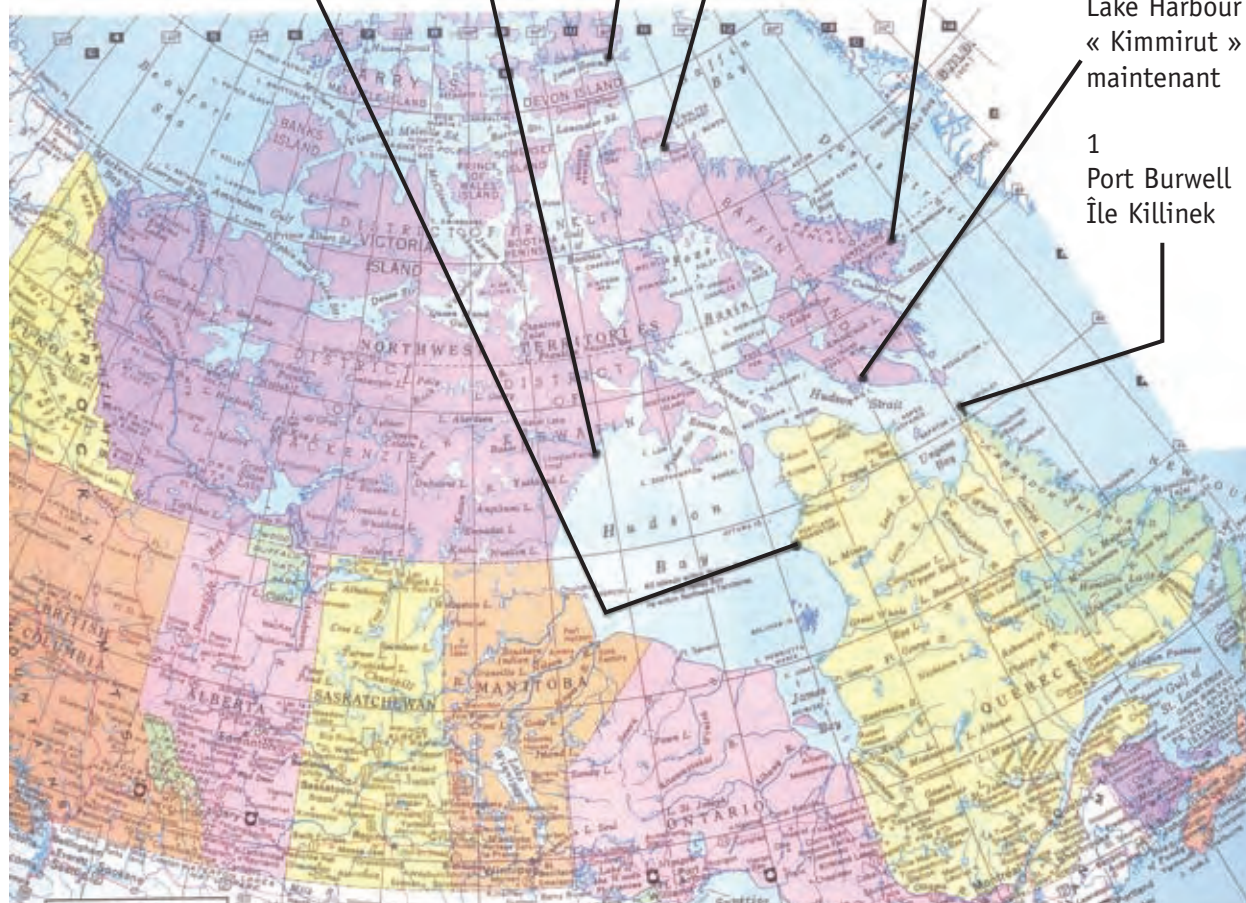
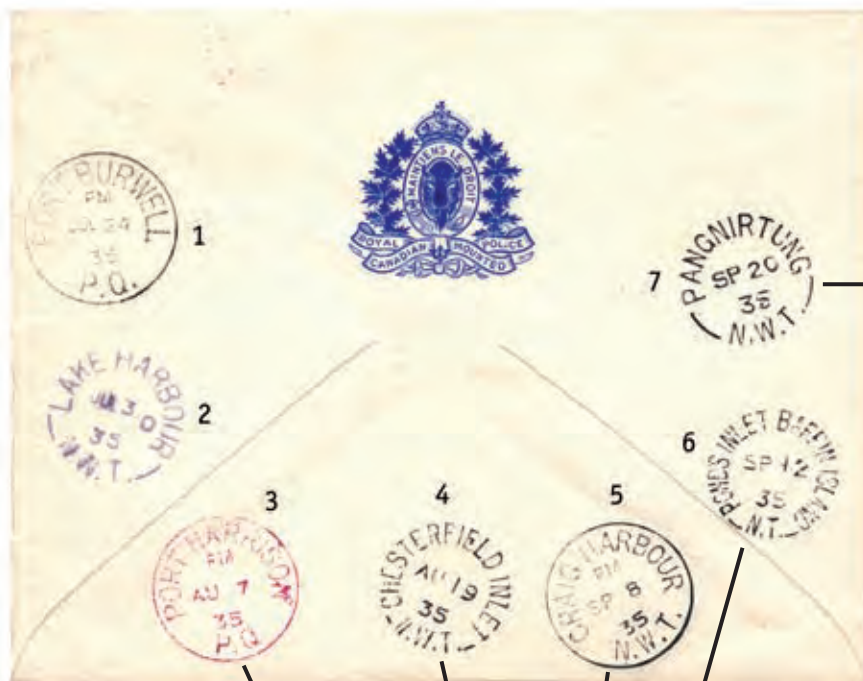


54-

55- Après la rédaction complète de la première épreuve de ce fascicule, nous avons trouvé la réponse à cette question dans : **O'Reilly, Kevin**; *Introduction à l'histoire postale du Nouveau-Québec*; in *Bulletin d'histoire postale et de Marcophilie*, No 106, octobre – décembre 2009, pages 5 à 15; traduit de l'anglais par Pierre Charbonneau. Aux page 5 et 6, on pourra lire ce qui au sujet de Port Burwell : « Les frontières dans la région du cap Chidley et de Port-Burwell dans la partie Nord-du-Québec et de Terre-Neuve n'étaient pas parfaitement établies. Le gouvernement canadien a mis sur pieds et a exploité une station météorologique à Port-Burwell en 1884-1886. Un poste commercial a été créé à cet endroit en 1898 par Job Brothers de Terre-Neuve jusqu'à ce que les Missions moraves en fasse l'acquisition en 1904. La Compagnie de la baie d'Hudson a ouvert un poste à Port-Burwell en 1916 et la Gendarmerie Royale du Canada s'y est établie en 1920. Un bureau de poste a fait son apparition à Port-Burwell le 18 juillet 1933. Ce bureau utilisait un timbre à date de type cercle simple pour la date. Les lettres « P.Q. » étaient inscrites au bas du cachet. Des géographes américains ont déterminé en 1931-35, à la suite d'un nombre de vols aériens de reconnaissance, que Port-Burwell était localisé sur l'île de Killinek, près du littoral et sur la partie de cette île longée par le détroit d'Hudson. L'agglomération faisait par conséquent partie des Territoires du Nord-Ouest et non du Québec. Le timbre à date pour le bureau de poste a été changé en 1936 pour indiquer « N.W.T. ».

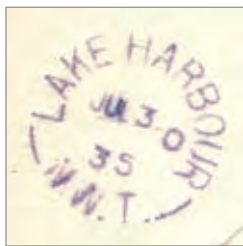


Verso du pli



- 2 Lake Harbour  
« Kimmirut »  
maintenant
- 1 Port Burwell  
Île Killiney





**LAKE HARBOUR / N.W.T. / JUL 30 / 35.** 2- Lake Harbour, Territoires du Nord-Ouest, le 30 juillet 1935. Le Nascopie est arrivé à Lake Harbour dans l'avant-midi du 30 juillet 1935 et il en a levé l'ancre à 16h.00, le lendemain 31 juillet; en date du 30 juillet, 14h.30, il est noté au livre de bord : « *putting out police boat* » (56). Le bureau de poste de Lake Harbour fut ouvert le 28 août 1927 par les agents de la GRC alors en poste, lesquels agissaient



comme maître de poste (57).

Voici une autre pièce de notre collection qui montre une oblitération identique à celle apparaissant sur la pièce que nous étudions (58).

Le premier janvier 1996, le nom de Lake Harbour fut changé en celui de Kimmirut qui signifie « talon » en langue Inuktitut (59).

**PORT HARRISON / P.Q. / PM / AU 7 / 35.** 3- Port Harrison, Province de Québec le 07 août 1935, entre midi et minuit. Le Nascopie a jeté l'ancre à Port Harrison à 06h.00 le 06 août 1935 et il l'a levée à 19h.45 le 09 août (60).

La marque postale de Port Harrison, en date du 07 août 1935, est intéressante ici : c'est la journée où le bureau de poste de Port Harrison a ouvert ses portes (61). Ce bureau de poste a opéré sous ce nom jusqu'au premier décembre 1981, moment où le nom fut changé en celui de Inukjuak (62).



La Compagnie de la Baie d'Hudson a ouvert un poste de traite à Port Harrison en 1920 et y exerça son monopole jusqu'en 1958; la GRC y établit un détachement en 1935 (63).

56- **Hudson's Bay Company Archives**; RG 3 / 6B / 14; Op. cit.

57- **Mowat, Ian M.**; ibidem.



58-

59- **Site internet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Kimmirut,\\_Nunavut](http://en.wikipedia.org/wiki/Kimmirut,_Nunavut)

60- **Hudson's Bay Company Archives**; RG 3 / 6B / 14; Op. cit.

61- L'auteur de la présente étude s'explique mal comment **Jacobi, Herman Jr.** Op. cit., ibidem, en vient à la conclusion que, voulant expliquer la rareté des plis portant la date du 7 août 1935, le navire Nascopie aurait quitté Port Harrison trois heures seulement après l'ouverture du bureau de poste. La copie du livre de bord du navire, en notre possession, est





**CHESTERFIELD INLET / N.W.T. / AU 19 / 35.** 4- Chesterfield Inlet, Territoires du Nord-Ouest, le 19 août 1935. Le Nascopie est arrivé à Chesterfield Inlet vers 15h.00 le 19 août 1935 et il en est reparti le vers 20h.30 le 21 août 1935 (64). Le bureau de poste de Chesterfield Inlet fut ouvert le 10 août 1924 par les agents de la GRC alors en poste, lesquels agissaient comme maître de poste (65).



Chesterfield Inlet ou Igluligaarjuk qui signifie « endroit avec quelques maisons » en Inuktitut, est la plus ancienne communauté du Nunavut (66).

**CRAIG HARBOUR / N.W.T. / PM / SP 08 / 35.** 5- Craig Harbour, Territoires du Nord-Ouest, le 08 septembre 1935, entre midi et minuit. Le Nascopie est arrivé à Craig Harbour le 07 septembre 1935 mais, en raison de glace qui en bloquait l'entrée, il lui fut impossible d'entrer dans le port avant le 08 (67). Le bureau de poste de Craig Harbour fut ouvert le 28 août 1922 par les agents de la GRC alors en poste, lesquels agissaient comme maître de poste (68).



Craig Harbour, établie en 1922 afin d'établir la souveraineté du Canada dans cette partie de l'Arctique, est la ville canadienne la plus au nord du territoire. La GRC y maintient un détachement depuis 1922 (69). Voici une pièce de notre collection, oblitérée du 5 septembre 1936, qui montre une *Map of Eastern Arctic* (70).

éloquent sur ce sujet. À notre avis, la rareté des plis portant cette oblitération, devrait plutôt être attribuée au fait que la gent philatélique de l'époque n'était sans doute pas au courant de l'ouverture de ce bureau de poste. Ce qui n'enlève rien toutefois, à la valeur du pli sous étude.

62- **Walker, Anatole;** Op. cit., page 179.

63- **Site internet :** [http://en.wikipedia.org/wiki/Inukjuak,\\_Quebec](http://en.wikipedia.org/wiki/Inukjuak,_Quebec).

64- **Hudson's Bay Archives;** RG 3 / 6B / 14; Op. cit.

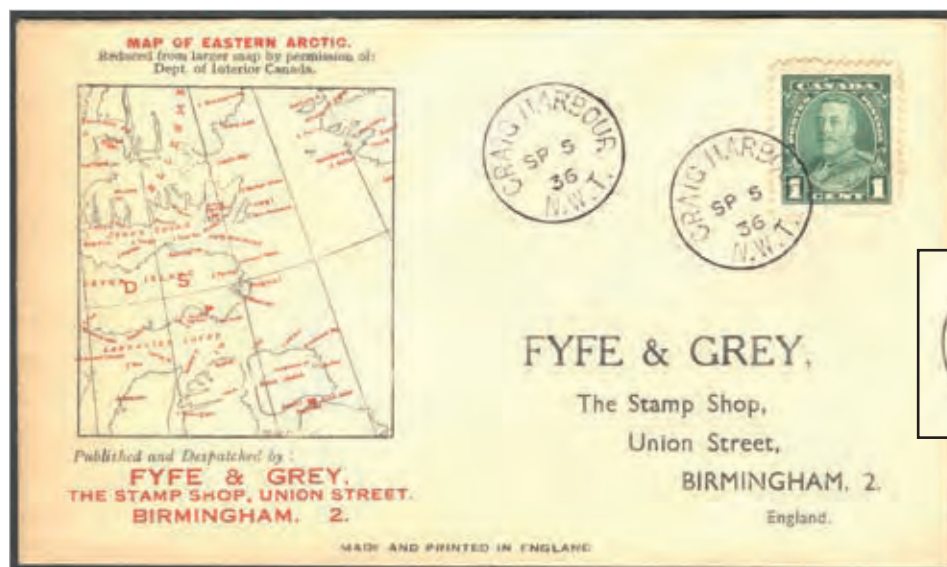
65- **Mowat, Ian M.;** ibidem.

66- **Site internet;**

67- **Hudson's Bay Archives;** RG 3 / 6B / 14; Op. cit.

68- **Mowat, Ian M.;** ibidem.

69- **Site internet;** [www.ucalgary.ca/articexpedition/rcmp/craig-harbour](http://www.ucalgary.ca/articexpedition/rcmp/craig-harbour). Il faut noter que nous n'avons pas trouvé d'information au sujet du poste de la GRC établi en 1922; ouvert ou fermé et si fermé depuis quand.



70-





**POND'S INLET BAFFIN ISLAND / N.T. / SP 12 / 35.** 6- Pond's Inlet, Île de Baffin, Territoires du Nord-Ouest, le 12 septembre 1935. Le Nascopie a jeté l'ancre à midi le 12 septembre 1935 à Pond Inlet et l'a levée à 03h.58 le 14 septembre 1935, dans une légère chute de neige (71). Le bureau de poste de Pond's Inlet fut ouvert le premier septembre 1921 par les agents de la GRC alors en poste, lesquels agissaient comme maître de poste (72).



La ville de Pond Inlet, **Mittimatalik** en Inuktitut (l'endroit où Mitima est inhumé), est située au nord de l'île de Baffin. Elle a reçu son nom de l'explorateur John Ross en 1818, celui-ci voulant honorer l'astronome britannique John Pond (73).

**PANGNIRTUNG / N.W.T. / SP 20 / 35.** 7- Pangnirtung, Territoires du Nord-Ouest, le 20 septembre 1935. Le Nascopie a jeté l'ancre à Pangnirtung le 18 septembre 1935 à 09h.00; il est reparti le 20 septembre à 16h.15 (74). Le bureau de poste de Pangnirtung fut ouvert le 20 août 1924 par les agents de la GRC alors en poste, lesquels agissaient comme maître de poste (75).



En Inuktitut, Pangnirtung signifie « lieu du caribou mâle »; la Compagnie de la Baie d'Hudson y établit un poste de traite en 1921 et la GRC un détachement en 1923 (76).

**En guise de conclusion** à ce chapitre portant sur une enveloppe où est apposée une oblitération du navire Nascopie, voici quelques notes d'information glanées au cours de nos recherches.

**La poste sur le R.M.S. Nascopie.** *«Nascopie also carried a postmaster. His job was not only to deliver mail, but frank it as well. Envelopes with a post mark from an isolated northern post had a certain cachet, not to mention market value, so people from all over would send him mail, complete with a postage paid return envelope. The postmaster would then stamp the latter with the name of the request post. For many years, Dundas and Craig Harbour, having the highest latitudes, were the favourites. So while Nascopie steamed her appointed rounds, the postmaster would be down in his cabin going stamp, stamp, stamp.»* (77).

**Le navire Nascopie** (78) a été ainsi nommé en l'honneur des Premières Nations du Québec et du Labrador. En 1912, il mit les voiles pour le premier de ses 34 voyages annuels en tant que ravitailleur des comptoirs de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans le Grand Nord Canadien. En 1933, le Nascopie mit fin à une tradition commencée en 1668 : il fut le dernier navire de la Compagnie à voyager entre l'Angleterre et la Baie d'Hudson. À partir de ce moment, le Nascopie a été basé à Montréal et a été géré par le Comité canadien de la Compagnie. C'est aussi en 1933 que des touristes ont commencé à voyager sur le Nascopie.

**En 1934**, le gouverneur de la Compagnie Patrick Ashley Cooper et sa femme, ont embarqué sur le Nascopie à Montréal et ont navigué jusqu'à Churchill; c'était la première fois qu'un gouverneur de la Compagnie faisait un tel voyage.

71- **Hudson's Bay Archives**; RG 3 / 6B / 14; Op.cit.

72- **Mowat, Ian M.**; ibidem.

73- **Site internet**; [http://en.wikipedia.org/wiki/Pond\\_Inlet,\\_Nunavut](http://en.wikipedia.org/wiki/Pond_Inlet,_Nunavut).

74- **Hudson's Bay Archives**; RG 3 / 6B / 14; Op. cit.

75- **Mowat, Ian M.**; ibidem.

76- **Site internet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Pangnirtung,\\_Nunavut](http://en.wikipedia.org/wiki/Pangnirtung,_Nunavut).

77- **Gray, Doug**; *R.M.S. Nascopie Ship of the North*; Op. cit., page 66.

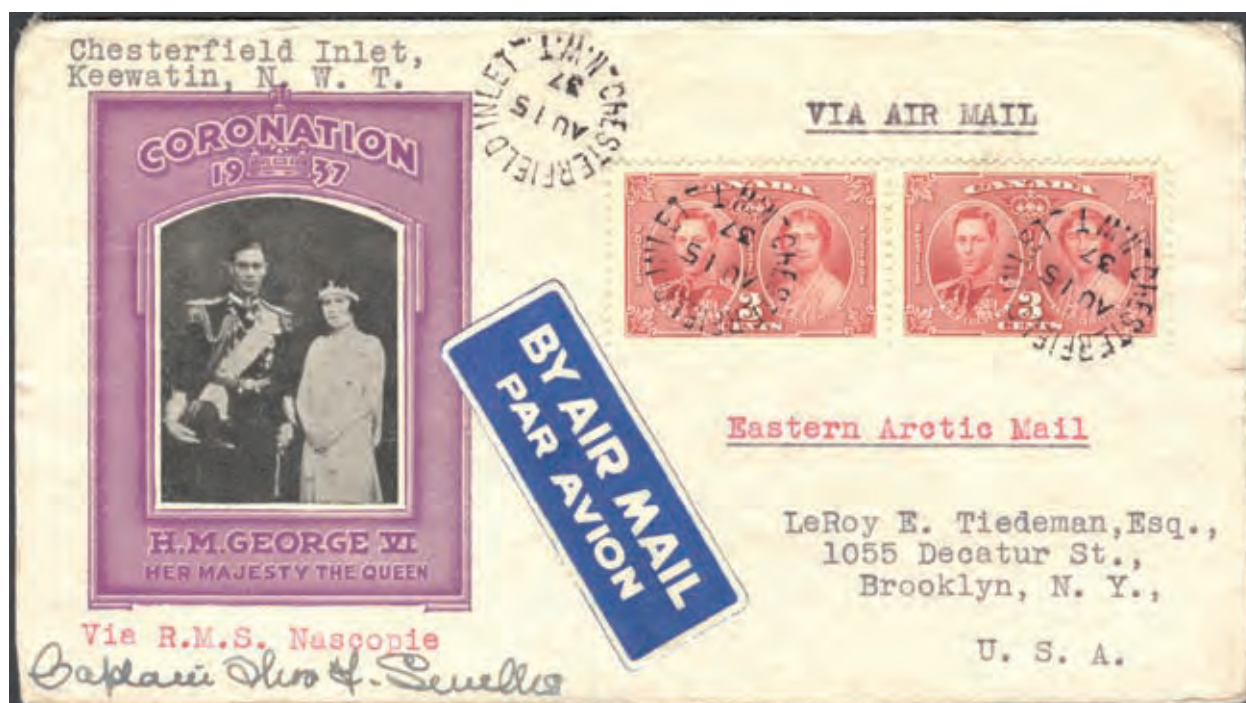
78- **Site internet**; [www.hbc.com/hbcheritagef/history/transportation/nascopie/](http://www.hbc.com/hbcheritagef/history/transportation/nascopie/).



**Capitaine Thomas Smellie.** Monsieur Thomas Smellie était le capitaine à bord du navire Nascope lors du voyage en 1935; le livre de bord mentionne que son « *private address* » était Winnipeg (79).



79- Hudson's Bay Company Archives; RG 3 / 6B / 13 + 14 + 15; Op. cit.

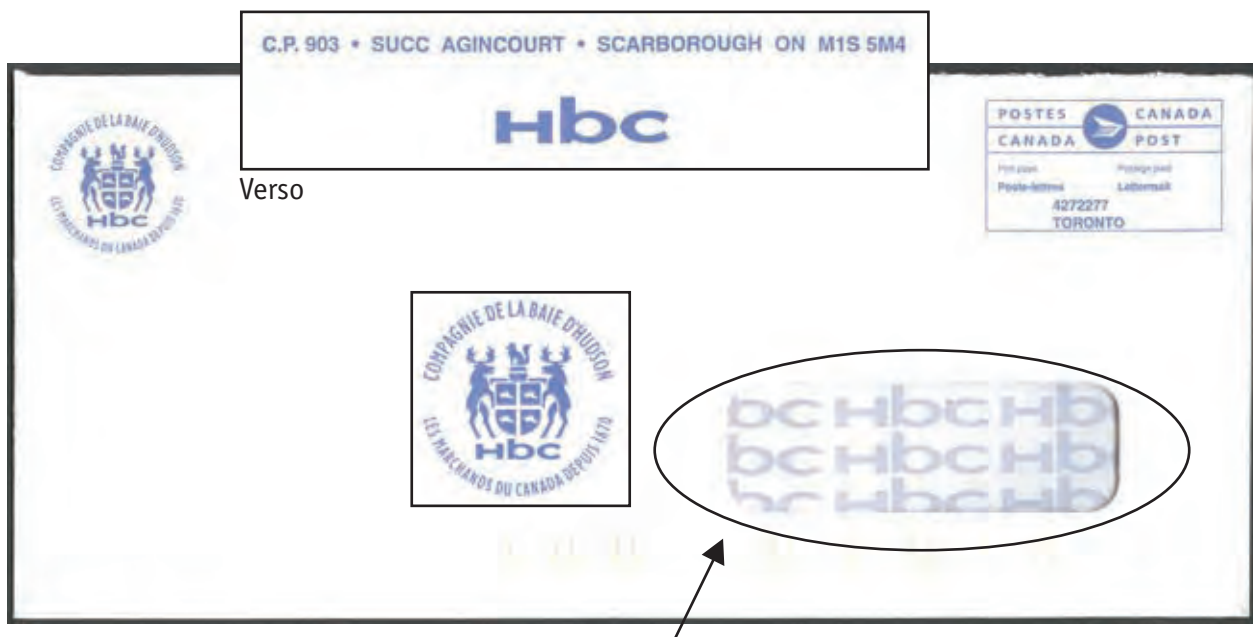


Voici, sur un pli de notre collection, daté du 15 août 1937, la signature du capitaine Thomas Smellie; ce pli était donc du voyage effectué en 1937 et non de celui de 1935.





Trois plis de notre collection, utilisés par la Compagnie de la Baie d'Hudson. Celui de la page précédente fut oblitéré en 1937. Celui qui suit (240mm X 103mm), oblitéré en septembre 1945, est parti le 08 de St. John's, Terre-Neuve, et il est arrivé à Montréal, Canada, le 10. Celui du bas, plus moderne (240mm X 103mm), montre le logo de la Compagnie avec texte écrit en langue française; bilinguisme oblige.



*Le navire Nascopie est à la fois un symbole de la souveraineté du Canada dans l'Arctique et il montre le rôle clé que la Compagnie de la Baie d'Hudson y a joué dans cette partie du globe.*



## Pli Premier Jour / First Day Cover

Pli à destination de Winnipeg, province du Manitoba.

Départ d'Ottawa, province d'Ontario, le premier juin 1935.



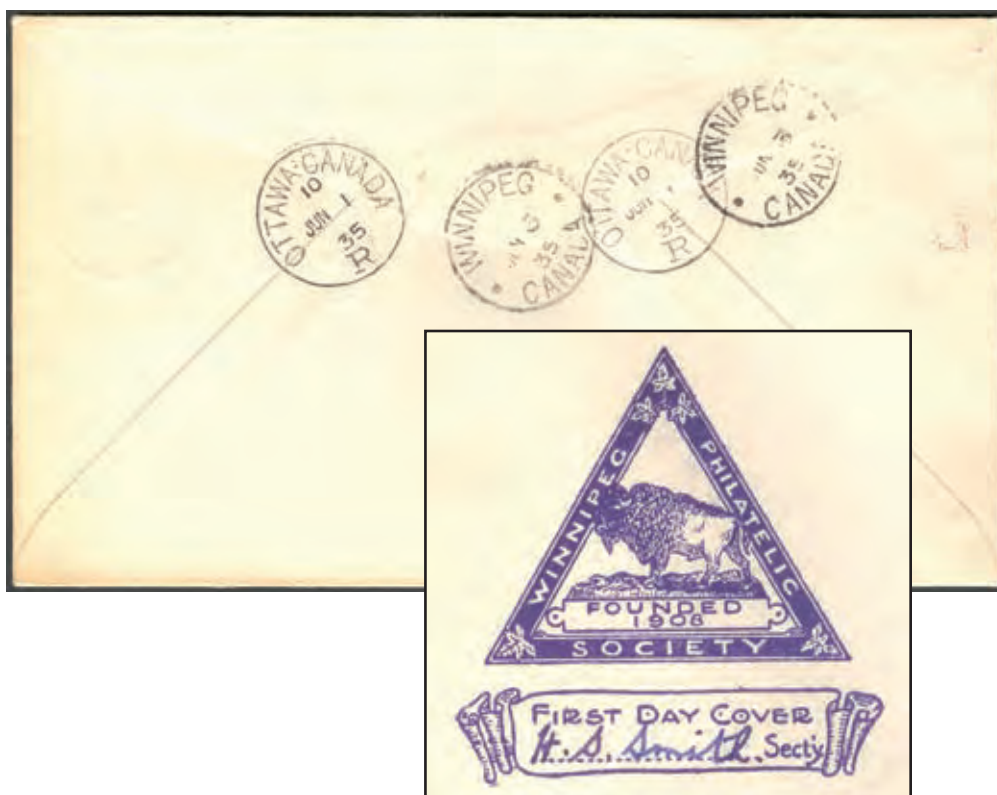
Dans le coin supérieur gauche de l'enveloppe, on remarque le logo de la « Winnipeg Philatelic Society »; cette société philatélique existe toujours (80).

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢ (81).



### Verso du pli.

Arrivée : **WINNIPEG / CANADA / JUN 3 / 35** (le 3 juin 1935). On notera que les marques postales ont toutes été placées bis, sur le rabat de l'enveloppe, au départ et à l'arrivée, ce qui était la coutume à l'époque.



80- **Site internet** : [www.wps.mb.ca/](http://www.wps.mb.ca/). Site internet de la Winnipeg Philatelic Society (WPS). Ce club fondé en 1900, est le plus ancien club philatélique de l'Ouest Canadien. Sauf aux mois de juillet et août, la WPS publie un journal nommé « *The Buffalo* ». L'adresse postale du club est le Box 1425; Winnipeg, MB; R3C 2Z1. Le logo du club n'a pas changé; il est identique de nos jours, à celui apparaissant sur l'enveloppe.

81- **Catalogue Unitrade**, en page 109.



## Pli à destination de Montréal, province de Québec.

Départ d'Ottawa, province d'Ontario, le premier juin 1935.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢

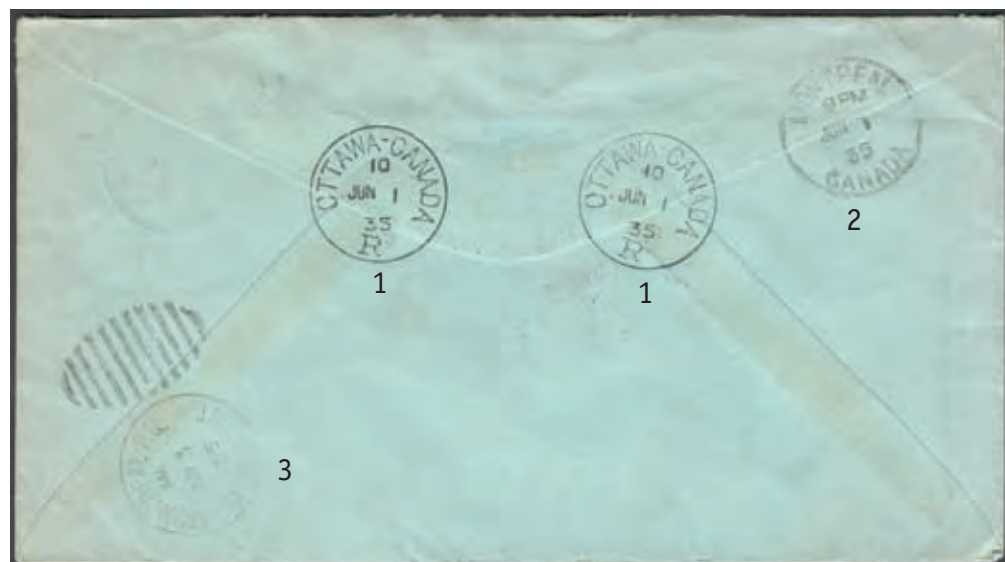
Aucune information ne semble disponible sur le web relativement à ce marchand qui a probablement fermé ses portes depuis un certain temps.



## Verso du pli.

Transit : **MONTREAL CANADA / 9 PM / JUN 1 / 35** (2), le premier juin 1935 à 21h.00.

Arrivée : **MONTREAL P.Q. WESTMOUNT / AM / JUN 3 / 35** (3), le 3 juin 1935 entre minuit et midi; oblitération duplex.





## Pli à destination de Hamilton, province d'Ontario.

Départ de Mystic (82), province de Québec, le 12 mars 1936.

On remarquera la marque de recommandation « *Keyhole registration mark* » / « en trou de serrure ».

Tarif 13 ¢: courrier recommandé = 10 ¢  
+ régime intérieur = 3 ¢ (83). Mystic (84).



## Verso du pli.

Transit : **MONTREAL**  
/ **CANADA** / **1 PM**  
/ **MR 14 / 36**; le 14  
mars 1936; 13h.00.

Arrivée à Hamilton :  
enveloppe non obli-  
térée contrairement  
aux habitudes de  
l'époque.



82- **Walker, Anatole**; *Les bureaux de poste du Québec*; Op. cit., en page 157. Le bureau de poste de Mystic, comté de Missisquoi, province de Québec, a ouvert ses portes le premier septembre 1864 et il les ferma définitivement le 31 mars 1970.

83- **Catalogue Unitrade**, ibidem.

84- Le hameau de Mystic s'étend dans la municipalité de Saint-Ignace-de-Stanbridge, (...) à 3 km au nord de Bedford, près de la frontière de l'État du Vermont (États-Unis). Une ferme de forme octogonale construite en 1899 par Salomon Walbridge constitue l'attraction touristique principale de ce hameau (...). Les premiers habitants qui s'établissent à cet endroit, à



## Pli à destination de Kindersly, province de Saskatchewan.

Départ de Pinkham, province de Saskatchewan, le 30 septembre 1935; le nom de Pinkham n'apparaît pas sur les cartes routières modernes de cette province.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢



## Verso du pli.

Cachet de cire toujours intact.

Transit (2) : **SASK. & MUN.R.P.O. / 10 / OC 1 / 35 / No 4**; le premier octobre 1935.

Arrivée (3) : **KINDERSLEY / SASK. / OC 1 / 35**; le premier octobre 1935.



la fin du 18<sup>ème</sup> siècle et au début du 19<sup>ème</sup> siècle, auraient été des membres de la famille Clappers. C'est pourquoi le hameau a d'abord porté le nom de **Clapperton**. On prétend que les Clappers étaient honnêtes et particulièrement superstitieux. Leur croyance aux revenants et aux sorcières ainsi que certains rites particuliers de leur vie quotidienne ont pu inspirer le choix de **Mystic** pour désigner, en 1864, le bureau de poste et par la suite, le hameau. Il n'est pas impossible, d'autre part, que le mot soit d'origine amérindienne. **Commission de toponymie du Québec**; *Noms et lieux du Québec Dictionnaire illustré*; Les Publications du Québec, Québec, © 1994, xxxv – 925 pages; en page 467. Le hameau de Mystic n'apparaît pas (plus?) sur les cartes routières modernes de la province de Québec.



## Pli à destination de Bishopton (85), province de Québec.

Départ de Sherbrooke, province de Québec, le 5 mai 1936.

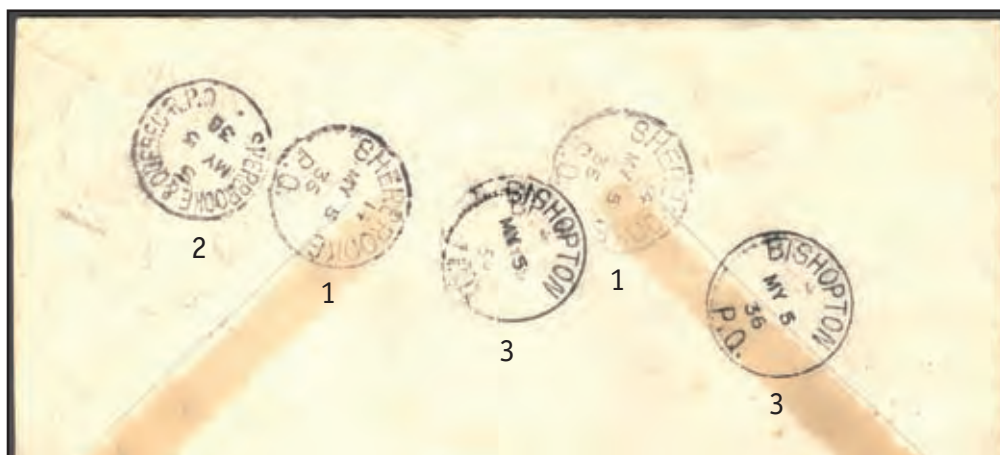
Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢ (86). On remarquera que le pli est adressé à un Monsieur Bishop de Bishopton (87).



### Verso partiel du pli.

Transit (2) : **SHERBROOKE & QUEBEC R.P.O. / MY 5 / 36**; le 5 mai 1936, Sherbrooke & Quebec Railway Post Office (R.P.O.)

Arrivée (3) : **BISHOPTON / P.Q. / MY 5 / 36**; le 5 mai 1936.



85- **Walker, Anatole**; Op. cit., en page 16. Le bureau de poste de Bishopton a ouvert ses portes le premier avril 1878 sous le nom de Dudswell; il prit le nom de Bishopton le premier décembre 1878; celui de Bishop's Crossing le premier février 1879; et finalement, il redevint Bishopton le premier mars 1933.

86- **Catalogue Unitrade**, ibidem.

87- La coquette municipalité de village, de Bishopton se situe entre East Angus et Marbleton, sur le bord de la rivière Saint-François et près du lac Miroir, au nord-est de Sherbrooke. Dès le début du 19<sup>ème</sup> siècle s'y était installée la famille de John Bishop et, en l'honneur de ce dernier, on a dénommé **Bishop's Crossing** la municipalité créée en 1917, devenue en 1932 **Bishopton**. Ce Bishop était originaire du Vermont et fut même capitaine du régiment de Benedict Arnold en 1775. Comme l'un des membres de cette famille possédait un moulin près de la traverse de chemin de fer du « *Quebec Central* », l'on a retenu l'élément anglais **Crossing** qui désigne précisément un croisement de route ou de voies ferrées, un passage à niveau. Le suffixe *-ton*, ajouté à l'actuelle dénomination municipale, provient de l'adaptation de *town*, ville, dont la





**Pli à destination de Huntingdon, province de Québec.**

Départ de Montréal, province de Québec, le 2 juin 1936 à 18h.00.

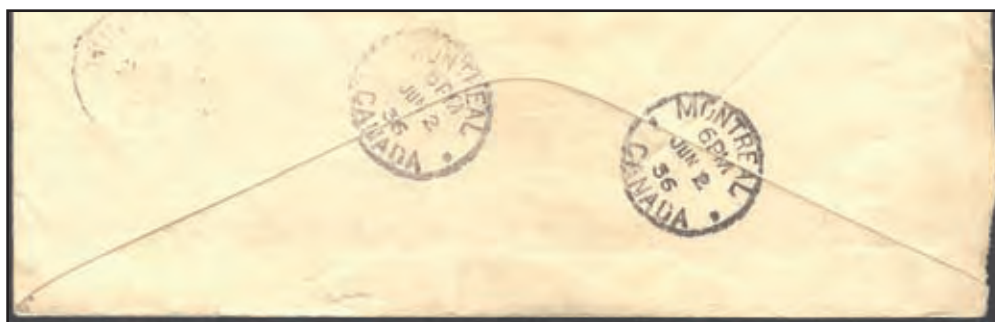
On notera que la mention dactylographiée « Registered » a probablement été ajoutée chez l'expéditeur.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢  
+ régime intérieur = 3 ¢ (88).



**Verso partiel du pli.**

Arrivée : **HUNTINGDON / P.Q. / AM / JUN 3 / 36**; le 3 juin 1936 entre minuit et midi.



graphie et la prononciation ont été modifiées. Par ailleurs, ce procédé a été utilisé à de multiples reprises tant au Québec (**Marbleton, Acton, Brompton**) qu'en Angleterre (**Wolverhampton, Darlington, Southampton**). Les autorités municipales ont consacré officiellement en 1985, les gentils Bishoptonnien et Bishoptoner pour identifier les francophones et les anglophones locaux. **Commission de Toponymie du Québec**; Op. cit., page 65.



88- *Catalogue Unitrade*, ibidem.



## Pli à destination de Manchester, Grande-Bretagne.

Départ de Churchill (1), province du Manitoba, le 14 août 1936.

Probablement écrit par une personne de sexe féminin, on notera la calligraphie soignée sur ce pli ainsi que la note en bas, à gauche, mentionnant : Per R.M.S. Nascopie / Eastern Arctic Mail / Churchill, Manitoba, LAT 58° - 46 N.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + Grande-Bretagne = 3 ¢ pour chaque once de poids (89).

### Verso du pli.

Transit (2) : **WINNIPEG / CANADA / AU 20 / 36**; le 20 août 1936.

Transit (3) : **MONTREAL P.Q. / BRITISH MAIL BRANCH / 8 PM / AUG 22 / 36**; le 22 août 1936, 20h.00.

Arrivée (4); note manuscrite **Rec 31 aug.**

À la face même de l'enveloppe, la note manuscrite laisse croire que ce pli a voyagé sur le navire Nascopie; rien n'est moins sûr. En effet, l'expéditrice est

d'Edmonton, province de l'Alberta, et le pli a été recommandé à Churchill au Manitoba, le 14 août 1936 (1); il a par la suite transité par Winnipeg le 20 août 1936 (2) puis par Montréal le 22 août 1936 (3) pour finalement arriver à destination, Manchester, en Grande-Bretagne, le 31 août (4).

Le pli n'a pas voyagé par bateau de Churchill vers Montréal. Il a plutôt traversé une partie du Canada par train direction Montréal d'où il a, par la suite, voyagé par bateau vers la Grande-Bretagne. Et ce navire ne pouvait être le Nascopie car depuis 1933, le Nascopie ne retournait plus passer l'hiver en Grande-Bretagne (90). À la lumière des marques postales apparaissant sur ce pli, le souhait de l'expéditrice de lui faire faire un voyage sur le navire Nascopie, ne fut malheureusement pas réalisé. Et, la rectification de ce qui apparaît définitivement comme une fausse information à la face même de ce pli, a justifié une recherche plus approfondie au sujet de l'enveloppe présentée plus haut et qui elle, portait l'oblitération du navire Nascopie.





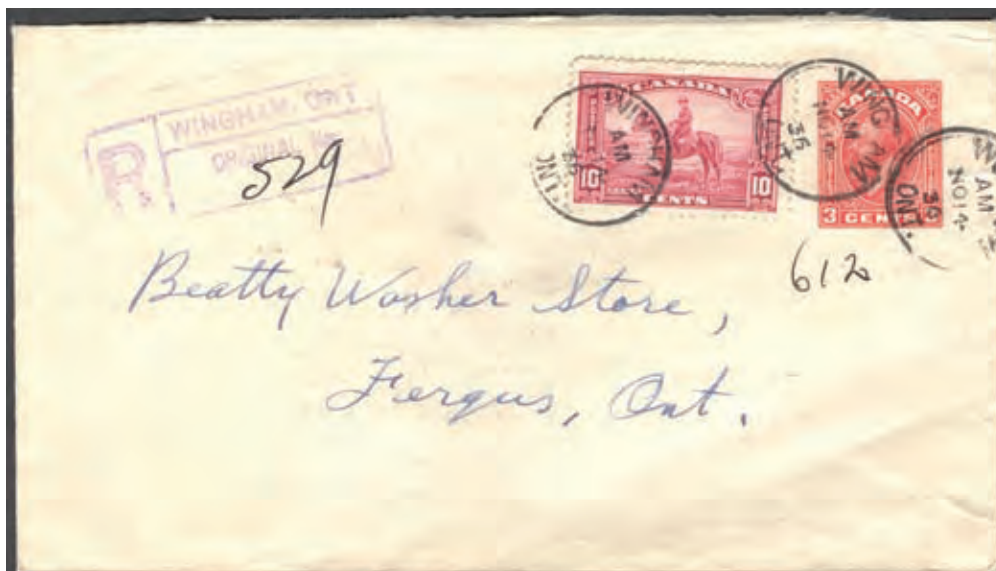
## Pli à destination de Fergus, province d'Ontario.

Départ de Wingham, province d'Ontario, le 14 novembre 1936.

On notera que cette pièce est un entier postal, enveloppe No 8, émis par les postes canadiennes en 1933.



Tarif 13 ¢ : courrier  
recommandé = 10 ¢  
+ régime intérieur =  
3 ¢ (91).



## Verso du pli.

Transit (2) : **LONDON  
& WINGHAM R.P.O.**  
/ 604 / NO 14 / 36;  
le 14 novembre 1936.  
Railway Post Office.

Transit (3) : **TOR.  
STRAT. & GODERICH  
R.P.O. / 35 / NO 14 /  
36;** le 14 novembre  
1936. Railway Post Office.

Transit (4) : **GUELPH  
& OWEN SOUND  
R.P.O. / 175 / NO 14 / 36;**

le 14 novembre 1936. Railway Post Office.

Arrivée (5) : **FERGUS ONT. / PM / NO 14 / 36;** le 14 novembre 1936.



89- *Catalogue Unitrade*, ibidem.

90- Voir plus haut page 45.

91- *Catalogue Unitrade*, ibidem.



**Pli à destination de Kitchener, province d'Ontario.**

Départ de Inlet (92), province de Québec, le 15 décembre 1936.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢ (93).

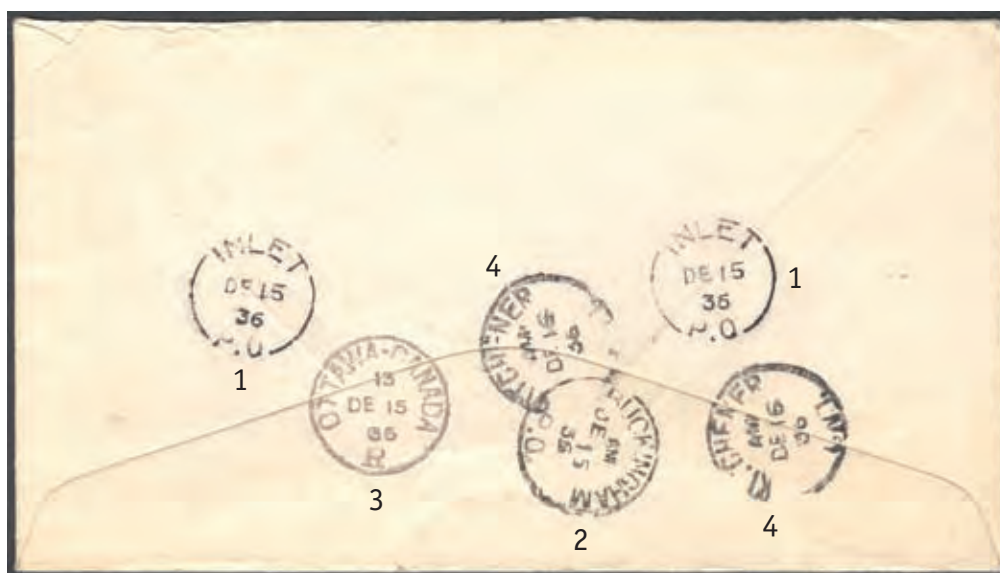


**Verso du pli.**

Transit (2) : **BUCKINGHAM / P.Q. / AM / DE 15 / 36**; le 15 décembre 1936, entre minuit et midi.

Transit (3) : **OTTAWA – CANADA / 13 / DE 15 / 36 / R**; le 15 décembre 1936, courrier recommandé.

Arrivée (4) : **KITCHENER / ONT. / AM / DE 16 / 36**; le 16 décembre 1936.



92- **Walker, Anatole**; *Les bureaux de poste du Québec*; Op. cit., en page 78. Le bureau de poste de « Inlet » a ouvert ses portes le premier novembre 1893 et il les ferma le 24 juillet 1954. On peut penser que l'achalandage à ce bureau de poste, était de faible intensité; on notera dans la marque d'enregistrement en « trou de serrure » que l'enveloppe ici montrée, serait la 48<sup>ième</sup> pièce à avoir été enregistrée à ce bureau de poste et ce, en présumant que l'on a débuté avec le chiffre 1 à l'ouverture du bureau. L'auteur de cette étude ajoute que le nom de « Inlet », dans le comté de Papineau, province de Québec, apparaît toujours sur les cartes routières modernes de la province mais qu'il n'y en a aucune mention au volume des codes postaux du Canada.

93- *Catalogue Unitrade*, ibidem.



## Pli à destination des Bahamas, British West Indies.

Départ de Port Dover, province d'Ontario le 15 mars 1937.

Tarif 25 ¢ : tarif « Par avion / Air Mail » en vigueur du premier juillet 1935 au 15 décembre 1937 (94).



### Verso du pli.

Aucune indication à l'arrivée. Dans le haut du pli on voit les dents du timbre de la GRC qui a été replié sur le rabat. L'indication manuscrite *Receipts*, faite au crayon plomb, est certainement du même auteur que celle qui apparaît au recto du pli.



94- Smith, Dr Robert C. and Wawrukiewicz Anthony S.; *Canada Domestic and International Postal Rates and Fees 1870 – 1990*; The Press of Philately, P.O. Box 650, NC 27349-0650, USA, © 2000, xiv-44 pages; en page 30. Au sujet du courrier « Par avion », il faut consulter : Arfken, George B. and Plomish Walter R.; *The Development and Postal History of National and International Mails*; Publications Charles G. Firby, K. Gray Scrimgeour, Editor, © 2000, viii-230 pages; aux pages 162 à 172.



Pli à destination de Montréal, province de Québec, le 2 avril 1937.

Départ de Drayton, province d'Ontario, le 2 avril 1937.



227 mm



Voici le très grave crime de lèse – timbre de la GRC : le timbre de la GRC fut apposé la tête en bas; le pli a donc été inversé ici afin de bien montrer le timbre. La copie suivante montre le pli non inversé avec son timbre la tête en bas.



Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢ (95).

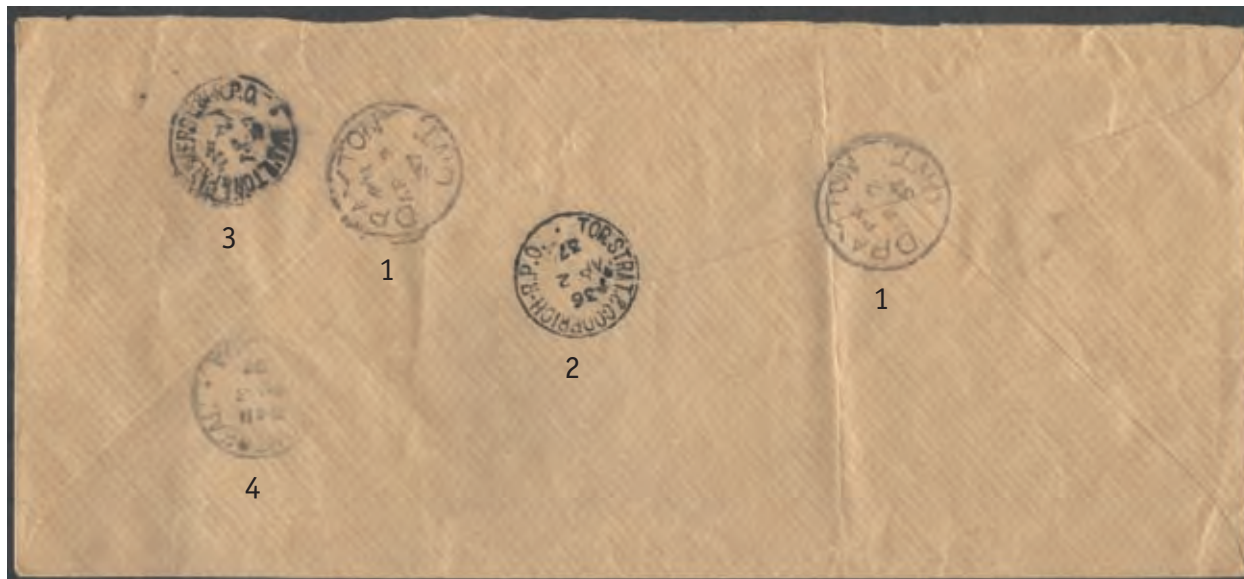


### Verso du pli.

Transit (2) : **TOR. STRAT. & GODERICH R.P.O. / 36 / AP 2 / 37**; le 2 avril 1937.

Transit (3) : **??'LTON & PALMERS???** R.P.O. / 71 / AP 2 / 37; le 2 avril 1937.

Arrivée (4) : **MONTREAL / CANADA / 8 AM / AP 3 / 37**; le 3 avril 1937.





**Pli à destination de Toronto, province d'Ontario.**

Départ de Marcil (96 et 97), province de Québec, le 5 avril 1937.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢ (98). Marque d'enregistrement « trou de serrure ».

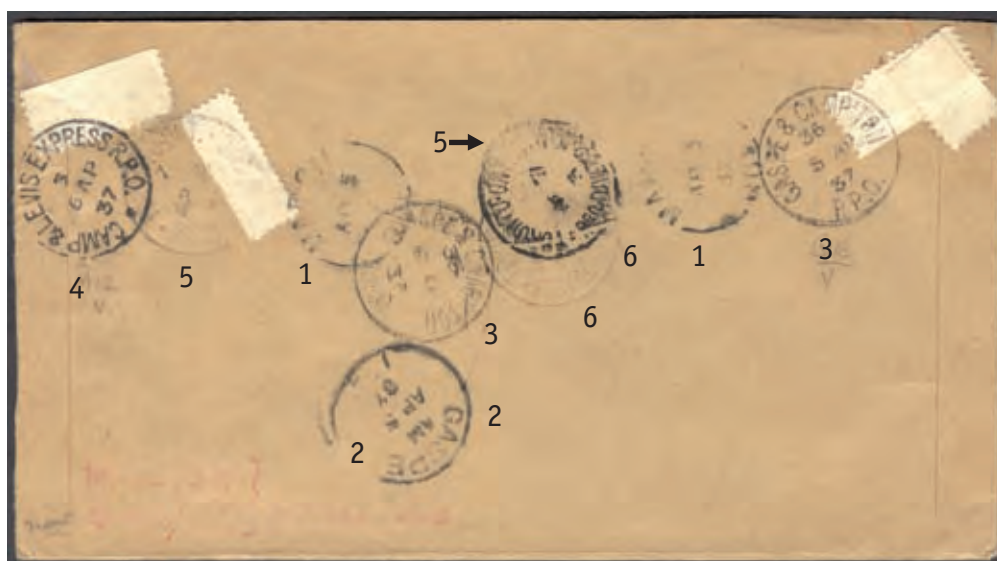


**Verso du pli.**

Transit (2) : **GASPE / P.Q. / AM / AP 5 / 37;** le 5 avril 1937 entre minuit et midi.

Transit (3) : **GASPE & CAMPTON R.P.O. / 36 / 5 AP / 37;** le 5 avril 1937.

Transit (4) : **CAMP & LEVIS EXPRESS R.P.O. / 3 / 6 AP / 37;** le 6 avril 1937.



Arrivée (5) : **TORONTO.ONT / ? REG DIV TERMINAL ?.**

Arrivée (6) : **TORONTO.ONT / POSTAL STATION D / 7 / AP 8 / 37.**

Cette pièce est arrivée à Toronto le 8 avril 1937.

96- **Walker, Anatole;** *Les bureaux de poste du Québec*; Op. cit., en page 120. Le bureau de poste de « **Marcil** », région de la Gaspésie, a ouvert ses portes le premier novembre 1902. Son nom fut changé en celui de « **Martin** » le 10 septembre 1925; il ferma ses portes le 10 mai 1951. Pendant un certain temps, il aurait porté le nom de « **Journeau** ». Les informations données par Walker, en page 120, doivent être clarifiées. Il semblerait donc, à la face même de la pièce montrée ici, que l'on aurait utilisé les tampons « **Marcil** » alors que le bureau de poste portait le nom de « **Martin** ».

97- Borné à l'est par la Petite rivière Cascapédia Ouest, le canton de Marcil (proclamé en 1916) se situe en territoire mon- tagneux, à une trentaine de kilomètres au nord de New Richmond, dans la MRC (Municipalité régionale de comté) de



## Pli à destination de Sidney, province de la Nouvelle-Écosse.

Départ de Bay du Vin (99), province du Nouveau-Brunswick, le 14 avril 1937.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢ (100). Marque d'enregistrement « trou de serrure ».

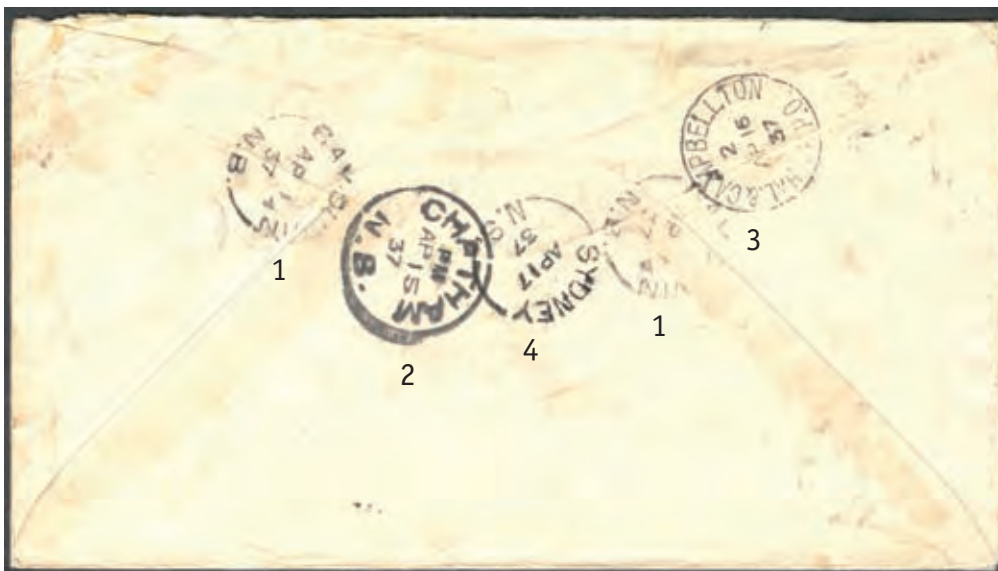


### Verso du pli.

Transit (2) : **CHATHAM / N.B. / PM / AP 15 / 37**; le 15 avril 1937, entre midi et minuit.

Transit (3) : **HAL. & CAMPBELLTON R.P.O. / 2 / AP 16 / 37**; le 16 avril 1937.

Arrivée (4) : **SYDNEY / N.S. / AP 17 / 37**; le 17 avril 1937.



Bonaventure. Charles Marcil (1860-1937) est, au début de sa carrière, journaliste au *Herald*, puis rédacteurs au *Post*, à *La Patrie* et au *Star* (1886-1896). De 1900 à 1936, il fut député libéral du comté de Bonaventure à la Chambre des communes; il fut nommé président – adjoint puis président de cette Chambre entre 1905 et 1911. Très près de Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, Marcil a pu attirer en Gaspésie des investissements publics portant notamment sur les équipements ferroviaires et portuaires. Marcil termina sa carrière à Montréal, où il fut notamment membre du conseil municipal à titre d'échevin du quartier Notre-Dame-de-Grâce. Commission de toponymie du Québec; *Nom et lieux du Québec*; Op. cit., en page 415.

98- *Catalogue Unitrade*, ibidem.

99- Le village de Bay du Vin est situé sur la route 117, dans la région de Miramichi. Il ne semble pas y avoir de bureau de poste à cet endroit; ce serait une route postale de la région de Miramichi.

100- *Catalogue Unitrade*, ibidem.



## Pli à destination d'Édimbourg en Écosse.

Départ de High Bluff, province du Manitoba, le 16 avril 1937.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + Grande-Bretagne = 3 ¢ pour chaque once de poids (101). On notera la mention « Registered » écrit à la main, au dessus du tampon de recommandation de couleur verte; l'utilisation de la couleur verte sur les tampons n'est pas fréquente.



## Verso du pli.

Transit (2) : **WPG. & BINS.**  
**R.P.O. / 106 / AP 16 / No 1;**  
le 16 avril 1937 (102).

Transit (3) : **WINNIPEG /**  
**CANADA / AP 16 / 37;** le  
16 avril 1937.

Transit (4) : **MONTREAL.**  
**QUE / BRITISH MAIL BRANCH**  
**/ 9 AM / A'R 17 / 37;** le 17  
avril 1937, 09h.00 (103).

Arrivée (5) : **EDINBURG / R /**  
**27 AP / 37 R;** le 27 avril 1937,  
courrier recommandé.



101- *Catalogue Unitrade*, ibidem.

102- Il est intéressant de noter que, sur la ligne ferroviaire arrivant de la province de Saskatchewan et se dirigeant vers Winnipeg, province du Manitoba, Binscarth (R0J 0G0) est la première ville manitobaine sur cette ligne; l'indication du marteau laisse donc soupçonner que, soit l'on changeait de marteau à la frontière entre les deux provinces, soit l'on changeait de postier dans le wagon postal.

103- En partance de Montréal, il y avait une indication spéciale apposée au courrier à destination de la Grande-Bretagne.



## Pli à destination de Notre-Dame-de-Grâce, province de Québec.

Départ de Montréal, province de Québec, le 6 juillet 1937.

Tarif 12 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + courrier direction de la même ville, Notre-Dame-de-Grâce étant un quartier de la ville de Montréal = 2 ¢ (104).



## Verso du pli.

Arrivée le même jour, 20h.00 :  
**MONTREAL / CANADA /  
8-PM / JUL 6 / 37.**

Ce pli est intéressant en ce qu'il nous montre un timbre de la GRC avec sa bandelette, et il nous amène à constater que le tarif local (à l'intérieur d'une même ville) était alors de deux sous. Les marques postales au recto comme au verso ne sont cependant pas une réussite.



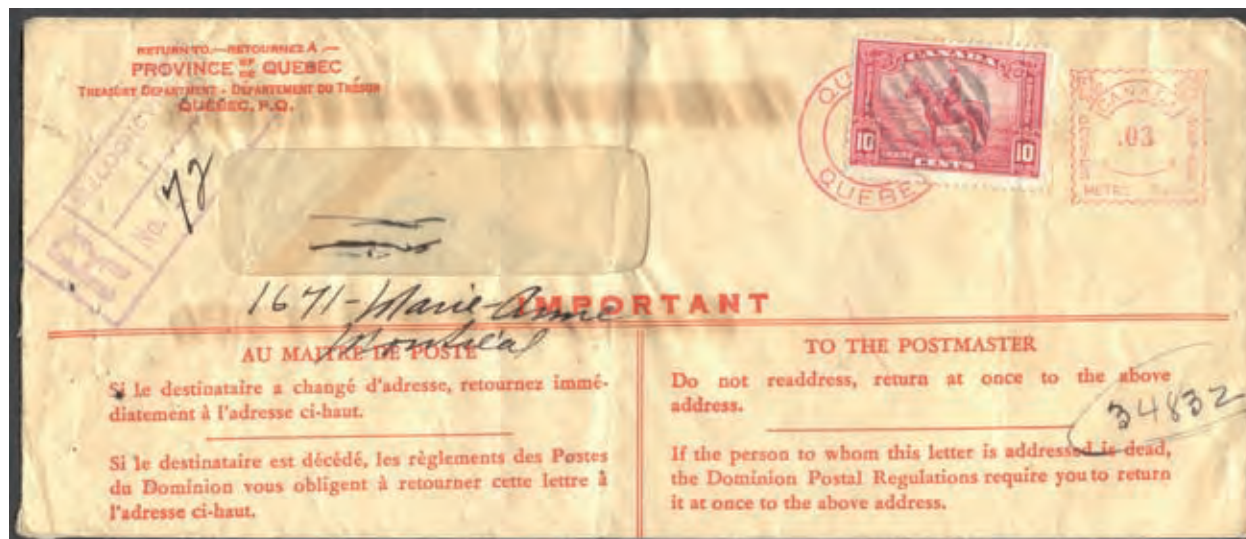
104- *Catalogue Unitrade*, ibidem.



## Pli à destination de Melocheville, province de Québec.

Départ de Québec le 7 octobre 1937. Courrier expédié par le Treasury Department -  
Département du Trésor de la Province.

Tarif 3 ¢ : régime intérieur; affranchissement mécanique; courrier régulier.

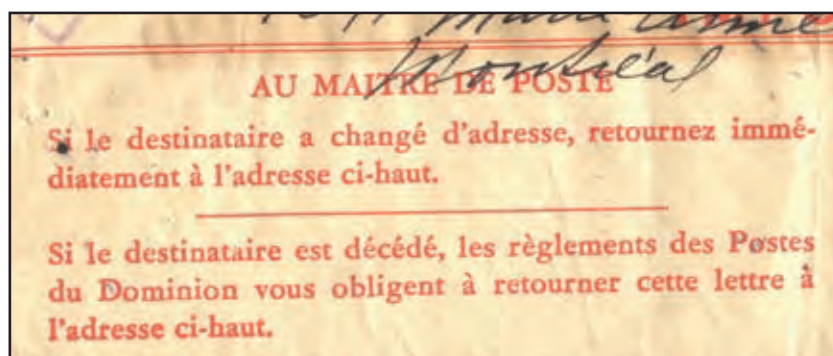


Au recto, on remarquera que la marque d'enregistrement rectangulaire et que le timbre de 10 ¢ pour recommander le courrier, ont été apposés à Melocheville; marque postale numérotée « 2 » au verso du pli. Le timbre a été apposé à côté de la partie de l'affranchissement mécanique indiquant le tarif de 3 ¢ et en presque totalité sur la partie dateur de cet affranchissement; en procédant ainsi, le tarif de 13 ¢ a donc été respecté.

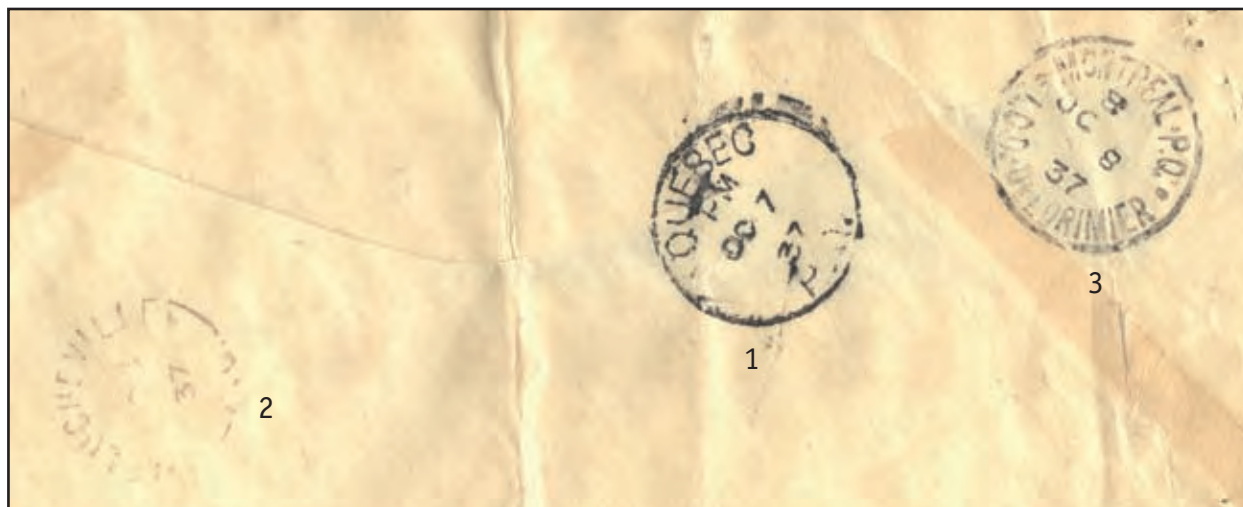
Une oblitération au verso (numérotée « 1 ») de l'enveloppe nous informe que celle-ci est partie de Québec le 7 octobre 1937.

### Verso du pli.

L'oblitération numérotée « 2 » au verso, montre que le pli est arrivé à Melocheville le 8 octobre 1937 et qu'il a été redirigé immédiatement vers Montréal (1671 Marie-Anne) où il est arrivé la même journée 8 octobre 1937 (marque postale « 3 »).







Il est important de mentionner toutefois que le fait d'avoir redirigé cette enveloppe vers Montréal était tout à fait contraire aux directives « **AU MAÎTRE DE POSTE** » apparaissant à la face même du pli (105). L'enveloppe aurait dû être retournée au Département du trésor et n'aurait pas dû être redirigée vers Montréal.

105- Le ministère Revenu Québec exerce la même pratique de nos jours. On peut voir sur cette enveloppe dans le coin supérieur gauche, la mention « Ne pas faire suivre » ainsi qu'une flèche sur lequel est apposé le sigle de l'interdiction; il ne reste qu'un seul choix c'est-à-dire retourner le pli à Revenu Québec.





## Pli à destination de Rouyn, province de Québec.

Départ de Landrienne (106), province de Québec, le 18 octobre 1937.

Tarif 13 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + régime intérieur = 3 ¢ (107).



En regardant ce pli attentivement à la loupe, on constate que les timbres de 10 ¢ et de 3 ¢ ont été apposés sur le pli, à Landrienne en octobre 81 (chiffres inversés sur le marteau) 1937, lieu où l'expéditeur aurait acquitté les droits pour courrier recommandé. De plus, l'expéditeur avait ajouté la note « Recommandée. » au dactylo à la face même du pli.



Toutefois la marque rectangulaire signifiant l'enregistrement n'a pas été placée à Landrienne mais bien à Rouyn, lieu de réception du pli. Pourquoi? Nous n'avons pas la réponse. À Rouyn, au moment où le pli a été recommandé, on a barré à la plume le mot Rouyn apparaissant dans le rectangle de recommandation et à la main, on a écrit le toponyme de Landrienne au dessus du rectangle. Aussi, il faut bien comprendre que le numéro de séquence, soit 2001, est beaucoup trop élevé pour un patelin qui n'apparaît même pas de nos jours, au volume des codes postaux du Canada.

### Verso du pli.

Une seule oblitération, à cheval sur le rabat de l'enveloppe, apparaît au verso de celle-ci: **ROUYN / PM / 18 OC / 37 P.Q.**; le 18 octobre 1937 entre midi et minuit.



106- Landrienne, municipalité de canton. Un contingent de pionniers, venus principalement de Sainte-

Thècle et de Saint-Prosper en Mauricie, se sont établis le long de la voie ferrée du Transcontinental, dans un territoire à 12 km à l'est de la ville abitibienne d'Amos au nord de La Corne. L'endroit, situé dans le canton de Landrienne, a bénéficié de la même appellation lors de son érection comme municipalité de canton en 1918. Cependant, comme les colons



Pli à destination du SS « *Duchess of York* » (108), navire ancré à Pointe-au-Père.

Départ de Québec, province de Québec, le 21 octobre 1937.

Tarif 18 ¢ : envoi pesant 6 onces direction Grande-Bretagne; 3 ¢ l'once (109).



290 mm X 127 mm



Voici une enveloppe de 290mm sur 127mm; une pièce intéressante à posséder dans une collection thématique.

allaient fonder des paroisses sous la conduite de missionnaires, c'est sous la dénomination de **Saint-Barnabé-de-Landrienne**, érigée canoniquement en 1919 et civilement en 1920, que les lieux ont d'abord été connus. À l'instar des localités abitibiennes de Launay, Preissac, La Motte, La Morandière, etc., qui honorent des personnages du XVIII<sup>ème</sup> siècle, Landrienne rappelle la mémoire d'un commissaire de la Marine, Jean-Marie Landriève des Bordes (1712-1778), inspecteur et contrôleur administratif de la fin du Régime français. Son patronyme a été modifié en Landrieffe, puis Landrienne. IL arrive en Nouvelle-France peu avant 1740 et se voit désigner par Vaudreuil, en 1760, pour veiller sur les affaires du roi. IL rentre en France en 1765. {...} Les premiers Landriennois recouraient surtout à l'appellation **Peter-Brown** pour identifier leur territoire, du nom de la rivière qui le traverse. L'agriculture, l'exploitation du bois et de mines, dans une moindre mesure, ont constitué les deux activités économiques principale à l'origine. De nos jours, l'agriculture y est presque en voie de disparition. **Commission de toponymie du Québec; Noms et lieux du Québec; Op. cit., page 340.**

107- **Catalogue Unitrade**, ibidem.

108- **Site internet**; [http://en.wikipedia.org/wiki/SS\\_Duchess\\_of\\_York](http://en.wikipedia.org/wiki/SS_Duchess_of_York) Le « *SS Duchess of York* » était un navire de croisière, océanique de 20,021 tonnes, 183 m de long, vapeur à deux cheminées, vitesse de croisière 18 nœuds (33 km / h) propriété de la *Canadian Pacific Steamship Company*. Construit à Glasgow, en Grande-Bretagne, par John Brown & Co., il y était aussi enregistré et il battait pavillon britannique. Lancé le 28 septembre 1928, le navire portait le nom de « *SS Duchess of Cornwall* » à ce moment là et il navigua uniquement dans l'Océan Atlantique. Par la suite, on lui donna le nom



Dans le coin supérieur gauche, malheureusement quelque peu endommagé, on y voit le logo de la compagnie « *Canadian Pacific* » (110), propriétaire du navire « *Duchess of York* » (111). Voilà donc une pièce de papeterie officielle de la compagnie.

Dans le coin supérieur droit, on constate que deux timbres, ceux de 3 ¢ et de 10 ¢, sur les trois utilisés sur le pli, sont des timbres *perfins* (112); la perforation noircie des lettres « CPR » est bien visible sur l'agrandissement de cette partie du pli. Des timbres propriétés de la compagnie ont été apposés sur son enveloppe.



de « *Duchess of York* ». En 1940, le gouvernement anglais le réquisitionna pour le transport des troupes. Le 11 juillet 1943, l'aviation allemande l'endommagea fortement au point où la *Royal Navy* décida de le couler.

**Site internet :** [http://fr.wikipedia.org/wiki/Elizabeth\\_Bowes-Lyon](http://fr.wikipedia.org/wiki/Elizabeth_Bowes-Lyon). Elizabeth Bowes-Lyon épousa le 26 avril 1923 en l'abbaye de Westminster, le prince Albert de Grande-Bretagne, duc d'York, second fils du roi George V. De ce mariage sont nés deux enfants : Elizabeth Alexandra Mary (Élisabeth II) et Margaret. Après la mort du roi George V le 20 janvier 1936 et l'abdication de son fils aîné et successeur Édouard VIII le 10 décembre 1936, le duc d'York devint roi sous le nom de George VI.

109- **Catalogue Unitrade**, ibidem.

110- **Site internet:** [http://en.wikipedia.org/wiki/CP\\_Ships](http://en.wikipedia.org/wiki/CP_Ships). Dès 1884, le *Canadian Pacific Railway* (CPR), afin de soutenir son service ferroviaire autour des Grands Lacs, procède à l'achat de trois navires. La même année, le Gouvernement britannique encourage la compagnie à établir des routes maritimes trans-Pacifique à partir de Vancouver. En 1887, Sir William Cornelius Van Horne, le constructeur du chemin de fer loua trois navires afin d'effectuer le service maritime trans-Pacifique. En 1891, le CPR changea son nom en celui de *Canadian Pacific Steamship Company* (CPSC) et dirigea ses opérations à partir de Liverpool en Grande-Bretagne.

111- **Site internet:** [www.theshiplist.com/ships/lines/cp.html](http://www.theshiplist.com/ships/lines/cp.html). Ce site donne la liste complète des navires ayant appartenu à la compagnie *Canadian Pacific*.

112- Voir plus haut page 19, CPR Montréal.



## Verso du pli.

Transit : **POINTE-AU-PERE – FATHER POINT / P.Q. / OCT 24 / 37**; le 24 octobre 1937.



La marque postale apparaissant à deux reprises au verso de ce pli, est intéressante par son bilinguisme « Pointe-au-Père / Father Point ». Sans être un spécialiste des marques postales, on a le droit d'écrire que, en 1937, les marques postales bilingues dans la province de Québec n'étaient pas légion. Les marques postales de cette époque étaient soit unilingues anglaises, soit unilingues françaises mais, rarement bilingues.

C'est tout de même la seule marque postale bilingue de notre collection.





## Carte postale à destination de Durban, South Africa.

Départ de Germansen Landing, province de Colombie-Britannique le 25 janvier 1938. La carte faisait partie du courrier sur le « Premier vol » Germansen Landing, B.C. – Prince George, B.C. (113)

Tarif 25 ¢ : tarif « Par avion / Air Mail » en vigueur du premier juillet 1935 au 15 décembre 1937 (114).



**Verso  
de la carte postale.**

**PRINCE GEORGE / B.C. / 18 / JAN 25 / 38;** 25 janvier 1938. Oblitération duplex : **MONTREAL / CANADA / C/ C/ 12.30 PM / FE 1 / 38;** premier février 1938. Même si les frais de postes requis ont été acquittés, il n'y a malheureusement aucune preuve au verso de cette carte postale, à l'effet qu'elle se soit bien rendue à Durban en Afrique du Sud.



113- **The American Air Mail Society;** *The Air Mails of Canada and Newfoundland A Volume in the Sixth Edition of the American Air Mail Catalogue;* © 1997, 550 pages en page 158. Vol de la *United Air Transport* avec Sheldon Luck aux commandes de l'appareil; il y avait 4204 pièces de courrier à bord de l'avion.

114- **Smith, Dr Robert C. et autres;** Op. cit.; en page 30; et **Arfken, George B.;** Op. cit.; aux pages 101 à 108.



**Pli à destination de Montréal, province du Québec.**

Départ de Montréal, Bureau Auxiliaire No 124, le 31 janvier 1938.

Tarif 12 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + courrier local = 2 ¢ (115).



**Verso du pli. (2) MONTREAL / CANADA / 7 PM / 31 Jan / 38; 31 janvier 1938, 19h.00.**





**Pli à destination de New York sur le Premier Vol Prince George - Ware. (116)**

Départ de Prince George le 12 mars 1938.

Tarif 36 ¢ : par avion = 6 ¢ + courrier recommandé = 10 ¢ (117)

+ *special delivery express* = 20 ¢ (118)



**Verso du pli.**

Transit (2) :  
**WARE / B. C. /  
15 / MR 12 /  
38;** le 12 mars  
1938.

Transit (3) :  
**EDMONTON /  
ALTA / MR 17 /  
38;** le 17 mars  
1938.

Transit (4) :  
**NEW YORK,  
N.Y. / REG'Y.  
DIV. / 3. 21 /  
1938;** le 21 mars 1938.



Arrivée (5) : **NEW YORK, N.Y. (STA. M) / MAR / 22 / 1938;** le 22 mars 1938.

115- *Catalogue Unitrade*, ibidem. À cette époque, lorsque la ville où se situait le destinataire était la même que celle de l'expéditeur, il était suffisant d'indiquer « Ville » ou « City » comme adresse d'envoi. Le Bureau Auxiliaire No 124 a ouvert ses portes le 04 septembre 1923 pour les fermer vers 1964; Walker, Anatole ; *Les bureaux de poste du Québec*; Op., cit., page 146.

116- *The Air Mails of Canada and Newfoundland*; Op. cit., en page 159. Vol de la United Air Transport avec E.R.R. Field aux commandes de l'appareil; il y avait 6808 pièces de courrier à bord de l'avion.

117- Smith, Dr Robert C. et autres; Op. cit., en page 18.



Pli à destination de Port-of-Spain, Trinidad, B.W.I. (British West Indies).

Départ de Vancouver, province de Colombie-Britannique, 15h.00, le 19 avril 1938.

Tarif 10 ¢ le quart d'once depuis le 15 décembre 1937 (119).



Verso  
du pli.



Une seule oblitération apparaît au verso, celle de l'arrivée à **PORT OF SPAIN / TRINIDAD / 7 PM / 22 AP / 38**, 19h.00, le 22 avril 1938.

118- Ces frais, très élevés pour l'époque, *special delivery express* au montant de 20 ¢ sur du courrier à destination des États-Unis, étaient-ils justifiés et justifiables? Pas certain. **Smith, Dr Robert C. et autres**; Op. cit., traiteront de ce genre de frais seulement et uniquement en page 2 de leur volume et ce, dans le tableau : **Domestic Letters, Post Cards, and Printed Matters : 1915 – 1954**. — Selon **Boggs, Winthrop S.**; *The Postage Stamp and Postal History of Canada A Handbook for Philatelists*; Volume II Appendices, Chambers Handbook Series, © 1945, (volume non paginé qui présente les appendices A à S qui, elles, ont chacune leur propre pagination) en page 38 de l'**Appendix B**, on comprendra de ce texte que les timbres *Special Delivery Express* ne devaient être utilisés que pour accélérer la livraison du courrier uniquement à l'intérieur de certaines villes au Canada.

119- **Smith, Dr Robert C. and Wawrukiewicz Anthony S.**; *Canada Domestic and International Postal Rates and Fees 1870 – 1999*; The Press of Philately, P.O. Box 650, NC 27349-0650, USA, © 2000, xiv-44 pages en page 30.



## Pli à destination de Washington, États-Unis.

Départ de Hairy Hill, province de l'Alberta le 13 février 1939.

Tarif 26 ¢ : livraison spéciale = 20 ¢ + par avion = 6 ¢ (120)

L'enveloppe est destinée au président états-unien Théodore Roosevelt; une pièce que l'auteur de la présente étude est fier de posséder dans sa collection.

On remarquera deux oblitérations de Hairy Hill à la face même du pli. La première montre un marteau cercle continu de 23mm. La seconde est une oblitération duplex dont la partie « dateur » est un cercle continu de 25mm. Les deux marteaux indiquent **HAIRY**

**HILL / ALBERTA FE 13 / 39**, sauf l'indication **AM** qui apparaît uniquement sur le marteau de 25mm. On notera les inscriptions manuscrites « Air Mail » et « Special Delivery » pour l'explication du tarif.



## Verso du pli.

L'adresse de l'expéditeur apparaît au verso. Arrivée : oblitération duplex de **WASHINGTON / D.C. / FEB 15 / 7 PM** où l'année, 1939, apparaît dans la partie centrale du marteau.



120- *Catalogue Unitrade*, ibidem. Voir la note 118 plus haut; ici, le timbre *Special Delivery Express* ne fut pas utilisé. Le paiement des droits de 20 ¢ était-il justifié? Et, quel était l'effet de cette note sur l'accélération du courrier livré sur le territoire des États-Unis?



**Pli Premier Vol / *First Flight Cover* oblitéré du 24 juin 1939.**

**Ouverture de la « Route du Nord » par la Pan American Airways.  
New York – Shediac – Botwood – Foynes – Southampton.**

Départ de Shediac, province du Nouveau-Brunswick le 24 juin 1939?



Tarif 30 ¢ la demie once, service optionnel par avion, trans-Atlantique. Ce tarif a pris effet le 24 juin 1939 avec l'inauguration du nouveau service par le *Yankee Clipper* (121) le même avion qui avait inauguré la « Route du Sud » un mois plus tôt. À la fin du mois de juin 1939, la traversée de l'Atlantique était désormais un événement hebdomadaire (122).



121- Le Yankee Clipper sur un entier postal émis par les États-Unis en 1991.





Pli Premier Vol / *First Flight Cover*, on doit s'intéresser un peu plus attentivement à cette enveloppe. Elle fait partie des quelques 34,772 pièces de courrier qui ont voyagé sur ce vol (123); on doit donc qualifier le facteur rareté de presque nul.

À cette époque de l'inauguration des « premiers vols », il était coutume chez plusieurs, philatélistes ou non, de préparer des plis; de leur faire apposer, au départ du vol, la griffe commémorative (124) « premier vol » (à gauche, sur le recto du pli, habituellement); pour ensuite les faire voyager lors du vol inaugural transportant du courrier; et finalement obtenir une oblitération d'arrivée au verso du pli. Les plis étaient expédiés à leur destinataire par la suite. Question : est-ce que les « Plis Premier Vol » des années 1920 et 1930 ne seraient pas les ancêtres des « Plis Premier Jour » que nous connaissons aujourd'hui (125)?

122- **Arfken, George B. et al;** Op. cit., aux pages 49 et 79. À la page 49, les auteurs préciseront que : « Transatlantic air mail did not become a reality for Canadians until June 24, 1939 ».

123- **The American Air Mail Society;** *American Air Mail Catalogue A Reference Listing of the Airposts of the World*; Volume Three of Four Volumes, Fourth Edition, © 1970, 576 pages; aux pages 168 et 169 ainsi qu'aux pages 343 et 344. Ces informations ont été reprises en partie et en traduction dans **Bergier, Joseph;** *Relations aéropostales entre l'Europe et l'Amérique du Nord 1919 – 1945 / Postal Air Mail Connections between Europe and North America 1919 – 1945*; édité en janvier 2004 par {L'Amicale philatélique « L'Ancrre »}, 7 rue Dobrée, F 44100, Nantes, France, quatrième édition revue et complétée, 269 pages dont 41 en couleur. La qualité de présentation des griffes commémoratives « premier vol » montrées dans le volume de Monsieur Bergier est toutefois supérieure à celles montrées dans le volume de l'*American Air Mail Catalogue*.

124- Joseph Bergier dans son volume cité précédemment, utilise les mots « cachet » et « griffe » pour désigner la marque souvenir des Plis Premier Vol. Aux pages 55 et 144 entre autres, il utilisera le mot « griffe » pour désigner deux marques souvenir composées de texte uniquement. Aux pages 130 et 134, il désignera comme « cachet » deux marques (avec texte seulement) apposées avec un tampon souvenir non officiel. À la page 153, il désignera comme « cachet » une marque souvenir composée uniquement de texte alors qu'à plusieurs autres endroits de son texte, il désignera aussi comme « cachet » des marques souvenirs composées de texte et d'illustrations. La lecture de son texte et des illustrations présentées en page 74, portent à penser qu'il utilisait probablement indifféremment les mots « cachet » et « griffe » pour désigner ce qui appelé « cachet » en philatélie canadienne.

S'inspirant du texte de Joseph Bergier et suite à la vérification des dictionnaires de langue française, l'auteur de la présente monographie en vient à la conclusion qu'il faudrait utiliser les mots « **griffe commémorative** » et non pas le mot « cachet » pour désigner la marque souvenir des Plis Premier Vol. La griffe commémorative deviendra la caractéristique de ce premier vol alors que le cachet désignera plutôt l'empreinte à caractère plus officiel, apposée par le service postal au recto du pli; ou encore l'empreinte apposée par un tiers au verso d'un pli dans le but de le cacheter et d'en identifier son expéditeur.



Le pli qui nous occupe, adressé à un Monsieur Hilaire Sainte-Marie de Montréal, porte au recto, l'oblitération 24 juin 1939 de Shediac au Nouveau-Brunswick et la griffe commémorative premier vol « Shediac Canada / Foynes Eire ». Au verso, il porte une griffe commémorative de couleur mauve apposée à Foynes en Irlande ainsi que l'oblitération 29 juin de Baile Atha Cliath, (Dublin en gaélique) en Irlande.



Le 24 juin 1934, la compagnie Pan American Airways inaugurait la « Route du Nord » New York aux États-Unis vers Southampton en Grande-Bretagne avec escales à Shediac au Nouveau-Brunswick (Canada), à Botwood (colonie de Terre-Neuve), Foynes (Irlande). Un Boeing 314 piloté par Harold E. Gray, états-unien d'origine, a réalisé ce voyage. En raison du mauvais temps et de la brume tout particulièrement, ce n'est que le 27 juin, trois jours plus tard, que l'avion a décollé de Shediac avec son courrier alors oblitéré du 24. Du courrier s'est ajouté à Botwood mais aucun à Foynes. L'oblitération du 29 juin et la griffe commémorative mauve furent apposées à Foynes (Dublin). Le *British Post Office* refusa d'oblitérer au verso, comme c'était alors la coutume, les plis à leur arrivée à Southampton. Ici, la raison de ce refus n'est pas des plus claires; était-ce parce que les postes anglaises n'en avaient pas l'habitude; ou parce que l'oblitération de départ était inexacte; ou une combinaison des deux à la fois? L'auteur de cette monographie en cherche toujours la réponse.

Les documents consultés ne donnent aucune information sur la façon dont ces plis ont été expédiés à leurs destinataires après leur séjour en terre anglaise.

Information de dernière minute : le pli montré en page 75 est adressé à Monsieur Hilaire Sainte-Marie de Montréal. Or, dans les jours précédant la dernière correction de ce manuscrit, l'auteur fut informé au moment où il prononçait une conférence devant la Société Philatélique de la Rive-Sud (SPRS) que Monsieur Sainte-Marie était l'un des fondateurs de ce club et que ce club, à l'occasion du 60<sup>ième</sup> anniversaire de sa fondation, avait comme l'un des ses projets, de « rapatrier » au club des pièces philatéliques ayant appartenu à Monsieur Saint-Marie. Le pli a donc été gracieusement remis à la SPRS et il ne fait plus partie de la collection de l'auteur de cette monographie.

125- Voici un pli de notre collection portant au recto, dans le haut à gauche l'indication « *First Day Cover Eastbound...* ». Cette indication est erronée; écrire « *First Flight Cover Eastbound...* » aurait été plus juste.





## Pli Premier Vol *First flight Cover* oblitéré du 24 juin 1939

Ouverture de la Route Nord – Atlantique, New York / Southampton

Vol aller, segment Shediak, Canada vers Botwood, Terre-Neuve; la marque postale du départ ne reflète pas la réalité, le vol ayant eu lieu le 27 juin 1939 en raison du mauvais temps.



**Verso** : arrivée à Botwood le 27 juin 1939



## Pli à destination de San Diego, Californie.

Usage tardif; départ de Bissett, province du Manitoba, le 27 mai 1953

Tarif 24 ¢; il y a deux possibilités ici :

a- courrier recommandé valeur jusqu'à \$25.00 = 10 ¢ + vers les États-Unis = 4 ¢ pour la première once + 2 ¢ par once additionnelle;

b- courrier recommandé valeur entre \$25.00 et \$50.00 = 20 ¢ + vers les États-Unis = 4 ¢ pour une lettre d'une once (126).



## Verso du pli.

Transit (2) : **WINNIPEG / CANADA / 27 MAY / 53**; le 27 mai 1953

Arrivée (3) : **SAN DIEGO / CALIF. / MAY / 31 / 1953**; le 31 mai 1953.



126- Smith, Dr Robert et al; Op. cit.; en page 12.



## Autres utilisations du timbre.



### Introduction.

Dans les pages qui précèdent, nous avons vu « le timbre » utilisé uniquement pour affranchir le courrier, but premier de l'utilisation d'un timbre-poste. Celles qui suivent présentent toujours « le timbre ». Cette fois notre timbre est utilisé en avant plan de la griffe commémorative d'un Pli Premier Vol et d'un pli souvenir; il agrémente une vignette préparé pour une film; il sert de toile de fond à des marques postales; et, finalement il est utilisé sur de la papeterie privée.

### Griffe commémorative (127) sur un « Pli Premier Vol ».

On constatera que, carabine en plus, la griffe commémorative des deux « Plis Premier Vol » (**Prince Albert-Norite Bay**) présentés ici, reprend la figure centrale du timbre où le cheval et son cavalier regardent vers la gauche. Après vérification au catalogue *American Air Mail Catalogue A Reference Listing...* (128), on constate que cette griffe, réalisée pour le vol du 12 juillet 1937, est la seule montrant le cheval et son cavalier de cette façon. Les autres griffes présentées dans ce même catalogue, réalisées avant ou après le premier juin 1935 montrent toutes, le cheval et son cavalier regardant vers la droite.

Est-ce le fruit du hasard ou une imitation intentionnelle? Pas facile de répondre à la question; mais toujours est-il que, jusqu'à la possible (on ne sait jamais) découverte philatélique d'une autre griffe montrant le cheval et son cavalier regardent vers la gauche, celle-ci est la seule que nous connaissons.



Oblitération apparaissant  
au verso du pli

127- Voir la note 124.

128- Op. cit.



Ces deux plis sont partis de Prince Albert, province de Saskatchewan, le 12 juillet 1937 et ils ont été oblitérés à Norite Bay, province de Saskatchewan, le lendemain 13 juillet 1937. Une seule oblitération, marteau 25 mm, cercle continu, apparaît au verso.

Tarif = 6 ¢ par avion, le taux étant le même pour ce type de courrier qu'il soit à destination du Canada ou des États-Unis (129).



129- *Catalogue Unitrade*, ibidem.



## Plis souvenir

Voici un pli souvenir qui a voyagé.



Il a été réalisé chez *Monsieur Timbre* en 1973, à l'occasion du centenaire de la GRC. Il paraît évident que le timbre sous étude a été utilisé pour réaliser le centre de la griffe. À ce jour, il nous fut impossible de trouver de l'information sur ce *Monsieur Timbre*.



Et, voici deux autres plis réalisés en souvenir de conférences données en novembre 2010 aux clubs philatéliques de Cannes et d'Aix-en-Provence. Les conférences portaient sur ce timbre de la GRC.



## Le cinéma.

L'usage que l'on a fait de ce timbre au cinéma, est des plus intéressant. Plusieurs se souviennent du film connu sous le titre « *Les aventuriers du timbre perdu* » où le jeune Ralph s'est fait avoir par son ami Tommy le Farceur à qui il a refilé un timbre de la collection paternelle. Pour se faire pardonner par son père, il part, une fois miniaturisé dans un timbre, à la recherche d'une collection exceptionnelle qu'il aimerait bien lui offrir.



« On avait vu, dans *Charade* avec Gary Grant entre autres, des timbres rares servir de prétexte à un scénario de film mais c'est bien, à ma connaissance, la première fois que la philatélie devient la vedette d'un film. C'est pourtant ce qui arrive dans le tout dernier film du cinéaste Michael Rubbo : *L'ALBUMinable HOMME DES TIMBRES*. Ce film, le 7<sup>ième</sup> CONTES POUR TOUS du producteur Rock Demers transportera le spectateur de Montréal à l'Australie en passant par la Chine grâce à un scénario qui s'avère des plus originale (sic). Imaginez un jeune « mordu » des timbres qui découvre dans un vieil album une formule magique « rapetissante » lui permettant de se servir d'un timbre-poste pour voyager à travers le monde à la recherche d'une collection fabuleuse..!

Déjà par le passé, les accessoiristes d'Hollywood avaient inventé des timbres-poste totalement fictifs pour le besoin de la caméra. Avec *L'ALBUMinable HOMME DES TIMBRES*, on a renoué avec cette tradition et créé cinq vignettes à partir de timbres déjà existants. Ainsi pour illustrer la variété « l'homme sur le mât » mentionnée sous le numéro Scott 158i, on a tout simplement, devant l'impossibilité de disposer de cette variété, falsifié un Bluenose déjà existant. On a également falsifié un autre Bluenose pour laisser croire au spectateur qu'on pouvait y voir sur le pont avant, un certain monsieur Merrywater qui, réduit à tout jamais, voyage pour l'éternité sur un exemplaire de la célèbre vignette canadienne.



On retrouvera aussi Ralph monté en croupe derrière la célèbre « Police Montée » ou encore chevauchant un gigantesque cerf-volant-dragon sur un timbre de la République Populaire de Chine. On découvrira finalement Ralph

et Tommy dans le désert australien sur un timbre de ce même pays. En prime, l'affiche du film laisse entrevoir quatre autres vignettes toutes aussi fictives les unes que les autres.

Pour avoir visionné le film, je peux vous assurer que *L'ALBUMinable HOMME DES TIMBRES* fera la joie des philatélistes de tout âge. Le réalisateur Michael Rubbo a personnellement veillé à en faire un film





philatélique crédible dans lequel tous les amateurs de timbres se retrouveront et qui fascinera également tous ceux qui découvriront ce merveilleux univers pour la première fois.

Visionné au Festival de Cannes on a pu lire à cette occasion parmi les commentaires de critiques présents : « Ce film nous fait partager la passion de la philatélie en utilisant un heureux mélange de fantaisie et de réalisme qui nous fait vivre des voyages fabuleux en des contrées lointaines ».

Par ailleurs, L'ALBUMinable HOMME DES TIMBRES s'est déjà mérité, avant même sa sortie commerciale en salles, prévue pour la première semaine de décembre, le Chiff Award du Meilleur film au festival international des films pour enfants qui se tenait du 20 au 25 juin à Adélaïde en Australie.

L'ALBUMinable HOMME DES TIMBRES est le deuxième film que réalise Michael Rubbo dans la série des CONTES POUR TOUS de Rock Demers. Déjà, on avait pu se rendre compte de son talent et de son imagination dans son film précédent : Opération beurre de pinottes (sic). » (130).

Le Salon des collectionneurs de Montréal s'est tenu au complexe Le Windsor du 4 au 6 novembre 1988, un mois avant la sortie du film. On retrouve de la publicité pour ce salon sur la quatrième page de la jaquette de la revue Philatélie Québec No 130, numéro « Spécial cinéma et philatélie ». Et, on voit sur cette page de publicité, notre Police Montée non accompagnée de Ralph cette fois.



UN NOUVEAU MONDE A DÉCOUVRIR

# LE SALON DES COLLECTIONNEURS DE MONTRÉAL

COMPLEXE LE WINDSOR  
(anciennement, Hôtel Windsor)  
1170, Peel, Centre-ville de Montréal

**4, 5 et 6 novembre 1988**

Vendredi et samedi de 10h à 20h  
Dimanche de 10h à 18h

- Exposition philatélique nationale
- Plus de 50 négociants
- 250 cadres de timbres

Admission gratuite

37 CANADA

Une initiative de la Fédération québécoise de philatélie, du ministère du Loisir, Culture et Pêche du Québec et de la Société canadienne des postes.

130- Caron, Normand; « C'est arrangé avec le gars des vue! » in Philatélie Québec, numéro 130, septembre 1988, pages 21-23. Cet article fut publié dans la revue Philatélie Québec en septembre 1988, alors que le film n'est sorti en salles qu'au début du mois de décembre de la même année; à preuve que la philatélie peut être d'actualité. Précisons pour le





En 1989, pour souligner le premier anniversaire de la sortie du film, une marque postale fut réalisée; celle-ci montrait Ralph assis dans une position identique à celle sur la vignette émise l'année précédente lors de la sortie du film.



Voici une seconde pièce de notre collection montrant la même marque postale cette fois accompagnée d'une autre marque postale, elle aussi portant la date du 11 novembre 1989. Cette deuxième marque est intéressante en ce qu'elle indique le mois de novembre comme étant le mois de la philatélie. Ce qui nous

amène à penser qu'il faudrait savoir en quelle année on est passé du mois de novembre au mois d'octobre pour célébrer le mois de la philatélie.

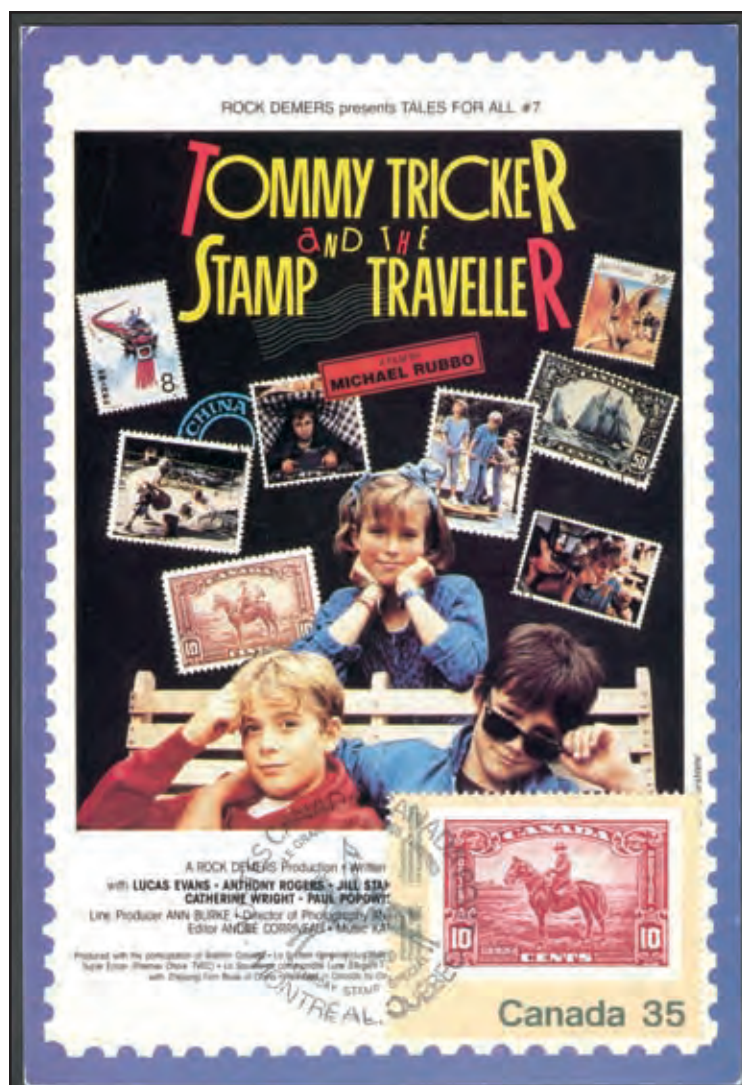


Le deuxième point d'intérêt au sujet de cette enveloppe est le logo **The Stamp Travellers' CLUB Des Aventuriers des Timbres** apparaissant dans le coin supérieur gauche. Au moment d'écrire ces lignes, l'auteur de cette étude ne possède malheureusement aucune information au sujet de ce club (probablement) de philatélie. Recherche à faire.

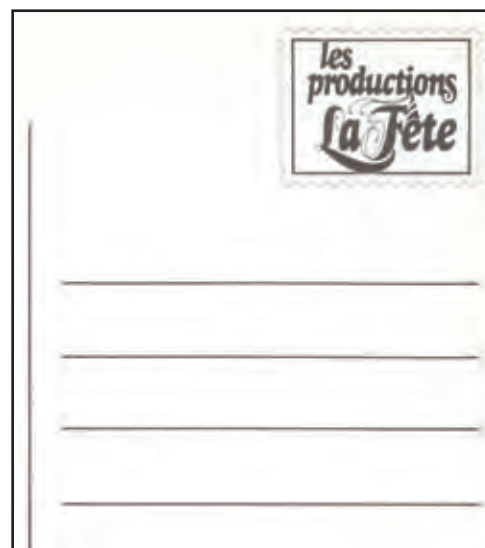
bénéficie des lecteurs, que titre du film ici mentionné était bien *L'ALBUMinable HOMME DES TIMBRES* et que le titre « Les aventuriers du timbres perdus » ne fut utilisé et généralisé que lors de la commercialisation du film.



Voici une troisième pièce, une carte maximum portant la marque postale de Ralph et datée du 11 novembre 1989. Cette carte postale n'est pas nouvelle ayant déjà été émise l'année précédente lors de la sortie du film et en même temps que les cinq vignettes dont on a parlé précédemment. La carte maximum supporte le timbre de la GRC 35 ¢, timbre sur timbre. L'idée de réaliser une telle carte était excellente. Toutefois, il faut se rappeler que cette carte maximum ne pouvait être postée car en 1989, le tarif pour la carte postale était alors de 38 ¢ (131) et non de 35 ¢.



Verso de la carte postale, partie



En 1998, dixième anniversaire de la sortie du film, une marque postale « *Tommy le Farceur* » fut réalisée; ce semble la seule réalisation philatélique marquant cet anniversaire. La copie montrée ici a été tirée du journal *La Presse* (132); nous sommes toujours à la recherche de plis portant cette marque postale.

131- **Smith et als**; *Canada Domestic and International Postal ...*; Op. cit., en page 7.

132- **Masse, Denis**; *Le grand rendez-vous du printemps*; in *La Presse*, samedi le 11 août 1998.



## Le Salon international du timbre.

Le Salon international du timbre, organisé par La Timbrathèque, s'est tenu à Longueuil, province de Québec, du 27 au 29 octobre 2006. Une marque postale reprenant le timbre sous étude, avec unique dateur du 28 octobre 2006, a été réalisée. Six enveloppes avec six griffes commémoratives différentes sur le sujet de la GRC ont aussi été réalisées. Le timbre de la GRC ainsi que le timbre sur timbre de la GRC ont été apposés sur ces enveloppes alors vendues comme enveloppes souvenirs.

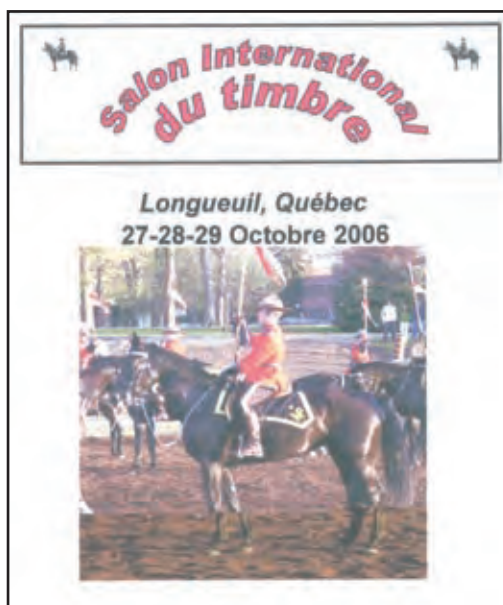


Cette marque postale en fut surtout une de complaisance pour confectionner des enveloppes souvenir. En effet, nous ne connaissons malheureusement aucune enveloppe sur laquelle on aurait apposé des timbres au montant nécessaire, {le tarif étant alors de 51 ¢ au cours de l'année 2006} (133) et qui aurait voyagé.



133- *Catalogue Unitrade*, pages 434 à 446.





### Marque postale moderne.

Dans l'état actuel de nos recherches pourtant très actives, nous ne connaissons qu'une seule marque postale moderne imitant le timbre de la GRC. Elle provient de Fort Saskatchewan, province de l'Alberta.



## Enveloppe translucide.

Pour ses services aux clients, Postes Canada utilise des enveloppes translucides, grandeur 253mm X 229mm, sur lesquelles on voit, plein centre, le timbre de la GRC. Y a-t-il un seul philatéliste canadien qui n'a pas tenu une de ces enveloppes dans ses mains un jour?



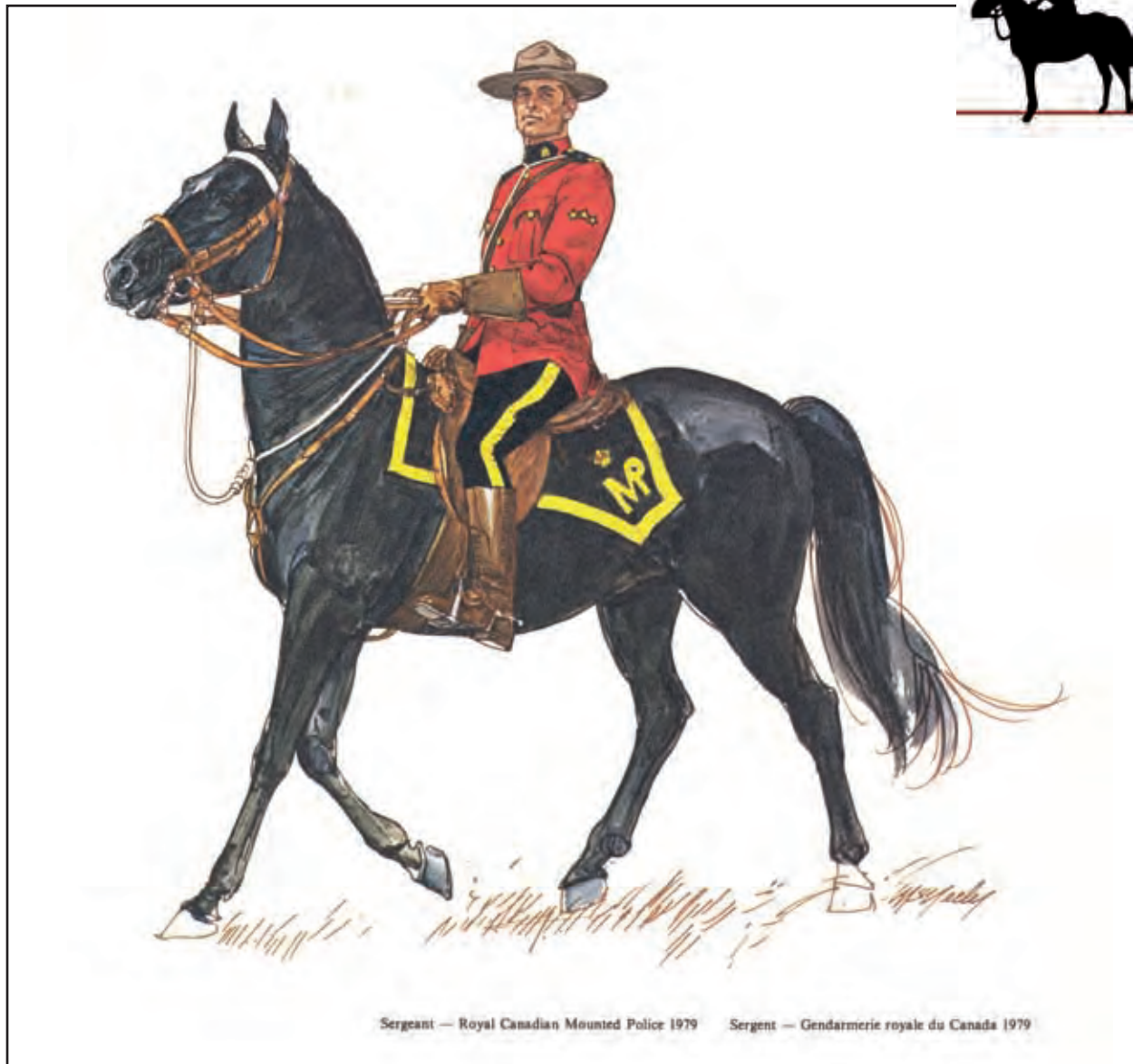
For more information on stamps,  
call toll free from Canada or  
the U.S.A.,  
1 800 565-4362.  
From other countries, call  
(902) 863-6550.  
[www.canadapost.ca](http://www.canadapost.ca)

Pour obtenir des renseignements sur  
les timbres, composez sans frais,  
du Canada et des États-Unis,  
le 1 800 565-4362.  
D'autre pays, composez le  
(902) 863-6550.  
[www.postescanada.ca](http://www.postescanada.ca)

Verso de l'enveloppe, partie



## Illustration de Tom McNeely.



Cette illustration, œuvre de l'artiste torontois Tom McNeely, fait partie d'un ensemble de trois illustrations montrant les uniformes de la Gendarmerie Royale du Canada à travers les temps. Vérifications faites auprès de Monsieur McNeely, ce dernier affirma n'avoir aucun droit sur ces illustrations; toutefois, il ne se souvenait pas du nom du commanditaire qui lui, les destinait à la GRC. Son seul souvenir était à l'effet qu'il avait eu beaucoup de difficultés à dessiner le cheval.

Du côté de la section des Archives de la GRC à Ottawa, à qui un exemplaire de ces trois illustrations fut remis, on ne connaissait pas ces pièces et il fut donc impossible d'obtenir de l'information à leur sujet. À consulter dans la section Références plus loin : **McNeely Tom**; *Tom McNeely 50 years of Visual Art*.



## Imitation philatélique.

L'état actuel de nos recherches, nous permet d'affirmer que, de tous les timbres émis mondialement à ce jour, il semble y avoir un seul timbre émis qui imite le timbre de la GRC du cavalier et de son cheval (134).



Ce timbre dont le contenu est légèrement caricaturé (difficile de reconnaître le Parlement canadien ici) a été émis par le Sierra Leone, le 15 juin 1987 à l'occasion de CAPEX 87. C'est le seul; nous n'en connaissons pas d'autre.

## Publicité et papeterie.

**CANADA**

**LES ORIGINES**  
Depuis 1958, les collectionneurs et les marchands sont venus avec confiance chez REISZ STAMP COMPANY pour ses stocks INSURPASSABLES et pour ses prix TRÈS RÉALISTES. Timbres, plis, collections... Nous avons aussi l'Europe de l'Ouest, Israël, les États Unis, les Nations Unies, la Hongrie... Nous achetons et vendons.

**LES TIMBRES**  
**REISZ**  
**STAMPS**  
4629, AVENUE DU PARC  
MONTREAL (Québec) H2V 4E4  
Tél.: (514) 843-7213

**SERVICE DE NOUVEAUTÉS ET DE THÉMATIQUES**  
Nous avons une large sélection de timbres thématiques en condition superbe et à prix imbattables.  
FORMULAIRE DE RÉSERVATION DE NOUVEAUTÉS DISPONIBLE SUR DEMANDE

Au moins deux marchands de timbre ont utilisé par le passé, le timbre de la GRC pour leur publicité : **Les timbres REISZ Stamps** de Montréal, province de Québec et **K. Bileski Ltd** de Winnipeg, province du Manitoba.

On voit ici une publicité de **Reisz** telle qu'elle apparaît dans Philatélie Québec, No 143, décembre 1989, page 44. Une recherche sur internet a permis de constater que ce marchand est toujours en opération (sur rendez-vous) à Montréal mais qu'il n'utilise plus de nos jours, le timbre de la GRC dans sa publicité.

La firme de feu Kasimir Bileski a utilisé pendant de nombreuses années le timbre de la GRC comme marque de commerce sur sa papeterie. On voit cette utilisation ici, sur l'illustration du bas comme entête sur du papier à lettre et sur l'illustration du haut comme marque postale sur des cartons pour adresser des colis; dans le cas qui nous intéresse, deux timbres sur timbre avaient été utilisés pour affranchir ce coli.

La firme K. Bileski Ltd a fermé ses portes en 2008, quelque temps après le décès de son fondateur, Monsieur Kasimir Bileski.

134- **Nowlan, Michael O.**; *IT IS NOT EASY TO MAKE THE RCMP CONNECTION*; in *The Canadian Connection The Journal of Canadian Philately*, Volume 15, Number 2, Whole No 58, June 1, 2001, pages 2 à 5.









## Annexes

### Annexe « A »

page 1

#### Canadian Perfins

Catalog	Design	Name of Organization	1c	2c	3c	5c	10c	13c
			211	212	213	214	215	216
B2	(B) star	Burroughs Adding Machine Co.	◆	◆	◆			
B14	BT	Bell Telephone	◆	◆		◆	◆	
C8	CCC	Canada Cement Co.	◆	◆			◆	
C10	C (Co)	Codville Co.	◆	◆	◆	◆	◆	◆
C14	C/GE	Canadian General Electric		◆	◆			◆
C15	C/GE	Canadian General Electric	◆	◆	◆	◆	◆	
C17	C (HI)	International Harvester		◆			◆	
C18	C (HI)	International Harvester	◆	◆	◆			
C20	C (HI)	International Harvester	◆			◆		
C22	C (HI)	International Harvester		◆	◆	◆	◆	
C23	C (HI)	International Harvester	◆	◆	◆	◆		
C24	C (HI)	International Harvester	◆	◆	◆	◆		
C25	C (HI)	International Harvester	◆	◆	◆		◆	
C26	C (HI)	International Harvester	◆		◆	◆		
C28	C (HI)	International Harvester		◆	◆	◆	◆	◆
C29	C (HI)	International Harvester	◆		◆	◆		
C30	C (HI)	International Harvester	◆	◆		◆		
C31	C (HI)	International Harvester	◆			◆	◆	
C32	C (HI)	International Harvester	◆		◆	◆		
C33	C (HI)	International Harvester	◆	◆	◆	◆	◆	
C34	C (HI)	International Harvester		◆	◆		◆	
C36	CIL	Canadian Industries Ltd.	◆	◆	◆	◆	◆	◆
C41	CNR	Canadian National Railway, Toronto	◆		◆			
C42	CNR	Canadian Northern Railway, Toronto	◆	◆	◆	◆	◆	
C43	CNR	Canadian National Railway, Vancouv.	◆	◆	◆	◆		
C45	CNR	Canadian National Railway, Winnipeg	◆	◆		◆		◆
C46	CNR	Canadian National Railway, Montreal	◆	◆	◆	◆	◆	◆
C51	CPR	Canadian Pacific Railway	◆	◆	◆	◆	◆	
C52	CPR	Canadian Pacific Railway	◆	◆	◆	◆	◆	
C53	CPR	Canadian Pacific Railway	◆	◆	◆			
C54	CSL	Canadian Steamship Lines	◆	◆			◆	
C63	CXL	Canadian Explosive	◆					
D2	D (1)	Dennison Manufacturing Co.		◆	◆		◆	
D4	DG/CO	Dominion Glass		◆		◆		
D6	DM/Co	Dennison Manufacturing Co.	◆				◆	
E2	E	T. Eaton Company		◆	◆			
F4	FS/Co	Finlay, Smith & Co.	◆	◆	◆	◆	◆	
G8	GM/Co	Gordon Mackay & Co.	◆		◆	◆	◆	
G10	GN	Great Northern Railway	◆					
G17	GWL	Great West Life Assurance	◆	◆	◆			
G19	GWL	Great West Life Assurance		◆	◆		◆	
G22	GWL	Great West Life Assurance		◆			◆	
I3	IHC	International Harvester	◆	◆	◆		◆	
L1	LA	Legislative Assembly, Ontario	◆	◆		◆	◆	◆
L6	LSC	Lake Superior Corp.		◆	◆		◆	





## Canadian Perfins (continued)

Catalog	Design	Name of Organization	1c	2c	3c	5c	10c	13c
			211	212	213	214	215	216
M3	M (C/C)	McClary Manufacturing Co.		◆		◆	◆	◆
M11	M-H	Massey-Harris Co. Ltd.	◆	◆	◆	◆	◆	
M16	MLI/Co	Metropolitan Life	◆	◆				◆
M22	MR/MC	Montreal Rolling Mills	◆	◆	◆	◆	◆	◆
M23	MS/W	Montreal Stencil Works		◆	◆	◆	◆	
N1	NA/LIFE	North American Life Assurance Co.					◆	
N3	ND	Department of National Defence	◆	◆	◆	◆		
N9	NLY	New York Life Insurance Co.	◆	◆	◆	◆	◆	
N11	NLY	New York Life Insurance Co.	◆	◆	◆			
N12	NLY	New York Life Insurance Co.	◆	◆	◆			
N15	NLY	New York Life Insurance Co.		◆		◆	◆	◆
N16	NLY	New York Life Insurance Co.	◆	◆				◆
O1	OAG	Ocean Accident & Guarantee Cor.	◆	◆	◆	◆	◆	
O5	OFM/Co	Ogilvie Flour Mills	◆			◆		
O6	OFM/Co	Ogilvie Flour Mills				◆		
O7	OH/MS	Dept. of Finance (OHMS)	◆	◆	◆	◆	◆	◆
O11	OHN	Osler, Hammond & Nanton		◆	◆	◆	◆	
P4	PD	Parke, Davis & Co.	◆	◆	◆	◆	◆	
P5	PD	Parke, Davis & Co.	◆	◆	◆		◆	◆
P10	P&L	Pratt & Lambert	◆	◆	◆	◆	◆	
P15	PS	Province of Saskatchewan	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Q1	Q/CLQ/C	Quebec Liquor Commission		◆	◆	◆		
R3	RIC(o)/LD	Royal Insurance Co., Montreal		◆	◆	◆		
R5	R&Q/COS	Royal & Queens Insurance, Montreal		◆	◆	◆		
R6	R&Q/COS	Royal & Queens Insurance, Vancouver			◆			
R7	R&Q/COS	Royal & Queens Insurance, Montreal		◆	◆			
S1	S	Swift Canadian Co. Ltd.			◆			
S2	.S.	Swift Canadian Co.		◆	◆	◆	◆	
S4	S	Swift Canadian Co.	◆	◆		◆		
S9	SC/C	Steel Company of Canada	◆	◆	◆	◆	◆	
S18	SUN/LIFE	Sun Life Assurance	◆	◆	◆			
S19	SUN/LIFE	Sun Life Assurance	◆	◆	◆	◆	◆	◆
S19-1	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Halifax, NS		◆	◆			
S19.2	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, St. John, NB			◆			
S19-3	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Quebec, PQ		◆		◆	◆	
S19-4	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Trois-Rivieres			◆			
S19-5	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Sherbrooke, PQ		◆				
S19-6	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Ottawa, ON	◆		◆	◆	◆	
S19-7	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, North Bay, ON		◆	◆			
S19-9	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, London, ON		◆				
S19-10	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Guelph, ON			◆			
S19.11	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Windsor, ON			◆			
S19-14	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Winnipeg, MB			◆			
S19-15	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Regina, SK	◆	◆	◆			
S19.16	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Saskatoon, SK	◆	◆				
S19.17	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Edmonton, AB		◆		◆		
S19.18	SUN/LIFE	Sun Life Assurance, Calgary, AB	◆			◆		





## Canadian Perfins (continued)

Catalog	Design	Name of Organization	1c	2c	3c	5c	10c	13c
			211	212	213	214	215	216
T12	TRAV	Travelers Insurance	◆	◆	◆	◆		
W3	WBR	Warwick Brothers & Rutter				◆		
W5	WC/B	Workers Compensation Board of B.C.	◆	◆				
W7	WHM	W.H. Malkin & Co. Vancouver	◆					
W9	WJG	W.J. Gage Co.	◆		◆	◆	◆	
W12	WR/Co	William Rennie Co. Ltd, Toronto		◆				
W14	WT/Co	William Tyrrell			◆		◆	
W15	WU	Western Union Telegraph Co.		◆	◆		◆	
W17	WW/JR	William Wrigley Jr. Co.		◆	◆	◆		

Original List compiled by **Conrad Tremblay, L'Assomption, Quebec, Canada**  
 Perfin Types according to: Johnson J.C. and Tomasson G. Canadian Stamps with Perforated Initials,  
 Unitrade Press, Toronto, 1985. 4<sup>th</sup> Edition

## Governmental and Semi-Official Perfins on Silver Jubilee Stamps



The use of perfins on Government postage was begun in 1923. The 5-hole OHMS (5 pins on the 'H' and 'M') perforations were used on the 1935 Silver Jubilee issue.

Wrigley's "Catalogue of Canadian Official Stamps" lists 8 different layouts of the "OHMS" perforation. These layouts are the result of the manner in which the stamp sheet was fed into the perforating machine.

A	B	C	D	E	F	G	H
OH	HO	SW	W2	IS	ZO	OS	ZI
MS	2M	HO	OH	OS	SI	IS	SO

Official Jubilee perfins are catalogued from Type A to Type H.

Type	1c	2c	3c	5c	10c	13c
A	◆	◆	◆	◆	◆	◆
B	◆	◆		◆		
C					◆	
D		◆				
E						
F						
G						
H						

May 20, 2003





ASSOCIATION INTERNATIONALE DES EXPERTS EN PHILATÉLIE  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PHILATELIC EXPERTS  
INTERNATIONALER VERBAND DER PHILATELISTISCHEN EXPERTEN  
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE EXPERTOS FILATÉLICOS

**Richard Gratton**

Casier postal 202  
Windsor, Québec, Canada, J1S 2L8

E-mail: grattonrich54@hotmail.com

CANADA: BRITISH NORTH AMERICA

**Certificat numéro 17534**

Canada, Scott 223 et 223ii

Paire verticale du dix cents de l'émission  
Gendarmerie Royale du Canada de 1935,  
rose carmine avec marge inférieure.

Neuf, gomme d'origine, les deux timbres  
possèdent une légère trace de charnière.

Papier uni de type vélin avec mailles  
apparentes. Dentelé 12.

Le timbre inférieur possède la variété :

«jambe cassée» (position numéro 48).

La paire est authentique en tous points  
et est en très bonne condition.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Richard Gratton', written in a cursive style.

Richard Gratton, AIEP, 6 octobre, 2009









JOSE A. MACHADO  
PRESIDENT  
PHILIP S. TOLLER  
VICE-PRESIDENT & TREASURER  
PERCY J. WOOD  
VICE-PRESIDENT  
CHARLES J. MILLS  
SECRETARY

## CANADIAN BANK NOTE COMPANY, LIMITED.

HEAD OFFICE AND WORKS  
224 WELLINGTON STREET, OTTAWA.  
P.O. BOX 737  
BRANCHES - MONTREAL AND TORONTO.

OTTAWA, February 7th, 1935.

Mr. George T. Hann,  
Secretary, Royal Canadian Mounted Police,  
173 Rideau St.,  
O t t a w a.

Dear Sir:

Referring to our telephone conversation of this afternoon, will you kindly give to the bearer a photograph or preferably a selection of photographs of a Royal Canadian Mounted Policeman mounted on horseback. If a suitable photograph can be obtained, it will be used in connection with some work we are doing for the Canadian Government, the details of which we are unable to disclose to you at this time, although the picture would not be used for advertising purposes.

Yours very truly,

PJW/M

*Percy J. Wood*  
Vice-President.





G.575-1.

February 8th, 1935.

Dear Sir:

1. As requested by your letter of the 7th instant, the Departmental Secretary of this Department handed to you today a number of photographs of members of the R.C.M. Police mounted on horseback, and from which I trust you will be able to select one or more which will serve your purpose.
2. This afternoon we were able to procure an additional photograph of a Constable which I enclose in case it may be of use.
3. It will be appreciated if you will kindly return all the photographs when you have finished with them, as our supply is very limited, and we have no further copies of some of those which have been loaned to you.

Yours very truly,

P.J. Wood, Esq.,  
Vice-President,  
Canadian Bank Note Company, Ltd.,  
224 Wellington Street,  
Ottawa, Ont.

J.H. MacBrien,  
Commissioner.

GUM.





G.517-1.

14th January, 1936.

Dear Sir,

I have received your letter of January 8th, and regret to inform you that we have no knowledge of who the member of the Force is who is shown on the current 10¢ Canadian Postage Stamp. I am given to understand it is a "composite" picture.

Yours very truly,

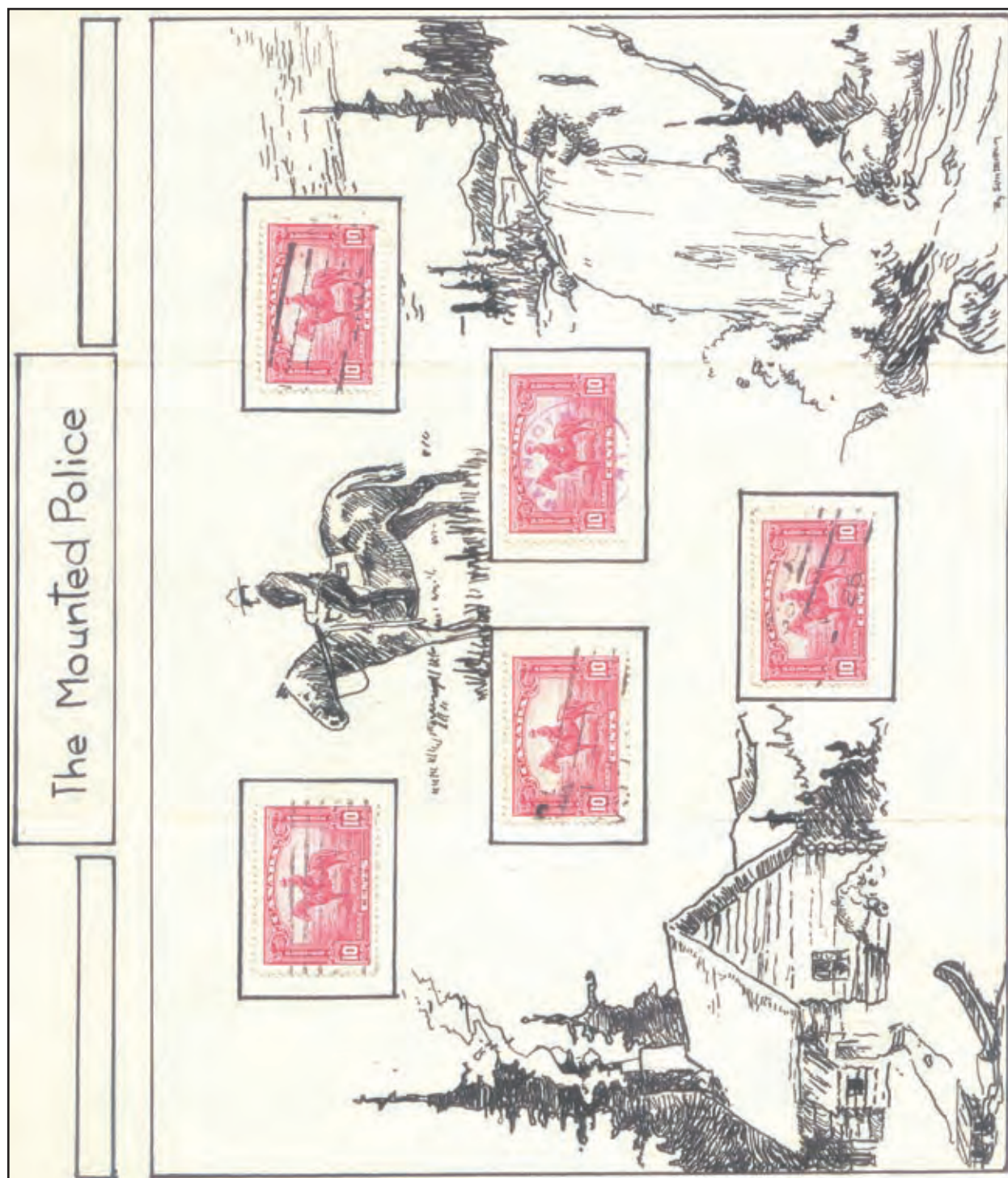
J.H. MacBrien,  
Commissioner.

Herbert C. Teal, Esq.,  
5360 Cote St. Luc Rd.  
Notre Dame de Graces,  
Montreal, P.Q.



## Annexe « D »

Un jeune collectionneur, amateur du timbre sous étude, a préparé cette page avec beaucoup de soins.







## Références

### Dictionnaires et catalogues

**Commission de toponymie du Québec;** *Noms et lieux du Québec Dictionnaire illustré*; Les Publications du Québec, Québec, © 1994, xxxv-925 pages.

**Harris, D. Robin (Editor);** *The Unitrade Specialized Catalogue of Canadian Stamps*, Featuring the established Scott numbering system, Toronto M6L 2C4, The United Press, © 2009, 631 pages. *Catalogue Unitrade*.

**The American Air Mail Society;** *American Air Mail Catalogue A Reference Listing of the Airposts of the World*; Volume Three of Four Volumes, Fourth Edition, © 1970, 576 pages.

**The American Air Mail Society;** *The Air Mails of Canada and Newfoundland A Volume in the Sixth Edition of the American Air Mail Catalogue*; © 1997, 550 pages.

### Bibliographie

**Arfken, George B. and Plomish Walter R.;** *AIR MAILS of CANADA 1925-1939 The Development and Postal History of National and International Mails*; Publications Charles G. Firby, K. Gray Scrimgeour, Editor, © 2000, viii-230 pages.

**Bergier, Joseph;** *Relations aéropostales entre l'Europe et l'Amérique du Nord 1919 – 1945 / Postal Air Mail Connections between Europe and North America 1919 – 1945*; édité en janvier 2004 par {L'Amicale philatélique « L'Ancre »}, 7, rue Dobrée, F 44100 Nantes, France, quatrième édition revue et complétée, 269 pages dont 41 en couleur. Monsieur Bergier est membre de l'Académie de Philatélie de Paris ainsi que de l'Académie européenne de philatélie.

**Boggs, Winthrop S.;** *The Postage Stamps and Postal History of Canada A Handbook for Philatelists*; Volume II *Appendices*, Chambers Handbook Series, © 1945, volume non paginé qui présente les appendices A à S qui, elles, ont chacune leur propre pagination.

**Boggs, Winthrop S.;** *The Postage Stamps and Postal History of Canada*; Quarterman Publications, Inc., Lawrence, Massachusetts, © 1974, xxxvi-870 pages.

**Caron, Normand;** « C'est arrangé avec le gars des vues! » in *Philatélie Québec*, numéro 130, septembre 1988, aux pages 21 à 23.

**Gray, Doug;** *R.M.S. Nascope Ship of the North*; The Golden Dog Press, Ottawa Canada, © 1997, iv – 112 pages.

**Jacobi, Herman Jr.;** « R.M.S. Nascope » Notes; in *Popular Stamps*; October. 1956, pages 5 à 8 ainsi que *Popular Stamps*; November, 1956, pages 5 à 7.

**Johnson, J. C. et Tomasson G. (éditeurs);** *Canadian Stamps with Perforated Initials Fourth Edition*; prepared by the BNAPS Pefin Study Group, Toronto, Unitrade Press, © 1985, viii – 124 pages.

**Masse, Denis;** *De plus en plus de personnes encore vivantes sont aperçues sur nos timbres*; in *Philatélie Québec*, No 224, octobre – novembre 1999, pages 35 – 37.



**Masse, Denis;** *Le grand rendez-vous du printemps*; in La Presse, samedi 11 août 1998.

**McNeely, Tom;** *Tom McNeely 50 Years of Visual Arts*, Tom McNeely en association avec MediaLinx Self-Publishing, © 2007, volume non paginé, 80 pages.

**Mowat, Ian M.;** *Eastern Artic Mails 1876 to 1963*, publié par la British North America Philatelic Society Ltd, Volume No 5 in the BNAPS Exhibit Series, 1997, 101 pages.

**Nowlan, Michael O.;** *IT IS NOT EASY TO MAKE THE RCMP CONNECTION*; in *The Canadian Connection* The Journal of Canadiana Philately, Volume 15, Number 2, Whole No 58, June 1, 2001, pages 2 à 5.

**O'Reilly, Kevin;** *Eastern Artic Patrol*; in PHSC Journal, 15<sup>th</sup> Anniversary Issue, Number 50, 30 June 1987, pages 69 – 74.

**O'Reilly, Kevin;** *Introduction à l'histoire postale du Nouveau-Québec*; in *Bulletin d'histoire postale et de Marcophilie*, No 106, octobre – décembre 2009, page 5 à 15; texte traduit de l'anglais par Pierre Charbonneau.

**Reiche, Hans;** *CANADA Steel Engraved Constant Plate Varieties*; Toronto, Unitrade Press, © 1982, 114 pages.

**Robertson, Ian S.;** *Bending the rules for the living...*; in *Canadian Stamp News*, October 21, 2003.

**Smith, Dr Robert C. and Wawrukiewicz Anthony S.;** *Canada Domestic and International Postal Rates and Fees 1870 – 1999*; The Press of Philately, P.O. Box 650, NC 27349-0650, USA, © 2000, xiv-44 pages.

**Walker, Anatole;** *Les bureaux de poste du Québec*, Avec la participation de Ferdinand Bélanger; Le marché philatélique de Montréal, 2005 rue Bélanger, Montréal, H2G 1B9, © août 1987, 291 pages.

**William, L.N.;** *Fundamentals of Philately*, Revised Edition, Published by the American Philatelic Society State College, P.O. Box 8000, Pennsylvania 16803, © 1990, xv-862 pages.

## Documents d'archives

**HUDSON'S BAY COMPANY ARCHIVES**, Archives of Manitoba, Winnipeg, Manitoba, Le livre de bord du navire S / S Nascopie pour l'année 1935, mis à jour par G.H. Stephen, Chief Officer; références :

RG 3 / 6B / 13; Chief Officer's Log Book; 23<sup>th</sup> June 1935 – 25<sup>th</sup> July 1935

RG 3 / 6B / 14; Chief Officer's Log Book; 26<sup>th</sup> July 1935 – 27<sup>th</sup> August 1935

RG 3 / 6B / 15; Chief Officer's Log Book; 28<sup>th</sup> August 1935 – 30<sup>th</sup> September 1935.

## Sites internet

**ArchiviaNet : Recherche en ligne**; site de recherches de Bibliothèque et Archives Canada; [data4.collectionscanada.ca/netacgi/nph-brs?s1](http://data4.collectionscanada.ca/netacgi/nph-brs?s1)

**Bell telephone Company** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Bell\\_Telephone\\_Company](http://en.wikipedia.org/wiki/Bell_Telephone_Company)

**Canadian Industries Limited** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Canadian\\_Industries\\_Limited](http://en.wikipedia.org/wiki/Canadian_Industries_Limited)

**Canadian Pacific Co.** : [www.theshipslist.com/ships/lines.cp.html](http://www.theshipslist.com/ships/lines.cp.html)  
[http://en.wikipedia.org/wiki/CP\\_Ships](http://en.wikipedia.org/wiki/CP_Ships)





**Chesterfield Inlet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Chesterfield\\_Inlet,\\_Nunavut](http://en.wikipedia.org/wiki/Chesterfield_Inlet,_Nunavut).

**Craig Harbour** : [www.ucalgary.ca/articexpedition/rcmp/craig-harbour](http://www.ucalgary.ca/articexpedition/rcmp/craig-harbour)

**International Harvester** : [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Harvester](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Harvester)

**Lake Harbour (Kimmirut)** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Kimmirut,\\_Nunavut](http://en.wikipedia.org/wiki/Kimmirut,_Nunavut)

**Marcil** :

[www.quebec511.gouv.qc.ca/images/fr/carte\\_routiere/PDF/web02\\_Gaspésie.pdf](http://www.quebec511.gouv.qc.ca/images/fr/carte_routiere/PDF/web02_Gaspésie.pdf); pour une carte routière de Marcil situé à l'intérieur des terres entre Saint-Godefroi et Port-Daniel.

**Massey Harris** : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Massey\\_Ferguson](http://fr.wikipedia.org/wiki/Massey_Ferguson)

**McClary Manufacturing Co** :

<http://lib.uwo.ca/programs/companyinformationcanada/cccggeneralsteel.htm>

**Montreal Stencils Work** : [http://www.montrealstencil.com/french/about\\_us.html](http://www.montrealstencil.com/french/about_us.html)

**Navire Nascopie** : [www.hbc.com/hbcheritagef/history/transportation/nascopie/](http://www.hbc.com/hbcheritagef/history/transportation/nascopie/).

**New York Life Insurance Company** :

[http://en.wikipedia.org/wiki/New\\_York\\_Life\\_Insurance\\_Company](http://en.wikipedia.org/wiki/New_York_Life_Insurance_Company)

**Ocean Accident & Guarantee Corporation Ltd** :

<http://www.aviva.com/about-us/heritage/companies/ocean-accident-and-guarantee-corporation>

**Ontario** : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Ontario>

**Pangnirtung** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Pangnirtung,\\_Nunavut](http://en.wikipedia.org/wiki/Pangnirtung,_Nunavut).

**Parke Davis Company** : <http://en.wikipedia.org/wiki/Parke-Davis>

**Perfins** : Il existe plusieurs sites au sujet des timbres *perfins*, sites que l'on trouve en tapant : *Canadian Perfins*.

**Pond Inlet** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Pond\\_Inlet,\\_Nunavut](http://en.wikipedia.org/wiki/Pond_Inlet,_Nunavut)

**Port Burwell** :

[www.pinetreeline.org/other/other8/other8ba.html](http://www.pinetreeline.org/other/other8/other8ba.html)

[www.pinetreeline.org/photos/resolu/hbc.html](http://www.pinetreeline.org/photos/resolu/hbc.html)

<http://ca.epodunk.com/profiles/nunavut/port-burwell/2004854.html>

**Port Harrison** : [http://en.wikipedia.org/wiki/Inujuak,\\_Quebec](http://en.wikipedia.org/wiki/Inujuak,_Quebec)

**Reine-Mère, Duchesse d'York** : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Elizabeth\\_Bowes-Lyon](http://fr.wikipedia.org/wiki/Elizabeth_Bowes-Lyon)

**Saskatchewan** : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Saskatchewan>

**SS Duchess of York** : [http://en.wikipedia.org/wiki/SS\\_Duchess\\_of\\_York](http://en.wikipedia.org/wiki/SS_Duchess_of_York)

**William Wrigley Junior Company** :

[http://en.wikipedia.org/wiki/Wm\\_Wrigley\\_Jr\\_Company](http://en.wikipedia.org/wiki/Wm_Wrigley_Jr_Company)

**Winnipeg Philatelic Society** : [www.wps.mb.ca/](http://www.wps.mb.ca/)





### Référence à connaître mais non incluse dans la présente monographie.

**Thomson, Rae;** *Thompson's Nascopie File, Mail Year 1933 – 34*, San Bernardo, California, R. Thompson editor © 1981. Une copie de ce volume existe aux Archives nationales à Ottawa mais, celle-ci étant dédiée par l'auteur, elle n'est pas disponible pour prêt.

---



### Aucune oblitération n'apparaît au verso de ces enveloppes

"Pli Premier Jour". Le pli à destination de Hamilton n'a pas été cacheté tandis que celui à destination d'Ottawa, qui a été ouvert par le bas, ne contenait qu'un carton de rigidité. Il est donc fort improbable que ces deux plis aient voyagé.



## Tables des matières



<b>Introduction, rappel, plan</b> .....	<b>4</b>
<b>Première partie; présentation du timbre</b> .....	<b>6</b>
Perforations .....	12
Variétés .....	22
<b>Deuxième partie; les premières</b> .....	<b>25</b>
<b>Troisième partie; utilisation</b> .....	<b>34</b>
Navire Nascopie .....	37
Plis Premier Jour et autres .....	48
<b>Conclusion</b> .....	<b>92</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>93</b>
<b>Références</b> .....	<b>102</b>
<b>Table des matières</b> .....	<b>106</b>





**Cette carte postale oblitérée au recto comme au verso**, le premier juillet 1939, s'apparente à une carte maximum, mais elle n'en est pas une. De plus, il est fort probable qu'elle n'ait jamais voyagé.



*Air Mail*

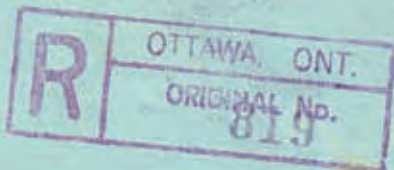


*J. D. Roosevelt  
President of the United States  
Washington  
D. C.  
U. S. A.*



*Special Delivery*

THE DOMINION STAMP COMPANY  
4123 ST. CATHERINE STREET W.  
MONTREAL



**FIRST DAY  
COVER!**

DOMINION STAMP CO.  
4123 ST. CATHERINE W.  
MONTREAL, QUE.