



CLUB PHILATÉLIQUE BRAINOIS

Mai 2017 - 516

Tirage : 57 exemplaires



## Prochaines réunions

**PROCHAINE REUNION LE DIMANCHE 21 MAI  
& 4 JUN 2017 DE 9 H 30 A 11 H 30**

## Sommaire

- Page 1 - En direct du Secrétariat  
2 – Agenda  
3 – Dossier : Du cerf-volant à la montgolfière (2) - René Pède  
9 - Dossier : Histoire philatélique et postale de la Sarre (suite )

□ □ □ □ □

## En direct du Secrétariat



Notre ami Karl nous a quittés.

Il était avec Franz un des derniers lien de notre jumelage avec le Cercle Philatélique d'Ochsenfurt.

« Charles » était notre ami à tous, il nous a fait découvrir les beautés de la Bavière, c'était un homme bon, plein d'humour.

Il maîtrisait le français, si bien qu'il nous guidait lors de nos visites.

Merci Karl, tu vas nous manquer.

Nous présentons nos très sincères condoléances à son épouse Rosi, ainsi qu'à ses enfants.

Notre secrétaire représentera le club aux funérailles.

A bientôt.

Votre Secrétaire  
W. Coquet



Samedi 13 mai, de 9 à 16 heures

**17<sup>e</sup> édition de la bourse des collectionneurs**

Ecole St. Luc, boulevard Masson à Mons  
Philatélie, cartes postales, numismatique, marcophilie, BD  
Entrée gratuite, parking aisé, bar & petite restauration.

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 13 mai, de 9 à 16 heures

**18<sup>e</sup> bourse multi collection**

Salle de Miaucourt, rue Paul Pasture 115 à 6180 Courcelles  
Exposition sur les charbonnages - Emission de timbres personnalisés  
Entrée gratuite, parking aisé, bar et petite restauration (brocante interdite)

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 27 mai, de 9 à 15 h 30

**4<sup>e</sup> grande bourse**

Timbres, cartes postales, monnaie, etc.  
De Spiraal à Zakkaai, 29 - 9500 Grammont  
Grand parking, petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Dimanche 28 mai, de 9 à 16 heures

**Bourse philatélique et cartophile**

Cercle Saint Léon, rue principale, 117 à 4000 Liège  
Entrée gratuite, bar & petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 3 juin, de 9 à 15 heures

**29<sup>e</sup> bourse**

Sorteercentrum van TBC-POST, Leuvensesteenweg 518 à 1930 Zaventem  
Timbres, entiers postaux, monnaie, etc  
Entrée gratuite, bar & petite restauration

□ □ □ □ □ □ □

Lundi de Pentecôte – 5 juin, de 9 à 16 heures

**39<sup>e</sup> grande bourse internationale**

Salles du Foyer Culturel, Halle Urbaine, rue des Français (face à la gare)  
et « Aux Caves d'Artois », place Defline à Peruwelz (Hainaut)  
Timbres-poste, cartes postales, monnaies, documents postaux  
Bienvenue à tous, entrée gratuite, parking aisé, bar et restauration.

□ □ □ □ □ □ □

Samedi 10 & dimanche 11 juin, de 9 à 17 heures

**Grande bourse toutes collections**

Salle polyvalente de la forêt des loisirs, rue de Wangenies  
Le Vieux Campinaire—Fleurus  
Entrée gratuite, vaste parking, petite restauration.

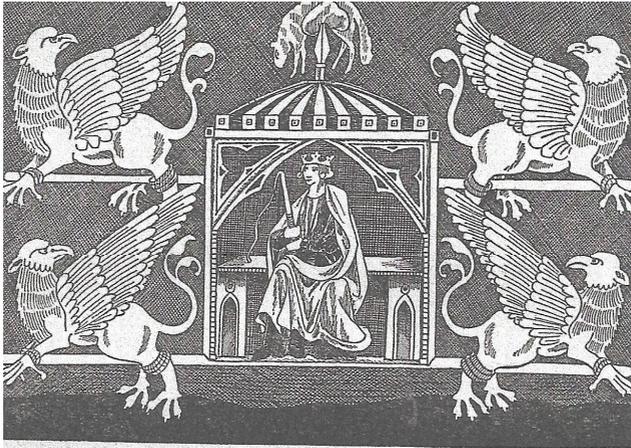


## Du cerf-volant à la montgolfière (II)

### Les appareils de locomotion insolites.

En terminant l'article précédent, nous avons dit que les aspirants aéronautes qui n'étaient pas intéressés par le cerf-volant avaient cherché leur inspiration dans l'imitation du vol de l'oiseau.

Confirmation se trouve dans une miniature de 1320 représentée dans le livre d'Alfred Carlier cité précédemment. Elle représente un voyage aérien d'Alexandre le Grand dans une cabine à laquelle sont attelés des griffons ou des aigles de Hongrie. Des cartiers de viande hissés au sommet d'une hampe les incitent à voler toujours plus haut, à la poursuite de cette proie qui se dérobe sans cesse.



*Attelage de griffons. Miniature de 1320.*

Au Moyen-âge, ces projets d'attelages ailés alimentent des romans d'aventures. Il en est notamment question dans un incunable, en 1488, où est raconté l'odyssée d'un voyageur enlevé par un quadrigé de griffons à une hauteur telle qu'il ne distingue plus terres et mers de la planète et que notre monde n'est devenu pour lui qu'une petite sphère brillante.

Nul ne sait si quelque lunatique inventeur a jamais essayé de se faire enlever par ce procédé, mais il est certain que plusieurs tentatives sont accomplies au Moyen-âge pour transformer l'homme en oiseau. Et ce rêve est obsessionnel.

On sait qu'au XIIe siècle, à Constantinople, un homme, parmi les Sarrasins, - ainsi appelait-on les musulmans en général - se fabrique une paire d'ailes d'un type particulier. Ce sont des vastes hémisphères d'étoffes montées sur une carcasse d'osier. Après les avoir revêtues, il monte sur la tour de l'hippodrome, s'élançait dans le vide et ... se fracasse sur le sol.

Siècle après siècle, d'autres inventions farfelues voient le jour.

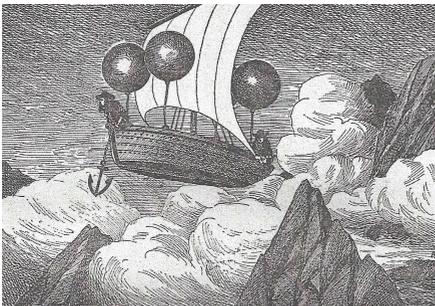
Au XIIe siècle, un certain Roger Bacon enseigne que le meilleur moyen de fendre les airs est une machine volante dont les ailes battantes sont mises en marche par une manivelle. Mais on ignore si cet enseignement suscita un essai pratique.

Au siècle suivant, c'est Dante de Pérouse qui se fabrique une paire d'ailes en rapport avec son poids, s'élance d'un édifice et ... se casse une jambe sur le pavé.

Léonard de Vinci (1451-1519) s'intéresse à toutes les branches de l'art et de la science, ainsi qu'en témoignent ses écrits et ses étonnants carnets de dessins. Il se préoccupe lui aussi d'aéronautique et, en cette fin de Moyen-âge, proclame que la force musculaire des bras humains est insuffisante pour mouvoir des ailes nécessaires au transport d'un être humain de 60 à 80 kilos. Après un grand nombre de croquis, il imagine un canot volant où plusieurs hommes actionnent des leviers pour mettre en mouvement d'énormes ailes. Toutefois, il se limitera à son croquis.

Mais Guidotti de Lucques, en 1569, reprend l'idée première de Léonard, se déguise en oiseau, s'élance d'un lieu élevé et s'estropie pour le reste de ses jours.

Vient le XVIIe siècle et Cyrano de Bergerac, écrivain français (1619-1655) – on oublie souvent qu'il a réellement existé – qui exprime sa philosophie matérialiste dans des récits imaginaires. Il se rue aussi à la recherche de procédés qui puissent permettre de s'élever dans les airs et préconise diverses solutions. L'une d'elles consiste à se faire enlever par des outres hermétiques remplies de fumée, qui, on le sait a tendance à s'élever. Imagination plus littéraire que scientifique. Toutefois, la force ascensionnelle de la fumée fait pressentir celle de l'air chaud qui permettra, un peu plus d'un siècle plus tard, à Montgolfier, de faire ses premières envolées.



*Le vaisseau volant de Lana, 1670.*

En 1670, le Père LANA fait sensation avec son ouvrage: « Du moyen de construire un navire qui se soutienne en l'air et se déplace à l'aide de rames et de voiles ». ce vaisseau du Père Lana est constitué de quatre énormes sphères creuses, en cuivre, dans lesquelles on fait le vide et qui sont attelées au bordage de la barque. L'ensemble de ces quatre globes étant plus léger que le volume d'air déplacé, le navire doit fatalement s'élever dans les airs et s'y maintenir. En théorie,

c'est parfait. En pratique, la pression atmosphérique aurait tôt fait d'aplatir les sphères de cuivre, et, par conséquent d'expédier l'esquif au sol avec une rapidité compromettante.

Le plan du Révérend Père est inexécutable, mais le Père jésuite est tout excusé de ne pas tenir compte de cette pression atmosphérique à peine entrevue malgré les travaux de Pascal.

En 1972-73, la Hollande organise des départs de ballons montés et présente aux collectionneurs des enveloppes sur lesquelles sont collées des vignettes représentant des appareils de locomotion insolites qui sont l'objet de notre sujet. J'ai considéré que ces pièces philatéliques présentaient une certaine curiosité et réussi à me procurer une petite série de ces enveloppes. L'une d'elle dont la vignette porte le n° 5 et représente le vaisseau volant de Lana, avec toutefois moins de détails. La voici :

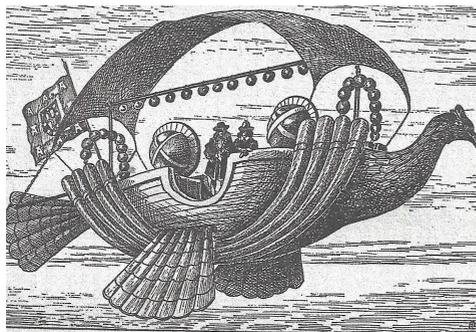


En 1678, huit ans après Lana, Besnier, serrurier à Sablé, invente un nouveau propulseur, exclusivement mécanique. Cette machine se compose de deux longs bâtons portant à leurs extrémités des ailes pliantes de taffetas. Pour voler, il suffit de se poser ces bâtons sur les épaules, de mouvoir les ailes avant à l'aide de ses mains, et les ailes arrières au moyen de ficelles attachées aux pieds. Besnier n'essaie pas lui-même son appareil. Il le cède à un saltimbanque, qui, non confiant multiplie des essais de faibles hauteurs.



Et pourtant, le « Journal des sçavans », dans son numéro du 12 décembre 1678, annonce que le saltimbanque ailé a franchi par la voie des airs plusieurs maisons, et même une large rivière. On aimerait le croire. On aimerait également à connaître si le danseur de corde Allard utilise l'appareil Besnier lorsqu'à Saint-Germain- en Laye, devant le roi, il s'élance dans le vide du haut de la terrasse,.. et y remonte sur un brancard après une chute non prévue par le maître des cérémonies.

En 1709, sommes-nous à la veille d'entrer dans la voie d'appareils qui ne sont plus des fantasmagories ?



*Machine volante de Lourenço, 1709.*

A cette date, il se dit que l'abbé Lourenço Barthélémy vient d'accomplir une ascension à Lisbonne, en présence du roi et de toute la Cour. Renseignements pris, il s'agit seulement de l'envolée à la hauteur d'un premier étage d'un globe mystérieux emporté « par certains matériaux auxquels l'inventeur avait lui-même mis le feu ».

Cette expérience enthousiasme le roi au point que Lourenço est nommé professeur à l'Université de Coïmbre, et que la peine de mort est prononcée contre ceux qui divulgueraient ses secrets.

Reste à exécuter en grand les plans magnifiques de l'abbé. Il s'agit d'un navire affectant la forme d'un aigle. L'appareil doit se maintenir en l'air par l'effet du vent s'engouffrant dans des tuyaux courbes, et portés par eux sur la surface de voiles marines tendues au-dessus de la carène. Mais le secret de l'invention se dissimule dans deux sphères contenant, l'une, une pierre d'aimant, l'autre, une substance mystérieuse connue du seul inventeur.

Lourenço n'exécutera jamais ce chef-d'œuvre et se contentera des six cent mille reis annuels que lui valent sa nomination à l'Université de Coïmbre.

\*\*\*\*

Revenons à ces enveloppes dites « ballon monté » dont nous avons parlé plus avant pour citer celle sur laquelle se trouve une vignette portant également la date de 1709, d'un style pratiquement identique au croquis de Lourenço, mais voguant en sens inverse. Ville citée :



également Lisbonne, mais précédée de Gusmad au lieu de Lourenço ? Gusmad est-il, en portugais, la traduction d'un prénom ou d'un patronyme ?

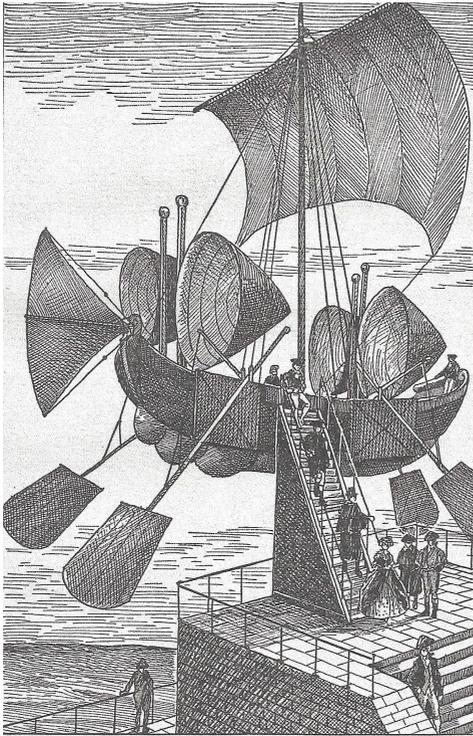
Ces échecs réitérés ne découragent pas les pionniers de l'air.

En 1748, Kinderman, philosophe allemand, préconisa à nouveau un navire aérien, muni de son mât, de sa voile et d'une paire d'ailes agissant, sur l'atmosphère, de la même façon que les avirons agissent sur l'eau.

Parmi toutes ces élucubrations bizarres, une note raisonnable. Elle émane, en 1735, du dominicain Joseph Gallien, d'Avignon, qui publie un mémoire sur « l'art de naviguer dans les airs », fait table rase des vaisseaux ailés et de machines volantes et déclare que le seul moyen de s'élever vers les nuages est de recourir à un récipient peu pesant rempli d'un gaz plus léger que l'air atmosphérique. Les conceptions des aspirants aéronautiques devraient devenir plus raisonnables. Mais il n'en est rien.

1772 : l'abbé Desforges réquisitionne un paysan et lui attache aux bras une paire d'ailes imitant celles des anges, puis lui enduit tout le corps de glu pour y coller quantité de plumes. Il le conduit tout en haut d'un clocher et lui ordonne de s'élançer dans le vide en imitant les mouvements de l'oiseau. L'expérience se termine par un refus du paysan.

Mais les inventions continuent à se succéder. Nous en négligeons quelques-unes vraiment trop farfelues et sans suite pour en venir au vaisseau de Blanchard, conçu en 1781 : un pied en forme de croix supporte un navire long de 4 pieds, large de 2 et léger. A chaque bord, un montant haut de 2 mètres soutient 4 ailes disposées en forme d'hélice, et qui sont mises en mouvement par des manivelles. Ce navire ne décolle pas.



*Le grand projet de 1783.*

Signalons qu'on retrouva Blanchard quelques années plus tard, participant aux envolées des montgolfières qui sont attendues après 1768, année où Cavendish expose sa théorie du moins lourd que l'air, de la « vessie » gonflée de gaz inflammable. En 1782, Tibère Cavallo enseigne la même chose. L'invention de l'aérostat est attendue d'une heure à l'autre.

Et cependant, en 1783, quelques semaines avant l'ascension de la première montgolfière, un nouveau projet est offert à la curiosité publique. Et quel projet ! Il s'agit de nouveau d'un vaisseau magnifique, muni à l'avant d'une voile de direction, et, sur le pont, de quatre gigantesques entonnoirs de toile dans lesquels le vent s'engouffre, et qui remplissent le rôle de moteur. Des avirons de taffetas et d'osier rament l'air à babord et à tribord. Un énorme gouvernail triangulaire est monté sur la poupe.

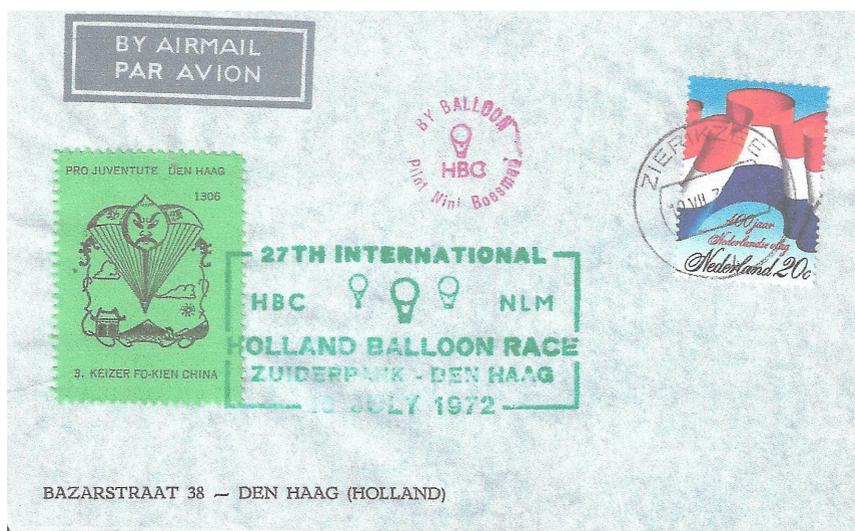
Cette gigantesque et magnifique machine, mais aussi absurde que les précédentes clôt la série de tentatives infructueuses d'aéro-navigation. En effet, après des siècles de recherches, de projets et de croquis, rien n'a été réalisé en 1783, du moins en Europe. Les précurseurs de Montgolfier ont peuplé, en imagination, le ciel et les nuages de fantaisies bizarres et de constructions extravagantes.

En Asie, peut-être, dès le IXe siècle, le pays identifié par les chroniqueurs sous le nom de Magonie, passe pour posséder des appareils volants.

Le missionnaire français Vasson affirme avoir acquis la preuve qu'une véritable ascension de ballon gonflé d'air inflammable a eu lieu à Pékin, en l'an 1306, au cours des festivités données à l'occasion du couronnement de l'empereur Fo-Ki-En. Le fait n'est pas invraisemblable, malgré que notre connaissance des archives chinoises est très loin d'être parfaite.

Mais il est toutefois curieux qu'une de ces enveloppes hollandaises « ballon monté » porte une vignette avec cette date de 1306 et le texte « Keizer (empereur) Fo-Kien-China » dont le couronnement est cité ci-dessus.

A prendre ou à laisser.



René Pède

A suivre : les premières envolées européennes, Flach 517

## DOSSIER

### Histoire philatélique et postale de la Sarre (suite du flash 515)

1945-1957

Après la capitulation allemande du 7 mai 1945, les zones d'occupation sont délimitées en juillet. Chacun des États occupants a la charge du service postal dans sa zone. Dans les zones américaines et britanniques, des timbres «Post Deutschland» sont déjà prêts; dans la zone soviétique, l'initiative locale est de mise.

#### La Zone d'occupation française

Pour pouvoir à nouveau bénéficier d'un service postal régulier, les Allemands de la zone française (zone nord: actuels Rhénanie-Palatinat et Sarre, et zone sud: sud du Bade-Wurtemberg actuel) attendent jusqu'au 1er septembre 1945. À cette date, ils ont le droit d'envoyer des cartes postales dans la demi-zone

française où il réside: zone nord ou zone sud. Le 17 septembre, l'usage est étendu à la lettre et aux imprimés toujours dans la demi-zone. Progressivement, en octobre, tout le courrier finit par circuler à l'intérieur de toute la zone française, puis des zones alliées. De fin août à décembre 1945, le paiement de la taxe d'affranchissement est certifié par la marque «*Gebühr bezahlt*» (tarif payé) sur le pli.

La France a refusé les timbres américains et en émet le 17 décembre 1945 avec la mention «FRANÇAISE». Trois séries de timbres sont émises avec des valeurs en pfennig et mark. Les deux premières de petites valeurs (de 1 à 30 pfennigs) représentent les cinq blasons des régions concernées: Bade, Palatinat, Rhénanie, Sarre et Wurtemberg. Émis le 17 décembre 1945, ils sont repris le 11 janvier 1946 avec de nouvelles valeurs. La troisième comprend des timbres de grand format sur des écrivains allemands: Johann Wolfgang von Goethe en décembre 1945, Friedrich von Schiller et Heinrich Heine le 1er avril 1946.

Ils sont retirés de la vente le 21 juin 1948 puisqu'ils sont remplacés progressivement pendant l'année 1947 par des timbres spécifiques à chaque région, même si l'illustration est souvent identique: Bade (*Baden*), Rhénanie-Palatinat (*Rheinland-Pfalz*) et Wurtemberg (*Württemberg*).



## Sarre sous statut spécial: 1947-1959

### Premières émissions

Par contre, en Sarre, des timbres différents sont émis à partir du 20 janvier 1947. Cette situation philatélique traduit le nouveau statut de la Sarre en tant qu'État sous protectorat de la France, dans l'attente d'un plébiscite. Comme entre 1920 et 1935, ce sont les dessinateurs, graveurs et imprimeries des postes françaises qui sont utilisés pour la réalisation des timbres de Sarre.

Entre janvier et mars 1947, une série de vingt timbres illustrée de sept types est mise en circulation: un mineur pour les six petites valeurs (2 à 12 pfennigs), des métallurgistes pour les quatre suivantes (15 à 24 pf.), deux paysannes sur fond de paysage industriel (cinq valeurs de 25 à 50 pf.), la vieille tour de Mettlach (60, 75 et 80 pf.), un 84 pf. vertical de grand format à l'effigie du maréchal Ney natif de Sarrelouis et un 1 mark pour un méandre de la rivière Sarre.

Le franc sarrois lié au franc français remplace le Reichsmark en usage depuis 1935, qui est devenu le mark sarrois en juin 1947. Les tarifs postaux sont convertis le 20 novembre 1947. Treize des timbres de 1947 sont surchargés, les timbres non surchargés sont retirés de la vente le 27 ou le 28 novembre. Cette émission surchargée est réalisée en deux tirages qui ont créé deux types: chacun des types pour chacun des timbres se distingue par des modifications parfois minuscules dans le dessin. Par exemple, pour les 10, 60 c. et 1 franc «», la barre de «» est plus haute sur le type 2. Le second tirage étant plus important que le premier, ce sont les timbres de ce dernier qui bénéficient des plus fortes cotes dans les catalogues.

Le 1<sup>er</sup> avril 1948, arrivent les premiers timbres dessinés directement en franc. Ce sont les seuls à porter la mention «» (poste de Sarre). Ils présentent les principaux thèmes des émissions de 1920-1935 et qui vont suivre jusqu'en 1956: travailleurs sarrois (mineur, ouvrier, paysanne), paysages industriels, patrimonial (abbaye de Mettlach) et naturel (la vallée de la Sarre et ses forêts). Les petites valeurs de 10 c., 60 c. et 1. incitent à la coopération en montrant une poignée de main.

La même année, pour venir au secours des victimes d'une inondation (Hochwasserhilfe 1947-1948), la première émission de bienfaisance représentant des paysages pendant la montée des eaux. Les surtaxes sont désormais imprimées et lisibles sur les timbres. Cette série est également émise sous la forme de deux blocs.



## Thèmes des émissions du protectorat de Sarre

La série de bienfaisance du secours populaire (*Volkshilfe*) reprend en décembre 1949 avec désormais la mention de la surtaxe. Ce sont uniquement des œuvres peintes qui servent d'illustrations, parfois avec une tonalité chrétienne. La dernière émission a lieu le 10 décembre 1956. À partir d'avril 1950, elle est rejointe par une émission au profit de la Croix-Rouge présentant sur un fond uni des personnes dans le besoin ou une scène d'hôpital pour enfants, et le signe de l'organisme.

Les paysages industriels et ruraux (avec parfois le fruit de leurs productions) et les monuments figurent toujours sur les timbres de la période du protectorat.

De nouveaux thèmes apparaissent, notamment commémoratifs. Sur des sujets locaux, la foire de Sarrebruck (*Saarmesse*) fait l'objet d'un timbre annuel qui se poursuit pendant la période de transition de 1957 à 1959. Les sports permettent des émissions sur les Jeux olympiques d'été de 1952 à Helsinki et ceux de 1956 à Melbourne.

Quelques personnalités historiques (en dehors des saints de la série *Volkshilfe*) sont honorés de 1950 à 1953 avec le prêtre social Adolf Kolping et le philosophe Peter Wust en 1950, Martin Luther et Jean Calvin pour le 375<sup>e</sup> de la Réforme, et Henri Dunant pour le timbre *Croix-Rouge* de 1953.



Apparue en Allemagne en 1936 et en France sur timbre en 1944, la Journée du timbre (*Tag der Briefmarke*) est marquée par un timbre annuel de grand format en 1950. Il reproduit une scène du travail d'acheminement du courrier à différentes époques de l'histoire postale.

L'indépendance de la Sarre est montrée par deux émissions: l'anniversaire de la Constitution de 1947 (timbres du 15 décembre 1948) et l'adhésion au Conseil de l'Europe en 1950.

### Vers le rattachement

Seulement trois timbres sont surchargés en octobre 1955 pour annoncer la consultation (*Volksbefragung*) sur le devenir de la Sarre. 67,7% des votants refusent les accords de Paris qui aurait placé leur pays sous un statut spécial au sein de l'Union de l'Europe occidentale. Finalement, les accords de Luxembourg entre la France et la République fédérale d'Allemagne le 27 octobre 1956 décident du rattachement de la Sarre à l'Allemagne au 1<sup>er</sup> janvier 1957.

Les timbres émis avant le 1<sup>er</sup> janvier 1957 restent en vente jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1957.

### Après le rattachement

Le 1<sup>er</sup> janvier 1957, avec l'intégration du *Land* de Sarre à l'Allemagne de l'Ouest, la Deutsche Bundespost prend le relais du service postal, mais les timbres restent différents de ceux du reste de la République fédérale à l'intérieur de la circonscription de l'*Oberpostdirektion* de Sarrebruck.

Une partie des émissions sont les timbres d'Allemagne fédérale avec la mention «*Deutsche Bundespost Saarland*» et une valeur faciale en franc, le temps de retirer le franc monétaire le 5 juillet 1959. Plusieurs timbres allemands existent ainsi dans une version sarroise, dont le premier portant le blason de la Sarre et les quarante timbres de la série d'usage courant à l'effigie du premier président fédéral Theodor Heuss, dont la moitié réémise en décembre 1957 avec le «F» de franc: certains timbres en pfennigs pouvant trop ressembler à des exemplaires en francs.



Une partie des illustrations existent seulement en Sarre, principalement sur des sujets régionaux: centenaire de Merzig, 400<sup>e</sup> de la ville de Hombourg, l'annuelle série pour la foire (*Saarmesse*) qui perdure jusqu'en 1959, et le 50<sup>e</sup> du statut de grande-ville de Sarrebruck.

Le 6 juillet 1959, sont retirés tous les timbres de Sarre et seuls, les timbres d'Allemagne fédérale sont en usage depuis dans ce *Land*.

### Commémoration du rattachement de 1957

Le 2 janvier 2007, le cinquantenaire de la création du Land de Sarre donne lieu à l'émission d'un timbre de 0,55 mis en page par Fritz Lüdtké: au-dessus du blason sarrois, trois photographies présentent un paysage minier et industriel, une vue des forêts autour de la rivière Sarre et le Ludwigkirsche de Sarrebruck.

### Tableau-résumé

Ce tableau résume les principales périodes de l'histoire philatélique de la Sarre à partir de 1920, qui se distinguent notamment par le pays d'émission, la mention sur le timbre et la monnaie.

En italique = mention exacte / Rayé = mention surchargée

Timbres en mark	
1849-1920 (Sarre-Palatinat)	Bavière (Bayern)
1920	<del>Bayern</del> -Saargebiet (région de Sarre)
1920-1921	<del>Deutsches Reich</del> -Saargebiet
1921	Saargebiet
Timbres en franc	
1921-1935	Saargebiet
Timbres en mark	
1935-1945	Timbres de l'Empire allemand
Deutsches Reich	
1945-1947	Zone française
1947-1947	Land de Sarre Saarland
Timbres en franc	
1947-1956	Land de Sarre Saarland
1957-1959	Allemagne fédérale Deutsche Bundespost - Saaland
Timbres en mark	
Depuis 1959	Timbres d'Allemagne fédérale Deutsche Bundespost

□□□□□□□□□□□□□□