



LA POSTE FERROVIAIRE
PRESENTATION PERIODE 1845-1900

LA POSTE **FERROVIAIRE** **1845 - 1900**

Par Poste Ferroviaire, le Marcophile entend toute marque postale ou oblitération ayant trait aux opérations postales effectuées par voie de Chemin de Fer.

La Poste Ferroviaire offre des sujets de collection très intéressants comme les Ambulants, les Cachets de Gare, les griffes de Gare, les Cachets des bureaux de Passe, les Convoyeurs,

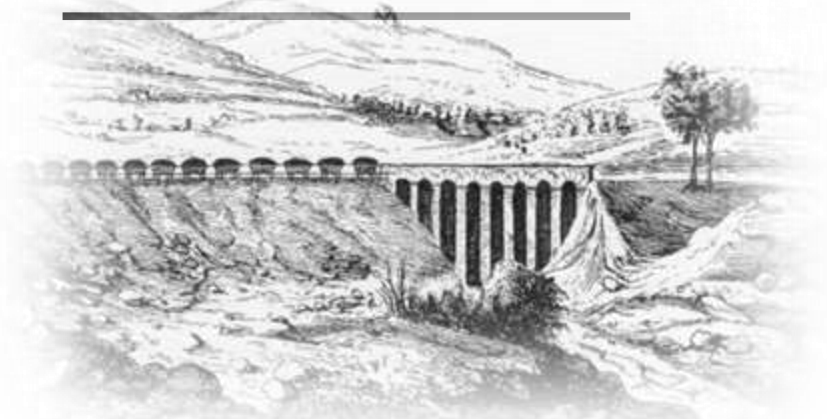
Présentation 120-0

Présentation réalisée par Jean Jacques DIEUZY
Adhérent à l'APS (Association Philatélique de Senlis)



LA POSTE FERROVIAIRE
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER



Mais avant la présentation des oblitérations,
revenons à l'origine des Chemins de Fer en 1827



LA POSTE FERROVIAIRE

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Les trois premières lignes de Chemin de Fer, créées en France, allaient de Saint-Étienne à Andrézieux (1827), de Saint-Étienne à Lyon (1830-1833) et d'Andrézieux à Roanne (1833) ou leur vocation première était industrielle car il s'agissait de faciliter l'exportation du charbon du bassin Stéphanois.

LIGNE DE SAINT ETIENNE A ANDREZIEUX / 1827

L'arrivée du charbon au port d'Andrézieux vers 1836



Construite par l'Ingénieur des mines Louis-Antoine BEAUNIER et ouverte à la circulation en Juin 1827, cette ligne de 17 km s'adapte au relief de la vallée du Furan pour transporter, sur une pente douce, le charbon stéphanois jusqu'au port d'Andrézieux-sur-Loire où des bateaux prennent le relais jusqu'à Roanne, Nantes ou Paris.

A la remonte, les wagons contiennent bois du Forez, chaux, sable ou gravier de Loire et la traction des convois est assurée, dans les deux sens, par des chevaux.

LA POSTE FERROVIAIRE

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER



LIGNE DE SAINT ETIENNE A LYON / 1830 - 1833

Tunnels, viaducs, courbes à large rayon, pente régulière, double voie... ,l'Ingénieur Marc SEGUIN a conçu les 57 km de cette ligne pour une exploitation intense.

Les premières années, les wagons de charbon descendent depuis Saint-Étienne jusqu'au port de Givors par simple gravité à plus de 20 km/h.

Train de charbon, près de Saint-Chamond, se déplaçant par gravité vers Givors.



Des chevaux assurent la remonte du convoi, les premières locomotives n'étant pas assez puissantes pour cette partie de la ligne.

LA POSTE FERROVIAIRE

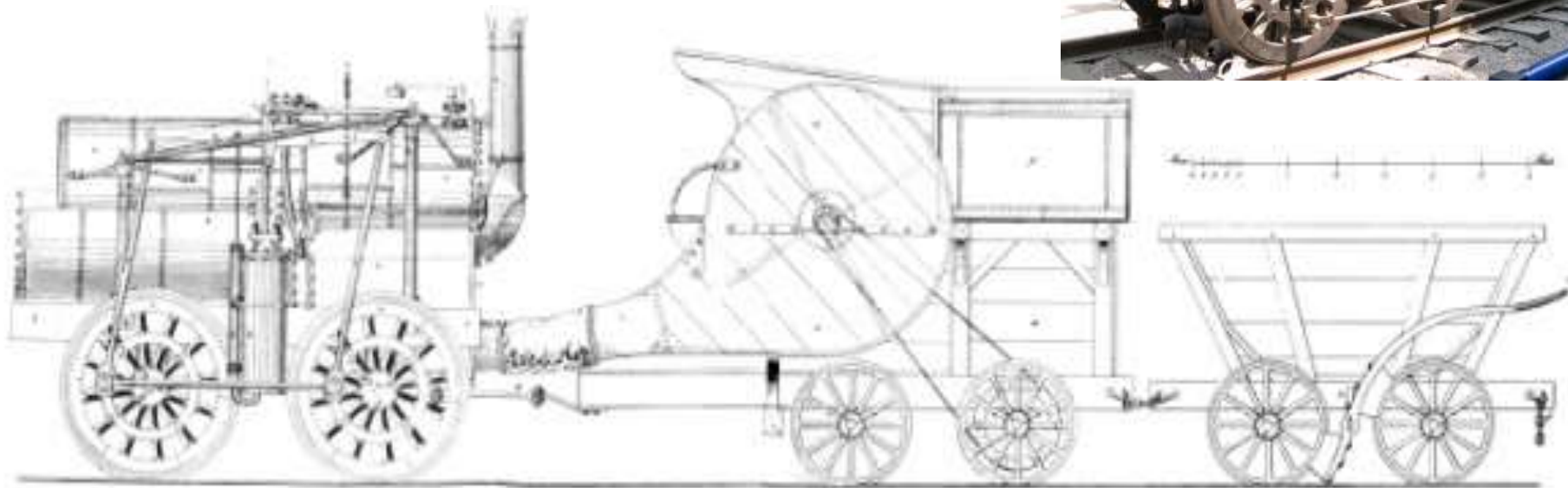
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER



LIGNE DE SAINT ETIENNE A LYON / 1830 - 1833

C'est pour cette ligne que Marc SEGUIN construit en 1829, à Lyon, la première locomotive française, la première au monde à chaudière multitubulaire (principe qui deviendra alors la norme pour toutes les locomotives).

Réplique de Gaston MONNIER (1982-1987)

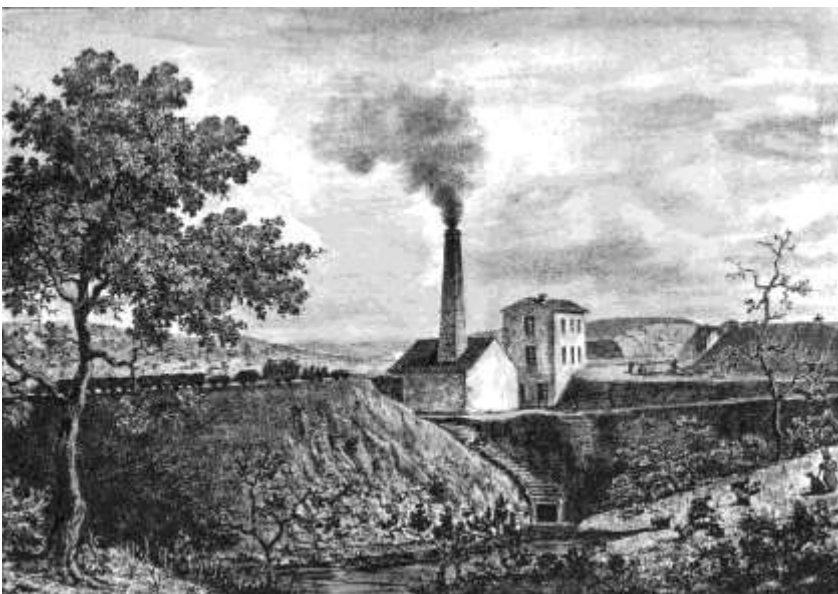


En 1833, cette ligne est reliée à celles d'Andrézieux et de Roanne.
Trois compagnies différentes gèrent alors le premier et seul réseau ferré de

LA POSTE FERROVIAIRE

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

LIGNE D'ANDREZIEUX A ROANNE / 1833



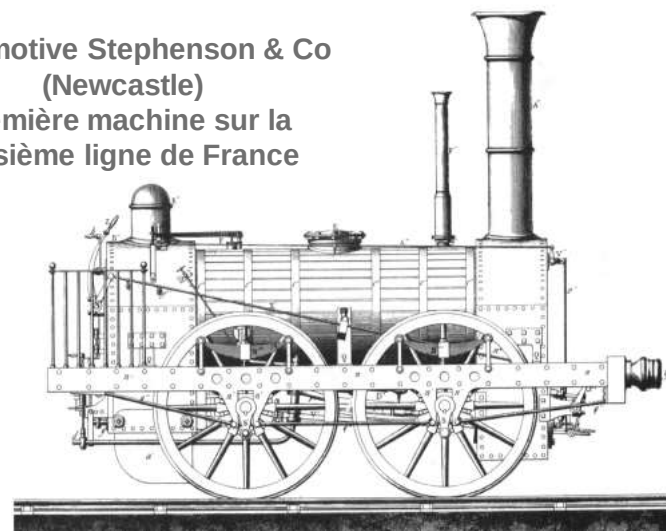
Machine à vapeur fixe située à Neulise et tractant un train

Les Ingénieurs François Mellet et Charles Henry conçoivent cette ligne de 67 km afin de seconder la difficile navigation entre les ports d'Andrézieux et Roanne.

En plaine, la traction est assurée par des chevaux ou des locomotives. Mais pour gravir les pentes des plateaux, les convois de marchandises ou de voyageurs sont tirés par un câble relié à une machine à vapeur fixe.

Locomotive Stephenson & Co
(Newcastle)

Première machine sur la
troisième ligne de France



En 1833, cette ligne menant à Roanne (Le Coteau) est reliée à celles partant de Saint-Étienne pour Andrézieux et pour Lyon.

Trois compagnies différentes gèrent alors le premier et seul réseau ferré de France



LA POSTE FERROVIAIRE

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

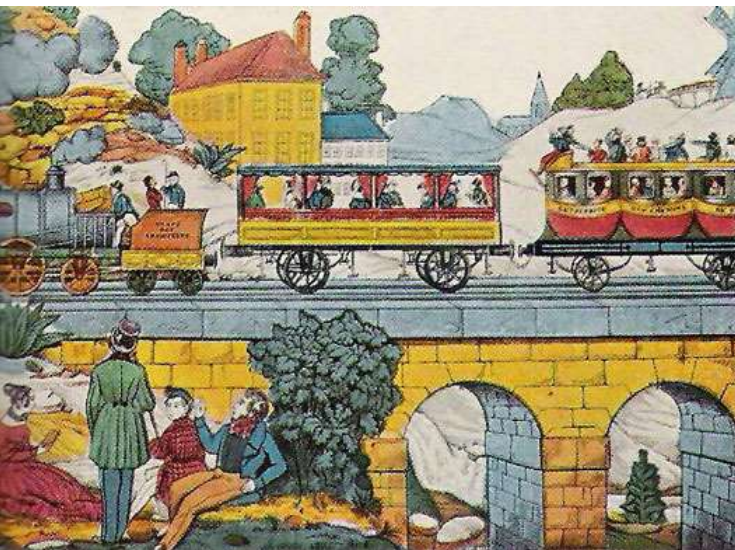
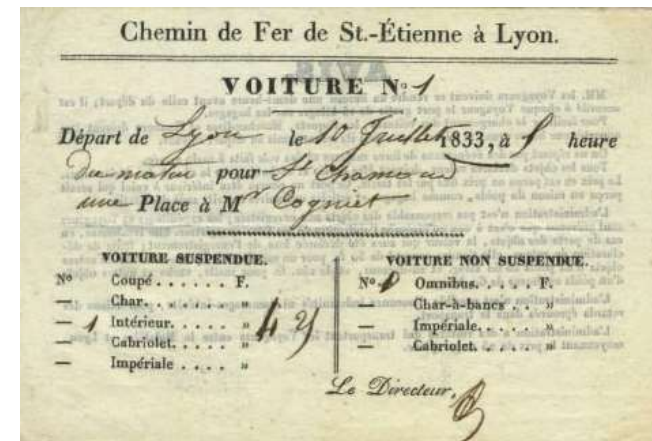
Mais le transport commercial de voyageurs fut mis en place rapidement :

- en 1831, sur un tronçon de la ligne Saint-Étienne à Lyon ;
- en 1832, sur un tronçon de la ligne Andrézieux à Roanne ainsi que sur la totalité de la ligne Saint-Étienne à Andrézieux

Billet 10 Juillet 1833.

PREMIER TRANSPORT DE PASSAGERS LYON – SAINT ETIENNE / 1833

Le premier transport de passagers par voie de
Chemin de Fer a eu lieu en 1833
de Lyon à Saint Etienne.



La ligne Paris à Pecq (première liaison ferroviaire dédiée au transport de voyageurs) a été inaugurée le 24 Août 1837. Elle relie en moins d'une heure le quartier Parisien de Saint-Lazare à la commune du Pecq, peu avant Saint-Germain-en-Laye, à 18 km à l'ouest de la capitale.
La France entre dans l'épopée ferroviaire.



LA POSTE FERROVIAIRE
PRESENTATION PERIODE 1845-1900
LES OBLITERATIONS

LA POSTE FERROVIAIRE 1845 - 1900

Les Cachets et Griffes des
Ambulants, des Gares, des
Bureaux de passe et des
Convoyeurs



LA POSTE FERROVIAIRE

PRESENTATION PERIODE 1845-1900

LES AMBULANTS



LES AMBULANTS



LA POSTE FERROVIAIRE

1845 / LES AMBULANTS

ORIGINE

Auparavant, la Route est la seule possibilité de transporter du courrier d'un point à un autre et ce en diligence ou en malle-poste mais sans possibilité de tri du courrier.

Lors de l'apparition du ferroviaire, il est constaté, pour gagner du temps, la solution suivante: utiliser ce temps de transport pour effectuer le tri du courrier.

Dès 1838, l'Angleterre met en service le premier wagon-poste entre Londres et Birmingham.

En 1845, la France reprend l'idée du Bureau « Ambulant » sur la ligne « Paris Rouen » (Premier wagon Ambulant Paris –Rouen en 1845).



Le terme « Ambulant » restera dans le langage des postiers jusqu'à nos jours. Il faut bien dire que le terme « Route » subsiste également chez les cheminots : le conducteur de (Route) reste attaché au pilote du rail sur les grands itinéraires.



LA POSTE FERROVIAIRE

1845 / LES AMBULANTS

LE PREMIER WAGON POSTAL EN 1845



LE PREMIER WAGON AMBULANT
FRANCAIS PARIS ROUEN (1845)



1844 - CENTIEME ANNIVERSAIRE
DE LA CREATION DU SERVICE
AMBULANT EN 1844

T609-1944



LA POSTE FERROVIAIRE

1845 / LES AMBULANTS

LES VARIETES DU T609

T609-1944 (Normal)



Les fenêtres du wagon sont noires

1844 - CENTIEME ANNIVERSAIRE DE LA CREATION DU SERVICE AMBULANT EN 1844

T609-1944 (Variété Passenger)



Passager derrière la fenêtre



LA POSTE FERROVIAIRE 1845 / LES AMBULANTS LES VARIETES DU T609

T609-1944 (Variété Roue de droite du wagon colorée)



T609-1944 (Variété Couleur parasite dans les 2 roues du wagon)





LA POSTE FERROVIAIRE

L'ADMINISTRATION DES POSTES ET LES COMPAGNIES FERROVIAIRES

Le 01 Aout 1842, les premiers sacs de courriers sont transportés et triés sur la ligne de Strasbourg à Bâle. En Janvier 1845, un wagon-poste est mis en service sur la ligne Paris – Rouen et les agents Ambulants travaillent désormais dans le train pour gagner du temps. Dès 1848, l'Etat impose aux Chemins de Fer le transport gratuit du courrier.

Les relations entre l'Administration des Postes et les Compagnies de Chemin de Fer ont souvent été tendues car La Poste a vécu en permanence en régime d'austérité budgétaire.

Wagon postal



La gratuité du transport des dépêches et la circulation des bureaux Ambulants ont dû être imposées par l'Etat aux Compagnies mais qui refusent que le wagon-poste dépasse 8 T. chargement compris, ce qui limite la quantité de courrier à 1,5 Tonnes pour un wagon de 6,80 m de long.

En 1883, la charge brute sera portée à 10 Tonnes avec des wagons de 7,20 m de long et la vitesse imposée ne doit pas être inférieure à 40 km/h (arrêt compris) sur un parcours donné.



LA POSTE FERROVIAIRE

1845 / LES AMBULANTS

A partir de 1848, le nombre de lignes équipées d'un wagon postal ne va pas cesser de croître : une dizaine en 1854 et une cinquantaine en 1873.

En 1857, un train de nuit entièrement voué au service postal est créé.

Avant la première guerre mondiale en 1914, la Poste Ferroviaire Française affiche un réseau impressionnant : 175 services d'Ambulants répartis sur tout le territoire, plus de 700 wagons-poste, plus de 100 000 km de lignes et près de 3500 agents des postes.

D'une manière générale, la brigade (soit 7 Agents environ) effectue des vacations de l'ordre de 12 à 16 heures auxquelles s'ajoutent éventuellement des travaux en gare à l'arrivée et lors des retards de trains :

Cas de Paris à Lyon

Prise de service 4.00 (du soir)

Départ du train 8.05 (" ")

Arrivée à Lyon 6.25 (du matin)

Ce travail s'accomplit 2 nuits sur 4 et dans des conditions difficiles au niveau du confort, de l'éclairage, du chauffage, de l'aération, de l'hygiène,



LA POSTE FERROVIAIRE LES AMBULANTS

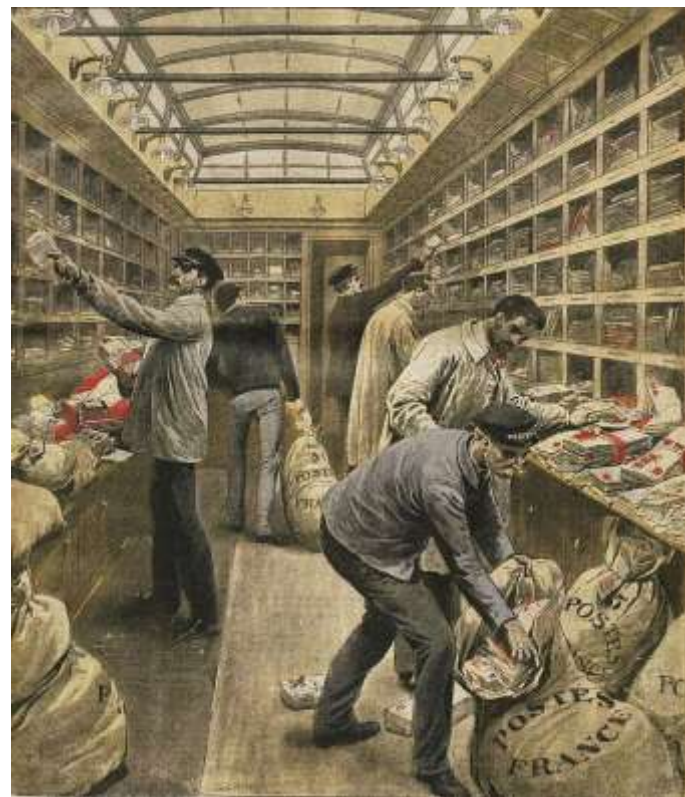
LA VIE A BORD DES WAGONS POSTAUX

LA VIE A BORD DES WAGONS POSTAUX

Les conditions de travail sont très difficiles au niveau du confort, de l'éclairage, du chauffage, de l'aération, de l'hygiène,

CONFORT

- Espace restreint et encombré,
- Agents toujours debout et ne pouvant jamais s'asseoir,
- Cadence de travail infernale, travail malsain dans la poussière,
- Wagon souvent attelé en début ou queue de train (pour des raisons de manœuvres et pour ne pas interrompre l'intercirculation des voyageurs dans les wagons) d'où un mouvement de lacet s'ajoutant aux trépidations du châssis du wagon souvent surchargé et de suspension sommaire.



ECLAIRAGE

La circulation des ambulants est surtout nocturne et l'éclairage est assuré par des lampes à huile de colza. Des becs de gaz apparaîtront en fin de siècle.



LA POSTE FERROVIAIRE LES AMBULANTS

LA VIE A BORD DES WAGONS POSTAUX

LA VIE A BORD DES WAGONS POSTAUX

CHAUFFAGE

Au début, le chauffage était assuré avec des boules métalliques d'eau bouillante puis ensuite par un poêle à charbon (mais mauvaise répartition de la chaleur, dégagement de fumées et d'oxyde de carbone, source de danger pour les sacs postaux avec risque de déclenchement d'incendie notamment en cas d'accident du train).

AERATION

L'aération est assurée par les lucarnes du toit du wagon et est peu efficace. L'ouverture de la porte ou des fenêtres provoque des courants d'air violents et dangereux, susceptibles d'éteindre les lampes.



LA POSTE FERROVIAIRE LES AMBULANTS

LA VIE A BORD DES WAGONS POSTAUX

LA VIE A BORD DES WAGONS POSTAUX

HYGIENE

Il est mis à disposition une cruche d'eau en grès à fond très large, une cuvette et une serviette.

Dans l'embrasure de l'une des portes, une sorte de tirette constitue l'urinoir.

Effectivement, l'Etat n'applique pas dans ses services les lois sanitaires en vigueur dans le secteur privé : le décret du 31/12/1866 classe le wagon-poste parmi les établissements de seconde division (insalubre, dangereux et incommodes).

Toutefois les indemnités de voyage atteignant près de la moitié du traitement font que les candidats au monde des Ambulants n'ont jamais manqué !

Les Ambulants sont de véritables Bureaux de poste installés dans des wagons appropriés et les agents utilisent des Cachets identiques à ceux des Bureaux sédentaires.

Les CAD spécifiques à la Poste Ferroviaire sont apparus à partir de 1845.



LA POSTE FERROVIAIRE
LES AMBULANTS
LES OBLITERATIONS

LES CACHETS DES AMBULANTS



LA POSTE FERROVIAIRE

LES AMBULANTS / LIGNES

LES OBLITERATIONS

CACHET DES AMBULANTS LIGNES

Les premiers CAD, pour les Ambulants, sont utilisés de 1847 à 1854 et sont apposés sur les lettres ; le timbre-poste n'apparaissant qu'en 1849. Ce CAD précise la mention « LIGNE-DE- » (Ville étant le terminus de la ligne au départ de Paris) et le Numéro d'ordre du train (1,2, 3, ...). Les principales lignes sont listées ci-après :



<u>Libellé de la Ligne sur CAD</u>	<u>Désignation de la Ligne et Date</u>
Ligne de Rouen	Paris à Rouen (1 Mars 1845)
Ligne de Valenciennes	Paris à Valenciennes (1 Septembre 1846)
Ligne du Havre	Paris au Havre (22 Mars 1847)
Ligne de Tours	Paris à Tours (01 Novembre 1846)
Ligne de Quiévrain	Paris à Quiévrain (1 Janvier 1848)
Ligne de Boulogne	Paris à Boulogne (12 Janvier 1848)
Ligne de Châteauroux	Paris à Châteauroux (1 Février 1848)
Ligne de Lyon	Paris à Lyon



LA POSTE FERROVIAIRE

LES AMBULANTS / LOSANGES

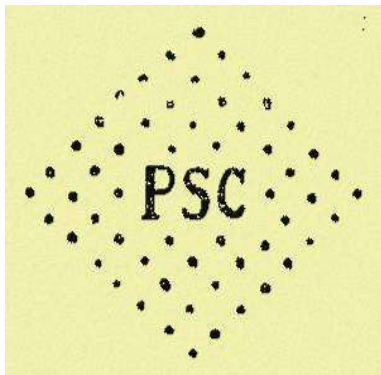
LES OBLITERATIONS

CACHET LOSANGE DES AMBULANTS AVEC LETTRES

Les Ambulants ont été créés en 1845 et sont de véritables bureaux de postes installés dans des wagons de chemin de fer spéciaux disposant d'un personnel appelé « brigade » qui assure, pendant le trajet, le tri et à la répartition du courrier sur la ligne de chemin de fer concernée. Le courrier trié est distribué à chaque station desservie.

En Janvier 1852, tout timbre est annulé par apposition d'un Cachet Losange (remplaçant les Grilles) avec des lettres en caractères Romains mentionnant le trajet effectué par le wagon-poste, puis avec des lettres en caractères bâtons, à partir de Septembre 1853.

Ces Cachets seront utilisés jusqu'en Mars 1876.



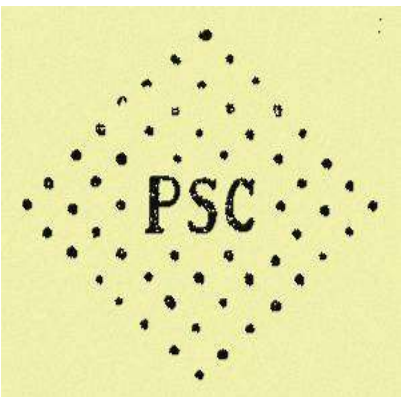


LA POSTE FERROVIAIRE

LES AMBULANTS / LOSANGES

LES OBLITERATIONS

CACHET LOSANGE DES AMBULANTS AVEC LETTRES ROMAINES



A l'origine, ces bureaux ambulants utilisent des cachets à date spéciaux qu'ils apposent sur les lettres.

En 1852, trois ans après l'apparition du timbre-poste, l'Administration fournit au service des ambulants, un cachet spécial destiné à oblitérer les timbres-poste.

Cette oblitération à la forme d'un losange de points au centre duquel se trouve des lettres alphabétiques et parfois un chiffre.

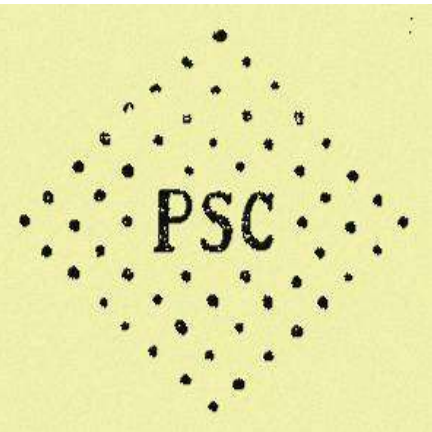
La lettre alphabétique est l'abréviation de la ligne de chemin de fer. En général, la première lettre désigne la ville au début de la ligne et la seconde lettre désigne la ville à la fin de la ligne. Exemple : lettres LP pour la ligne de Lyon à Paris.

Avant 1852, bien que les trains circulent dans les deux sens, on utilise qu'un seul losange. A partir de 1854, il existe deux losanges pour une ligne. Lorsque le train circule de Lyon à Paris, le timbre-poste est annulé avec le losange LP. Au retour, on utilise le losange PL.



LA POSTE FERROVIAIRE LES AMBULANTS / LOSANGES LES OBLITERATIONS

CACHET LOSANGE DES AMBULANTS AVEC LETTRES ROMAINES – 1852 / 1854



La lettre alphabétique « Romaine » a été utilisée durant la période 1852 / 1854 (du 01 Janvier 1852 au 01 Janvier 1855) et cette période très courte d'utilisation a eu deux conséquences : les ambulants « Lettres romaines » ne se trouvent que sur les émissions « Cérès de 1849 », « Prince Président Louis Napoléon », « Napoléon III non dentelé » et ces types d'oblitérations sont rares sauf l'oblitération "SM2" qui est la plus courante (Ligne Strasbourg à Mulhouse).

La liste des lettres
alphabétiques utilisées dans
le losange « Ambulant Lettres
Romaines » est la suivante :

LP2	PH2	PN2	PT2
PC1	PL1	PQ1	SM1
PC2	PL2	PQ2	SM2
PH1	PN1	PT1	



LA POSTE FERROVIAIRE

LES AMBULANTS / LOSANGES

LES OBLITERATIONS

CACHET LOSANGE DES AMBULANTS AVEC LETTRES BATONS 1854 / 1863



A partir de 1854 et jusqu'à
Septembre 1863, le losange des
ambulants « Lettres
Romaines » est remplacé par le
losange des ambulants « Lettres
Bâtons ».

Il existe 270 marques postales
« Losange Ambulant Lettres
Bâtons » présentées selon le
tableau ci-après :

AC	BT	ChP1°	LM1°	MG2°	P à AR ^S	PE2°	PQ	SB2°
AD	BS	ChP2°	LM2°	ML	PAV1°	PF	PR	SB3°
AGP	BS1°	C ^N P	LMED	ML1°	PAV2°	PG1°	P.R.	SE
AMP	BS2°	CT	LMR	ML2°	PB	PG2°	PLR	SEP
AN	BS3°	CT1°	LMSE	MLSE	PB1°	PGR	P à la R	SGP
ANGP	BT	CT2°	LP	MEDL	PB2°	PH1°	PL ^A R	SN1°
ANG.P	BT1°	DA	L P	MMC	PB ^E	PH2°	PR ^S	SN2°
AP	BT2°	DC	LP1°	MODP	P Belf	PH3°	PS	SP
AP1°	CB	DP	LP2°	MP	PBelf	PL	PS1°	SP1°
AP2°	C B	EP	LAIGP	MP1°	PBEL	PL1°	PS2°	SP2°
ARP	CB1°	EP1°	LILP	MP2°	PBES	PL2°	PSE	SP3°
AVP1°	CB2°	EP2°	LIL P	MTP	PBn	PLAIG	PSG	STP1
AVP2°	CD	ES	LIMP	NA	PBR	PLIL	PST1	STPI
BB ^X 1°	CHB	FN1°	LIMT	NF1°	PB ^T	PLIM	PSTQ	S ^T QP
BB ^X 2°	CHG	FN2°	LRP	NF2°	PC	PLim1°	PT	SR
B ^X B1°	C.H.G.	FN3°	LR P	NF3°	PC1°	PM	PTOUL	T ^A P
B ^X B2°	CL1°	FP	L.R.P.	NP	PC2°	P M	PT1°	TB
BC	CL2°	GM	L.RP	NQ	PC3°	PMT	PT2°	TB1°
BC1°	C P	GM1°	LARP	NS1°	PCA	PM1°	PT ^{RE}	TB2°
BC2°	CP	GM2°	L ^A RP	NS2°	PCf	PM2°	PV	TC
BCH	CP1°	GP1°	LimP1°	OP	PCf1°	PMOD	PYRP	TC1°
BI	CP2°	GP2°	LMED	ORLP	PCf2°	PN	QP	TC2°
BP	CP3°	GRP	LRP	P	PC ^G	P N	QN	TLIM
BP1°	CfP	HP1°	la E à P	PA	PCH	Paux PEES	RP	TOULP
BP2°	CfP1°	HP2°	la R à P	PA1°	PCh1°	PEES A P	R P	TP
Belf P	CfP2°	HP3°	LVP2°	PA2°	PCh2°	PO	R ^S P	TP1°
BELP	C ^G P	IB	MCM	PAG	PC ^N	PORL	RS	TP2°
BESP	CHP	LA	MEDL	PAM	PD	PP	RT	T ^{re} P
Bn P	C ^H P	LC1°	MG	PANG	PE	P.P.	SB	TR
B ^T P	C.H.P.	LC2°	MG1°	PAR	PE1°	PPYR	SB1°	VP



LA POSTE FERROVIAIRE LES AMBULANTS / CAD LES OBLITERATIONS

CAD DES AMBULANTS – 1853 / 1854

En 1853, en Province et à Paris, le parcours du train (ville de départ et ville d'arrivée) est indiqué en entier sur le CAD et il existe alors deux types avec fleuron :

- CAD composé d'un double cercle rond (extérieur et intérieur) : Ambulant qui circule la nuit.
- CAD composé d'un cercle rond (extérieur) et d'un octogone (intérieur) : Ambulant qui circule le jour. Ces derniers sont moins fréquents que les Ambulants de nuit.

Effectivement, le Numéro du train, qui figurait sur les CAD de 1847, disparaît et il est remplacé par un Fleuron.





LA POSTE FERROVIAIRE LES AMBULANTS / CAD LES OBLITERATIONS

CAD DES AMBULANTS -1854 / 1885

En août 1854, l'Administration postale remplace l'ensemble des CAD des Ambulants par trois nouveaux modèles qui seront utilisés jusqu'en 1885.

Ces trois CAD se distinguent en examinant leur centre :



Cercle central pour
les ambulants de nuit



Octogone central pour
les ambulants de jour



Cercle ondulé central
pour les rapides

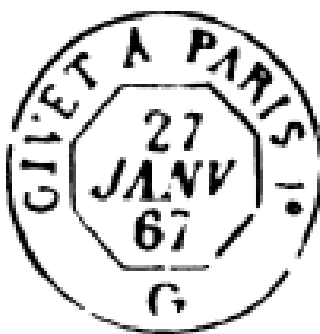


LA POSTE FERROVIAIRE LES AMBULANTS / CAD LES OBLITERATIONS

CAD DES AMBULANTS – 1854 / 1885



Cercle central pour les
Ambulants de Nuit



Octogone central pour les
Ambulants de Jour



Cercle ondulé central
pour les Rapides

Il est mentionné, dans le haut de couronne du CAD, la ville de départ et d'arrivée du train. Le numéro de train peut être indiqué. Dans le bas de couronne du CAD, en général, une lettre alphabétique désigne le numéro de brigade. Avant 1876, les cachets à date sont généralement apposés sur la lettre et le timbre-poste est oblitéré par le Losange des Ambulants avec lettres type bâton ou le Losange Grands Chiffres. Avant 1876, l'utilisation du CAD pour annuler le timbre-poste est exceptionnelle.

Par contre, l'utilisation du CAD pour annuler le timbre-poste est considérée normale uniquement après 1876.



LA POSTE FERROVIAIRE

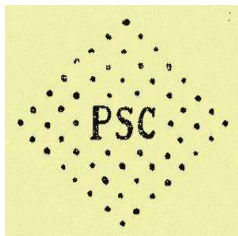
RECAPITULATIF DES OBLITERATIONS

CAD
Ligne



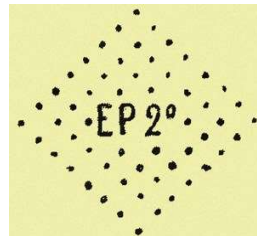
1847-1854

Losange Ambulant
Lettres Romaines



1852-1853

Losange Ambulant
Lettres Bâtons



1853-1876

CAD Ambulant Nuit
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant Jour
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant
Nuit



1854-1876

CAD Ambulant
Jour



1854-1876

CAD Ambulant
Rapide



1854-1876



LA POSTE FERROVIAIRE
LES CACHETS DE GARES
LES OBLITERATIONS

LES CACHETS DE GARES





LA POSTE FERROVIAIRE

LES CACHETS DE GARES

LES OBLITERATIONS

CAD GARE TYPE 15- 1862



Ces CAD sont apposés sur les lettres (et les timbres-poste T21 à T60, ...) ,déposées dans les boîtes aux lettres des gares.

Exemples de Gares : Tours, Montpellier, Saint Quentin, Nîmes, ...

CACHET A DATE TYPE 15

NOM GARE - N° DEPARTEMENT

Diamètre 21 / Double cercle plein de couleur noire avec mentions

« Nom Gare » dans haut de couronne et
« N° département » dans bas de couronne.

Marque de départ sur lettre.

Utilisation : Poste Ferroviaire.

Utilisation : Début 1862





LA POSTE FERROVIAIRE LES CACHETS DE GARES LES OBLITERATIONS

CAD DE GARES – 1862 / 1876



En Province, de fin 1862 à Avril 1876, l'oblitération « Losange Gros Chiffres » (GC) a été utilisée pour oblitérer le timbre-poste mais deux Losanges GC comportaient les lettres BG sous le chiffre, signifiant « Boite Gare » ou « Bureau Gare » concernant 2 villes.

Cachets Losange GC noir
avec lettres BG :
La Charité sur Loire 897 BG
Nevers 2654 BG

CAD Nevers sur T29B



LA POSTE FERROVIAIRE LES CACHETS DE GARES LES OBLITERATIONS

CAD GARE TYPE 17



Gare de Roanne

CACHET A DATE TYPE 17
NOM GARE - N° DEPARTEMENT
Diamètre 23 / Double cercle plein de
couleur noire avec mentions

« Nom Gare » dans haut de couronne, « N°
département » dans bas de couronne et
date avec n° de levée dans cercle central.

Marque de départ sur lettre.
Utilisation : Poste Ferroviaire.

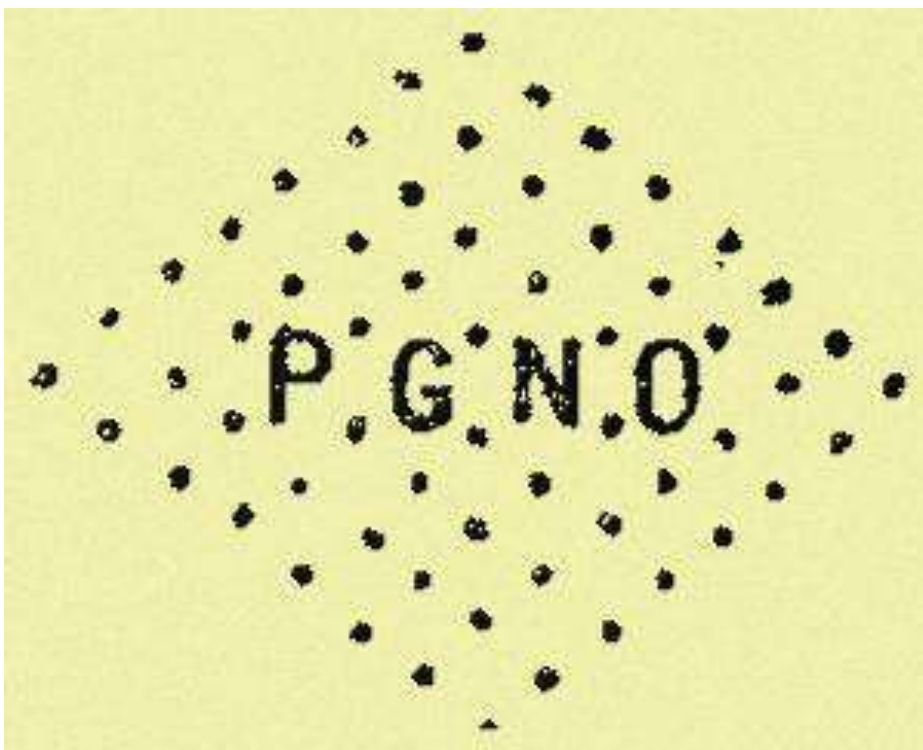
Ce CAD est apposé sur les lettres
(et les timbres-poste T21 à T60, ...).

Exemples de Gares : Roanne, Troyes, Fontainebleau, Lille, Flers, ...



LA POSTE FERROVIAIRE LES GRIFFES DE GARES LES OBLITERATIONS

GRIFFE DE GARE



Ce Cachet (Losange de points avec lettre Bâton) précise le nom des 5 Gares de Paris.

Les gares sont les suivantes :
PGSO (Paris Gare Sud-Ouest),
PGNO (Paris Gare Nord-Ouest),
PORL (Paris Gare Orléans).
PGE (Paris Gare Est),
PGL (Paris Gare Lyon),

Ce CAD est apposé sur les lettres (et les timbres-poste T21 à T60, ...).



LA POSTE FERROVIAIRE

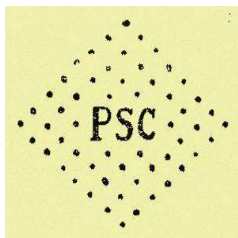
RECAPITULATIF DES OBLITERATIONS

CAD
Ligne



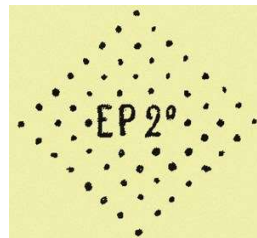
1847-1854

Losange Ambulant
Lettres Romaines



1852-1853

Losange Ambulant
Lettres Bâtons



1853-1876

CAD Ambulant Nuit
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant Jour
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant
Nuit



1854-1876

CAD Ambulant
Jour



1854-1876

CAD Ambulant
Rapide



1854-1876

CAD Type 15
Gare



1862

Losange GC
Gare

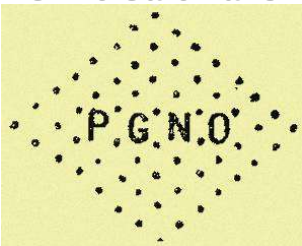


1862-1876

CAD Type 17
Gare



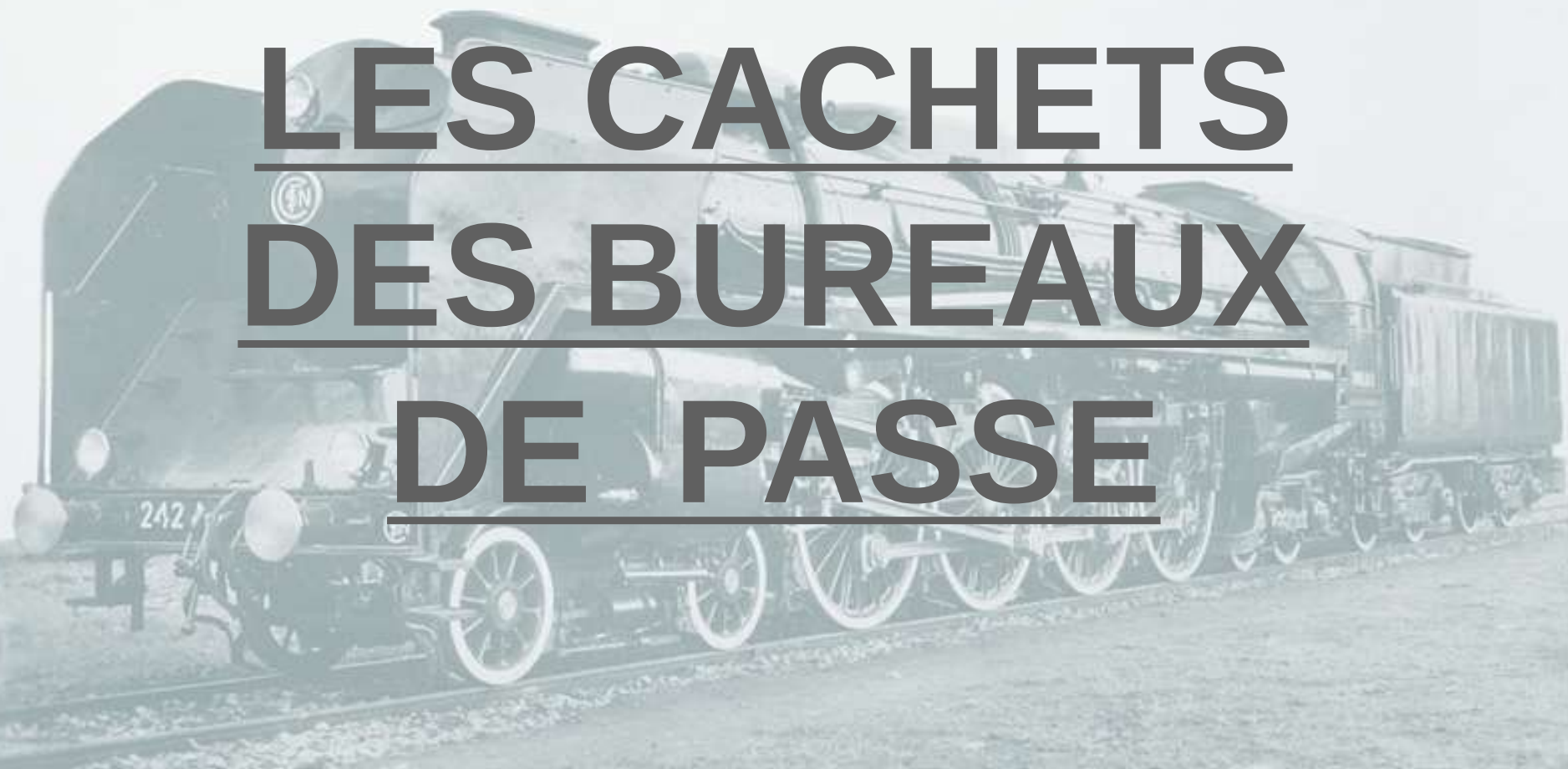
Griffe Gare Paris





LA POSTE FERROVIAIRE
LES CACHETS DES BUREAUX DE PASSE
LES OBLITERATIONS

LES CACHETS DES BUREAUX DE PASSE



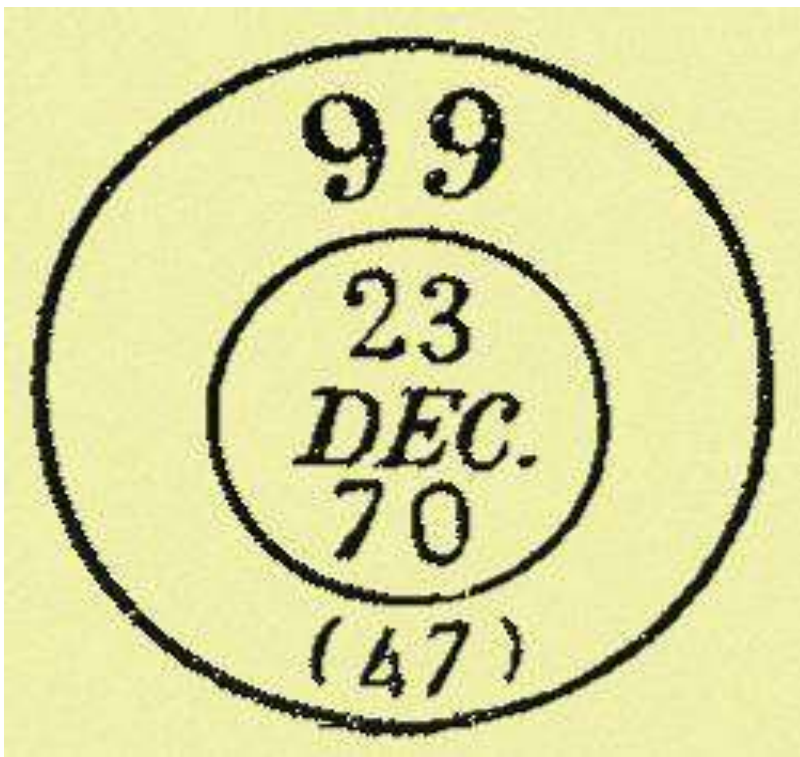


LA POSTE FERROVIAIRE

LES CACHETS DES BUREAUX DE PASSE

LES OBLITERATIONS

CAD BUREAU DE PASSE BD-15



L'oblitération des Bureaux de Passe est formée de deux cercles dont le plus petit est légèrement décentré (facile à reconnaître). Dans le haut du cachet est mentionné le numéro du bureau selon la nomenclature des Gros Chiffres (GC) et il existe souvent plusieurs types d'oblitérations par bureau se distinguant, entre elles, par la taille et la forme des chiffres formant le numéro du bureau (type normal, type fin ou type épais).

Oblitérations possibles ou connues sur Timbres-poste : 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 44, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60.

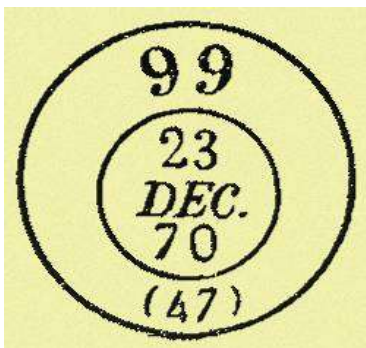


LA POSTE FERROVIAIRE

LES CACHETS DES BUREAUX DE PASSE

LES OBLITERATIONS

CAD BUREAU DE PASSE BD-15



Ces oblitérations de couleur noire, rouge (rare) et bleue (très rare) ont été utilisées de 1864 à 1884 dans 23 bureaux de passe.

Les bureaux les plus fréquemment rencontrés sont :
Dijon (1307), Vierzon (4201) et Le Mans (2188).

N°LGC	Ville	Département	Période	N°LGC	Ville	Département	Période
99	Angers	47	1864-1877	2565	Moulins	3	1864-1878
305	Bar Le Duc	53	1864-1880	2598	Nancy	52	1864-1882
506	Blois	40	1864-1882	2654	Nevers	56	1864-1881
691	Caen	13	1864-1882	2660	Niort	75	1864-1877
897	La Charité	56	1864-1872	2915	Poitiers	80	1864-1877
947	Châteauroux	35	1864-1875	3112	Rennes	34	1864-1881
978	Chaumont	50	1865-1882	3219	Rouen	74	1864-1877
1307	Dijon	20	1864-1880	3325	Saumur	47	1864-1872
1987		51	1864-1882	3533	St Brieuc	21	1864-1882
2056	Lisieux	13	1864-1882	4169	Vesoul	69	1864-1882
2188	Le Mans	71	1864-1882	4291	Vierzon	17	1864-1884
2351	Mézières	7	1865-1879				



LA POSTE FERROVIAIRE

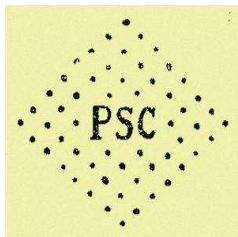
RECAPITULATIF DES OBLITERATIONS

CAD
Ligne



1847-1854

Losange Ambulant
Lettres Romaines



1852-1853

Losange Ambulant
Lettres Bâtons



1853-1876

CAD Ambulant Nuit
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant Jour
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant
Nuit



1854-1876

CAD Ambulant
Jour



1854-1876

CAD Ambulant
Rapide



1854-1876

CAD Type 15
Gare



1862

Losange GC
Gare

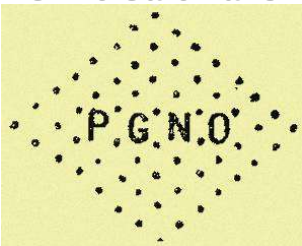


1862-1876

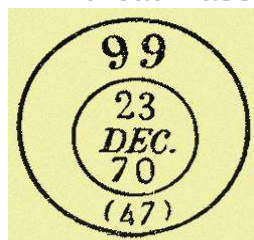
CAD Type 17
Gare



Griffe Gare Paris



CAD Bureau Passe



1864-1884



LA POSTE FERROVIAIRE
LES CONVOYEURS
LES OBLITERATIONS

LES CACHETS DES CONVOYEURS





LA POSTE FERROVIAIRE LES CONVOYEURS / CAD LES OBLITERATIONS

CAD « CONVOYEURS »

Les Convoyeurs disposaient, dans les trains, d'un compartiment en 2ème classe et avaient pour mission d'assurer la garde des dépêches données par les voyageurs et les personnes présentes sur le quai de la Gare ainsi que le contenu de la boîte aux lettres de la Gare et ce jusqu'à la remise du courrier aux destinataires.

Le courrier, ainsi reçu, était traité par les Convoyeurs qui utilisaient leur CAD pour annuler le ou les timbres-poste.

La remise du courrier directement aux convoyeurs avait beaucoup de succès car les trains desservaient de nombreuses communes sans Bureau de poste et permettait également de gagner du temps.

Vous trouverez ci-après les Cachets « Convoyeurs Stations Précurseurs », « Convoyeurs Stations » et rarement, pendant cette période Classique 1, le Cachet « Convoyeurs Lignes ».



LA POSTE FERROVIAIRE LES CONVOYEURS / CAD LES OBLITERATIONS

CAD « CONVOYEURS STATIONS PRECURSEURS »



Le Cachet « Convoyeurs Stations Précurseurs » a été utilisé uniquement sur la ligne « Paris à Maisse » composée de 15 stations et il s'agissait d'un essai avant l'adoption du cachet définitif : le Cachet « Convoyeurs Stations ».

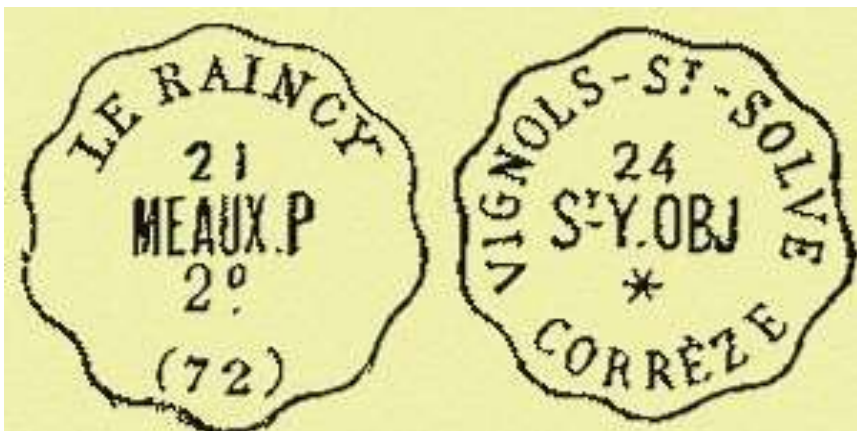
Le Cachet « Convoyeurs Stations Précurseurs » est rare et n'est pas connu* pour toutes les stations de la ligne Paris -Maisse.

Les stations sont les suivantes ; Paris* / Charenton le Pont* / Maisons Alfort* / Villeneuve Saint Georges / Draveil / Juvisy / Ris Orangis / Evry / Corbeil / Moulin Galant* / Mennecy / Ballancourt* / La Ferté Alais / Boutigny* / Maisse.



LA POSTE FERROVIAIRE LES CONVOYEURS / CAD LES OBLITERATIONS

CAD « CONVOYEURS STATIONS »



Ce CAD a été utilisé de 1866 jusqu'en 1877. Ensuite, il a été remplacé par un CAD « Convoyeurs Lignes » (voir période Classique 2). Néanmoins, il continuera d'être utilisé, de temps en temps, jusqu'en 1890.

Ces CAD se rencontrent rarement sur le timbre-poste car ils étaient normalement apposés sur la lettre.

Le timbre-poste, quant à lui, était oblitéré avec un cachet comme le Losange Gros Chiffres, le CAD Type 16, les cachets des Ambulants.



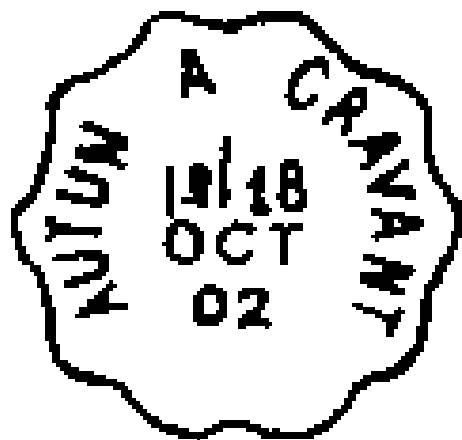
LA POSTE FERROVIAIRE LES CONVOYEURS / CAD LES OBLITERATIONS

CAD « CONVOYEURS LIGNES »



A partir de 1877, le Cachet « Convoyeurs Stations » est remplacé par le Cachet « Convoyeurs Lignes » (plus de numéro de station mais date indiquée en entier) et est apposé sur la lettre mais aussi pour l'annulation du timbre-poste.

Ces cachets seront utilisés pendant de longues années.



A partir de 1885, un nouveau CAD « Convoyeurs Lignes Type BD-18 est utilisé et est légèrement plus grand que le CAD Type BD-18 de 1877.



LA POSTE FERROVIAIRE

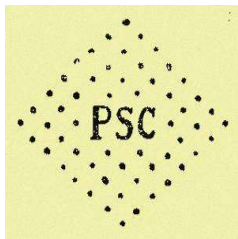
RECAPITULATIF DES OBLITERATIONS

CAD
Ligne



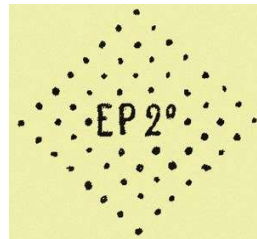
1847-1854

Losange Ambulant
Lettres Romaines



1852-1853

Losange Ambulant
Lettres Bâtons



1853-1876

CAD Ambulant Nuit
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant Jour
avec fleuron



1853-1854

CAD Ambulant
Nuit



1854-1876

CAD Ambulant
Jour



1854-1876

CAD Ambulant
Rapide



1854-1876

CAD Type 15
Gare



1862

Losange GC
Gare

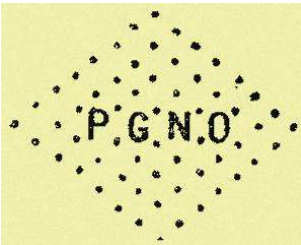


1862-1876

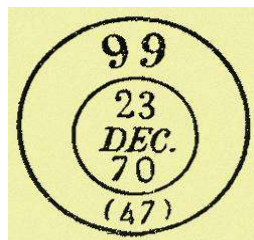
CAD Type 17
Gare



Griffe Gare Paris



CAD Bureau Passe



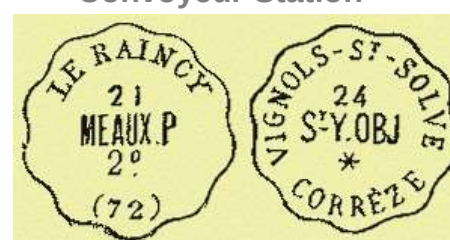
1864-1884

Convoyeur
Station
Précurseur



1865-1867

Convoyeur Station



1866-1877

Convoyeur Ligne



1877-1885



LA POSTE FERROVIAIRE PRESENTATION PERIODE 1845-1900

C'était LA POSTE FERROVIAIRE 1845 -1900

Des modules spécifiques présentent, de manière plus détaillée, des analyses relatives aux divers types d'oblitérations de la Poste Ferroviaire

- *Les Cachets des Ambulants : module 120-1*
- *Les Cachets des Convoyeurs: module 120-2*
- *Les Cachets et Griffes de Gares: module 120-3*

Diverses sources m'ont aidées dans cette réalisation :

- Informations publiées sur sites Internet comme Ebay, Catawiki, ... (sites de ventes aux enchères), Wikipédia, marcophilie, org, ...(sites d'information et d'associations,), publications et ouvrages divers,

...

Présentation : APS 16/01/2022. Consultable sur le site aps-web.fr

Jean Jacques DIEUZY – 60 550 VERNEUIL EN HALATTE

jjdieuzy@orange.fr



LA POSTE FERROVIAIRE
PRESENTATION PERIODE 1845-1900

MERCI A TOUS
DE VOTRE
ATTENTION