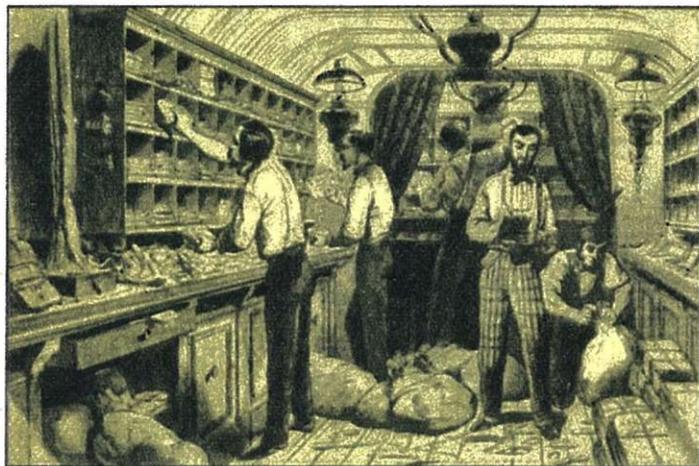


DURAIL J'
RACONTE...

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

TEXTE ET DESSINS DE PHIL DAMBLY



Intérieur d'un wagon-poste français en 1848 (« L'Illustration »).

rier : il payait une redevance mais exigeait des conditions rigoureuses pour les heures de départ. Un peu avant 1840, le Post Office fit transporter sur un wagon la malle-poste de Cheltenham. Le 4 février 1840, le premier train postal circula de nuit, entre Londres et Twyford, avec quelques voitures à voyageurs. En 1841, quatre bureaux ambulants furent commandés et des voitures de 2^e classe furent transformées pour porter de jour les sacs de courrier.

En Belgique, le premier bureau ambulant fut créé, à titre d'essai, en 1840. Dix ans plus tard, des bureaux ambulants étaient établis sur différentes lignes ; leur aménagement intérieur, rationnel, avec casiers de classement, n'a guère été modifié par la suite. Les agents des postes pouvaient opérer le « tri », ou classement du courrier, pendant le voyage (1).

(1) Voir « Le Rail » n° 50 d'octobre 1960, p. 15.

LA POSTE

EN Europe et en Amérique, la quasi-totalité du courrier normal est transportée par voie ferrée.

En Angleterre, c'est le colonel Maberley, puis Rowland Hill, créateur du timbre-poste, qui décidèrent le transport de la poste par chemin de fer. Vers 1838, le General Post Office traita avec la plupart des grandes lignes pour le transport du cour-

VOITURES POUR SERVICES « AMBULANTS » DES P.T.T.

1. VOITURE FRANÇAISE TYPE PA tmyF
(ex-réseau d'Alsace-Lorraine)
Longueur caisse : 20,280 m ; longueur totale : 21,670 m ; largeur caisse : 2,918 m ; hauteur : 4,069 m ; tare : 40 tonnes.
2. VOITURE BELGE
série 70.005 à 70.020.
Longueur caisse : 20,990 m ; longueur totale : 22,320 m ; largeur caisse : 2,918 m ; hauteur : 3,942 m ; tare : 41,3 tonnes.

