

Les cachets « ambulants »

C'est un sujet encore méconnu de certains. Aussi allons-nous développer quelque peu ce domaine sans toutefois rentrer trop dans les détails.

* * *

Certaines administrations postales comprirent rapidement tout le parti qu'elles pouvaient tirer du nouveau moyen de transport qu'était le chemin de fer. Le 27 septembre 1825 fut inauguré en Grande Bretagne la première liaison pour voyageurs entre Stockton et Darlington.(fig 1)



Fig 1

Le 5 mai 1835, ce fut au tour de la Belgique d'ouvrir la ligne Bruxelles-Malines. Les autres pays suivirent de près notamment en Allemagne le 7 décembre de la même année entre Fürth et Nürnberg. Faire transporter le courrier par le chemin de fer allait faire gagner beaucoup de temps. Et certains eurent l'idée en Grande Bretagne de s'occuper du traitement du courrier dans un wagon spécialement aménagé en bureau postal c-à-d pour le tri et l'estampillage du courrier (fig 2).

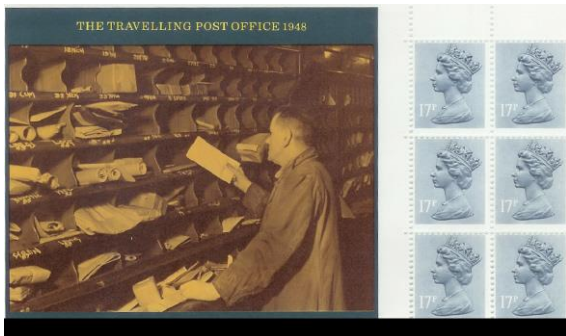


Fig 2

La plupart des wagons postaux étaient attachés à un train de voyageurs, circulant principalement la nuit.

C'est en 1838, en Grande Bretagne, que fut ouvert la première ligne pour le transport et traitement du courrier à bord d'un wagon postal entre Londres et Birmingham.

La possibilité de faire fonctionner un tel service en France fut suivi d'un mauvais œil vu la concurrence avec les malles postes par chevaux. Mais

dès 1845, circulât officiellement le premier wagon ambulant entre Paris et Rouen.

En Belgique, un arrêté ministériel du 17 août 1840 définit le fonctionnement des wagons postaux et prévoit le début du service le 15 septembre 1840. Il est précisé, en outre, qu'il s'agira d'une période d'essai de 10 ans. L'Arrêté Royal du 30 janvier 1850 met fin à cette période d'essai ; l'organisation prenant un caractère définitif.

Ce sera entre Bruxelles et Anvers que circulera le premier wagon postal. Il est inutile de préciser que les cachets des premiers jours de fonctionnement sont fort rares. D'autres lignes sur lesquelles circuleront des wagons postaux vont suivre : Gand-Mouscron-Tournai ; Bruxelles- Quiévrain, etc...

Il est à remarquer que ces lignes furent reprises en tant que :



Fig 3 : paire du n°10(COB) munie de l'estampille « E II » correspondant à la ligne de l'Est

Ligne de l'Ouest – Ligne de l'Est - Ligne du Midi ;
elles - mêmes subdivisées en I – II - III etc... (fig 3)
La ligne du Nord ne viendra que plus tard lorsque
les relations avec les Pays Bas se seront réchauffées.

A partir du 16 décembre 1895, les oblitérations reprendront les villes de départ et d'arrivée (fig 4 et fig 5)



Fig 4 :BRUXELLES-CHARLEROI



Fig5 :BRUSSEL-ANTWERPEN

* * *

Ce système de transport sera adopté un peu partout. Nous retrouvons le terme « ambulant » repris dans l'oblitération de certains pays (Fig 6 et 7) ; dans d'autres, comme en Belgique, seront repris les villes de départ et d'arrivée (fig 8 à 10) .

Ci-dessous quelques exemples :



Fig 6 : Suisse : cachet ambulant avec traduction allemande « bahnpost »



Fig 7 : Portugal : AMBULANCIA

Fig 8 :Luxembourg
(Trois Vierges/Luxembourg)



Fig 9 :France : Ham/St Quentin
(remarquons la forme du cachet)



Fig10 :Allemagne :Kassel/Frankfurt a/Main



Belgique : Ligne Liège – Hasselt (a)
traduit en allemand pendant le conflit de
1914-1918

NB : à remarquer le cachet
Militär-Eisenbahndirektion (b); le réseau ferroviaire étant
sous contrôle ennemi

b

a



recto



verso

*Pli de Crefeld (Oblit :14/10/1844) vers Londres (arrivée 17/10/1844) muni du cachet
« Allemagne CHEMIN DE FER » apposé pendant le trajet Aken –Verviers (15/10/1844)*

Tout comme les malles postes eurent à affronter la concurrence du chemin de fer au 19e siècle, ce fut au tour de ce même chemin de fer d'affronter la concurrence de la route. Mais la lutte était inégale et dans les années 1980, petit à petit les services ambulants disparurent pour être remplacés par des camions qui se limitèrent uniquement au transport du courrier.

Une page de 150 années était tournée.

André FORTON