# Le Philatéliste Belge – De Belgische Filatelist

### TABLE DES MATIÈRES DU N°2, JUIN 2015, 94ème ANNÉE

Revue trimestrielle de la Société Philatélique Belge. Driemaandelijks tijdschrift Met inbegrip « Land van Waas », y compris "MARCOPHILA"

Table / Inhoudstafel	65		
Les Timbres Préoblitérés - <i>De voorafgestempelde postzegels</i> Choléra, mode politique et service postal vers Rome - <i>Cholera, politiek en post voor Rome</i> L'éphémère « printemps d'Ypres 1915	66 79 87		
		Ostend-Angleterre par bateau 1815-1870 - Oostende-Engeland per schip 1815-1870	109

**Couverture**: Plan de ville avec les deux ports de Civitavecchia. Construit au 2<sup>ième</sup> siècle par l'Empereur Trajan, déclaré port franc et port de Rome par le Pape Innocente XII en 1696. L'article de Grassi et Frajola traite le choléra et le service postal vers Rome et s'occupe du courrier après le début de l'épidémie de choléra en 1865 des mesures de quarantaine et de décontamination du courrier.



Civitavecchia 1795 (William Marlow).

De haven dateert uit 2de eeuw, gebouwd door Keizer Trajan. Onder Paus Innocentius XII werd het in 1696 een vrijhandelshaven en de haven van Rome. Op 16 april 1859 werd de directe spoorlijn Rome-Civitavecchia geopend. Het artikel van Grassi en Frajola gaat over de postdienst op Rome in de 1860er jaren, en de 'quarantaine' en ontsmetting der brieven in de haven.

# **SPhB**

Présidente d'honneur - Erevoorzitster: Mme Elisabeth Mossiat-Detrigne

Voorzitter - Président:Leo De Clercq RDPVice-président - Ondervoorzitter :Charlie BruartTrésorier - Penningmeester :Yves VertommenSecretaris - Secrétaire :Vincent Schouberechts

Administrateurs - Beheerders : Guy Coutant, Mark Bottu, Jean Duson Rédaction-Redactie 'Philatéliste Belge' y compris MARCOPHILA en 'Land van Waas'

Hoofdredacteur - Rédacteur en Chef: James van der Linden RDP

Redactie - Rédaction : Leo De Clercq RDP, Donald Decorte, Vincent Schouberechts, Pol Wijnants.

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable Patrick Maselis RDP

Abonnement : 'Le Philatéliste Belge', M. Patrick Maselis :

IBAN BE50 7380 2256 1818; BIC KREDBEBB (Belgique/België: 30 € - Etranger: 40 €)

# Les Timbres



# préoblitérés

### Luc Vander Marcken

### 1. Préobliterations roulette

A la fin du dix-neuvième siècle, les envois en grande quantité d'imprimés, de journaux, revues ou même d'échantillons demandaient un travail fastidieux aux postiers afin d'en vérifier l'affranchissement. 11 était absolument nécessaire de trouver une solution permettant de réduire considérablement le travail de contrôle, voire même de s'en abstenir. Nos voisins français avaient déjà partiellement résolu ce problème sous le second empire pour les journaux, on apposait les timbres sur le papier journal avant son impression, les timbres étaient ainsi automatiquement annulés par l'impression du texte. Trouvant ce système trop contraignant pour les imprimeurs belges et ne résolvant pas le problème des imprimés, il fallait une méthode permettant d'annuler de grandes quantités de timbres avant de les vendre aux utilisateurs.

Des essais furent effectués à Bruxelles au cours de l'année 1894 à l'aide d'une roulette. Ce système permettait d'annuler des feuilles entières en un temps record. Les envois revêtus de ces timbres ne devraient donc plus être triés. L'essai fut si concluant que les localités d'Anvers, Liège, Gand, Louvain et Sichem-lez-Diest en furent aussitôt équipés.

Ce n'est que l'année suivante qu'un Arrêté Ministériel officialisa la préobliteration, le 21 juin 1895 en ces termes :

art. 1: Il est mis en vente, dans certains bureaux de poste, des timbres-poste de 1 et 2 centimes, oblitérés à l'avance et destinés à l'affranchissement des imprimés et des journaux.

art. 2 : Ces timbres ne peuvent être débités par quantité inférieure à 1.000 unités. (Progressivement ce chiffre sera réduit jusqu'à l'autorisation de la vente à la pièce à partir de 1930).

art. 3: Ils sont oblitérés au moyen d'un timbre à roulette portant le nom du bureau et l'indication de l'année de l'oblitération. Jusqu'à disposition contraire, ils sont valables pendant cette année et pendant le premier mois de la suivante. (En 1912 on prolongea jusqu'en

### 1. Voorafstempelingen met de handrol

Aan het einde van de negentiende eeuw was het voor postbeambten een zeer eentonig werk om de frankering van grote hoeveelheden drukwerk. kranten, tijdschriften of zelfs stalen te controleren. Er moest absoluut een oplossing worden gevonden om dit werk aanzienlijk te verminderen of zelfs volledig af te schaffen. Onze Franse buren hadden dit probleem tijdens het tweede keizerrijk al gedeeltelijk opgelost voor kranten. De postzegels werden op het krantenpapier aangebracht voor de kranten in druk gingen. Zo werden de zegels automatisch afgestempeld tijdens het drukken van de tekst. Aangezien deze werkwijze te lastig werd geacht voor de Belgische drukkers en het probleem van het drukwerk daarmee niet was opgelost, moest een methode worden gezocht waarmee grote hoeveelheden zegels afgestempeld konden worden vooraleer ze aan de gebruikers werden verkocht.

In de loop van het jaar 1894 werden in Brussel proeven gedaan met behulp van een rol. Met dit systeem konden volledige vellen in een recordtijd worden afgestempeld. Verzendingen met deze zegels moesten dus niet langer worden gesorteerd. De proef slaagde dermate goed dat Antwerpen, Luik, Gent, Leuven en Zichem-bij-Diest onmiddellijk met dit systeem werden uitgerust.

Pas het jaar daarop maakte een Ministerieel Besluit op 21 juni 1895 de voorafstempeling in deze bewoordingen officieel:

Art. 1: In sommige postkantoren zijn vooraf afgestempelde postzegels van 1 en 2 centiemen, verkrijgbaar tot het frankeeren van drukwerken en nieuwsbladen.

Art. 2: Die zegels mogen niet bij kleinere hoeveelheid dan 1.000 stuks verkocht worden. (Geleidelijk aan werd dit aantal verminderd tot in 1930 de toestemming werd gegeven om ze per stuk te verkopen).

Art. 3: Zij zijn afgestempeld door middel van een rolstempel met den naam van het kantoor en de aanwijzing van het jaar der afstempeling. Tot andersluidende bepaling, zijn zij geldig gedurende dat jaar en gedurende de eerste maand van het

février ce délai).

art. 4: Les envois affranchis par ces timbres oblitérér à l'avance doivent être déposés au guichet d'un bureau de poste par quantité de 1.000 au moins. Ces timbres n'ont pas de valeur lorsqu'ils sont appliqués sur des envois jetés dans les boites.

Le cachet roulette manuel était un petit cylindre rotatif à cinq faces pivotant autour d'un axe à deux attaches fixées à un manche en bois. Il devait être encré comme un cachet ordinaire. Chaque face du cylindre contenait une case rectangulaire d'environ 18 sur 14 mm. Ces cases étaient séparées les une des autres, dans le sens de la longueur, d'une distance de 5 mm. Les cachets ne contenaient que le nom français de la localité (jusqu'en 1910) et un millésime.

volgende. (In 1912 werd deze termijn verlengd tot februari).

Art. 4: Zendingen, gefrankeerd met vooraf afgestempelde zegels, moeten aan het winkel van een postkantoor worden afgegeven bij hoeveelheid van ten minste 1.000. Op in de bussen gevonden stukken zijn die zegels van geener waarde.

De handrolstempel was een kleine cilinder met vijf vlakken die rond een as draaide en die met twee klemmen aan een houten handvat was bevestigd. Hij moest als een gewone stempel worden geïnkt. Elk stempelvlak bevatte een rechthoekig kastje van ongeveer 18 of 14 mm. De kastjes waren in de lengte 5 cm van elkaar verwijderd. De stempels bevatten alleen de Franstalige plaatsnaam (tot in 1910) en een jaartal.



La roulette était donc conçue pour oblitérer les timbres par rangée horizontale, l'écart entre les faces permettant de déposer, en principe, une empreinte, plus ou moins centrée, sur chaque timbre. Par contre, comme les timbres employés à cette époque étaient pourvu de bandelette dominicale, l'opération effectuée par rangée verticale, le timbre étant beaucoup plus long que large, donnait des oblitérations « à cheval » sur les timbres. Si l'employé utilisait sa roulette de gauche à droite ou de droite à gauche ou encore de bas en haut ou de haut en bas. pouvait avoir on quatre types d'oblitérations soit :



lecture de bas en haut



lecture de haut en bas

De rol was dus ontworpen om de zegels per horizontale rij af te stempelen, waarbij het door de afstand tussen de vlakken mogelijk was om in principe een min of meer gecentreerde stempel op elke zegel af te drukken. Aangezien de zegels die toen werden gebruikt, voorzien waren van een zondagstrookje, stond de afstempeling per verticale rij afstempelingen gedeeltelijk over twee zegels, omdat de zegel veel langer was dan breed. Naarmate de beambte de rol van links naar rechts, van rechts naar links, van onder naar boven of van boven naar onder gebruikte, kon men vier soorten afstempelingen krijgen



lecture normale



lecture renversée

On peut donc considérer que les positions A et B sont logiques et c'est celles qui donnaient le moins de travail aux postiers.

De standen A en B kunnen we dus als logisch beschouwen. Deze standen gaven het minste werk aan de postbeambten. Les positions C et D seraient le résultat de demandes de philatélistes.

107 bureaux reçurent des roulettes pour préobliteration, le dernier Landen en 1930 à la fin de l'utilisation des roulettes à main. Les plus anciens timbres utilisés furent les 2 et 5 centimes Lion couché avec chiffre de l'émission de 1884.

De standen C en D zouden het resultaat zijn van vragen van filatelisten.

107 kantoren kregen handrollen voor voorafstempeling. Het kantoor van Landen kwam in 1930 als laatste aan de beurt met de bedoeling de handrolstempels te gebruiken. De oudste gebruikte zegels waren de 2 en 5 centiemen Liggende Leeuw uitgegeven in 1884.



Charleroi (Station) 1894



Charleroi (Station) 1894



Anvers 1894



Anvers 1894



Imprimé affranchi par 1 c Armoiries préoblitéré BRUXELLES 1894 en position A. Gefrankeerd drukwerk met 1 c. voorafgestempeld BRUXELLES 1894 stand A.

Il est extrêmement rare de rencontrer un affranchissement composé de deux ou plusieurs exemplaires d'un même timbre et présentant des oblitérations *préos* en positions différentes. Cela pouvait se produire lorsque l'expéditeur, ayant terminé sa feuille de timbres, continuait son affranchissement avec une nouvelle feuille présentant les oblitérations dans une autre position.

Een frankering samengesteld uit twee of meer exemplaren van eenzelfde zegel en met voorafstempelingen in verschillende standen is uiterst zeldzaam. Dit kon voorkomen wanneer de afzender, van wie het zegelvel op was, zijn afstempeling voortzette met een nieuw vel waarvan de afstempelingen in een andere stand stonden.

Certaines firmes avaient tendance à enlever les bandelettes dominicales avant de coller les préos sur leurs envois.

Soit, afin que leur courrier soit distribué le dimanche, soit, et ceci semble plus probable, afin de réduire les surfaces à mouiller lors d'envois massifs pouvant compter plusieurs milliers de pièces.

Bepaalde ondernemingen hadden de neiging de zondagstrookjes te verwijderen vooraleer ze de voorafgestempelde zegels op hun verzendingen kleefden.

Ze deden dat met de bedoeling dat hun briefwisseling op zondag zou worden uitgedeeld, ofwel, en dit lijkt waarschijnlijker, om de te bevochtigen oppervlakte bij grote zendingen bestaande uit duizenden stukken te verminderen.



Imprimé affranchi par un timbre à 1 c Armoiries préoblitéré BRUXELLES 1897 en position B sans bandelette dominicale.

Drukwerk met een voorafgestempelde zegel van 1 c. "Wapenschild" in stand B zonder zondag strookje.

L'usage par des particuliers de timbres préos pour affranchir un courrier normal était, bien sûr, interdit.

Cependant on trouve régulièrement des cartes postales illustrées ou non expédiées par des particuliers et affranchies de la sorte.

De très nombreuses notes de service de la poste attirent l'attention des employés afin de ne pas laisser circuler ces envois et de les taxer. Het gebruik door particulieren van vooraf gestempelde zegels om een normale brief te frankeren was natuurlijk verboden.

Nochtans vinden we geregeld al dan niet geïllustreerde postkaarten die door particulieren waren verzonden en op die manier gefrankeerd. Talloze dienstnota's van de post vestigen de aandacht van de beambten erop dat dergelijke zendingen niet mogen laten circuleren en dat ze er een taks moeten op heffen.



Carte postale affranchie par 5 x 1 c Armoiries préoblitérés BRUXELLES 07 en position B taxée comme lettre non affranchie à 20 c.

Postkaart met voorafgestempelde zegels gefrankeerd, als onbetaalde brief met 20 centiemen gefrankeerd.

Malgré ces nombreux rappels nombre de cartes postales affranchies par des timbres préoblitérés sont passées à travers les services postaux sans être taxées. Ondanks de talrijke herinneringen zijn heel wat postkaarten gefrankeerd met voorafgestempelde zegels de postdiensten gepasseerd zonder te worden belast.



Carte postale affranchie au tarif des imprimés à 1 c par un timbre préoblitéré Armoiries MECHELEN 05 et non taxé.

Postkaart met voorafstempelde zegel van 1 centiem MECHELEN/ 05 zonder taks.

Autres exemples de timbres à surtaxe avec préoblitération.

Enkele voorbeelden van vooraf gestempelde zegels

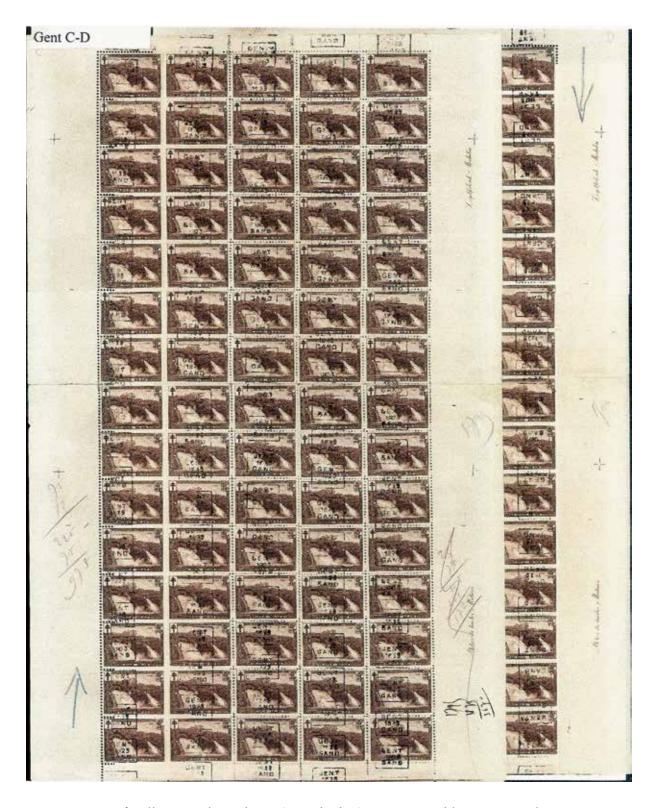


Deux feuilles complètes du 5c Cascade de Coo avec préoblitération « GENT 1929 GAND » une en position A et l'autre en position B.

Twee volledige vellen van de 5 c Waterval van Coo met voorafstempeling "GENT 1929 GAND" - de ene in stand A, de andere in stand B.

On trouve, bien sûr, les quatre positions de la préoblitération sur ce genre de feuille.

Men kan ook deze vellen vinden met de vier verschillende standen van opdruk.



Deux feuilles complètes du 5c Cascade de Coo avec préoblitération roulette « GENT 1929 GAND » une en position C et l'autre en position D. Twee vellen 5 c. 'Waterval van Coo' met roulette opdruk GENT 1929 GAND in de stand C en de stand D.

A la demande des philatélistes on « créa »

Op aanvraag werden alle denkbeeldige variaties

beaucoup de fantaisies, surcharge double, positions différentes sur le même timbre, on peut même trouver les quatre positions sur la même feuille. gemaakt, dubbele opdruk, verscheidene standen op één zegel.

We vinden zelfs vier standen op hetzelfde vel.



Feuille complète du 1 centime Lion héraldique avec préoblitération « BRUXELLES 1932 BRUSSEL » en position A-B-C-D.

Volledig vel van de Heraldische leeuw 1 centiem met voorafstempeling "BRUXELLES 1932 BRUSSEL" in de standen A-B-C-D.

# 2. Préoblitération\_typographique

Afin de soulager le travail des bureaux on procéda à partir de 1906 à des surcharges typographiques pour préoblitérer en une seule opération des feuilles de 50, 100 ou 400 timbres

## 2. Typografische voorafstempelingen

Om het werk van de kantoren te verlichten, werden vanaf 1906 de vellen van 50, 100 of 400 zegels van een typografische opdruk voorzien. De vorm en inhoud van de typografische

Les préoblitérations typographiques sont de forme et de contenu identiques à la roulette et se présentent en position A ou B uniquement.

Pendant l'occupation allemande de 1914-1918 l'emploi des préos fut interdit, ce n'est que fin 1918 que l'on put les remettre en usage et encore uniquement les préos roulette, la destruction complète de l'Atelier du Timbre à Malines ne permit la reprise des préos typo qu'en 1922. A partir de 1930 on employa une « nationale » surcharge avec légende « Belgique 1930 BELGIE » et dès le 7 octobre 1930 la vente des préos roulette fut interdite. Seules cinq villes (Brecht, Bruxelles, Louvain, Ronse et Tournai) en débitèrent encore (Bruxelles seul jusqu'en 1938).

voorafstempelingen was identiek als die van de handrolstempels en komen alleen in stand A of B voor.

Tijdens de Duitse bezetting van 1914-1918 werd het gebruik van preos verboden. Pas eind 1918 konden ze opnieuw in gebruik worden genomen, zij het dan uitsluitend met de handrol voorafgestempelde zegels. Door de totale vernieling van het Zegelwerkhuis te Mechelen kon de typografische voorafstempeling pas in 1922 worden hervat. In 1930 werd een "nationale" opdruk met opschrift "BELGIQUE 1930 BELGIE" ingevoerd en vanaf 7 oktober 1930 was de verkoop van de met de handrol voorafgestempelde zegels verboden. Slechts vijf steden (Brecht, Brussel, Leuven, Ronse en Doornik) verkochten er nog (Brussel alleen tot in 1938).



Bande pour journaux affranchie à 1 c par timbre Armoiries avec interpanneau les deux étant préoblitérés BRUXELLES/ 00.

Drukwerbandje gefrankeerd met 1 c. met aanhangende tussenboord beide met voorafstempeling BRUXELLES/ 00.

La tentation fut grande aussi d'employer ces morceaux d'interpanneau comme un timbre normal. De verleiding was groot om deze stukken tussenstroken als gewone zegels te gebruiken.



Imprimé affranchi par un interpanneau seul préoblitéré BRUXELLES (NORD) 08 et non taxé.

Drukwerk, gefrankeerd met enkel de tussenboord met opdruk BRUXELLES/ (NORD)/ 08. Zonder taks



1 c Armoiries, Wapenschild ANVER/ 09



2 c Armoiries Wapenschild BRUXELLES/ 06



3 c Lion héraldique Heraldische leeuw BELGIQUE/ 1930/ BELGIE

Pour une raison inconnue quelques timbres non dentelés furent également préoblitérés, cela ne devait certes pas faciliter l'affranchissement!

Om onbekende redenen werden ook enkele ongetande zegels voorafgestempeld, waardoor de frankering er zeker niet gemakkelijker op werd!



Bande de 10 timbres du 10 c Petit sceau de l'Etat préoblitérés ANTWERPEN/ 1937 non dentelée. Bandje van 10, klein wapenschild (ongetand) met voorafstempeling ANTWERPEN/ 1937.

Les principales curiosités provoquées par l'impression typographique sont les impressions doubles ou renversées ou un important décalage de la feuille sous la presse faisant apparaître sur les timbres les textes destinés aux marges de la feuille.

De voornaamste curiositeiten veroorzaakt door de typografische druk zijn dubbele of omgekeerde afdrukken, of ernstige verschuivingen van de vellen onder de drukpers, waardoor er op de zegels teksten kwamen te staan die bestemd waren voor de velranden.



Impression double Dubbeldruk



Impression double dont une renversée Dubbele opdruk met een omgekeerd



Impression renversée Omgekeerde opdruk



Impression latérale Laterale opdruk

Le plus impressionnant étant provoqué par une partie de la feuille repliée lors de l'impression ou encore la position en diagonale de la feuille sous la presse. De meest indrukwekkende curiositeiten zijn te vinden in een deel van het vel dat geplooid is geraakt tijdens de druk of in de diagonale stand van het vel onder de pers.



Houyoux - 3 centimes rouge-brun - « BRUXELLES 1937 BRUSSEL » feuille incomplète - 60 exemplaires avec curiosité « impression côté gomme ».

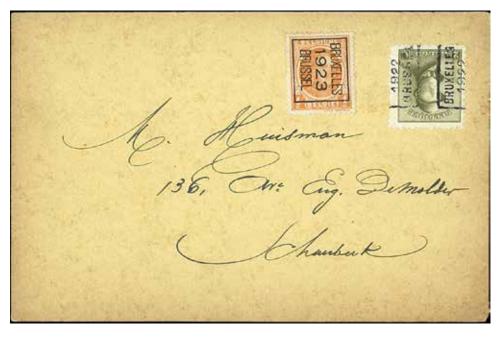
Houyoux 3 c. roodbruin met opdruk BRUXELLES/ 1937/ BRUSSEL bladgedeelte, 60 stuks met de curiositeit van opdruk op de gom.



Petit sceau de l'Etat – 20 centimes lilas – « I-I-51/31-XII-51 » Surcharge oblique. Klein wapenschild, 20 centiemen lila I-I-51/31-XII-51 met schuine opdruk.

L'usage des préos roulette et typo simultanément donne parfois l'occasion de trouver un affranchissement mixte roulette/préo sur un document, ce cas n'est pas fréquent.

Door het gelijktijdige gebruik van met de handrol en typografisch voorafgestempelde zegels vinden we een zeldzame keer soms gemengde frankeringen handrol/typografische voorafstempeling op een document.



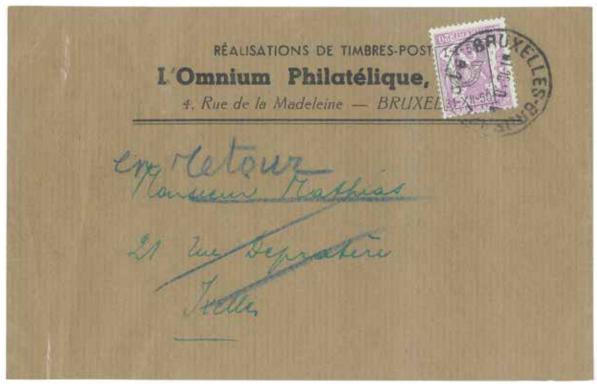
Imprimé affranchi par un 2 c Casqué préoblitéré roulette BRUXELLES/ 1922/ BRUSSEL et un 1 c Houyoux préoblitéré typo BRUXELLES/ 1923/ BRUSSEL. Document avec affranchissement mixte roulette/typo.

A partir de 1938 les typos « nationaux » furent remplacés par des typos avec indication en plus du mois et de l'année (type A). Ce système fastidieux prit fin après quatorze mois d'utilisation et fut remplacé en mars 1939 par l'indication « 1939 » (type C) (en janvier et février 1939 les mots Belgique-Belgie furent remplacés définitivement par un cor de poste (Type B)). A partir de 1940 on utilisa un système semestriel à validité annuelle, le texte reprenant la période de validité du timbre « I-I-1939/ 31-XII-39 » suivit six mois après de timbres indiquant « I-VII-39/30-VI-40 » et ainsi de suite jusqu'en 1954 (type D). De 1954 à 1963 la validité des timbres est étendue à deux ans, ceux-ci étant indiqués au-dessus et en dessous du cor de poste (Type E). En 1963 et jusqu'en 1966 seule l'année en cours est indiquée en dessous du cor (Type F), et enfin en 1967 c'est le cor de poste qui représente la préobliteration du timbre (Type G) et ce, jusqu'à la disparition des timbres préoblitérés le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

Vanaf 1938 werden de "nationale" typografisch voorafgestempelde zegels vervangen typografisch voorafgestempelde zegels met een bijkomende aanduiding van de maand en het jaar (type A). Aan dit eentonige systeem kwam na veertien maanden een einde. In maart 1939 werd het vervangen door de aanduiding "1939" (type C) (in januari en februari 1939 werden de woorden Belgique-Belgie definitief vervangen door een posthoorn (type B)). Vanaf 1940 gebruikte men een halfjaarlijks systeem met een jaarlijkse geldigheid waarbij de tekst de geldigheidsperiode van de zegel "I-I-1939/ 31-XII-39" aanduidde. Zes maanden later volgden zegels met de aanduiding "I-VII-39/30-VI-40" en zo verder tot in 1954 (type D). Van 1954 tot 1963 werd de geldigheid van de zegels tot twee jaar uitgebreid en boven en onder de posthoorn vermeld (Type E). In 1963 en tot in 1966 werd alleen het lopende jaar vermeld onder de hoorn (Type F). In 1967 ten slotte vertegenwoordigde de posthoorn de voorafstempeling van de zegel (Type G) en dit tot het verdwijnen van de voorafgestempelde zegels op 1 januari 1997.



Type E Type F Type G



Typo I-I-1950/31-12-1950 met omgekeerde opdruk op echt gelopen document/ avec surcharge renversée sur document ayant réellement voyagé.

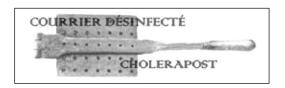
Timbres et documents : collection Patrick Maselis.

Catalogue officiel des timbres préoblitérés de Belgique, CPNTP, 1997.

Deneumostier E & M, Tarifs postaux 1849-2002 service interne, 2002.

Petit-Pierre (pseudonyme), « Vive les préoblitérés de Belgique et d'ailleurs ! », article dans <u>Timbroloisirs</u> n°29, juin-juillet 1991.

Römer, M., « Les timbres-poste préoblitérés belges avec perforations d'entreprises », article dans *Belgaphil*, janvier 2011.



Choléra, monde politique et service postal vers Rome dans les années 1860 Cholera, politiek en post voor Rome in de jaren 1860

### Armando Grassi, M.D. et Richard C. Frajola

Cet article se penche sur la combinaison de facteurs ayant influencé les routes postales internationales vers la ville de Rome au milieu des années 1860. Nous y examinons plus particulièrement les effets afférents à la quatrième pandémie de choléra, ainsi que quelques facteurs politiques qui ont eu une influence sur le service du courrier français vers Rome.

### Choléra

À ce jour, le choléra est connu pour être l'une des maladies mortelles les plus foudroyantes. Elle se transmet par l'ingestion de nourriture ou d'eau ayant été contaminée par les excréments d'une personne infectée. La bactérie *V. cholerae*, provoquant le choléra, a seulement été détectée en 1885 par Robert Koch. Dans les années 1860, on commençait à peine à comprendre le mode de transmission de la maladie. En effet, en 1854 à Londres, le Docteur John Snow découvrit que les eaux contaminées par les égouts ont été la cause des épidémies dans le pays. Néanmoins, dix ans après cette découverte, les théories de M.Snow n'avaient toujours pas percé au sein de la communauté internationale.

Les pandémies de choléra, c'est-à-dire les épidémies répandues sur de très vastes régions géographiques, sont aujourd'hui répertoriées selon un système de numérotation chronologique. La première pandémie cholérique (1816-1823) apparut au Bengale et se répandit dans le Golfe Persique et en Asie. Ensuite, la deuxième pandémie (1840-1850) se dissémina, depuis le Bengale et au travers des itinéraires de caravanes, jusqu'en Afghanistan et probablement en Europe, en Scandinavie, dans la zone des Amériques et en Afrique. La troisième pandémie (1852-1860) se propagea d'abord en Europe et en Amérique du Nord et balaya ensuite l'Asie et l'Amérique du Sud.

Alors que ces trois pandémies émanèrent de la péninsule indienne, la quatrième (1863-1874) fit son apparition en France et en Italie en raison des routes commerciales empruntées pour se rendre en Arabie, en Égypte et en Turquie. Les pèlerins, qui

Dit artikel onderzoekt de combinatie van factoren die van invloed waren op de internationale postroutes richting Rome in het midden van de jaren 1860. Meer specifiek bestuderen we het effect van de vierde cholerapandemie en enkele politieke factoren die een uitwerking hadden op de Franse pakketboten naar Rome.

#### Cholera

Cholera is een van de dodelijkste ziekten die we kennen. De ziekte wordt overgedragen door het innemen van voedsel of water dat door de fecaliën van een besmette persoon verontreinigd. De bacterie V. cholerae, waarvan we nu weten dat ze cholera veroorzaakt, werd pas in 1885 ontdekt door Robert Koch. In de iaren 1860 was niettemin al een en ander bekend over de overdracht van de ziekte. In 1854 had Dr. John Snow immers ontdekt dat water dat de verontreinigd was door de riolering in Londen aan de oorsprong lag van de epidemie aldaar. Toch was het inzicht van Snow tien jaar later nog steeds niet algemeen aanvaard in de bredere internationale gemeenschap.

Cholerapandemieën, dat wil zeggen epidemieën die zich over grote geografische gebieden verspreiden, worden sinds de 19de eeuw door een chronologische nummering geïdentificeerd. cholerapandemie (1816-1823)ontstond in Bengalen en verspreidde zich naar de Perzische Golf en Oost-Azië. De tweede cholerapandemie (1840-1850) verspreidde zich vanuit Bengalen langs de karavaanroutes tot in Afghanistan en uiteindelijk tot in Europa, Scandinavië, Amerika en Afrika. De derde pandemie (1852-1860) verspreidde zich eerst naar Europa en Noord-Amerika, maar bereikte uiteindelijk ook Azië en Zuid-Amerika. Terwijl die eerste drie pandemieën hun oorsprong vonden op het Indische schiereiland, bereikte de vierde pandemie (1863-1874) Frankrijk en Italië via de handelsroutes vanuit de Arabische wereld. Egypte en Turkije. Pelgrims die in 1865 naar revinrent au Sud de la France et en Italie en 1865, auraient été contaminés par le choléra en Palestine et en Syrie.

## Monde politique

Il va de soi que les siècles précédents sont allés de pair avec la mise en place de politiques de quarantaine afin de faire face, principalement, aux crises locales. Au vu du développement des communications et du commerce en Europe, il devint tout aussi important de mettre sur pied des normes communes dans le but d'interrompre la propagation de la maladie sur de longues distances. Pour ce faire, la France proposa, en 1834, d'organiser une réunion rassemblant représentants de divers pays afin de se concerter et de trouver des moyens de prévenir au maximum la transmission de la maladie cholérique entre les nations. Par conséquent, le premier rassemblement de la "Conférence sanitaire internationale" se tint finalement à Paris, en 1851. Douze pays participèrent : chacun d'entre eux envoya un homme politique et un médecin en vue d'établir des directives liées aux exigences minimum de quarantaine maritime. Bien que 137 articles de réglementation aient été convenus lors de la Conférence, aucun n'engagea les gouvernements respectifs à ratifier la convention et seulement cinq pays la signèrent : la France, le Portugal, la Sardaigne, la Sublime Porte et la Toscane. Finalement, seules la France et la Sardaigne approuvèrent les accords en 1852. Peu de temps plus tard, le Portugal adhéra à la convention. Cependant, en 1865, la Sardaigne et le Portugal se rétractèrent. Aboutir à un consensus général en ce qui concerne les mesures à suivre pour freiner la dissémination du choléra eut été entravé par des intérêts politiques régionaux et nationaux. En effet, le système de quarantaine ne fut pas uniquement considéré comme un moyen de stopper la propagation de la maladie, mais surtout comme moyen de contrôler l'immigration, de limiter la circulation des personnes, d'influencer commerce, de restreindre l'activité de citoyens d'un certain pays, et même de toucher à la souveraineté d'une nation.

En 1865, à l'issue de l'épidémie cholérique en Italie et en France, cette dernière se mit à étudier les effets liés aux éventuelles restrictions de quarantaine d'un point de vue militaire et sanitaire. D'importantes garnisons de troupes françaises eurent été stationnées à Civitavecchia et à Rome, et nécessitèrent un approvisionnement depuis la France.

Zuid-Frankrijk en Italië terugkeerden, zouden cholera vanuit Palestina en Syrië hebben meegebracht.

### **Politiek**

In Europa werden reeds in voorgaande eeuwen quarantainemaatregelen toegepast, om antwoord te bieden aan meestal lokale crises. Naarmate de communicatie en handel in Europa intensiveerden, werd het steeds belangrijker om uniforme standaarden toe te passen om de verspreiding van ziekten over grote afstanden tegen te gaan. Met dit doel stelde Frankrijk in 1834 een ontmoeting voor tussen vertegenwoordigers van verschillende landen om van gedachten te wisselen over de manieren om de overdracht van de ziekte tussen landen het best te vermijden. De eerste ontmoeting van de International Sanitary Conference vond uiteindelijk in 1851 plaats in Parijs. Twaalf landen namen deel. Ze vaardigden elk een politicus en een medicus af, in een poging om richtlijnen uit te werken voor minimale maritieme quarantainemaatregelen. Hoewel er op de conferentie overeenstemming werd bereikt over 137 regulerende artikelen, waren de deelnemende landen niet gebonden om deze te ratificeren. Slechts vijf staten tekenden de overeenkomst: Frankrijk, Portugal, Sardinië, het Ottomaanse Rijk en Toscane. Uiteindelijk ratificeerden alleen Frankrijk en Sardinië de akkoorden in 1852. Later stemde ook Portugal in met de overeenkomst, maar zowel Sardinië als Portugal trokken in 1865 hun akkoord in.

Het bereiken van een consensus over het beste te volgen beleid werd bemoeilijkt door regionale en nationale politieke belangen. Het quarantainesysteem werd niet alleen beschouwd in termen van het stoppen van de verspreiding van de ziekte, maar ook als een manier om de immigratie te controleren, het verkeer van personen te beperken, de handel te reguleren, de activiteit van burgers van een land te beperken, en zelfs om de soevereiniteit van een land te bepalen.

In 1865, na de cholera-uitbraak in Italië en Frankrijk, benaderde Frankrijk de gevolgen van de quarantainemaatregelen zowel vanuit een militair- als een gezondheidsperspectief. Grote garnizoenen van Franse troepen waren gestationeerd in Civitavecchia en Rome. Die troepen moest worden bevoorraad vanuit Frankrijk.

Enfin, la décontamination du courrier, technique profondément ancrée dans les esprits de l'époque comme ayant permis l'arrêt de la propagation de la maladie, fut certainement moins pénible que la mise en place d'une longue quarantaine. Aujourd'hui, nous savons que tous les moyens utilisés pour désinfecter les lettres furent complètement inefficaces dans le combat visant à stopper la dissémination du choléra.

### Courrier

En 1861, pendant la période précédant la quatrième pandémie de choléra, la première route postale pour le courrier international envoyé via la France vers l'Italie se parcourait en bateaux à vapeur de la ligne directe pour l'Italie et s'opérait hebdomadairement par la compagnie française *Messageries Impériales* entre Marseille et Naples, en marquant une escale à Civitavecchia. Le recto du courrier présenté dans la Figure 1 est un exemple de lettre qui se transportait sur cette route.

Het desinfecteren van post, waarvan toen nog steeds algemeen werd aangenomen dat het kon helpen om de verspreiding van cholera tegen te gaan, was in ieder geval minder belastend dan het instellen van een lange quarantaine. Nu is het geweten dat alle toenmalige maatregelen om brieven te desinfecteren volkomen ondoeltreffend waren om de verspreiding van de ziekte tegen te gaan.

### **Post**

In 1861, in de periode voor de vierde cholerapandemie, verzorgden stoomschepen van de Franse *Messageries Imperiales* wekelijks de directe lijn naar Italië, tussen Marseille en Napels, met een tussenstop in Civitavecchia. De brief in figuur 1 is een voorbeeld van een brief die langs deze route werd geleverd.



Figure 1. Le 31 décembre 1861. Lettre de Boston à Rome, via la France. 31 december 1861, brief vanuit Boston, via Frankrijk, naar Rome.

La lettre émana de Boston (Massachusetts) en date du 31 décembre 1861. Son transport, via Londres et la France pour Rome, fut dûment prépayé. Elle fut transportée par le bateau à vapeur franco-italien dénommé *Capitole*. Il quitta Marseille le 20 janvier 1862 et arriva deux jours plus tard, après une escale à Genève et à Livourne, à Civitavecchia où un cachet de transit à l'arrière de la lettre ainsi qu'un cachet manuel en forme d'arc portant l'indication "Civitavecchia Dalle Via Di Mare" furent apposés. Ensuite, cette lettre fut apportée à Rome par voie ferroviaire. Civitavecchia

De brief werd op 31 december 1861 in Boston, Massachusetts verzonden, correct voorafbetaald voor het vervoer via Londen en Frankrijk naar Rome. Het document werd vervoerd op de Frans-Italiaanse stoomboot Capitole die op 20 januari 1862 vertrok vanuit Marseile en na tussenstops bij Genua en Livorno, twee dagen later Civitavecchia bereikte, waar het een transitstempel, op de achterkant, booghandstempel met de "Civitavecchia Dalle Via Di Mare" kreeg. De brief werd vervolgens naar Rome gebracht per

constituait le port d'entrée de tout le courrier adressé à Rome et dont le transport s'opérait, durant cette période, par les bateaux à vapeur français.

Depuis le 11 mai 1865, la liaison maritime française vers l'Italie fut légèrement modifiée afin de permettre l'ajout d'une escale intermédiaire à Livourne et d'étendre le terminus à la ville de Messine, en passant par Naples (figure 2) [carte géographique]).

spoor. Civitavecchia was de aankomsthaven voor alle post naar Rome die gedurende deze periode door de Franse stoomboten werd uitgevoerd.

Vanaf 11 mei 1865 werd de Franse lijndienst naar Italië enigszins gewijzigd, met een tussenstop bij Livorno. Het eindpunt werd verplaatst van Napels naar Messina (zie kaart figuur 2).



Figure 2. Carte illustrant les itinéraires possibles des paquebots français pour l'Italie. Le tracé en rouge représente la ligne directe vers l'Italie telle qu'elle fut opérée avant le mois de mai 1865. Le tracé noir, incluant les pointillés, correspond à la ligne italienne telle qu'elle fut opérée depuis le mois de mai 1865. Les pointillés illustrent les itinéraires touchés par l'interruption temporaire due à l'épidémie cholérique.

Kaart van Franse pakketbootroutes naar Italië De rode lijn is de directe lijn naar Italië, zoals die voor mei 1865 functioneerde. De zwarte lijn, met inbegrip van het gearceerde gebied, is de Italiaanse lijn na mei 1865. Het gearceerde gebied staat voor de regio's waar de dienstverlening tijdelijk werd onderbroken als gevolg van de cholera-uitbarsting.



Figure 3. Lettre du 25 juillet 1865, de Newport (Rhode Island) à Rome. Désinfectée par entailles à Civitavecchia et portant le cachet manuel "Netto fuori e dentro" (purifié à l'intérieur et à l'extérieur).

Figuur 3. 25 juli 1865, omslag vanuit Newport, Rhode Island naar Rome. Ontsmet te Civitaveccha met sneetjes en met handstempel "Netto fuori e dentro" (gezuiverd aan de buiten- en binnenkant).

Dès le début de l'épidémie de choléra vers le milieu de l'année 1865, des mesures de quarantaine et de décontamination du courrier furent mises en place dans plusieurs villes italiennes. Un exemple récent de courrier décontaminé à Civitavecchia est illustré sur la Figure 3. Ce courrier, datant du 25 juillet 1865, émana de Newport (Rhode Island) et fut payé au taux de 28 centimes via la ville de Brême. En fait, cette lettre fut transmise à Rome, via le service des bateaux ou vapeurs français, comme ayant été payée 27 centimes de trop.

À l'instar de l'exemple précédent, le courrier fut envoyé via Londres et Marseille. À Marseille, il fut cacheté en date du 12 août 1865 et prit le large à bord du bateau à vapeur franco-italien dénommé *Pausilippe*, en direction de Livourne et de Civitavecchia le 17 août.

Le courrier fut désinfecté au moyen d'entailles à Civitavecchia et reçut le cachet manuel "*Netto fuori e dentro*" (purifié à l'intérieur et à l'extérieur) avant d'être envoyé vers Rome.

Il porte également le cachet "Via de Mare", apposé au recto, à Rome, en date du 19 août 1865.

Cette pratique n'a pas dû perdurer dans ce port dans la mesure où tous les exemples cachetés connus portent des dates se situant entre août et novembre 1865.

Peu de temps après l'arrivée de ce courrier, la France fut forcée, pour des raisons sanitaires, de modifier le service de *Messageries Impériales* vers l'Italie. En juillet 1865, des échauffourées éclatèrent à Messine à la suite de l'accostage du bateau à vapeur de *Messageries Impériales* qui transportait du courrier provenant d'Alexandrie.

De plus, un groupe d'insurgés mit le feu aux bureaux du département responsable du service de quarantaine à Messine.

Depuis le 18 septembre 1865, et à l'issue de ces agitations, l'itinéraire fut écourté et le terminus passa de Messine à Naples.

En date du 6 octobre 1865, le quotidien français *Moniteur* signala que l'armée française se trouvait sur le point de se retirer de Rome et que le retrait allait avoir lieu cette année. On pensait que le Pape mettrait sur pied une armée afin de préserver l'ordre public et de conserver la confiance de cette dernière.

Depuis le 19 octobre 1865, la route franco-italienne fut à nouveau raccourcie lorsque Civitavecchia servit temporairement de terminus, remplaçant ainsi Naples. Un article de journal, paru dans le Vanaf het begin van de cholera-epidemie in het midden van 1865 werden op verschillende plaatsen in Italië quarantainemaatregelen ingesteld. Ook werd werk gemaakt van het desinfecteren van post. Figuur 3 toont een vroeg voorbeeld van in Civitavecchia ontsmette post. Deze omslag, verzonden vanuit Newport, Rhode Island op 25 juli 1865, werd vooraf betaald tegen het tarief van 28 cent via Bremen, maar werd eigenlijk naar Rome verzonden met een teveel betaalde Franse port van 27 cent.

Net als bij het vorige voorbeeld, werd de brief verzonden via Londen en Marseille. In Marseille kreeg hij de poststempel van 12 augustus 1865. Vervolgens vertrok de brief op 17 augustus met de Frans-Italiaanse stoomboot *Pausilippe* naar Livorno en Civitavecchia.

De post werd in Civitavecchia ontsmet door het maken van sneetjes en kreeg de vierkante handstempel "Netto fuori e dentro" (gezuiverd aan de buiten- en binnenkant) voor het verdere transport naar Rome. De brief draagt een stempel met de vermelding "Via de Mare" Roma 19 augustus 1865" aan de achterkant. Deze praktijk moet in deze haven van korte duur zijn geweest, aangezien alle bij de auteurs bekende handgestempelde voorbeelden van de periode tussen augustus en november 1865 dateren.

Kort na de aankomst van deze brief zag Frankrijk zich genoodzaakt om uit gezondheidsoverwegingen de dienstverlening van hun *Messageries Imperiales* voor Italië te wijzigen. In juli 1865 brak onrust uit in Messina na de aankomst van een stoomboot van de *Messageries Imperiales* met post uit Alexandrië. Een menigte zette toen de kantoren van de quarantaine-afdeling in Messina in brand. Naar aanleiding hiervan werd de route vanaf 18 september 1865 ingekort. Het eindpunt werd van Messina naar Napels verlegd.

Op 6 oktober 1865 meldde de Franse krant *Moniteur* dat het Franse leger zich uit Rome zou terugtrekken en dat de terugtrekking nog hetzelfde jaar zou beginnen. Men oordeelde dat de paus bij machte was om een leger te organiseren dat sterk genoeg was om de orde te handhaven en dat hij de verantwoordelijkheid voor dit leger op zich kon nemen.

Vanaf 19 oktober 1865 werd de route van de Frans-Italiaanse verbinding opnieuw verkort, toen Civitavecchia tijdelijk het eindpunt werd in plaats van Napels. Een krantenartikel uit de *New* 

*New York Times*, dévoila un télégramme envoyé depuis Rome en date du 10 novembre. Il est repris ci-après :

"Le choléra ne sévit désormais plus dans les territoires pontificaux. Très peu de cas ont été détectés dans les villes de Corneto et Toscanella. Des directives claires ont été communiquées afin d'empêcher les voyageurs provenant de Naples ou d'autres endroits d'entrer dans les territoires pontificaux, à moins qu'ils ne prouvent qu'ils soient restés au moins quinze jours dans une région non contaminée par l'épidémie Il est prévu que le retrait des soldats français des provinces de Velletri et de Frosmone débute le 13 du mois. Ils seront remplacés par des troupes pontificales."

Une fois la pandémie de choléra réduite, la route postale changea à nouveau en janvier 1866 lorsque le service total au profit de la ville de Messine fut rétabli. Les effets de la quatrième pandémie de choléra sur le service postal sont clairement mis en évidence dans ce document. Enfin, bien que les actions entreprises par la France pour modifier les routes postales vers l'Italie fussent clairement influencées par des intérêts politiques, la protection de la santé de ses citoyens pesa plus lourd dans la balance. C'est la raison pour laquelle la France imposa des changements temporaires dans les itinéraires maritimes.

*York Times* maakte melding van een telegram vanuit Rome, gedateerd op 10 november, dat stelde:

"Op dit ogenblik is er geen cholera in de Pauselijke Staten. Zeer uitzonderlijke gevallen hebben zich voorgedaan in Corneto en Toscanella. Er werd opdracht gegeven om reizigers vanuit Napels of aangrenzende gebieden naar de Pauselijke Staten, de toegang tot het grondgebied te weigeren, tenzij ze kunnen bewijzen dat ze al 15 dagen lang verblijven in een gebied dat vrij is van de epidemie.

Er wordt gesteld dat de evacuatie van de provincies Velletri en Frosinone door de Fransen op de 13de zal beginnen en ze zullen worden vervangen door Pauselijke soldaten".

Na het uitdoven van de cholerapandemie, veranderde de postroute opnieuw in januari 1866, toen de volledige dienstverlening met Messina opnieuw op gang kwam.

Het effect van de vierde cholerapandemie op de postdiensten blijkt duidelijk uit deze discussie.

Hoewel de beslissing van Frankrijk om de postroutes naar Italië te wijzigen duidelijk werd beïnvloed door politieke overwegingen, werden die overwegingen getemperd door de zorg om de gezondheid van de burgers te beschermen door het instellen van tijdelijke maatregelen.

# English text

# Cholera, Politics and the Mail Service to Rome in the 1860's by Armando Grassi, M.D. and Richard C Frajola

This article will examine the combination of factors that influenced international mail routes to Rome in the mid 1860s. Specifically, we will examine the effect of the fourth cholera pandemic, and some of the political factors that influenced the French mail packet service to Rome.

### Cholera

Cholera is one of the most rapidly fatal illnesses known. It is transmitted by the ingestion of food or water which has been contaminated with feces of an infected person. The bacterium *V. cholerae* that is now known to cause cholera was not identified until 1885 by Robert Koch and in the 1860s the method of transmission of the disease was just beginning to be understood. Notably, in 1854 Dr. John Snow discovered that water contaminated with sewage in London had been the source of epidemics in that country. However, ten years later Snow's theories had still not gained wide acceptance in the larger international community.

Cholera pandemics, that is cholera epidemics that spread over very large geographical areas, are now commonly identified by a chronological numbering system. The first cholera pandemic (1816-1823) originated in Benga

and spread to the Persian Gulf and Asia. The second pandemic (1840-1850) spread from Bengal along caravan routes into Afghanistan and eventually to Europe, Scandinavia, the Americas and Africa. The third pandemic (1852-1860) spread first to Europe and North America but eventually spread to Asia and South America as well. While these three pandemics originated on the peninsula of India, the fourth pandemic (1863-1874) entered France and Italy from trade routes to Arabia, Egypt and Turkey. Pilgrims returning to southern France and Italy in 1865 are believed to have brought cholera from Palestine and Syria.

#### **Politics**

Quarantine policies in Europe had developed over the previous centuries in response to largely local crises. As communication and trade increased in Europe it grew increasingly important that more uniform standards needed to be implemented to halt the spread of disease over large distances. To that end, in 1834 France proposed a meeting of representatives of various countries to discuss ways that the transmission of disease between countries could best be prevented. The first meeting of the International Sanitary Conference was eventually held in Paris in 1851. Twelve nations participated, each sending a politician and a physician in an attempt to establish guidelines for minimum maritime quarantine requirements. Although 137 regulatory articles were agreed upon at the convention, these did not commit their respective governments to ratify and only five of the powers signed the convention – France, Portugal, Sardinia, the Sublime Porte, and Tuscany. Only France and Sardinia eventually ratified the agreements 1852. Later Portugal adhered to the convention but both Sardinia and Portugal withdrew compliance in 1865

Reaching a consensus of opinion regarding best policies to be followed was complicated by regional and national political interests. The quarantine system was viewed not just in terms of stopping the spread of disease but as a way to control immigration, restrict the movement of people, regulate trade, restrict activity of a country's citizens, and even to define the sovereignty of a country.

In 1865, following the outbreak of cholera in both Italy and France, France had to consider the effect of possible quarantine restrictions from both a military and health perspective. Large garrisons of French troops were stationed in Civitavecchia and Rome which needed to be provisioned from France.

The disinfection of mail, still widely believed at this time to be of benefit in halting the spread of cholera, was certainly less onerous than the imposition of a long quarantine. As is now known, all measures to disinfect letters were completely ineffective in halting the spread of the disease.

#### Mail

In 1861, in the period before the fourth cholera pandemic, the primary mail route for international mail sent via France to Italy was by steamers of the French *Messageries Imperiales* Italy Direct Line which operated weekly between Marseille and Naples with an intermediate stop at Civitavecchia. The letter cover shown in Figure 1 is an example of a letter carried on this route.

### Figure 1. December 31, 1861 letter from Boston, via France, to Rome.

The letter originated in Boston, Massachusetts on December 31, 1861 correctly prepaid for carriage via London and France to Rome. It was carried on the French Italian Line steamer *Capitole* which departed Marseille on January 20, 1862 and arrived, after stops at Genova and Livorno, in Civitavecchia two days later where it received a transit backstamp and the arc "Civitavecchia Dalle Via Di Mare" handstamp. It was carried

onward to Rome by rail. Civitavecchia was the port of entry for all mail addressed to Rome that was carried by French steamers throughout this period.

From May 11, 1865 the French line service to Italy was modified slightly with an intermediate stop at Livorno added and the terminus extended from Naples to Messina (see Figure 2 map).

Figure 2. Map of French Packet Routes to Italy. Red line is the Italy Direct Line route as operating before May 1865. Black line, including the dashed portion, is the Italy Line as operating from May 1865. The dashed potion represents the portions affected by temporary discontinuance due to the cholera outbreak.

With the beginning of the cholera epidemic starting in mid 1865, quarantine measures and the disinfection of mail were introduced in many places in Italy. An early example of mail disinfected at Civitavecchia is shown in Figure 3. This July 25, 1865 cover from Newport, Rhode Island was prepaid for the 28 cent rate via Bremen but was actually sent as an overpaid 27 cent French mail rate to Rome.

Figure 3. July 25, 1865 cover from Newport, Rhode Island to Rome. Disinfected at Civitavecchia with slits and bearing "Netto fuori e dentro" handstamp.

Like the previous example, the cover was sent via London and Marseille. At Marseille it was postmarked August 12, 1865 and placed on the French Italy Line steamer *Pausilippe* departing for Livorno and Civitavecchia on August 17.

The cover was disinfected with slits at Civitavecchia and received the boxed "Netto fuori e dentro" (clean outside and inside) handstamp before carriage onward to Rome. It bears a "Via de Mare Roma August 19, 1865" backstamp. This practice must have been short-lived at this port as all handstamped examples known to the authors date between August and November 1865.

Shortly after the arrival of this cover, France was forced by health considerations to modify their *Messageries Imperiales* service to Italy. In July 1865 disturbances had broken out in Messina upon the arrival of the *Messageries Imperiales* steamer with the mails from Alexandria and a mob set fire to the offices of the Quarantine Department there. Following this, from September 18, 1865, the route was shortened and the terminus was changed from Messina to Naples.

On October 6, 1865 the French newspaper *Moniteur* reported that the French army was to be withdrawn from Rome and that the withdrawal was to commence that year. It was believed that the Pope would organize an army sufficient to preserve order and trusted himself to the safe-keeping of this army.

From October 19, 1865 the French Italian Line route was shortened again when Civitavecchia temporarily became the terminus replacing Naples. A newspaper report in the *New York Times* mentioned a telegram from Rome dated November 10 that reported:

"Cholera does not at present exist upon Pontifical territory. Very few cases have occurred at Corneto and Toscanella. Orders have been issued prohibiting the entry into Pontifical territory of travelers coming from Naples or adjacent places unless they can prove a stay of fifteen days in a district free from the epidemic.

It is stated that the evacuation of the provinces of Velletri and Frosmone by the French will commence on the 13th, and they will be replaced by Pontifical troops."

Following the abatement of the cholera pandemic, the mail route changed again in January 1866 when full service to Messina was re-established. The effect of the fourth cholera pandemic on mail service is clearly demonstrated by this discussion. Although the actions of France in changing their postal routes to Italy were clearly influenced by political considerations, those considerations were tempered with the protection of the health of her citizens by the imposition of temporary changes.

Like the previous example, the cover was sent via London and Marseille. At Marseille it was postmarked.



# L'éphémère "printemps d'YPRES 1915"...



Fig. 1: Les plus désespérés sont les chants les plus beaux, Et j'en sais d'immortels qui sont de purs sanglots.

Musset, Nuit de mai

Le 22 avril 1915, lors de la reprise des combats sur le front du Saillant d'Ypres, ce nom va rester attaché à une des pires horreurs de la guerre, la première utilisation des gaz (l'vpérite!). Cette nouvelle épreuve entraîna l'exode définitif des habitants et précipita la dévastation systématique d'une ville morte durant les trois années de poursuite du conflit.

Cinq mois plus tôt, le 22 octobre 1914, la Première Bataille d'Ypres avait déclenché l'exode de la majeure part des 18.000 habitants vers Poperinghe et la France. Exaspéré par son échec, l'ennemi programmait l'anéantissement de la cité qu'il n'a pu conquérir. Obus, scrapnels, bombes incendiaires vont répandre la terreur et détruire son patrimoine médiéval.

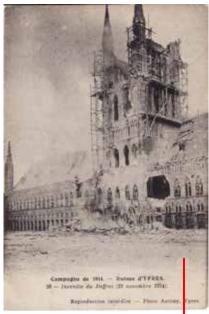
Entre le 30 octobre 1914 et la fin-avril 1915, la survivance d'un service postal à Ypres demeure énigmatique, voire controversée jusqu'en 1996. Seuls deux ou trois rares documents affranchis au départ d'Ypres avaient été mentionnés, comme le révélait la publication d'une exhaustive étude sur **l'histoire postale d'Ypres** <sup>1</sup>. En apportant des références sérieuses sur ce sujet, les auteurs souhaitaient susciter l'émulation et collaboration dans la recherche.

Deux découvertes fortuites m'ont entraîné à répondre à cette invitation : un courrier daté du 18 avril 1915 et le journal privé d'une Sœur décrivant le patient repeuplement de la ville. Il en est résulté une base d'étude publiée en 2005 dans la revue MARCOPHILA, n°143 et 145.

Le centenaire de cette tragique période offre une fascinante opportunité de reconsidérer la perception de l'aura méritée par la ville et de stimuler un nouvel apport d'information. C'est avec reconnaissance que j'accueillerai toutes les remarques ou compléments sur cette émouvante tranche de l'Histoire traitée par le biais révélateur de l'histoire postale...

SLABBINCK H., VAN SAN P., « Ieper 1914-1915 Onbezet België », in Studiekring Wereldoorlog I en II, Overijse, nr. 1, maart 1996, 29 p.

### Introduction : les étapes de l'énigme à éclaircir





Réduction 0,6

Collection JP

- I 1<sup>e</sup> Bataille d'Ypres (octobre 1914)
  - » exode des habitants (Cf. fig. 2)
  - < fermeture du service postal
- II Relative stabilisation du front
  - » repeuplement sous menaces
  - < aucune restauration postale
- III 2<sup>e</sup> Bataille d'Ypres (avril 1915)
  - activité postale civile éphémère
  - » exode imposé /
- (X) Dévastation totale .★ (Cf. fig. 3)

Incendie du beffroi d'Ypres (22 novembre 1914)
Depuis le 27 octobre, bombes et obus n'épargnent aucun endroit de la ville semant mort et destruction.
L'exode de la population à Poperinghe s'amplifie...

Fig. 2 : Carte expédiée en SM vers Rouen par un militaire belge au départ de Poperinghe le 13 II 15

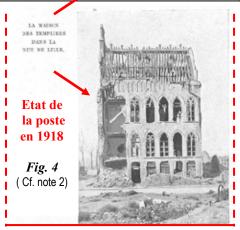


Fig. 3 : Arial Photography from WWI Shows the massive scale of devastation WWI.wired.com /2014/08/wwi-photos/

En 1918, on observe la résistance extraordinaire du bâtiment qui abritait la POSTE dans la Rue de Lille. Le détail est donné au paragraphe I 3 b, fig. 11 & 12

Ce joyaux médiéval construit *en pierre* est resté fièrement dressé comme un symbole de pérennité au sein d'un quartier totalement rasé.

On l'appelle maintenant "Het steen"...



# le partie : Les conditions de vie à YPRES d'octobre 1914 à mai 1915

Cerner les événements qui ont agité la vie de la cité martyre pendant ces six mois de guerre s'avère nécessaire. Sans vouloir faire oeuvre d'historien, la consultation simultanée de sources militaires et civiles s'impose donc, fut-ce déjà pour évaluer le nombre d'habitants présents et apprécier comment se déroulait la transmission des nouvelles dans la ville assiégée...

# A - Les 1<sup>es</sup> opérations militaires à Ypres.

Arrêté le 30 octobre 14 lors du combat de Ramscapelle devant la ligne de front inondée Nieuport-Dixmude par la résistance héroïque de l'armée belge et d'unités françaises (Bataille de l'Yser), l'ennemi s'engage dans la 1º Bataille d'Ypres (du 29 octobre au 12 novembre 14). Sur ce front d'Ypres défendu par les forces anglaises, l'ennemi est déterminé à rendre cette fois son offensive décisive. Guillaume II s'est établi à Thielt pour assister à la percée sur Ypres où son entrée triomphale est prévue le premier novembre. Exaltés par la présence de leur kaiser, les régiments allemands vont s'acharner à la conquête de la ville avec une frénésie inouïe et un mépris extraordinaire des pertes pendant deux semaines.

Vers le 12 novembre 1914, les adversaires, épuisés, s'immobilisent. Mais si le saillant d'Ypres reste aux mains des Alliés, la menace s'est dangereusement rapprochée à près de 2 km au Sud-Est de la ville (St-Eloi - Hooge).

Cf. carte (fig. 5)

Une accalmie hivernale ( Décembre 1914 - Mi-Avril 1915 ) caractérise très relativement cette période au front. A part d'incessantes actions d'artillerie suivies parfois de violents coups de main sur des points isolés, les Allemands ont renoncé à leurs attaques en masses. Mais pendant cette période, la population va vivre un vrai cauchemar. Par un bombardement systématique, l'ennemi cherche à anéantir cette ville qu'il n'a pu conquérir.

Durant cinq mois, les Yprois revenus dans leurs foyers assistent au démembrement de leur ville où les obus de gros calibres et les bombes accumulent ruines sur ruines presque quotidiennement.

### La 2<sup>e</sup> bataille d'Ypres se prépara à la mi-avril 1915. Cf. carte (fig. 6)

Cette fois la guerre d'usure, qui n'avait cessé de mettre au point de nouveaux procédés de combat pour surmonter la stratégie des tranchées et des abris, inaugure <u>l'atroce emploi des gaz asphyxiants</u>. Une fois encore, ce fut l'échec. Mais <u>l'intensité</u> du bombardement de représailles précipita dans un exode définitif les quelques milliers d'habitants qui restaient encore.

Fig. 5: Situation au 11 novembre 1914



Fig. 6: L'attaque avec gaz du 22 avril 1915

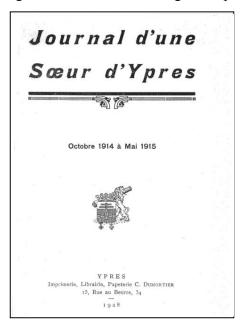


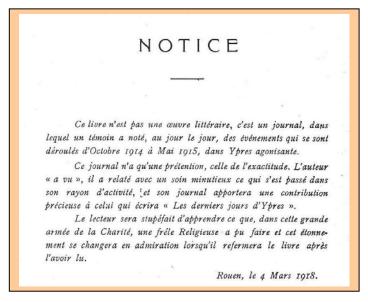
<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> X., YPRES et les batailles d'Ypres, Edition Michelin, Clermont-Ferrand, 1919, p. 10 et p. 15

89

# B - Témoignages exceptionnels sur la vie quotidienne des civils dans Ypres assiégée

De nombreux ouvrages retracent en détail les péripéties des armées. Mais le sort des populations civiles y est rarement pris en compte, voire même réduit en une simple anecdote...<sup>3</sup> Par chance un jour de 1997, je découvris dans un fonds de bibliothèque le sésame qui ouvrait littéralement un volet sur l'histoire de la cité condamnée à l'agonie. Il existait **un journal** <sup>4</sup> tenu rigoureusement tout au long des sept mois de calvaire de la population d'Ypres. (fig. 7 et 8)





▲ Fig. 8 : Notice introductive imprimée à Rouen en 1918 Réd. 0,7

▲ Fig.7: Couverture du livre réédité à Ypres en 1928 Réd. 0,4

On y trouve un témoignage quotidien sur les événements qui se sont déroulés. Engagée dès les premiers jours dans une action de solidarité et de charité envers les victimes des bombardements, cette Sœur nous livre une mine de renseignements dans un rayon d'activité extrêmement vaste. Restée sur place dans les heures les plus tragiques, elle relate avec minutie tous les faits qui concernent la vie, voire la survie, d'une cité qui ne comptait pas moins de 18.000 habitants en 1914.

Ses notes sont simples et souvent bouleversantes. Sa connaissance de la ville et de ses habitants est prodigieuse : chaque personne et chaque lieu sont nommés avec précision. Le cadastre des ruines et le bilan de l'état civil d'une population meurtrie s'amplifient tragiquement au fil des mois vécus dans la cité assiégée. Le dévouement de cette Sœur, le plus souvent intégrée dans les équipes d'assistance aux personnes en détresse, engendre respect et admiration.

Ce "<u>Journal d'une Sœur d'Ypres</u>" a été publié sous forme de livre broché de 108 pages (22 x 15 cm.) Il ne comporte qu'un seul titre "Evénements". Jour après jour, ces derniers sont datés et décrits sans ménagement pendant 31 semaines rigoureusement complètes du 7/10/1914 au 12/5/1915.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Ainsi le 31 octobre 1914, le Maréchal FRENCH note dans son livre « 1914 », Edit. Berger-Levrault, page 223 :

 $<sup>{\</sup>it w. Comme je traversais Y pres, en me rendant au Q.G. de HAIG, je remarquai les signes manifestes d'une agitation inaccoutum\'ee.}\\$ 

<sup>.</sup> Quelques obus commençaient à tomber sur la ville. Il est étonnant de voir la rapidité avec laquelle la contagion de la panique se répand dans une population civile. Je voyais des voitures chargées à rompre qui quittaient la ville [...] ».

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> (ANONYME), *Journal d'une Sœur d'Ypres, Octobre 1914 à Mai 1915*, Ypres, Imp. Dumortier, 1928, 108 p. D'après le texte, l'auteur se nomme: "Sœur Marguerite" du couvent Sainte-Marie situé dans la rue de Lille. La consultation du WEB nous apprend qu'une traduction néerlandaise a été présentée à Ypres en octobre 2002: GYSEL André, *Oorlogsdagboek van een Ieperse non 1914-1915*, Gentse uitgever Snoeck-Ducaju & Zoon, 2002. L'auteur du Journal s'y trouve identifié : il s'agit de Sœur Marguerite (1883-1977) née Emma Boncquet à Ypres.

Les informations qui retiennent évidemment notre attention concernent surtout la <u>présence ou</u> non d'habitants susceptibles d'échanger de la correspondance.

Les conditions de vie laissaient-elles encore l'occasion d'organiser un service postal civil ou bien les relations étaient-elles livrées aux aléas de l'état de siège?

Retenons quelques faits datés dignes d'être mis en évidence au cours de ces six mois.

# 1) Prise de conscience du spectre de la guerre à Ypres

Du 7 octobre au 9 novembre 1914, l'angoisse au sein de la population civile gagne en intensité au point d'enclencher **un exode massif.** 

Ces extraits des premières pages sont transcrits intentionnellement pour exposer la manière de narration simple, directe et documentée du récit. Le premier paragraphe, en particulier, traite d'un fait passé sous silence dans la plupart des ouvrages d'Histoire militaire. <sup>5</sup>

### a) Envahissement temporaire de la ville par les Allemands du 7 au 10 octobre 1914.

- « Le 7 Octobre 1914, vers 11 h. du matin, nous entendîmes gronder le canon au hameau " 't Hooghe". Un combat devait y être engagé. Dans l'après-dîner des coups de canon furent entendus près de la Porte de Lille ; la population de ce quartier s'enfuit vers la Grand'Place. [...] on aperçut quelques soldats allemands se dirigeant vers la porte de Lille, d'où ils revinrent bientôt suivis de plusieurs centaines de cyclistes. [...] »
- « Les Allemands passèrent la nuit dans la ville et dans les environs. On évalue leur nombre à 20.000. Ils avaient avec eux beaucoup de munitions de guerre [...] Les pillards ont fait assez bien de dégâts en ville et se sont surtout attaqués aux magasins d'orfèvrerie, d'habillements et de vivres.»
- « [...] Ils avaient demandé la ville pour trois jours. M. le Bourgmestre, les échevins et quelques notables furent pris en otage. La ville fut obligée de payer une somme de 70.000 francs [...]» (pp. 7-8)

### b) Entrée en ville des troupes alliées dès le 13 octobre.

- « Le mardi 13 Octobre, une armée anglaise de 40.000 hommes entra dans la ville : une partie y passa la nuit ; une autre marcha au devant de l'ennemi ; une troisième devait suivre cette dernière le lendemain. »
- « Les 14, 15, 16, 250 soldats anglais et 60 chevaux furent logés dans notre couvent. [...] Le Samedi avant midi vers 11 h. un grand nombre de soldats anglais durent quitter la ville en toute hâte et le canon tonna durant toute la journée dans la direction S.O. Le dimanche, il fut entendu davantage dans le S. Entre-temps de nombreux soldats français, parmi lesquels 40 prêtres, attachés au service d'ambulance, étaient arrivés au manège de la rue des Tuiles. [...] » (p. 8)

# c) Réfugiés civils et blessés militaires dans la tourmente. Bombardements et exode.

- « De Roulers et des environs de Ypres affluèrent quantité de fugitifs. Toutes les ambulances de la ville, notre école (Sœur de Marie), l'école communale des filles, la maison Meerseman furent bientôt combles [...] »
- « C'est le 22 Octobre, qu'on nous amena nos premiers blessés, 300 soldats anglais. Nous en eûmes parfois jusqu'à 500. Neuf ambulances anglaises se succédèrent jusqu'au 5 novembre. [...] Chaque ambulance restait 24 heures. [...] »
- « Le soir 27 Octobre vers 10 h.½, quelques bombes furent lancées sur la ville. Le 29 au matin, d'autres bombes furent jetées : [...] Depuis plusieurs jours, j'aidais à soigner les blessés français (au nombre de 5 à 600) à l'école communale des filles, rue de Lille, [...] » (p.9)
- « Déjà à partir du 30 Octobre, nous avions jugé prudent de loger au rez-de-chaussée, maintenant nous passions les nuits dans la cave. Depuis trois jours, l'ambulance nous avait quitté, nous laissant dixhuit morts. »
- « Dès le 4 novembre plusieurs de nos sœurs avaient fui à Poperinghe. Bientôt, il ne restait qu'une ville morte et déserte, où les obus continuaient à semer la ruine et la destruction. » (p. 11)

Dans *WORLD WARS*, *N°41*, *op. cit.*, on peut lire à la page 27: « En réalité, d'après M. Van de Catsyne (cf. Les Nouvelles Fédérales N°129) et d'après les historiens de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, notamment Emile Hinzelin dans la Guerre du Droit, la ville d'Ypres ne fut jamais occupée par les Allemands. »

# 2) Premières initiatives de secours aux civils à partir du 9 novembre 1914 :

Depuis dix jours, la bataille a fait rage autour d'Ypres; obus, scrapnels tirés des canons, mais aussi bombes lâchées par les taubes, ont répandu dévastations dans les rues de la ville faisant de nombreuses victimes parmi la population toujours en cours d'évacuation.

Deux mesures de sauvegarde de la ville et des civils se précisent à cette époque :

### a) Création d'un Comité de protection civile

Consciente de la détresse locale, une petite administration civile s'est alors reconstituée à Ypres sous contrôle du Conseil général réfugié à Poperinghe. Dès le 9 novembre 1914, **on improvise un Comité** pour délibérer sur les mesures à prendre dans la ville. Il siège chaque jour, sous la présidence de M. Stoffel, au vieux couvent des « Pauvres Claires » (Nouveau Musée.) **Un groupe de volontaires est organisé pour le "service d'incendie" et de "police"** de manière à faire face aux feux, vols et pillages.

« 9 novembre 1914 : Une lettre est rédigée pour le "Conseil général" qui réside à Poperinghe.» (p.16) Cette observation corrobore la mention faite par Mr. Denut à Wefis d'une missive rédigée par le Comité le 17 novembre 1914 : "Men stuurt den volgenden brief van de Heer Postoverste waar de brieven ter bestemming van de Yperlingen blijven rusten." Ce document confié à un porteur priait ainsi le percepteur de Poperinghe de bien vouloir remettre à TANGHE, Jules, le courrier destiné à la ville.

### b) Développement des actions humanitaires

A la veille des combats, l'évacuation des services de santé militaires avait laissé la population civile et les réfugiés complètement désemparés. Dès le 13 novembre, un vrai pôle de secours et d'assistance se développe à Ypres sous l'initiative du Curé de St Pierre, Camille Delaere et de Sœur Marguerite. Au cours des interventions de sauvetage, ils ont fait connaissance de M. G. W. Young, commandant la « Friends Ambulance Unit » créée par les Quakers. Ces quarante volontaires non combattants avec leurs huit ambulances automobiles, mal accueillis par le Royal Army Medical Corps anglais, ont été introduits avec enthousiasme sur le front d'Ypres par les militaires français. Cette unité y prend alors conscience de la grande détresse de la population civile et décide de réserver son appui matériel et logistique à l'équipe bénévole du Curé Delaere, des sœurs et de quelques volontaires de la Croix-Rouge avec premier souci d'évacuer et de soigner les blessés et les vieillards. (Cf. fig. 9 et 10)

Le Journal d'une Sœur d'Ypres va relater avec minutie la lente progression des projets et des réalisations sans cesse contrariée par l'implacable décompte des destructions et des victimes. En parallèle, tous ces faits vont trouver une confirmation – toutefois sans chronologie – dans le livre de Geoffrey Winthrop YOUNG, base de l'article du Dr Patrick LOODS: A Ypres, Quakers, volontaires de la Croix-Rouge et religieux portent secours à la population sinistrée, développé dans un remarquable site WEB qu'il intitule Médecins de la Grande Guerre.



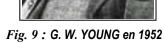


Fig. 9 : G. W. YOUNG en 1952 Fig. 10 : Ch. C. DELAERE & Sœur MARGUERITE
Photos copiées à partir du site WEB du Dr Patrick LOODS : http://www.1914-1918.be/civil\_ypres.php

YOUNG G. W., *The Grace of Forgetting*, Country Life Limited London, 1953. Cet ouvrage est analysé par Dr LOODS Patrick, *Médecins de la Grande Guerre*, 2000-2004 dans un extraordinaire site WEB où près d'une centaine d'Articles et Témoignages ont été richement présentés: http://www.1914-1918.be/intro

# 3) Renforcement de la coopération entre le Comité et l'équipe humanitaire

On prend vraiment conscience de la valeur inestimable de la tâche accomplie par ces équipes de solidarité cinq mois durant au milieu des décombres de la cité martyre à partir de la deuxième quinzaine de novembre 1914, lorsque l'ennemi exaspéré par son échec fait pleuvoir sur la ville des obus explosifs et bombes incendiaires en vue d'anéantir les fleurons de son patrimoine.

- a) Une première action des Quakers va révéler la tragique contradiction imposée aux civils :

  « 11novembre les ambulanciers avaient été sollicités pour transporter les "petits vieux" d'un établissement d'Ypres à Poperinghe. Mais rien n'avait été prévu pour eux. Beaucoup de ces personnes âgées ne supportèrent pas leurs nouvelles conditions de vie lamentables et celles qui purent survivre trouvèrent leur salut en retournant à Ypres dans les jours suivants. »

  La conclusion pour Geoffrey Young était limpide : les mauvaises conditions de vie à Ypres offraient manifestement plus de chance de survie aux civils qu'une évacuation sans préparations.
- b) La visite des caves entreprise par les Quakers permit d'évaluer le niveau d'aide à apporter :
  - « Celle située sous le bureau de poste les impressionna fortement : une centaine de personnes étaient abritées dans un sous-sol où ne pénétrait pas la lumière du jour et où venaient de se passer deux accouchements.[...] »

Cet épisode relaté dans les Mémoires de M. G. W. YOUNG (Cf. note 6) trouve un complément noté et daté dans le Journal de Sœur Marguerite (Cf. note 4):

« 25 Novembre - Vers 5h. ½ du matin un obus tombé sur le Bureau de poste y fait de grands dégâts, mais il n'y eut pas de grands blessés. [...] Personne ne pouvait quitter la cave sans un secours extérieur; le premier soin donc fut de délivrer ceux qui s'y trouvaient. [...] » (p. 28)

Deux photographies de la rue de Lille, datées de 1914 et 1918, donnent une idée de l'extraordinaire survie de l'ancienne **Maison des Templiers** (XIV<sup>e</sup> siècle) **qui était au n° 68 le siège de la Poste!** 



Reviews of The Fluid office

C'est aussi un symbole poignant de la tragédie de la cité...

Fig. 11 : La rue de Lille à hauteur de la Poste en 1914

Grâce à sa solide constitution *en pierre*, qui a si souvent servi de refuge aux assiégés yprois, ce prestigieux bâtiment médiéval a subsisté miraculeusement. Dernier spécimen des "Stone Houses » de la cité, il est actuellement connu sous le nom "Het Steen". ( < fig. 3 & 4) Cet ancien siège de la POSTE est à présent Rue au Beurre.

Fig. 12: survivance mythique...

Réduction 0.7

Collection JP

c) A partir de la séance du 3 décembre 1915 tenue par le <u>Comité</u> (dorénavant 3 réunions par semaine), la priorité était donnée à la **création d'un hôpital au bénéfice des civils** à la sortie ouest d'Ypres, jusqu'alors pas trop soumise aux bombardements. L'ancien asile d'aliénés, *l'Institut du Sacré-Cœur*, allait accueillir l'infrastructure de l'Ambulance des Quakers avec l'assistance de quelques sœurs.

Le 7 février, cet hôpital avait pansé ou soigné bénévolement plusieurs milliers de personnes, avait pris en traitement 470 malades et pratiqué 134 opérations (cas de chirurgie sérieuse.)

Les ambulances réalisaient journellement une douzaine de **missions de transport** de blessés et de malades ou encore d'évacuation de vieillards, de femmes avec enfants à destination de Vlamertinghe, Poperinghe, Furnes, La Panne, St-Omer...

- d) Les dévastations, incendies et sinistres divers mobilisaient les volontaires du Comité, avec en surcroît les enterrements, le sauvetage de trésors artistiques, la préservation de biens exposés au pillage, ...
  - L'assistance aux nécessiteux (distribution de soupe et lait), les soins et médicaments gratuits dispensés lors de visites dans les lieux sinistrés ou lors de consultations dans des postes de secours fixes relevaient du quotidien des équipes humanitaires.
- e) Le **Billet de nécessité** émis par le Conseil communal d'Ypres (*Cf. fig. 13 a & b*) Une unique initiative que les événements ne permettront pas de répéter...



Recto Fig. 13 a





Copyright: Museum de la Banque Nationale de Belgique, N° d'inventaire B 02428

# 4) Actions sanitaires d'envergure à Ypres en février / mars 1915

Mais la prévention sanitaire devint bientôt préoccupante pour tous avec l'apparition de cas de fièvre typhoïde parmi des réfugiés. La séance du 26 janvier adopta en urgence deux mesures concrètes : fourniture d'eau potable et lancement d'une campagne de vaccination

### a) La désinfection de l'eau des remparts et le placement de tonneaux d'eau stérilisée

Le bilan donné par M. G. Young dans son livre en 1953 est éloquent :

« Sept stations d'épuration d'eau furent installées et fournirent de l'eau chlorée à raison de 70.000 gallons par jour. D'autre part, 32 barriques d'eau chlorée furent réparties dans la ville. Auprès de chacune d'elle se trouvait un volontaire de la Croix-Rouge. [...]

Au total plus de 5000 maisons furent approvisionnées ainsi en eau potable.»

### b) L'organisation du dépistage systématique des maladies et les inoculations anti-typhoïdiques

Souvent évoquées sous le nom de "Search Party" dans le Journal d'une Sœur d'Ypres. (*Cf. fig. 14*) Elle y participait, car la <u>présence d'interprètes</u> était requise auprès des 4 ou 5 équipes d'ambulance des "Friends" chargées des visites : il n'était pas facile d'atteindre, de rassurer puis de convaincre les malades dépistés de se faire hospitaliser...

- « 29 janvier Dans chaque famille on s'assurait de l'état de santé et le cas échéant on emmenait les malades. On cherchait aussi à faciliter aux vieillards et aux enfants, le moyen de quitter la ville. Les "Friends" assistaient les nécessiteux [...] On visitait les latrines, les réservoirs d'eau. (p. 55) On vérifiait le lait et on procurait, au besoin, des désinfectants, etc. Les maisons infectées furent marquées : [...] Un soldat de la Croix-Rouge R.A.M.C. nous suivait pour faire la désinfection.. »
- « 5 mars <u>La "Search Party" est terminée à Ypres.</u> Plus de 5000 familles ont été visitées dans les greniers, les mansardes, les appartements, les caves, les casemates! Et tout cela en plein bombardement le plus souvent. [...] **Depuis le 28 janvier, 11.000 personnes ont été inoculées** pour la première fois et 10.000 pour la seconde fois. Les cas de typhus diminuent graduellement. » (p. 61 et p. 71)

Réduction 0,7 Collection JP

TE POSTALE

A street after the bombardment

A street after the bo

Fig. 14 a & b: Carte expédiée à Lourdes via la Poste militaire belge le 3/9/15 par un soldat de la 3<sup>e</sup> DAB en campagne

Basée sur les 2 sources ci-dessus, **l'estimation de la population d'Ypres** <sup>7</sup> en ce mois de mars 1915 nous surprend, tant l'idée de l'exode massif et de la dévastation s'est imposée au vu de la rareté extrême du courrier, voire même sa quasi-inexistence durant ce premier trimestre. Jetés dans l'exil lors du siège manqué de leur cité en novembre 1914, les habitants d'Ypres avaient vite estimé que *l'épreuve chez soi* était bien moins pénible à supporter en cette rude période hivernale, et cela même <u>en dépit de la menace permanente des bombardements</u>. Le 1<sup>er</sup> janvier 1915, la Sœur notait déjà : « Premier vendredi de l'an! Beaucoup d'Yprois sont revenus. »

## 5) La solidarité étendue à l'échelon des Armées et du pays...

- a) Des contingents de soldats au repos étaient régulièrement amenés des zones de combat du Saillant, non seulement à la caserne mais aussi dans des dortoirs aménagés en ville dans les couvents, les écoles, les hospices. Ces havres accueillaient aussi des ambulances anglaises ou françaises. Mais ces abris relatifs n'offraient toutefois aucune garantie contre les obus ennemis (15 tués à l'hôpital du Sacré-Cœur le 21 /12; 20 en rue le 11/2; 17 à l'hospice St-Jean le 2/3; 7 à la Kruisstraat le 15/3) « Le 13 février 250 soldats écossais logeront chez nous et 250 dans notre école gardienne. » (p. 60) « Le 17 février Création d'un service de buanderie civile pour le lessivage de linge des soldats". (p. 62)
- b) En mars, des bienfaiteurs de marque multiplièrent leurs visites à Ypres : (pp. 67/83)

  Diverses offres de recueillir les orphelins de Ypres (Normandie, Wizernes, Wisques...)

  Reconnaissance de l'Unité des Quakers comme institution agréée par la Croix Rouge (Cf. fig. 15)

  Action de l'œuvre de bienfaisance « l'Aide Civile Belge » : literie, effets, denrées, etc.

  Cette nouvelle organisation attira de nombreux jeunes volontaires : le service alternatif qui pouvait remplacer le service militaire était reconnu en Angleterre

  Confection de vêtements pour réfugiés et typhoïques en atelier ou à domicile

  Organisation des distributions de chemises et vêtements

« Le 22 mars, visite de M. de Broqueville, Ministre de la Guerre, « [...] ne put exprimer assez sa satisfaction et son étonnement à la vue de tant d'œuvres diverses improvisées dans des bâtiments bombardés et au milieu d'un tas de ruines ! [...]» (pp. 80-81)



Fig. 15 a & b : Carte d'époque envoyée à La Panne en SM via la Poste militaire belge le 17 mai 1915

 <sup>&</sup>quot;En 1914, Ypres était une ville de 18.000 habitants". Cf. note 7, p. 71, Edition Michelin, 1919.
 Les Communes de Belgique, Dictionnaire, Crédit Communal, 1981 mentionne 17.409 habitants en 1910.

## 6) Retour de l'inquiétude et de la terreur en avril 1915

- a) L'évacuation planifiée des familles vers la France débutée il y a trois semaines, s'amplifia avec la recrudescence des canonnades et bombardements de plus en plus meurtriers. Les ambulances des Quakers mobilisées par la "Search Party" en dehors d'Ypres combinaient missions et évacuations. Les vieillards, les enfants et les impotents étaient conduits jusqu'à la station de Vlamertinghe où les rejoignaient les parents venus à pied. Les personnes âgées étaient orientées vers Pontoise et Corbeil.
  - « Le 7 avril Un triste jour pour le couvent où se trouvaient plus de 250 soldats écossais Trois obus l'atteignirent, tuant sept soldats sur le coup et entraînant ensuite la mort de trente des 48 blessés. » « Du 10 au 17 avril les incursions de taubes se multiplièrent engendrant canonnades et bombardements. »
- b) La dégradation de la situation exprimée en quelques phrases extraites du journal : (pp. 87/90)
  - « 18 avril Le record des coups de canon est pour aujourd'hui! Pas moins de trente par minute! »
  - « 19 avril -.- Notre tournée des malades, ce jour-là, fut bien interrompue. C'était la première journée du deuxième grand bombardement. » Le décompte des victimes est pénible.
  - « 20 avril L'affreux bombardement d'hier, provoque de nouveaux départs : [...] Aujourd'hui encore les victimes sont nombreuses. Dans l'après-midi, un obus tombé sur la brasserie Donck, porte de Menin, a tué vingt-trois personnes des cinquante qui s'y étaient réfugiées. »
  - « 22 avril Au retour de nos visites aux malades, rencontre des soldats français fuyant les tranchées, empoisonnés par les gaz. En proie à l'asphyxie, ils demandaient à grands cris un peu de lait. »
  - « 25 avril. 37 nouveaux empoisonnés ce matin (dans la matinée du 23.) Impossible de les mener plus loin que l'hôpital civil. C'est ce même jour, je crois, que les soldats canadiens ont reçu une pluie d'obus asphyxiants qui en ont tué un bon nombre. [...] »

Du 22 au 24 avril 1915, 6035 Canadiens (un homme sur 3), sont blessés et plus de 2000 meurent lors des attaques au gaz dans le secteur de Saint-Julien. (Cf. fig. 16)

Cf. une lettre expédiée par un de ces militaires canadiens à la veille même du transfert de son unité sur le front du saillant à Ypres. Le contingent était en France depuis février.



Fig. 16 a & b: Lettre censurée à l'unité d'un soldat de la  $3^e$  brigade de la  $1^e$  Division canadienne Via la poste militaire FIELD POST OFFICE | = 3.X = | MR 31 | 15 pour PARIS- R.P. 4 | 2 AVRIL 9H 15

### 7) La militarisation du secteur et l'évacuation définitive des civils début mai

« 25 avril - Les civils sont engagés à évacuer la ville. M. le Curé a obtenu un permis de séjour pour les volontaires engagés à rester, malgré le danger toujours croissant, pour rechercher les blessés et enterrer les morts. Malheureusement le travail ne leur manquera pas! » (p. 90)

*Jusqu'au 9 mai*, les recherches des habitants blessés, morts ou réfugiés cachés dans les décombres, se poursuivirent sans relâche avec l'aide des gendarmes et surtout des membres du "Friends Unit" qui ne cessaient d'amener tout ce monde avec de petites voitures sur la route de Vlamertinghe, où les ambulances les recueillaient pour les conduire jusqu'à Poperinghe.

# 9 mai à midi, les 3 dernières ambulances sont venues évacuer les derniers réfugiés. (p. 93)

12 mai - La sœur accompagna le curé lors de l'une de ses dernières visites à Ypres dévastée pour tenter de recueillir dans les décombres le maximum d'ornements d'église ou de biens de valeur. (p. 98)

Le journal s'interrompit jusqu'au 15 juillet par suite de refuges ou séjours à Saint-Omer et en Angleterre.

Du 16 au 28 juillet - Les recherches de cas de typhus reprirent dans le secteur extérieur d'Ypres vers Proven, Vlamertinghe, route d'Elverdinghe, à savoir partout où la 6e Division anglaise est cantonnée.» (Cf. fig. 17)

Mais la zone fortement militarisée était souvent bombardée au point de rendre la circulation aléatoire et parfois douteuse...

« 19 juillet —un colonel qui savait [...] que l'ambulance des Quakers desservait en ce moment la 6<sup>e</sup> Division, vint nous tirer de ce mauvais pas » (...suspectée d'espionnage!) (p. 101)

# Ypres privée de sa population civile, restera ensevelie sous les ruines pendant trois longues années encore...



Réd. Verso 0,6

Collection JP



Fig. 17 a & b: une carte expédiée vers la G.-B. le 16 juillet 1915 par un militaire anglais via la poste militaire du Q.G. de la 6<sup>e</sup> Division: F.P.O. / - D. 6. - / A 16 JY 15 = (6 Div. H.Q.)

A noter la signature du censeur et la marque rouge devenue triangulaire depuis l'été (Cf. fig. 6)

# Évaluation du premier terme du paradoxe : « l'absence de réouverture du bureau de poste civil dans la cité repeuplée... »

Les témoignages évoqués dans la 1<sup>e</sup> partie de cet article ont permis une meilleure approche des conditions de vie de la population yproise au cours du 1<sup>er</sup> semestre de guerre. Le déclenchement de la 1<sup>e</sup> Bataille en octobre 1914 avaient forcé l'exode massif de la plupart des habitants.

Durant cette période d'exil, les réfugiés avaient nouer des liens susceptibles d'offrir une adresse de détresse pour leur courrier présent, voire le maintien d'un lieu de sauvegarde en prévision d'un avenir chargé de menaces. Ce point est fondamental pour mesurer la valeur et la poursuite de l'accord avec le percepteur des postes de Poperinghe qui va assurer avec le Comité d'Ypres un constant **relais extérieur de ce courrier "à faire suivre..."** à mesure du retour des fugitifs.

Entre la stabilisation du front en 1914 et la rechute au mois d'avril, le recueil journalier nous a permis de suivre le **lent repeuplement de la ville** en dépit des détresses et des drames liés aux destructions, blessures, privations, maladies et risques de mort. Le tableau du quotidien est des impressionnants dans ce lieu saccagé par les bombardements permanents et où le premier souci des gens était de survivre dans les abris aménagés sous leur domicile... **Le soutien moral** est stimulé par les initiatives de secours mises en place dès le début par le Comité et la courageuse équipe humanitaire du curé Delaere, de la Sœur Marguerite et des Quakers. <sup>8</sup>

Finalement on découvre que cette cité a souhaité maintenir **l'efficace service postal marginal** fondé sur l'assistance de Poperinghe *pour la correspondance extérieure* et en fonction de la localisation des destructions qui se multiplient, recourir à la **prudente structure de solidarité** initiée au sein de la ville-même *pour l'échange des informations et communications intérieures*. La restauration officielle d'un Service postal civil n'était guère envisageable, ni fiable...!

Une information glanée sur le site Dr LOODS <sup>9</sup> ajoute **crédit à cette formule de rechange :** elle mentionne la **présence d'un facteur dans le Comité d'Ypres**. Sa tâche était fondamentale pour assurer identification et localisation des éventuels correspondants. Il y siégeait avec le bourgmestre, le secrétaire communal, le commissaire de police, le docteur, l'ingénieur municipal, le secrétaire des hospices, le curé Delaere , Young, chef des Quakers et Mr Stoffel, président du Comité!

Quelques rares allusions de la Sœur confirment aussi le fonctionnement de cette formule :

« 9 novembre 1914 - Une lettre est rédigée pour le "Conseil général" qui réside à Poperinghe.»

17 novembre - La lettre, reproduite par M. DENUT adressée au Percepteur des postes de Poperinghe par le Comité d'Ypres qui délègue un porteur pour ramener les lettres destinées à la population.

« 23 janvier 15 - M. le Doyen et M. le Curé se rendent à Poperinghe pour chercher chez M. Jules Baus, qui les détient, les lettres et papiers relatifs à la nomination épiscopale du Révérend M. le Doyen Debrouwer.»

« 26 janvier - Les membres du Comité adressent une lettre de remerciements à M. Young [...] »

« 27 janvier - Enterrement de Mme Devos, du Bureau des Postes (p. 54) (Cf. fig. 3, 4, 11 & 19!)

« 27 Février - Vers le soir, M. le Curé me demande de porter une lettre rue Sainte-Elisabeth.»

Dans le 2<sup>e</sup> volet de cette étude, nous proposerons le décodage du deuxième terme du paradoxe : La reprise éphémère du Service postal civil à Ypres à la veille-même de la réanimation du front. Cette initiative représentera l'ultime jalon de la présence des habitants, forcés de s'exiler cette fois définitivement d'une ville devenue secteur militarisé et vouée à la destruction totale...

Durant les 27 semaines de tenue de son Journal, la Sœur avait dénombré dans la ville 235 victimes civiles (dont 125 tués) et 280 militaires (140 tués.) Deux mois après sa création par les Quakers, l'hôpital pour civils donnait comme bilan le 7/2/15 : 470 malades, 134 opérations chirurgicales, plusieurs milliers de consultations, soins et pansements. Enfin le 5/3/15, le Search Party avaient visité 5000 foyers et pratiqué 11000 vaccinations...

YOUNG G.W. / Dr LOODS, op. cit. Cf. note 6. Sans précision de date, M. Young relata dans ses souvenirs une réunion houleuse du Comité où les actions des Quakers, malgré leur dévouement, étaient interprétées comme des prises de pouvoir. Parmi la dizaine de membres présents, il citait le facteur Verbrugge!

# II<sup>e</sup> partie – Reprise d'activité du bureau postal d'YPRES en avril 1915!

A – Présentation d'un \* premier document révélateur de l'événement



Fig. 18: Recto d'une carte-vue affranchie au port étranger pour Paris frappée d'un cachet YPER D / D YPRES // 10-11 / 18 / IV avec un litera D de guichet non encore signalé... Collection JP

La découverte de la pièce *en cet état* date de mai 1977, aux Puces de Clignancourt à Paris. Intrigué par la date d'envoi en 1915, j'avais orienté ma recherche dans le nouvel ouvrage de M. SILVERBERG <sup>10</sup>, puis dans une publication M. DENUT <sup>11</sup> Mais nulle part, semblait-il, **l'activité d'un bureau de poste n'était reconnue à Ypres au-delà du 30/10/14...** Je reléguais ce "bijou" dans un vague classeur de cartes-vues et l'oubliais! Sept ans plus tard, occupé à remanier ma collection *« Le courrier de guerre adressé à Paris en 1914-1918 »* en vue de sa présentation à EXPHINUTS '94 BASTOGNE, je le redécouvre avec joie!

Mon initiation à la marcophilie ayant acquis une certaine maturité, je remarque alors que le coin inférieur gauche du timbre s'était replié lors de l'estampillage et révélait ainsi au verso

l'intégrité d'une oblitération bilingue « YPER D / D YPRES ». La présence de cette deuxième lettre de guichet D restituait tout le cachet simple cercle Ø 27,5 mm. Poursuivant mes recherches, je vais découvrir la même marque frappée sur 4 autres documents datés du 16 au 22 / IV avec même heure (10-11) et millésime bloqué! Issu de l'émission 1912 à l'effigie de S.M. le Roi Albert I<sup>er</sup>, (dernière avec bandelette dominicale), le timbre n°123, 10 c. rouge est issu de la série "Grande effigie" (sans le nom du dessinateur Pellens)



Fig.19

L'affranchissement respecte le **double port** requis de 10 c. pour l'envoi d'une carte postale vers l'étranger. Ecrite et datée du *vendredi 16 avril 1915*, la carte est traitée *le dimanche*. Un détail suggère que le postier disposait d'une liasse de plis à oblitérer ce jour-là, car en-bas à droite de la carte, figure un fragment d'estampillage partiellement dérapé d'un document suivant...

Reste une question à traiter : l'auteur du message est-il un habitant ou un militaire?

SILVERBERG R., La poste belge durant la guerre de 1914-18, Bruxelles, P. de Meyere, 1976, pp. 42-55.

DENUT E., « Stempels van onbezet België – 1914-1918, » in Wefis-studie nr. 17, Oostende, okt-dec. 1977

Les autres pièces, retrouvées en date de cette curieuse semaine du service postal civil rétabli à Ypres en avril 1915, dans les publications philatéliques, vont révéler un clivage profond dans la motivation et la fréquence de la correspondance entre la communauté civile revenue dans la cité assiégée d'une part et auprès des contingents militaires belges et alliés en mouvement sur le front du saillant d'autre part. Rappelons que l'examen des témoignages précis sur les conditions de vie à Ypres a permis de dissiper progressivement l'impression paradoxale de l'événement.

Le choix du verso de la carte-vue évoque justement le début de la détresse en 1914

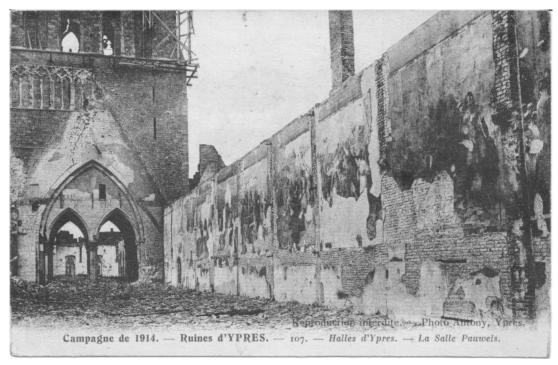


Fig. 20 : Les inscriptions dans la marge inférieure désignent un précieux témoin

Collection JP

Reproduction interdite. -- Photo Antony, Ypres

107. -- Halles d'Ypres. -- La Salle Pauwels.

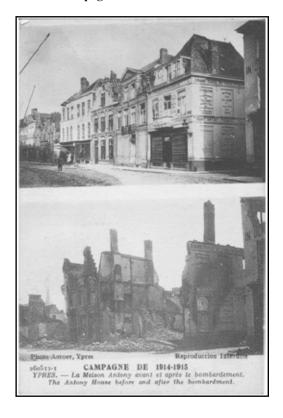


Fig. 21: La maison Anthony en 1914 et en 1915 avant et après le bombardement (réduction. 0,7)

II est très symbolique à Ypres d'utiliser une cartevue éditée par la célèbre **Maison Anthony** qui, au cours des temps de paix ou de guerre, avait photographié sous tous les angles à la fois les trésors intérieurs ou architecturaux de la cité médiévale, mais avait aussi capté les moindres aspects de ses rues et de ses immeubles publics ou privés...

Par chance, les immenses collections de clichés conservées sous les voûtes des caves de l'immeuble sinistré ont survécu au désastre...

Les entreprises et architectes, comme J. Coomans et P. A. Pauwels engagés dans la reconstruction de la cité complètement détruite, y trouveront une source précieuse d'informations durant des décennies.

Réduction 0,7 Collection JP

#### B - Mise en évidence d'un usage du cachet d'Ypres avec litera de guichet D en 1914

Lors de l'Assemblée générale de l'Amicale Philatélique de Bruxelles du 9/3/96, j'ai vraiment tressailli à la vue d'une carte mise en vente. (Cf. fig. 22)

Le lot n° 220 portait le même type de cachet YPRES littera **D**, mais ici avec le millésime 1914!!

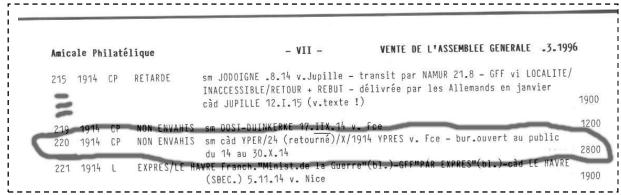


Fig. 22 : Extrait du périodique L'AMICALE PHILATELIQUE N° 413 / Mars 1996

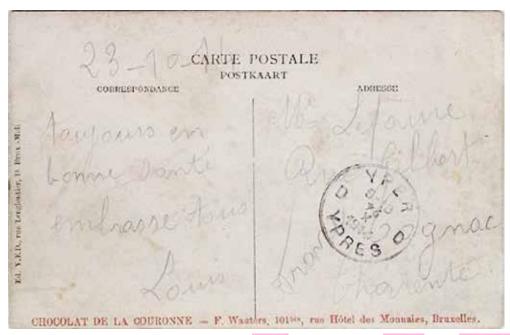


Fig. 23 : Carte illustrée portant la marque YPER D / D YPRES // 9-10 / (24) / X, avec millésime 1914 expédiée à Cognac (France) sans affranchissement et non sanctionnée par un militaire français

A part la mention de la date renversée (24), la description du lot dans le bulletin ne signalait pas la particularité du littera D, tant elle était apparemment restée inconnue jusqu'alors.

L'échange de correspondance civile s'était raréfiée en cette tragique période d'affrontement des troupes dans la zone maritime de l'Yser et dans le saillant d'Ypres. A partir du 10 octobre, les services postaux militaires belges et alliés supplantent l'activité du bureau civil local que l'exode massif des habitants condamne à la fermeture (le 30 octobre 1914.) J'ai évidemment laissé la primeur de la publication du précieux document ci-dessus à son nouvel acquéreur, Mr von FELTEN, qui l'a reproduit dans un article chez Soeteman en 1997.

102

VON FELTEN René, « Les postes de Flandre occidentale dans la tourmente de 1914-1918 », in 14, L'Article du Mois, Corneille Soeteman S.A., décembre 1997 (www.soeteman.com/Pages/Article.html)

#### C - \*\* Deuxième confirmation de la restauration du service postal à la mi-avril 1915...

Coïncidence (Cf. note 1), le Studiekring Wereldoorlog I en II d'Overijse publiait une exhaustive étude dans sa revue (jaargang 2, nr een, maart 1996), : Ieper 1914-1915, Onbezet België.

La mise à jour des auteurs Mr SLABBINCK et Mr VAN SAN amplifiait diverses références relevées par Mr DENUT au-delà du 30 octobre 1914, date de la <u>fermeture de la poste</u> et de <u>l'exode de la majorité des habitants</u> à la suite de la Première Bataille d'Ypres. Ils observaient l'interaction des services postaux civils et militaires veillant à assurer l'acheminement improvisé de la correspondance durant cette période troublée. Et surtout les auteurs attiraient l'attention sur une "deuxième période" controversée jusqu'au 30 avril 1915, date de <u>l'évacuation totale</u> de la ville. "Un document rédigé le 17 novembre lors de la réunion du Comité d'administration de la cité déclarait qu'il se chargeait de la distribution des lettres à destination de la population yproise et désignait à cette fin un porteur au départ de Poperinghe." Ainsi pour tout courrier destiné à Ypres ("met bestemming Ieper"), le relais était assuré à Poperinghe et pour la correspondance identifiée écrite à Ypres, l'acheminement utilisait le recours à des bureaux situés dans la zone non-envahie, à l'extérieur du saillant, voire en France ("post vanuit Ieper").

Une carte affranchie oblitérée le 14-12-1914 avec cachet d'Ypres à destination d'Elverdinghe était connue, mais « les auteurs ne sentaient pas autorisés, sur base de ce seul document, à admettre la thèse selon laquelle le bureau d'Ypres aurait encore fonctionné sporadiquement après le 30 octobre 1914, alors qu'il était réputé officiellement fermé au public. » 13

Dans une des suivantes revues, *het tijdschrift nr vier* (jaargang 2, nov. 1996), les réactions souhaitées par la publication de l'article tempèrent cette position. Fort à propos en page 4 figure la reproduction \*\* d'une pièce montrée lors de la réunion. *(Cf. fig. 24)* L'acheminement est fait en franchise postale *S. M.*, mais\_la marque de départ offre des caractéristiques proches de la mienne avec le <u>loketletter "D"</u> peu ou pas connu de l'assemblée.

Mais il convient d'observer dans le cachet l'**absence de la mention bilingue inférieure YPRES** et la **faiblesse du lettrage YPER**. Un semblable état se retrouvera le 22 IV. (Cf. fig. 27)

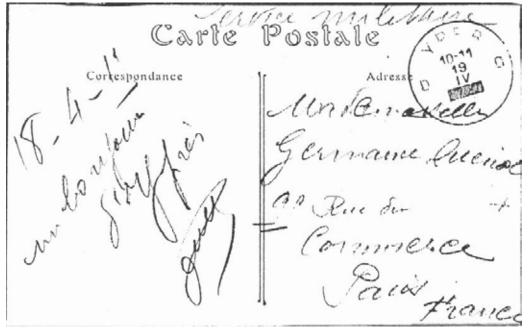


Fig. 24 : Reproduction d'un carte postale adressée en franchise militaire vers Paris cachet bilingue incomplet YPER D / D (YPRES?) // 10-11 / 19 / IV / (millésime bloqué)

\_

SLABBINCK H., VAN SAN P., op. cit., pp. 10-11, "Een gesloten postkantoor werkt nog..."

#### D – Deux nouveaux témoignages de prestations du bureau postal en avril 1915

\*\*\* Un troisième document photocopié confirme la reprise du service postal d'Ypres. Il est présenté en page 36 du périodique trimestriel WORLD WARS 1914-1918 1939-1945 (filiale du Phila Club Flémalle) publié en septembre 1999 par Mr TOULIEFF. <sup>14</sup> (Cf. fig. 25)



A remarquer l'impression réussie du mot YPER en haut et l'affaiblissement des lettres YPRES sous le bloc noir

Une réduction d'encrage ou de frappe peut-elle expliquer l'estompage total de ce mot YPRES que l'observera dans les envois du 19 et 22-IV (*Cf. fig 24 et 27*) S'agit-il d'un usage de deux timbres dateurs différents?

Réduction 0.7

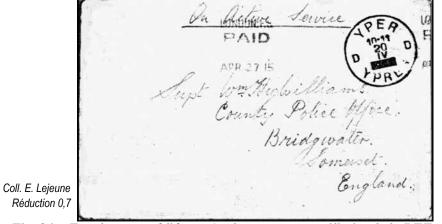
Collection Harrison

Fig. 25 : L'adresse au GQG belge avec réacheminement au Havre (Ste Adresse au crayon rouge)

La marque de départ est bilingue YPER D / D YPRES // 10-11 / 16 / IV / (millésime bloqué)

Au verso non représenté, la marque bilingue **PMB / BLP sans n°, datée du 19/4/15**, indique que la pièce a été réexpédiée par le bureau centralisateur de la poste militaire belge à Calais vers Le Havre

\*\*\*\* La quatrième découverte est la photocopie d'une lettre que m'a cordialement remise le regretté centenaire philatéliste verviétois Mr. Eugène LEJEUNE au courant de ma recherche. Copie d'un lot n° 110 offert en vente le 8 mai 2001 à l'Amicale philatélique (Cf. fig. 26) Hormis la particularité de son origine militaire, les caractéristiques de la marque de départ d'Ypres concordent encore : mêmes heures, marque de guichet D, millésime bloqué et date correspondante !



Même question!
Mais l'idée de l'emploi de deux timbres se confirme.
Car ce <u>cachet complet</u> est cette fois frappé le 20-IV le lendemain de l'usage du <u>cachet gratté</u> (Cf. fig. 24) qui va réapparaître deux jours plus tard le 22-IV (Cf. fig. 27)

L'Indication horaire (10-11) reste identique dans tous les cas

Fig. 26 : Enveloppe expédiée en Angleterre par un militaire de la BEF via la poste civile d'Ypres : YPER D / D YPRES // 10-11 / 20 / IV / (millésime bloqué). La 2º Bataille d'Ypres est déclenchée!

Ce courrier a été expédié *On Active Service* via la poste civile belge par un militaire britannique en dehors du circuit de la Field Post Office. L'envoi fautif n'est ni signalé, ni pénalisé, mais à l'arrivée en Angleterre, il reçoit une marque datée de la régularisation du port dû: LONDON E.S. / PAID / APR 27 15 !

HARRISON R. T., "La poste à Ypres en 14/18", in WORLD WARS N°41, septembre 1999, pp. 27-36

#### E - Le document providentiel de l'étude

\*\*\*\*\* La cinquième pièce, très cordialement communiquée par Mr. Van de Catsyne, offre la clé de cette intrigante réouverture du Bureau de poste d'Ypres à la mi-avril...



Fig. 27: Carte expédiée du HAVRE (SPECIAL) / SEINE INF<sup>RE</sup> le 18 – 4 15 à destination d'Ypres Le cachet d'arrivée à Ypres gratté YPER D / D (YPRES?) // 10-11 / 22 / IV / (millésime bloqué) Il porte la date du 22 avril 1915, jour de l'attaque aux gaz sur le front du saillant d'Ypres!

Le **départ du Havre** avec l'affranchissement en timbre belge (Grande effigie royale, émission 1912, 10 c. avec bandelette dominicale,) accorde une réelle valeur à cette communication issue du lieu de survie du Siège de l'Etat vers ce lambeau de résistance à l'envahissement (Westhoek). Réfugié en France le 14 octobre 1914, le Gouvernement belge a reçu quelques immeubles en extraterritorialité ainsi qu'un bureau de poste dans le quartier de Ste-Adresse près du Havre. L'affranchissement respecte le port étranger (France-Belgique) selon l'accord U.P.U et le cachet à date autorisé pour l'oblitérer est présent : LE HAVRE (SPECIAL) / SEINE INFE / 16 -4 / 15.

Aucune trace de censure n'est apparente, mais six jours séparent l'expédition de la réception.

Le traitement à l'arrivée à Ypres offre une remarquable confirmation de la reprise officielle du service postal et en même temps de sa disparition définitive révélée par la date du 22-4-15. Le cachet à date frappé à l'arrivée témoigne de la conscience professionnelle du facteur yprois qui continue à assurer minutieusement son service au cours de l'assourdissante et meurtrière menace débutée le 18 avril par la préparation d'artillerie de la 2<sup>e</sup> Bataille du saillant d'Ypres. Avec le 2<sup>e</sup> timbre à date présumé, celui privé du mot YPRES dans le bas (Cf. fig 24), il frappe en position renversée la marque de réception : YPER D / D (YPRES?) // 10-11/22 / N / (millésime bloqué). Se rend-t-il compte qu'il indique probablement l'ultime date de fonctionnement de la poste civile à Ypres... Car ce même jour, la première utilisation tactique de gaz de combat chloré déchaînait une effroyable tourmente sur le front aux portes de la cité provoquant l'exode massif et définitif cette fois des habitants. (Cf. l'évocation du Journal d'une Sœur: I-B 6 & 7)

L'examen du contenu va donner l'occasion de proposer une piste pour résoudre l'apparent paradoxe de la tardive donc éphémère réinstallation de ce service postal civil au sein d'une ville saccagée mais repeuplée malgré son encerclement dans le Saillant.

Le **décodage du contenu de la carte** va offrir un providentiel trait d'union entre les deux volets de notre étude, à savoir *le rappel détaillé des <u>conditions de repeuplement</u> de la ville évacuée en novembre 1914 et la probable histoire postale révélant la <u>tardive restauration du bureau de poste</u> en avril 1915, définitivement condamnée par la Deuxième Bataille d'Ypres.* 



Fig. 28 : Verso de la carte expédiée de Ste Adresse (Le Havre) au départ du bureau de poste national en extraterritorialité du Gouvernement belge en exil Collection Van de Catsyne

Adressée à *Monsieur Callewaert, Imprimeur-éditeur, rue au beurre, Ypres, <u>Belgique</u>, la carte surprend un peu à la première lecture par le ton inattendu, voire déconnecté de la réalité, du message écrit par un membre du Gouvernement belge* 

« 16 avril 1915. Monsieur Callewaert,

Mon domestique doit avoir oublié de vous demander de m'envoyer chaque semaine l'Ypersch Volk. Je n'ai encore reçu aucun n°.

Veuillez m'envoyer aussi les n os parus jusqu'ici.

Recevez, Monsieur Callewaert, mes salutations empressées. »

signé : Struye, Sénateur belge, 26, rue Félix Faure, Le Havre

Mais on prend vite conscience de la distance qui sépare Ypres du Havre, c-à d. du front de guerre à l'arrière! L'information sur le sort de la population civile dans la partie non-envahie du pays semble présenter de graves lacunes! Ainsi est-il utile de mettre en parallèle la réaction rapportée, un mois plus tôt, par la Sœur d'Ypres dans son Journal (pages 80-81) à propos de la première visite de M. de Broqueville, Ministre de la Guerre:

« 22 mars 1915 - M. le Ministre arriva, accompagné de M. le comte de Lichtervelde, de M. le commandant de Lannoy, héros de Liège, et de M. le commandant G.-W. Young.[...] Il vit aussi à l'œuvre nos braves Anglais, et ne put exprimer assez sa satisfaction et son étonnement à la vue de tant d'œuvres diverses improvisées dans des bâtiments bombardés et au milieu d'un tas de ruines! Il remercia le "Friends Unit" pour tout le bien organisé, remercia aussi notre vaillant et héroïque curé [...], puis me tendit la main [...]en nous assurant son concours et sa protection en toute occasion.»

#### Les répercussions de la visite de la délégation du Ministre à YPRES.

Au retour à Ste Adresse, les rapports et commentaires de presse répercutés dans le milieu gouvernemental ont exalté le courage et le sens civique d'une cité yproise bien reprise en mains.

Toutefois en relisant la demande déconcertante du sénateur envoyée trois semaines plus tard au journal *l'Ypersche Volk*, on comprend que l'information recueillie lors de la visite du Ministre n'a pas reflété réellement le niveau de prouesse d'une telle réalisation dans la cité dévastée, ni révélé son caractère récent et fragile...

L'absence de renseignements à propos du vécu de la population civile dans ce secteur si sensible du front a été durement ressentie dans le cadre supérieur de l'Etat (les communiqués censurés des opérations militaires en étant généralement dépourvus.)

Lors de la visite du 22 mars à Ypres, le Ministre de la Guerre a reconnu son manque total d'informations en exprimant son étonnement de découvrir une ville ravagée, mais demeurée digne et faisant front à sa détresse. La demande des "numéros parus" du journal yprois adressée par le sénateur témoigne évidement de la profondeur de son ignorance de la situation engendrée dans une zone de guerre. Il est vrai que CNN n'existait pas encore!

Mais la plus virulente récrimination adressée au Gouvernement de S<sup>te</sup> Adresse a été liée à la constatation de l'absence d'un **rétablissement du service postal civil** au cœur du saillant d'Ypres. Or l'on ressent déjà fin mars la prochaine réanimation des fronts...

Qu'une animation fébrile ait agité le Ministère responsable des communications se conçoit, tout particulièrement au Département des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes...

On imagine sans peine le thème du contenu d'une lettre précisément adressée le *31-3-15* aux **Messageries de la presse Hachette à Paris.** Le problème de la diffusion de l'information en temps de guerre est toujours des plus complexes à résoudre...



Réduction 0,7 Col-

Fig. 29 : Lettre adressée en franchise (griffe ministérielle bilingue belge) le 31 mars 1915 du Havre (Spécial) vers Paris (R.P.4/1 avril 15)

lection JP

La décision d'une reprise d'activité du Bureau postal d'Ypres en avril 1915 se présente clairement comme une initiative du Gouvernement conscient d'une grave lacune sécuritaire.

Il cède mais un peu tard aux instances des hautes autorités militaires belges et alliées soucieuses de coordonner la résistance dans le secteur très exposé du Saillant ainsi qu'aux doléances d'une imposante tranche de population belge et étrangère, soldats et familles, si empressée de correspondre durant la préoccupante stagnation ou prochaine évolution des fronts...

A cette époque de conflit généralisé, la communication postale était le seul moyen de garantir le moral des troupes. Il fallait résoudre le problème de l'acheminement clandestin du courrier vers la Belgique envahie, mais aussi assurer la relation avec une importante communauté belge maintenue en exil en France (voire au Havre!), en Angleterre ou dans les rares pays neutres. Très souvent, il s'agissait de familles de combattants présents sur le front de l'Yser!

Dans la zone de guerre du Westhoek se trouvait aussi engagée une vaste coalition de nations. Ces armées en campagne disposaient d'une organisation postale particulière, PMB-BLP pour les Belges, Field Post Office pour la British Expeditionary Force et Trésor et Postes chez les Français. Leurs importants contingents de soldats plus motivés de donner des nouvelles que la population civile locale n'hésitaient pas non plus à déposer leurs plis affranchis ou en S.M. sans le sceau de franchise dans les boîtes d'une poste civile assez clémente...

Tous ont dû déplorer le manque d'ouverture du créneau postal civil au cœur du Saillant d'Ypres qui réduisaient les opportunités d'échange de nouvelles **avec l'étranger**.

Au contraire, la population locale d'Ypres s'était affranchie de ce type de stress lié au besoin de communication : le retour de l'exode « au domicile » offrait, en dépit des dangers, le meilleur remède pour affronter les pires conditions de vie au sein d'un cadre familier. Aussi les réfugiés avaient eu l'occasion de prendre des mesures de garantie d'avenir auprès de leurs voisins dans le Westhoek : soit des adresses de repli ou des intermédiaires pour le courrier.

Nous avons pris connaissance des étapes du repeuplement de la cité meurtrie : les secours initiés par un vigoureux élan de solidarité combattaient la détresse avec la collaboration persévérante des autorités et des équipes humanitaires au point "d'étonner le Ministre"... Durant l'hiver, les habitants d'Ypres terrés dans les caves ou abris renforcés dans les ruines, sous la menace du continuel bombardement, avaient appris à faire face à l'adversité....

- Surtout, ils étaient conscients des limites offertes au rétablissement d'un bureau de poste officiel dans leur ville en état de siège. Ils le jugeaient inapte à garantir la distribution et l'expédition de correspondance dans de telles conditions.
- Cette position contradictoire est, pour l'instant, parfaitement confirmée par la découverte des cinq pièces postales traitées en avril 1915 par le Bureau civil restauré à Ypres puisque pas un seul de ces courriers ne concerne une communication envoyée ou reçue de Ypres, ni même en relation avec un des autres bureaux de la zone belge non-envahie!

#### Hélas cette initiative restera éphémère!

En première ligne, les habitants n'avaient pas tort et les militaires avaient raison de le déplorer!

L'évacuation planifiée des familles vers la France s'intensifie déjà fin mars avec la recrudescence des canonnades et bombardements qui multiplient ruines et victimes. Le terrifiant usage des gaz sur le front sonne le glas. **L'autorité militaire anglaise investit la place**: <u>dès le 25 avril</u>, seule une équipe de volontaires dispose d'un permis de séjour pour rechercher les blessés et enterrer les morts et le 9 mai, les 3 dernières ambulances des Quakers évacuent les ultimes réfugiés.

L'endurance aux épreuves était devenue une vertu à Ypres au point que la poste rétablie a mis un point d'honneur à **assurer son service jusqu'au dernier jour** transmettant le souvenir d'une bouleversante agonie.

Cent ans plus tard, c'est avec elle encore que nous exprimons avec émotion cet hommage de deuil partagé qu'évoque la vignette royale écornée selon la tradition!





#### **Poste Maritime**

#### Oostende - Engeland per Boot 1815-1870 Ostende – Angleterre par bateau, 1815-1870

Erling Berger

De route tussen Oostende en Engeland werd in maart/april 1815 officieel geopend.

La ligne entre Ostende et l'Angleterre fut ouverte officiellement en mars-avril 1815.

Morning Post - Monday 27 March 1815

Saturday it was announced by the Post Office that a Flanders Mail would be made up to-morrow evening—and every ensuing Tuesday and Friday—to be forwarded by packets from Dover to Ostend.

Morning Post – Maandag 27 maart 1815 Zaterdag kondigde de Post aan dat de post voor Vlaanderen morgenavond klaar zou worden gemaakt - en elke daaropvolgende dinsdag en vrijdag - om per pakketboot van Dover naar Oostende te worden doorgestuurd. Morning Post – Lundi 27 mars 1815 Samedi, la Poste a annoncé que le courrier de Flandre serait rassemblé demain soir – et tous les mardis et vendredis suivants – pour être transféré par paquebot de Douvres à Ostende.



Figuur 2: Brussel 10 april 1815. De route van Oostende naar Dover was klaar. Het vertrek vond plaats op woensdag en zaterdag.

Illustration 2 : Bruxelles, le 10 avril 1815. La ligne d'Ostende à Douvres était prête. Les départs avaient lieu le mercredi et le samedi.

C. Muys schreef in *Postmerken'86* dat de *General Post Office* (het hoofdpostkantoor) de route niet wilde inrichten zolang het Congres van Wenen geen beslissing had genomen over de status van België.

Tussen 1814 en 1815 was een groot aantal overtochten nodig. Hierna een typisch voorbeeld.

Dans *Postmerken'86*, C. Muys indiquait que la *General Post Office* (Bureau central des Postes) ne créerait pas la ligne jusqu'à ce que le Congrès de Vienne ait décidé du statut de la Belgique.

Il fallut de nombreuses traversées de 1814 à 1815. Voici un exemple typique.

Nederlandsche staatscourant 20-09-1814

Den 12den, zijn er in de haven van Ostende drie transportschepen van Engeland aangekomen, met troepen en paarden, benevens twee paketbooten met passagiers. Denzeifden dag, zijn er zes paketbooten, van Ostende, naar Engeland onder zeil gegaan, en, den volgenden dag, wederomtwee aangekomen.

Figuur 3: Op 12 september 1814 kwamen er twee pakketboten met passagiers aan in Oostende en vertrokken er zes boten naar Engeland. De 13<sup>de</sup> kwamen er opnieuw twee boten aan.

Er bestond een privéroute van Oostende naar Colchester, beheerd door een vrij grote Nederlands/Vlaamse maatschappij. In 1816 werd deze route (overgebracht van de officiële Oostende-Dover Service) bediend door de *Lady Frances*, die te diep bleek voor de haven van Dover.

De overtocht naar Margate werd verzekerd door de *Britannia* en de *British Queen*. Tijdens de overtocht naar Margate in december 1814 verging de *British Queen* met de hele bemanning op de Goodwin Zandbanken.

Opzoekingswerk in de Britse kranten toont aan dat de volgende zeilschepen brieven transporteerden tussen Oostende en Dover van 1815 tot het begin van het stoomtijdperk in 1830: Lord Duncan, Auckland, Lady Frances; vóór 1816: Chichester, King George, Lady Cockburn en Eclipse.

Ze hadden hun standplaats in Dover en af en toe verzekerden enkele ervan de route Dover-Calais.Hetzelfde deed zich voor tijdens het stoomtijdperk met vijf beschikbare stoomboten. Illustration 3 : le 12 septembre 1814, deux paquebots arrivèrent à Ostende avec des passagers et six bateaux partirent pour l'Angleterre. Le 13, deux autres bateaux arrivèrent.

Il y a avait une ligne privée d'Ostende à Colchester, gérée par une société néerlandaise et flamande assez importante. En 1816, cette ligne (transférée du service officiel Ostende-Douvres) était assurée par le *Lady Frances* qui s'était avéré trop profond pour le port de Douvres.

Le service de Margate était assuré par le *Britan*nia et le *British Queen*. En décembre 1814, le *British Queen* fit naufrage sur le banc de Goodwin avec tout son équipage, alors qu'il faisait route vers Margate.

Une recherche dans les journaux britanniques nous apprend que les voiliers suivants transportaient le courrier entre Ostende et Douvres de 1815 jusqu'à l'avènement des bateaux à vapeur en 1830 : le *Lord Duncan*, l'*Auckland*, le *Lady Frances* avant 1816, le *Chichester*, le *King George*, le *Lady Cockburn* et l'*Eclipse*.

Ils stationnaient à Douvres. Quelquefois, certains assuraient la ligne Douvres-Calais. Il en alla de même à l'avènement de la vapeur, avec 5 bateaux à vapeur disponibles.

Morning Post - Thursday 30 March 1815

YARMOUTH, MARCH 28.—The Lord Duncan packet arrived off Lowestoft yesterday P. M. from Ostend, and landed a number of passengers. They report that the packet left Ostend on Sunday, at which time I out: XVIII. was there, having arrived on Wednesday ever in. They also state, that Bonaparte had visited Dunkirk, to: scertain the disposition of the military and inhabitants, and had afterwards departed. The packet was bound to Dover, but forced hither by the strong southerly winds. Four of the French Marshals were with the King at Ostend, amongst whom were Marmont, Augereau, and Berthter.

In figuur 4 lezen we dat de pakketboot *Lord Duncan* de 27<sup>ste</sup> om drie uur 's ochtends in Lowestoft aankwam nadat hij de 26<sup>ste</sup> Oostende had verlaten in de richting van Dover. Door een sterke zuidenwind was de boot echter van zijn koers afgeweken. De Franse koning Louis XVIII werd opgemerkt in Oostende, terwijl Napoleon Duinkerke inspecteerde.

L'illustration 4 raconte que le paquebot *Lord Duncan* arriva au large de Lowestoft le 27 à 3 heures du matin après avoir quitté Ostende le 26 pour rejoindre Douvres, mais un fort vent du sud le dévia de sa route. Le roi de France Louis XVIII fut remarqué à Ostende, tandis que Napoléon inspectait Dunkerque.

Morning Post - Friday 09 November 1821

Dover, Nov. 7.—Arrived the Auckland packet, with last Saturday's mail from Ostend, brings an account that an English man of war brig was lost on Sunday last in the gale off Flushing, and all the crew on board perished.

Figuur 5 meldt de aankomst in Dover op woensdag 7 november van de pakketboot *Auckland* die een brief vervoerde die de 3<sup>de</sup> uit Oostende was vertrokken. Dit is een ernstige vertraging. Volgens Figuur 4 kon de oversteek in minder dan 24 uur worden gedaan. De *Auckland* was op zondag wellicht door dezelfde wind gehinderd als die waardoor de brik van de marine bij Vlissingen was gestrand.

Reizigers die zich in Oostende bevonden en de zee niet konden oversteken, hadden de gelegenheid om via Calais te reizen. Hetzelfde gold voor poststukken. L'illustration 5 signale l'arrivée à Douvres du paquebot *Auckland* le mercredi 7 novembre avec le courrier, après avoir quitté Ostende le samedi 3. Il s'agit d'un sérieux retard. Comme le montre l'illustration 4, la traversée pouvait être effectuée en moins de 24 heures. Il se peut que l'*Auckland* ait rencontré des difficultés en raison du vent qui provoqua le naufrage du brick de la marine le dimanche près de Flessingue.

Les voyageurs à Ostende qui se trouvaient dans l'impossibilité de traverser pouvaient voyager par Calais. Il en allait de même pour le courrier.



Figuur 6 toont een brief van dinsdag 11 april 1815 van Londen naar Frankrijk. De pakketboot verliet Dover de zaterdag erop. De Britse herkomst werd wellicht verborgen omdat Napoleon op 20 maart naar Parijs teruggekeerd was en nu wachtte tot zijn 100 dagen voorbij waren om over te steken.

L'illustration 6 présente un courrier de Londres du mardi 11 avril 1815 pour la France. Le paquebot quittait Douvres le lendemain ou le samedi. L'origine britannique était dissimulée, peut-être parce que Napoléon était rentré à Paris le 20 mars pour ce qui allait être les Cent-Jours.



Figuur 7: vrijdag 9 maart 1817 van Londen naar Verviers. Port van 4 shilling (tot Oostende) betaald door verzender. De post in Londen noteerde in het rood 3 x 1Sh/4d en in het zwart door de afzender. Blauw postmerk *Angleterre/Par Ostende*, in gebruik vanaf 1815.

L'illustration 7 présente un courrier de Londres du vendredi 9 mai 1817 pour Verviers. Prépaiement de 4 shillings jusqu'à Ostende, noté en rouge 3 x 1Sh/4d par la poste à Londres, et en noir par l'expéditeur. Annotation bleue Angleterre/Par Ostende utilisée depuis 1815.

Zowel de postboten van Calais als voor die van Oostende waren aangemeerd in Dover. Tijdens alle oorlogen met Frankrijk werden de pakketboten van Dover ingetrokken en naar Harwich gestuurd. De jaren 1793-1815 vormden daar geen uitzondering op. Dankzij het blijvende succes van de Geallieerde Legers kon de dienst Dover-Calais op 18 april 1814 worden hervat en werden daartoe drie boten vanuit Harwich gestuurd. Wegens de nieuwe uitbarsting van de vijandelijkheden (Honderd Dagen van Napoleon) werd de dienst opnieuw opgeschort van 23 maart 1815 tot 10 oktober 1815. Op dat ogenblik werd de volledige dienstregeling hervat, hoewel een beperkte dienst naar Calais reeds op 11 juli 1815 was herbegonnen.

Les bateaux du service de Calais et d'Ostende stationnaient à Douvres. Lors de toutes les guerres avec la France, les paquebots de Douvres étaient supprimés et envoyés à Harwich. Les années 1793-1815 ne firent pas exception. Grâce aux succès continus des armées alliées, le service Douvres-Calais reprit le 18 avril 1814 et trois bateaux furent envoyés de Harwich à cette fin. Cependant, suite au recommencement des hostilités (Cent-Jours de Napoléon), il fut de nouveau suspendu du 23 mars 1815 au 10 octobre 1815, avec la reprise du service complet. Cependant, un service limité avait été rétabli vers Calais le 11 juillet 1815.

Morning Post - Saturday 07 August 1819

#### DOVER, AUGUST 5.

His Majesty's packet Lord Duncan, Captain Hamilton, sailed this morning for Ostend, with his Grace the Duke of Wellington.

Also sailed for Calais, the Chichester packet, several passage vessels, and L'Antigone French packet, with a great number of passengers, amongst whom were the Earl of Beauchamp, and several families of distinction. The Duke of Devonshine arrived last night from Calais.

Figuur 8: de *Lord Duncan* aangevoerd door Kapitein Hamilton vertrok naar Oostende en de *Chichester* naar Calais in plaats van de postdienst van Oostende. De pakketboten, die eigendom waren van de Fransen, namen nooit de Oostende route.

Illustration 8 : le *Lord Duncan* commandé par le capitaine Hamilton partit pour Ostende et le *Chichester* assura la ligne de Calais au lieu du service d'Ostende. Les paquebots français n'accomplissaient jamais le voyage d'Ostende.

Morning Post - Tuesday 16 October 1821

DOVER, Ост. 14.

Arrived yesterday the King George packet and the Lady Jane James passage vessel, with his Excellency Prince ESTERMAZY and suite; also l'Iris French packet, with the mail, all from Calais; and the Dart, passage vessel, from Boulogne, with the crew of the Hope from Ireland bound to London, which has been stranded near Estaples. Arrived the Eclipse packet, with the mail from Ostend. Sailed yesterday the Chichester packet with the mail, and the Rob Roy steam vessel, both for Calais; also the Lady Cockburn, with the mail for Ostend, and the Vigilant, passage vessel, for Boulogne.

Sailed this morning the King George packet with

Sailed this morning the King George packet with the Marchioness of Londonderny; the Cumberland passage vessel with the Countess of Malmesbury, and l'Antigone French packet—all for Calais.

Figuur 9 (zie vorige pagina) de pakketboten *Lady Cockburn* en *Eclipse* voeren naar Ostende en de pakketboten *Chichester* en *King George* naar Calais.

L'illustration 9 (voir page précédente) rapporte que les paquebots *Lady Cockburn* et *Eclipse* firent le voyage d'Ostende. Les paquebots *Chichester* et *King George* partirent pour Calais.

## II. Les communications auront lieu les Mercredis et Samedis de chaque semaine, tant de Harwich à Helvoetsluis, et de Helvoetsluis à Harwich, que de Douvres à Ostende, et d'Ostende à Douvres.

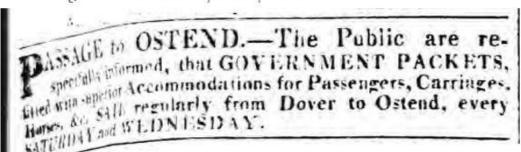
Figuur 10 toont een uittreksel van het Verdrag van 1818 tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Nederlanden.

De lijn Oostende-Dover werd elke woensdag en zaterdag verzekerd.

L'illustration 10 présente un extrait de la convention de 1818 entre le Royaume Uni et les Pays-Bas.

La ligne entre Ostende et Douvres était assurée le mercredi et le samedi.

Morning Post - Wednesday 05 September 1821



Figuur 11: Overtocht naar Oostende. – Met eerbied informeren we het publiek dat staatspakketboten, uitgerust met uitstekende verblijfplaatsen voor passagiers, rijtuigen, paarden, enz., regelmatig van Dover naar Oostende varen, elke zaterdag en woensdag.

De boten waren eigendom van particulieren, maar voeren onder contract met het hoofdpostkantoor.

Het tijdperk van de zeilpakketboten was bijna ten einde in die dagen. Vanaf 1821 bestelde het hoofdpostkantoor zeven stoomboten voor de kortste afstanden:

- Oostende-Dover vanaf 1830, (Oostende-Margate 1828-1830)
- Calais-Dover
- Portpatrick (Scotland) Donaghadee (Noord-Ierland)

Illustration 11: Traversée vers Ostende – Nous informons le public que les paquebots du gouvernement aménagés avec des cabines supérieures pour les passagers et assurent le transport de voitures, chevaux, etc. naviguent régulièrement de Douvres à Ostende chaque samedi et mercredi.

Les bateaux étaient détenus par des particuliers, mais naviguaient sous contrat avec le Bureau central des Postes.

L'ère des paquebots à voile touchait à sa fin. À partir de 1821, le Bureau central des Postes commanda sept bateaux à vapeur pour les distances les plus courtes :

- Ostende Douvres à partir de 1830 (Ostende-Margate 1828-1830);
- Calais Douvres;
- Portpatrick (Écosse) Donaghadee (Irlande du Nord).

#### **Boten / Besteld in:**

Arrow, Dasher	1821
Fury, Spitfire	1823
Crusader Salamander	1826
Firefly	1830

De *Dasher* leed schipbreuk in 1830. In plaats daarvan werd de *Ferret* gebouwd.

Het postkantoor was eigenaar van deze pakketboten en de voormalige kapiteins werden werknemers.

De eerste stoomboten tussen Oostende en Margate waren de *Spitfire* en de *Fury*. Het eerste vertrek vond plaats op zaterdag 26 april 1828 uit Margate.

#### Bateaux / Commandés en

Arrow, Dasher	1821
Fury, Spitfire	1823
Crusader, Salamana	der1826
Firefly	1830

Le *Dasher* fit naufrage en 1830. On construisit le *Ferret* pour le remplacer.

Ces paquebots étaient la propriété de la Poste et les anciens capitaines devinrent employés.

Les premiers bateaux à vapeur entre Ostende et Margate furent le *Spitsire* et le *Fury*. Le premier départ eut lieu de Margate le samedi 26 avril 1828.

#### Manchester Courier and Lancashire General Advertiser -Saturday 19 April 1828

It appears by a recent regulation, that it is intended to run steam vessels in future from Margate to Ostend, and the Fury and Spitfire government steamers have already arrived from Dover, to commence carrying the Netherlands mail between the two above-mentioned places. This is considered as a beneficial and useful measure.

Figuur 12 beschrijft dat de stoomboten *Fury* en *Spitfire* klaar waren om de postdienst tussen Margate en Oostende aan te vatten.

L'illustration 12 signale que les bateaux à vapeur *Fury* et *Spitfire* étaient prêts à commencer le service entre Margate et Ostende.

Morning Post - Saturday 06 June 1829

#### MARGATE, JUNE 4

Sailed yesterday his Majesty's steam-packet Spitfire, Capt. Warson, for Ostend, with the mail, one carriage, two horses, and several passengers, among whom were Capt. IBBERTSON, Lady, and family.

Arrived his Majesty's steam packet Fury, Captain Sherlock, from Ostend, with the Flanders Mail, two carriages, and about thirty passengers, among whom were: Lady Isabella Blatch-ford, Lady Charlotte Greville, Thynne Gwynne, Esq. and Lady, J. Wright, Esq. and family, Mrs. Flannigan, Mrs. Lair, &c. The above packets have accomplished their passages with the greatest regularity to and from Ostend twice a week during the last Winter, notwithstanding the severity of the weather, when other steam vessels were obliged to discontinue their voyages, thus establishing their excellence as sea boats, and proving the superiority of Margate (if proofs were wanting.)

Figuur 13 (zie vorige pagina) geeft de namen van de kapiteins: *Fury*/Kapitein Sherlock en *Spitfire*/Kapitein Watson. De kapiteins voerden jarenlang het bevel over hun boten.

L'illustration 13 (voir page précédente) cite le nom des capitaines : *Fury*, capitaine Sherlock et *Spitfire*, capitaine Watson. En général, les capitaines commandaient leur navire de nombreuses années.

#### Belfast News-Letter - Friday 03 September 1830

### It is at length determined that the Ostend mails shall be conveyed from Dover Instead of Margate, by the steam packets Spitfire and Fury.

Figuur 14 bevestigt dat de stoomboten die de Oostenderoute bedienden, vanaf 1830 uit Dover vertrokken in plaats van uit Margate.

Het Zeestation van Dover zou in de toekomst vijf stoomboten hebben voor de reizen naar Calais en Oostende. De boten waren de *Arrow*, *Crusader*, *Salamander*, *Firefly* en *Ferret*; nu en dan de *Spitfire*. L'illustration 14 confirme que les bateaux à vapeur assurant la ligne d'Ostende partiraient de Douvres au lieu de Margate à partir de 1830.

À l'avenir, il y aurait cinq paquebots à vapeur à Douvres pour assurer les voyages vers Calais et Ostende. Il s'agissait de l'*Arrow*, du *Crusader*, du *Salamander*, du *Firefly*, du *Ferret* et occasionnellement du *Spitfire*.



Figuur 15 toont een schilderij van de *Arrow* in 1831

L'illustration 15 présente une peinture de l'*Ar-row* en 1831.

Morning Post - Friday 04 January 1833

DOVER, JAN. 2.- his Maiesty's packet Spitfire, with the mail and dispatches, for Ostend.

Arrived this evening

Salamander Post Office packet, with the mail, dispatches, and about two dozen passengers, from Ostend;

Figuur 16 rapporteert over de twee stoomboten *Spitfire* en *Salamander* 

L'illustration 16 parle des deux bateaux à vapeur *Spitfire* et *Salamander*.

Treaty for the Conveyance of Letters between Great Britain and Belgium. October 1834

ARTICLE 1. There shall be maintained a regular and efficient transmission of the correspondence by the route of Dovor and Ostend, by means of steam-packets.

ARTICLE 2. There shall be four communications in every week; viz., from Dovor to Ostend, Tuesday, Wednesday, Friday, and Saturday; and from Ostend to Dovor, Wednesday, Thursday, Saturday, and Sunday.

Figuur 17 toont een uittreksel van het Verdrag van 1834 tussen het VK en België met betrekking tot het brieventransport tussen Groot-Brittannië en België. Oktober 1834

Artikel 1. Er wordt een regelmatig en efficiënt transport van de briefwisseling verzekerd door stoompakketboten op de route Dover-Oostende.

Artikel 2. Wekelijks zullen er vier verbindingen zijn, met name van Dover naar Oostende op dinsdag, woensdag, vrijdag en zaterdag; van Oostende naar Dover op woensdag, donderdag, zaterdag en zondag.

Tussen Oostende en Dover zullen vier oversteken per week in beide richtingen plaatsvinden. Er werd overeengekomen dat België 1.000 Britse Pond per jaar zou betalen voor de extra verbindingen.

De oversteek tussen Oostende en Dover duurde tien uur, wat ongeveer het interval was tussen twee opeenvolgende hoogwaterstanden. Bij laagwater was er geen water in de haven van Dover. Het was moeilijk de stoomboten te laden met passagiers en brieven als de stoomboot niet in de haven lag. Een stoomboot die Dover bij hoogwater verliet, kon ook Oostende bij hoogwater bereiken. L'illustration 17 présente un extrait de la convention de 1834 entre le Royaume Uni et la Belgique pour le transport de lettres entre le Royaume Uni et la Belgique. Octobre 1834 Article 1. Un transport régulier et efficace de la correspondance sera assuré par des paquebots à vapeur sur la ligne de Douvres et Ostende. Article 2. Il y aura quatre liaisons chaque semaine, à savoir de Douvres à Ostende le mardi, mercredi, vendredi et samedi ; d'Ostende à Douvres le mercredi, jeudi, samedi et dimanche.

Il y aurait quatre traversées par semaine entre Ostende et Douvres dans les deux sens. Il fut convenu que la Belgique paierait £ 1000 par an pour les liaisons supplémentaires.

Une traversée entre Ostende et Douvres durait dix heures, soit à peu près l'intervalle entre deux marées hautes consécutives. À marée basse, le port de Douvres était à sec. Il était difficile d'embarquer les passagers et le courrier sur les bateaux à vapeur s'ils n'étaient pas au port. Un bateau à vapeur qui quittait le port de Douvres à marée haute avait l'avantage d'arriver à Ostende à marée haute également.

Kentish Gazette - Tuesday 17 March 1835

H. M. packet Firefly in coming from Ostend with the mail on Thursday se'nnight, encountered a dreadful hurricane of wind and a tremendous sea, which broke her engine, and having dashed the hatches off, one of them struck the leg of Mr. Thomas King, the second mate, by which it was badly broken just above the ankle. The vessel was obliged to return back to Ostend to repair, and King was sent to the hospital.

Figuur 18 brengt verslag uit over de *Firefly* die op 12 maart in een orkaan en een woeste zee terechtkwam, waarbij de motor brak. Door vliegende voorwerpen was het been van de tweede stuurman gebroken. De Firefly moest naar Oostende terugkeren. (Stoomboten waren vaak uitgerust met zeilen die in geval van nood moesten worden gebruikt).

L'illustration 18 rapporte que le *Firefly* fut pris dans un ouragan et qu'une mer violente détruisit le moteur le 12 mars. Le second lieutenant du capitaine eut la jambe cassée par des objets volants. Le *Firefly* dut rentrer à Ostende (le bateau à vapeur était souvent équipé de voiles qui pouvaient être utilisés en cas d'urgence).

he Morning Post Monday 19<sup>th</sup> of December 1836: We are at length enabled to announce that I the necessary arrangements for transferring to the Board of Admiralty the packet establishment the Post-office have been finally completed, and that the transfer will immediately take place. The Post-office shall still regulate the departures and in other respects advise the Admiralty as to e services which the mail packets are required to perform. The Admiralty shall in the future excide the types of vessels to be used and appoint the officers who are best qualified. The contracts ith private vessels performing postal service shall be managed by the Treasury.

Figuur 19: De Morning Post, maandag 19 december 1836: Uiteindelijk kunnen we melden dat alle nodige regelingen voor de overdracht van de pakketboten van de Post naar de Admiraliteitsraad getroffen zijn en dat de overdracht onmiddellijk zal plaatsvinden. De Post zal de afvaarten verder regelen en de Admiraliteit in andere opzichten adviseren over de diensten die de postpakketboten moeten verzekeren. De Admiraliteit zal in de toekomst beslissen over het type vaartuigen dat moet worden gebruikt en de meest gekwalificeerde officieren benoemen. De contracten met privéschepen die postdiensten uitvoeren, zullen door het Ministerie van Financiën worden heheerd

De overdracht naar de Admiraliteit was bedoeld om te voorkomen dat er twee organisaties zouden zijn voor de reparatie en het onderhoud van de staatsstoomboten.

Bij de overdracht van de boten naar de marine werden nieuwe namen gegeven.

L'illustration 19: The Morning Post, lundi 19 décembre 1836: Nous pouvons enfin annoncer que tous les arrangements nécessaires pour le transfert des paquebots de la Poste au Conseil de l'Amirauté sont terminés et que le transfert aura lieu immédiatement. La Poste continuera à régler les départs et à conseiller l'Amirauté au sujet des services que les paquebots postaux doivent assurer. À l'avenir, l'Amirauté décidera des types de navire à utiliser et nommera les officiers les mieux qualifiés. Le Ministère des Finances gérera toutefois les contrats avec les navires privés qui assurent un service postal.

Le transfert à l'Amirauté évitait qu'il y ait deux organisations pour la réparation et l'entretien des bateaux à vapeur du gouvernement.

Lors de leur transfert à la Marine, les bateaux reçurent de nouveaux noms :

Oude Namen	Nieuwe Namen	Anciens noms	Nouveaux noms
Arrow	Ariel	Arrow	Ariel
Crusader	Charon	Crusader	Charon
Salamander	Beaver	Salamander	Beaver
Firefly	Myrthle	Firefly	Myrthle
Ferret	Swallow	Ferret	Swallow
Spitfire	Pike	Spitfire	Pike

Birmingham Journal - Saturday 11 April 1840

Some sensation and bustle was created at Dover on Sunday evening, by the arrival, at twelve o'clock, of Webster, Queen's messenger, with the now unusual treasury order for a post office packet. Her Majesty's steam packet, Beaver, which had arrived in the harbour but a short time from Ostend, immediately got her steam up and proceeded to Calais. Various were the conjectures relative to the subject of the despatches of which Webster was the bearer, but from what we could learn, we understood he was endeavouring to overtake Mr. Fullerton, who sailed hence on Saturday morning with the East India mail from Malta, by the way of France.—Letter from Dover.

Figuur 20 geeft het relaas over de stoomboot HMS *Beaver* ex *Salamander* die nadat hij pas in Dover uit Oostende was aangekomen, meteen terug moest vertrekken om een boodschapper van de Koningin naar Calais te vervoeren op bevel van het Ministerie van Financiën. De krant noemt het *een ongebruikelijk bevel van het Ministerie van Financiën voor een postpakketboot.* 

L'illustration 20 indique que le paquebot à vapeur de S.M. *Beaver*, ancien *Salamander*, à peine arrivé à Douvres d'Ostende, dut repartir immédiatement pour transporter un messager de la reine à Calais par ordre du Ministère des Finances. Le journal parle d'un *ordre inhabituel du Ministère des Finances pour un paquebot postal*.

#### Kentish Gazette - Tuesday 30 January 1838

#### DOVER, JAN. 22.

Yesterday morning, Her Majesty's packet Ariel arrived from Calais with His Excellency Baron Bulow, the Prussian ambassador, who set off for London under a salute from the guns at the heights.

This morning, Her Majesty's packet <u>Swallow</u> arrived from Calais with His Excellency Baron Monchausen, the Hanoverian ambassador, who, after breakfasting at the Ship Hotel, departed for London under the usual salute.

JAN. 29.—The mails for Ostend of Wednesday and Friday last, were forwarded in Her Majesty's packets Beaver and Widgeon, but in consequence of the great masses of ice, they were unable to get near Ostend by some miles, and both packets returned to this port—the former with her paddles damaged. The above mails, and the mail which arrived here on Saturday, were at length made up in the bag for Calais, from whence they were forwarded yesterday over land to Ostend.

Two mails from Ostend arrived here yesterday in a fishing smack, and a third last night, at 12 o'clock, via Calais.

Figuur 21 (zie vorige pagina): krantenartikel dat de nieuwe namen gebruikt van de pakketboten die in Dover aangemeerd waren: *Ariel, Swallow, Beaver* en *Widgeon* (gebouwd in 1837). Op de laatste regel lezen we dat de brieven via Calais naar Dover werden gestuurd naar aanleiding van een gemiste kans om brieven uit Oostende te versturen. De *Ariel* werd in 1846 door de *Onyx* vervangen.

In oktober 1844 werd een nieuw verdrag ondertekend tussen België en het Verenigd Koninkrijk. Illustration 21 (voir page précédznte): article de journal utilisant les nouveaux noms des paquebots postaux stationnés à Douvres: *Ariel, Swallow, Beaver* et *Widgeon* (construit en 1837). La dernière ligne indique que le courrier dut être envoyé à Douvres par Calais suite à une opportunité manquée de l'envoyer d'Ostende. En 1846, l'*Ariel* fut remplacé par l'*Onyx*.

Une nouvelle convention fut signée en octobre 1844 entre la Belgique et le Royaume Uni.

The ordinary departures from Dover to Ostend shall take place on Tuesdays, Wednesdays, Fridays, and Saturdays; and those from Ostend to Dover, on Sundays, Mondays, Wednesdays, and Thursdays.

V. It is nevertheless understood that the Belgian Government shall be at liberty to establish, or cause to be established, at its own expense, a service of steam-boats to convey letters, despatches, and passengers, between the above-mentioned towns, twice a-week, or daily, should the Belgian Government think it necessary; and the Belgian Government reserves to itself the power of coming to an understanding, in either case, with the British Government, in order to be liberated from the obligation of paying to the British Post Office, the sum of 1000l. annually, stipulated in the Convention of October, 1834, mentioned in the preceding Article.

Figuur 22: Er zouden vier oversteken per week in beide richtingen plaatsvinden. Uiteindelijk werden twee vertrektijden vanuit Oostende verplaatst van vrijdag en zaterdag naar woensdag en donderdag. De twee in 1834 vastgestelde zendingen van vrijdag en zaterdag kwamen aan in Londen zodat ze beide op maandag werden afgeleverd.

Illustration 22 : il y aurait quatre traversées par semaine dans les deux sens. Cependant, deux départs d'Ostende furent déplacés du vendredi et du samedi au mercredi et au jeudi. Les deux envois du vendredi et du samedi fixés en 1834 arrivaient à Londres de telle sorte qu'ils étaient distribués le lundi.

Government have three new fast steamers nearly completed, which will convey the Belgian Mails from Ostend to Dover,

Figuur 23 meldt dat de Belgische regering in 1846 de stoomboot *Chemin de Fer*, later *Diamant* genoemd, op de postdienst van Oostende invoerde, in 1847 gevolgd door de *Ville de Bruges* en de *Ville d'Ostende*.

L'illustration 23 indique que le gouvernement belge mit en service le bateau à vapeur *Chemin de Fer*, rebaptisé plus tard *Diamant*, pour le service d'Ostende en 1846, suivi en 1847 par le *Ville de Bruges* et le *Ville d'Ostende*.

In 1848 kwamen de Belgische en Britse regeringen overeen de postdienst Oostende-Dover te delen, waardoor de Belgen 1.000 Britse Pond konden besparen.

Het verdrag van 1848 gaf strikte orders om posttransferszonder vertraging te behouden. Ook de verbinding met Duitsland en de maatregelen bij vertragingen werden omschreven.

En 1848, les gouvernements belge et britannique convinrent de partager le service Ostende-Douvres, de sorte que la Belgique économisait £ 1000.

La convention de 1848 donnait des ordres stricts pour maintenir un transfert postal sans retard. Elle précisait également la connexion vers l'Allemagne et les mesures à prendre en cas de retards.

West Kent Guardian - Saturday 18 November 1848

The Mails between England, Belgium and Germany.—The arrangements made between the English and Belgian authorities for the more rapid transmission of the mails and passengers via Dover and Ostend, to and from Belgium and Germany, came into operation on the 11th. The most striking alteration is in the transit between Brussels and London. The letters were thirty-nine hours from the time of being posted to their delivery in London; under the following new arrangement they will be delivered in nineteen. The mail train leaves Brussels at 6 p.m.; is joined at Malines by the train from Cologne and Berlin; the mails are embarked at Ostend between 10 45 and 2 in the morning; reach Dover in time for the 8 a.m. express train (which conveys the French untilly, and reach London at 10.30. To passengers the gain will be fully twelve hours in time, and considerable saving of expense and trouble, as the journey from Brussels will be performed without stopping. From Cologne the journey will occupy twenty-four hours; from Hamburgh, forty-four; Berlin.

forty-eight; to Vienna, three and a half days; to Tries five to six. From London to the Continent the new arrang ment is a great improvement, particularly as regards t points beyond Brassels. The mails leave London (as usu at 8.30, but instead of waiting at Dover and at Oatend, they did frequently, until the next morning or afternothey will be embarked at once, and will leave betwee 11.15 and 2 morning, so as to arrive in Ostend about 7, time for the first train. Should they be detained at sea special train will be in readiness until 8.30, to take on t mails and passengers, to join the first train at Malines, for whence they will reach Brussels or Antwerp at noon, Colog the same evening, Bremen at 2. Hamburgh at 5, and Berl at 6.30 the next evening, &c. Great as these improvement are, they are but the prelude to more important overs good deal of time may yet be saved, and the authorities a laive to the fact; but it is not an easy task to overcome routile and prejudice. Great praise is due to them for what I been effected.

In figuur 24 geeft de *West Kent Guardian* informatie aan het publiek over de nieuwe snelle postverbinding van Brussel naar Londen. De reistijd was van 39 tot 19 uur gedaald. Alle wachttijden werden weggewerkt.

Volgende paragraaf werd gekopieerd uit de krant Dover Express 1907.

"In 1854 stelde een firma die eigendom was van de heer Churchward (een journalist), de heer Jenkins (kapitein van een schip) en de heer More (een scheepsbouwer) voor de reis Dover-Calais tegen 15.000 pond per jaar uit te voeren. De firma kreeg postcontracten zowel naar Oostende als naar Calais. De regering was erop gebrand dat de regeling een succes zou worden en leende meerdere stoomboten uit aan de heer Churchward (er is weinig over de overige twee eigenaars gerapporteerd).

L'illustration 24 présente un article du *West Kent Guardian* informant le public d'une nouvelle liaison postale rapide de Bruxelles à Londres. La durée du transport était réduite de 39 à 19 heures. Tous les temps d'attente étaient supprimés.

La section suivante provient du journal *Dover Express* de 1907.

En 1854, une société détenue par M. Churchward (journaliste), M. Jenkins (capitaine de vaisseau) et M. More (constructeur naval) proposa de gérer la ligne Douvres-Calais pour £ 15.000/an. La société obtint des contrats postaux vers Ostende et Calais. Le gouvernement souhaitait ardemment que cet arrangement soit un succès et prêta plusieurs bateaux à vapeur à M. Churchward (on parle peu des 2 autres propriétaires).

WOOLWICH, Aug. 23.

The Garland, Dover mail steam-packet, having arrived at Woolwich, to have some repairs effected, the Princess Alice, formerly a Dover mail steamer, and just out of the hands of the workmen of Woolwich dockyard, has been lent for a period of six weeks to Messrs. Churchward, Jenkins, and Co., as it is expected that their new despatch packets will then be ready to run between Dover and Calais and Dover and Ostend.

Figuur 25 toont de kranten die belangstelling hebben voor de lening aan de heer Churchward.

De uitgeleende boten waren de *Onyx, Violet* en *Undine;* en later de *Garland, Princess Alice,* en *Vivid.* Het postcontract van de heer Churchward had een zeer gunstig gevolg op Dover omdat er onmiddellijk een werf werd geopend voor de reparatie en optuiging van de stoomboten die gebruikt werden voor de postdienst. Tot dan werden de postpakketboten altijd voor reparatie naar Woolwich gebracht. Door deze ateliers te openen, werd de heer Churchward een grote werkgever van lokale arbeid zowel op de boten als op het land.

De heer Churchward behield het contract voor de postpakketboten Dover-Calais en Dover-Oostende van 1 april 1854 tot 20 juni 1863. Zijn organisatie heette Dover Royal Mail Packet Company. Behalve de *Undine*, de *Violet*, de *Vivid*, en de *Princess Alice*, die hij had verworven van de Admiraliteit, liet bij speciaal voor de dienst de *Prince Frederick William* en de *John Penn* bouwen.

De heer Churchward verkreeg eveneens het contract voor het vervoer van de Franse post. Daartoe voeren drie van zijn boten onder Franse vlag. Het contract van Calais eindigde in 1863, toen de spoorwegmaatschappij "London, Chatham and Dover Railway Company" de dienst overnam. Het contract voor de postdienst van Oostende werd op 20 juni 1863 aan de Belgen gegeven.

De beambten van de heer Churchward wachtten de aankomst van de treinen op en eisten formeel de brieven op en aangezien ze die niet kregen lieten ze zijn pakketboten leeg varen. Aan het einde van de dag moest hij het opgeven omdat het comité waartegen hij streed geleid was door L'illustration 25 présente les journaux qui s'intéressaient au prêt consenti à M. Churchward.

Les prêts concernaient l'*Onyx*, le *Violet* et l'*Undine*, puis le *Garland*, le *Princess Alice* et le *Vivid*.

Le contrat postal de M. Churchward eut un effet positif sur l'industrie à Douvres, car il ouvrit immédiatement un chantier pour la réparation des bateaux à vapeur assurant le service postal. Jusqu'alors, les paquebots postaux étaient toujours envoyés à Woolwich pour les réparations. Suite à l'ouverture de ce chantier, M. Churchward devint un grand employeur de maind'œuvre locale sur les bateaux et à terre.

Le contrat de M. Churchward pour les bateaux postaux Douvres-Calais et Douvres-Ostende dura du 1<sup>er</sup> avril 1854 au 20 juin 1863. Son organisation s'appelait *Dover Royal Mail Packet Company*. Outre l'*Undine*, le *Violet*, le *Vivid* et le *Princess Alice* qu'il avait acquis de l'Amirauté, il fit construire le *Prince Frederick William* et le *John Penn* spécialement pour le service. M. Churchward obtint également le contrat pour le transport du courrier français. À cette fin, trois de ses bateaux naviguèrent sous pavillon français. Le contrat de Calais prit fin en 1863, quand la *London, Chatham and Dover* 

Railway Company reprit le service. Le contrat

pour le service d'Ostende fut cédé à la Belgique

le 20 juin 1863.

Les agents de M. Churchward se rendirent à l'arrivée des trains et réclamèrent le courrier officiellement. Comme ils ne l'obtinrent pas, les paquebots partirent vides. Il dut abandonner à la fin de la journée, car le comité contre lequel il se battait était dirigé par la Chambre des Communes. Mais il y eut des plaintes amères à propos

het Lagerhuis. Er waren echter bittere klachten over de overdracht van de Engelse post aan de Belgische postboten en over de betaling van 4.000 Britse pond per jaar aan vreemdelingen voor een dienst die gedurende veertig jaar was uitgevoerd door Engelsen die tot de haven van Dover behoorden." De duur van het Oostendecontract werd op zeven jaar vastgesteld.

In 1857, onder het Churchward-contract, gebeurde een merkwaardige ramp op de boot naar Oostende, de *Violet*. Jane en Michael Moubray beschreven de ramp in hun boek *British Letter Mail to Overseas Destinations* 1840-1875. De krant *The Era* gaf de 11<sup>de</sup> januari 1857 dit aanvullende verslag erover. Er blies een stormachtige wind en er viel sneeuw. De kapitein heeft wellicht een lichtsignaal gezien waardoor hij misleid werd en op de Goldwin Zandbanken is gestrand, waardoor het schip volledig werd verwoest.

De hele bemanning van zeventien scheepslui en de enige passagier verdronken. Drie stokers hadden hun reddingslijnen aan een boei vastgemaakt en ze werden gevonden, maar te laat. De koffer van de enige passagier en de postzakken werden gevonden en per boot naar Folkstone gebracht. De krant vroeg zich af hoe een ervaren kapitein ertoe heeft kunnen besluiten in dit afschuwelijke weer met storm en sneeuw uit te varen. Het postkantoor bleek bij elke vertraging, zelfs al was ze veroorzaakt door extreem slecht weer, een klacht te sturen naar de onderneming. Mocht de kapitein herhaaldelijk dergelijke klachten hebben gekregen, kan dit hem ertoe hebben aangezet toch uit te varen.

du transfert du courrier anglais aux paquebots postaux belges et du paiement de £ 4000 à des étrangers pour un service assuré pendant 40 ans par des Anglais du port de Douvres. La durée du contrat d'Ostende fut fixée à sept ans.

En 1857, sous le contrat Churchward, le bateau d'Ostende le *Violet* subit une importante catastrophe. Jane et Michael Moubray l'ont décrite dans leur livre *British Letter Mail to Overseas Destinations* 1840-1875.

Le 11 janvier 1857, le journal *The Era* fit le rapport supplémentaire suivant : *Il y avait une tempête et de la neige. Le capitaine a peut-être vu une lumière qui l'a induit en erreur et conduit sur le banc de Goodwin, de sorte que le bateau a été totalement détruit.* 

Tout l'équipage de 17 personnes et l'unique passager se sont noyés. Trois soutiers avaient attaché leur ligne de sauvegarde à une bouée et ont été trouvés immédiatement, mais trop tard. On a trouvé une malle appartenant à l'unique passager ainsi que les sacs postaux qui ont été transportés à Folkestone.

Le journal se demandait ce qui avait poussé un capitaine expérimenté à sortir alors qu'il y avait une tempête et de la neige. Il s'avéra que tout retard, même causé par de grosses intempéries, entraînait une plainte de la poste à la société. Si le capitaine avait entendu ces plaintes à plusieurs reprises, il se sentit peut-être contraint de naviguer.

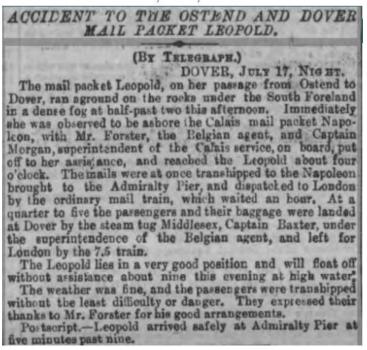
Bucks Herald - Saturday 10 January 1857

# LOSS OF THE OSTEND MAIL PACKET. The Royal Mail Steam Packet Company's steamer, which left Ostend for Dover on Monday night, has been wrecked on the Goodwin Sands, with the total loss of all on board. She was commanded by Capt. Lyne, and had a crew of seventeen hands, who, together with one passenger met a watery grave. Mr. Mortleman, the mail agent, was also drowned; but, out the whole of Saturday, Sunday, and Monday a terrific gale raged in the Channel and along the loss to life and property, has been alarming.

Figuur 26: deze krant meldt dat er in die dagen, tijdens deze angstaanjagende storm, een verontrustend aantal mensenlevens en talrijke eigendommen langs de kust van het Kanaal verloren waren gegaan. De heer Mortleman, de postbeambte, is ook verdronken. Maar de postzakken werden gelukkig gered.

Illustration 26 : ce journal rapporte qu'il y eut des pertes humaines et matérielles alarmantes ces jours-là, lors de la terrible tempête le long des côtes de la Manche. M. Mortleman, l'agent postal, s'est noyé également. Mais les sacs postaux ont heureusement été sauvés.

London Standard - Tuesday 18 July 1871



Figuur 27 rapporteert in 1871 dat de Leopold van de postdienst Oostende werd bijgestaan door een postpakketboot van de postdienst naar Calais, de Napoleon - die de heer Forster, de Belgische agent, en kapitein Morgan, superintendent van de dienst van Calais vervoerde - vertrokken om hem te hulp te snellen en hij heeft de Leopold rond vier uur vervoegd. De post werd onmiddellijk overgeladen op de Napoleon en vervoerd naar de kaai van de Admiraliteit te Londen via gewone posttrein die een uur heeft gewacht. nadat hij vlakbij Dover was gestrand.

L'illustration 27 rapporte que le Léopold du service d'Ostende s'est échoué près de Douvres en 1871 et qu'un paquebot postal du service de Calais lui est venu en aide. Dès qu'on l'a vu à terre, le paquebot postal de Calais Napoléon qui transportait M. Forster, l'agent belge, et le capitaine Morgan, superintendant du service de Calais, est parti pour le secourir et a rejoint le Léopold vers quatre heures. Le courrier a tout de suite été transbordé sur le Napoléon et transporté au quai de l'Amirauté avant d'être envoyé à Londres par le train postal ordinaire qui a attendu une heure.