

HISTOIRE

Ferdinand Bélanger
Jean-Guy Dalpé

LA POSTE AMBULANTE

Cet article est l'introduction à une série qui paraîtra au cours des prochains mois.

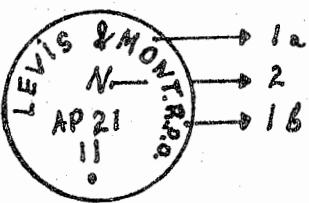
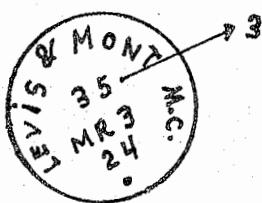
Nous y traiterons des divers aspects ayant trait à la poste ambulante, c'est-à-dire au courrier acheminé par chemin de fer (Railroad Post Office).

Les composantes de cette étude seront les suivantes: un bref historique de la compagnie de chemin de fer qui fournissait le "mail car", les différents types d'oblitérations apposés sur le courrier, les différentes routes, les différents numéros de train s'y rapportant et finalement les directions à prendre.

Avant d'aborder le vif du sujet, il serait bon de faire un bref historique de la poste ambulante et de décrire un lingot type.

C'est la compagnie St-Lawrence & Atlantic Railroad qui fut la première à utiliser une oblitération postale et ce, en 1853. Assez restreint jusqu'à la fin du XIXe siècle, ce mode de transport du courrier prit son essor au début du XXe siècle et connut ses années de gloire, surtout durant les périodes de la Première et de la Seconde Guerre Mondiale. Par la suite, il déclina lentement, pour finalement, prendre fin le 24 avril 1971.

Maintenant passons à la description du lingot type.



AU SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Concours Philatélique | 1 |
| Editorial | 2 |
| Histoire | |
| la Poste ambulante | 3 |
| Chronique | |
| les duplex modernes | 5 |
| thémabelga | 6 |
| la maximaphilie | 7 |
| Questions | 7 |
| Place aux jeunes | |
| les timbres-poste du Jamboree mondial 75 | 8 |
| Le coin des chercheurs | |
| documentation philatélique no. 7 | 12 |
| Les émissions abusives | 13 |
| Rappel | |
| assemblée générale annuelle de F.S.P.Q. | 16 |
| Rendez-vous philatéliques | 17 |
| Réponses | 20 |
| Exposition | |
| Lakeshore Stamp Club | 20 |

HISTOIRE

Ferdinand Bélanger
Jean-Guy Dalpé

LA POSTE AMBULANTE

Cet article est l'introduction à une série qui paraîtra au cours des prochains mois.

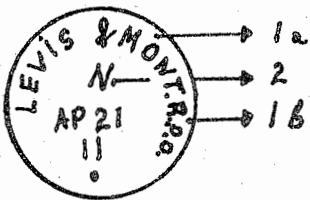
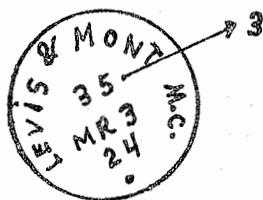
Nous y traiterons des divers aspects ayant trait à la poste ambulante, c'est-à-dire au courrier acheminé par chemin de fer (Railroad Post Office).

Les composantes de cette étude seront les suivantes: un bref historique de la compagnie de chemin de fer qui fournissait le "mail car", les différents types d'oblitérations apposés sur le courrier, les différentes routes, les différents numéros de train s'y rapportant et finalement les directions à prendre.

Avant d'aborder le vif du sujet, il serait bon de faire un bref historique de la poste ambulante et de décrire un lingot type.

C'est la compagnie St-Lawrence & Atlantic Railroad qui fut la première à utiliser une oblitération postale et ce, en 1853. Assez restreint jusqu'à la fin du XIXe siècle, ce mode de transport du courrier prit son essor au début du XXe siècle et connut ses années de gloire, surtout durant les périodes de la Première et de la Seconde Guerre Mondiale. Par la suite, il déclina lentement, pour finalement, prendre fin le 24 avril 1971.

Maintenant passons à la description du lingot type.



AU SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Concours Philatélique | 1 |
| Editorial | 2 |
| Histoire | |
| la Poste ambulante | 3 |
| Chronique | |
| les duplex modernes | 5 |
| thémabelga | 6 |
| la maximaphilie | 7 |
| Questions | 7 |
| Place aux jeunes | |
| les timbres-poste du Jamboree mondial 75 | 8 |
| Le coin des chercheurs | |
| documentation philatélique no. 7 | 12 |
| Les émissions abusives | 13 |
| Rappel | |
| assemblée générale annuelle de F.S.P.Q. | 16 |
| Rendez-vous philatéliques | 17 |
| Réponses | 20 |
| Exposition | |
| Lakeshore Stamp Club | 20 |

HISTOIRE

Ferdinand Bélanger
Jean-Guy Dalpé

LA POSTE AMBULANTE (suite)

Première station! Tout le monde descend!

Dans notre itinéraire, les premiers "R.P.O." que nous allons étudier sont ceux qui furent utilisés sur la voie appartenant à la QUEBEC, MONTMORENCY & CHARLEVOIX RAILWAY.

Incorporée en 1881, cette compagnie devait construire une voie entre Québec et Montmorency. La première partie de cette voie fut ouverte à la circulation en 1889 et reliait la banlieue de Québec et Ste-Anne de Beaupré (20 milles).

En 1894, on avait complété cinq milles supplémentaires, soit jusqu'à St-Joachim. En 1899, elle se fusionna avec la Québec Tramway Company et la Montmorency Power Company, ce qui donna naissance à la QUEBEC RAILWAY, LIGHT & POWER COMPANY.

C'est la QUEBEC & SAGUENAY RAILWAY, incorporée en 1905, qui entreprit de relier St-Joachim à La Malbaie et Nairn Falls. Bien qu'on ait terminé la partie La Malbaie - Nairn Falls (7 milles) en 1911, la partie principale (St-Joachim - La Malbaie, 62 milles) était inachevée quand on arrêta les travaux en 1912.

C'est en 1920 que la voie fut construite par la CANADIAN NATIONAL RAILWAY, propriété du gouvernement fédéral. Le gouvernement acheta également la partie St-Joachim - Québec en 1951.

Une seule oblitération postale fut utilisée à bord des trains circulant sur la ligne Québec - La Malbaie: Q-32A (figure 1). Elle apparut vers 1945 et elle était encore utilisée en 1967.

En 1911, la QUEBEC RAILWAY, LIGHT & POWER COMPANY acheta la LOTBINIERE & MEGANTIC RAILWAY qui possédait une voie de 30 milles allant de Lyster Station à St-Jean Deschaillons. En 1920, elle la vendit à la CANADIAN NATIONAL RAILWAY. Deux oblitérations postales sont connues: une qui fut utilisée de 1906

AU SOMMAIRE

Editorial 2

Histoire

La poste ambulante 3

Chronique

Les duplex modernes 5

Le coin des chercheurs

La documentation philatélique no. 8 7

Les émissions abusives 9

Rendez-vous philatéliques 13

Questions et réponses 16

Yves et la Philatélie 17

Monologue d'un timbre-poste 18

à 1925 (environ), Q-53 (figure 2), et une qu'on a trouvée seulement dans le cahier des épreuves à Ottawa, Q-53A (figure 3), vers 1912.



Q-32A

La M. & Q. / R.P.O.
Marteau: type 17H
Numéro de train: 171,
173, 175, 176, 178, 179



Q-53

LYSTER STN. & DESCHAIL-
LONS R.P.O. /
Marteau: type 17
Direction: N, S



Q-53A

LYSTER STA & DESCHAIL-
LONS R.P.O. /
Marteau: type 17
Direction: E (dans le
cahier des épreuves)

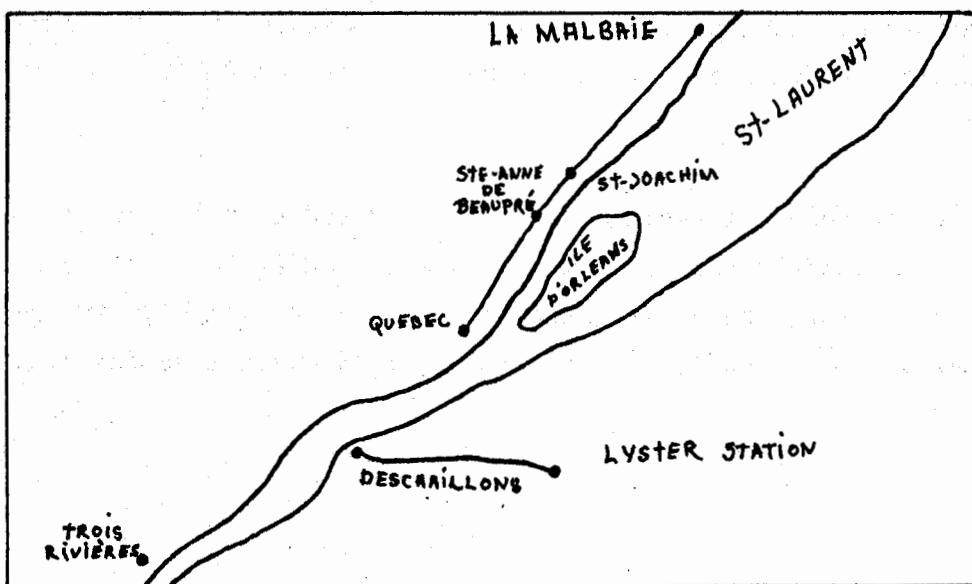
REFERENCES:

SHAW, T.P.G. THE HANDBOOK OF CANADIAN TRANSPORTATION POSTMARKS. 1963.

GILLAM, L.F. A HISTORY OF CANADIAN R.P.O.'S. 1967.

LUDLOW, LEWIS M. THE CATALOGUE SECTION OF THE HANDBOOK OF CANADIAN TRANSPORTATION POSTMARKS BY T.P.G. SHAW. 1975.

BELANGER, F. et DALPE, J.G. Renseignements tirés de nos collections.



HISTOIRE

par J.G. Dalpé, F. Bélanger.

LA POSTE AMBULANTE

3e partie. La Hereford Branch Railway

La Hereford Branch Railway fut incorporée en 1887 afin de construire une ligne ferroviaire qui relierait un point de la St-Tracis et Mé-gantic International Railway à Hereford, ville située de l'autre côté de la frontière, soit en sol américain.

L'année suivante, soit en 1888, la compagnie changea son nom en celui de la Hereford Railway. C'est cette même année que la voie fut ouverte à la circulation. Elle reliait Dudswell Junction sur la ligne du Québec Central Railway et Beecher Falls, ville située au sud de Hereford au Vermont (U.S.A.), soit sur une distance de 50 milles.

En 1890, la compagnie acheta la ligne de la Dominion Line Company et conséquemment reliait Dudswell Junction à Line Ridge. C'est à cette même époque, que les deux compagnies ainsi fusionnées furent louées à la Maine Central Railway (U.S.A.), laquelle reliait la Hereford Railway à Beecher Falls.

Deux oblitérations postales furent utilisées sur cette ligne de chemin de fer. La première étant Beechers* Falls et Dudswell Junction: Q-9 (figure 1). Elle apparut vers 1904 et cessa vers 1917.

La suivante étant Beechers* Falls et Line Ridge: Q-10 (figure 2). Elle parut vers 1908 et disparut vers 1925.

La poste ambulante fut suspendue sur cette ligne en 1925, quand l'annulation du bail entre cette compagnie et la Main Central Railway prit fin. C'est alors que les services de train furent suspendus.

En mars 1926, le Ministre des Chemins de Fer et Canaux ordonna à la Hereford Company de rétablir ces services. Mais étant donné que la compagnie était dans une fâcheuse position financière, elle fut vendue au Canadian Pacific Railway en 1927.

Selon les termes de l'achat, le service existerait seulement entre Cooksture et Malvina. Le reste de la ligne fut abandonné.

Q-9



Beechers* Falls
et Dudswell Inc /R-P-O

Marteau: Type 17
Numéro de train: E-W

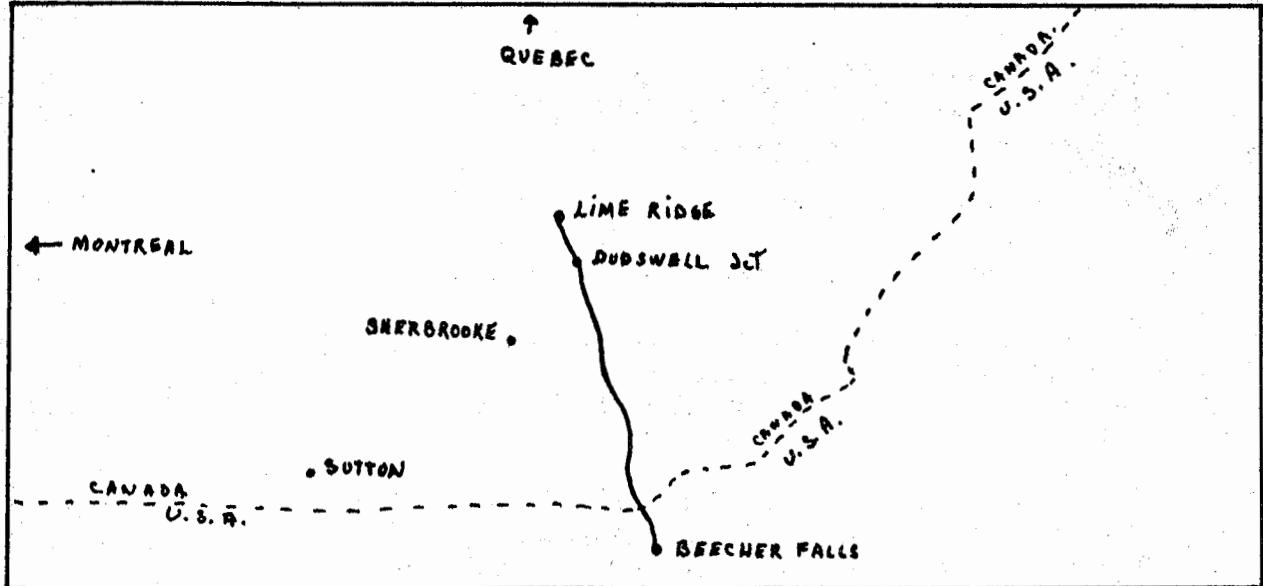
Q-10

Beechers* Falls
et Line Ridge / R-P-O

Marteau: Type 17
Numéro de train: E-W



N.B. * signifie qu'il y a une erreur d'orthographe, Beechers pour Beecher.



Références:

- SHAM, T.P.G. The Handbook of Canadian Transportation Postmarks. 1963.
 GILLAM, L.F. A history of Canadian R.P.O's, 1967.
 LUDLOM, Lewis M. The Catalogue Section of the Handbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Sham. 1975.
 BELANGER, F. et Dalpé, J.G. Renseignements tirés de nos collections.

UPJM à Joliette...

L'U.P.J.M. (Union Philatélique des jeunes de Montréal) organisera le 9 octobre à Joliette avec la collaboration de la Société Philatélique de Lanaudière et de la Fédération des Sociétés Philatéliques du Québec, une journée philatélique pour les jeunes, et les moins jeunes. Cette journée comprendra des activités tel que échanges, montages audio-visuels, jeux, notions philatéliques de base et des renseignements sur mille et une facettes de la philatélie.

Surveillez le prochain numéro de Phila-Presse où vous serons donné de plus amples renseignements et dans les médias d'informations de Joliette et dans la chronique philatélique de la Presse.

C'est un rendez-vous à ne pas manquer.

Le Comité d'animation
et d'organisation de l'U.P.J.M.

HISTOIRE

par Ferdinand Bélanger
Jean-Guy Dalpé

LA POSTE AMBULANTE

4e partie. Baie des Chaleurs Railway.

Bien que le projet d'incorporer une compagnie qui construirait une voie reliant Matapedia et Gaspé ait été lancé en 1872, ce n'est qu'en 1882 qu'elle fut incorporée sous le nom de Baie des Chaleurs Railway. En 1893 la première partie de cette ligne était complétée; elle allait de Matapedia à Caplan, soit une distance de 78 milles.

L'Atlantic & Lake Superior Railway acheta alors la compagnie et ajouta à la ligne une section de 20 milles (de Caplan à Paspébiac) qui fut terminée en 1897. De 1897 à 1909, la compagnie fut administrée par l'Inter-colonial Railway. En 1909, elle fut vendue à la Québec Oriental Railway qui construisit la dernière partie, soit de Paspébiac à Gaspé. Ces 104 milles de voie ferrée furent achevés en 1912.

Finalement le Canadian National Railway en prit possession en 1929 et elle administre encore cette ligne de chemin de fer.

Les oblitérations Q-57, 58 et 183 furent utilisées sur les premières parties de la ligne reliant Matapedia et Paspébiac. Q-185 remplaça ces dernières durant la construction de la dernière partie de la ligne (Paspébiac à Gaspé) lorsqu'on fut rendu à Port Daniel.

Lorsque la construction de la voie fut terminée en 1912, on vit apparaître les oblitérations Q-17 et 56. On les utilisa jusqu'en 1929, date à laquelle la ligne fut achetée par la CNR. On se servit alors de l'oblitération Q-16 qui fut remplacée durant les dernières années par Q-16B. On mit fin au service de poste ambulante sur cette ligne le 1er février 1927.

N.B.: On parlera des oblitérations Q-16A, 17A et 17B dans la partie 5 de cette série d'articles.

Q-57

Matapedia & Paspébiac M.C. /Que Div

Marteau: type 9D

Direction: E, W, N.



Q-58

Matapedia & Paspebiac R.P.O. /

Marteau: type 17

Direction: W seulement.



Q-183

Paspébiac & Matapedia R.P.O. /
Marteau: type 17
Direction: E, W.



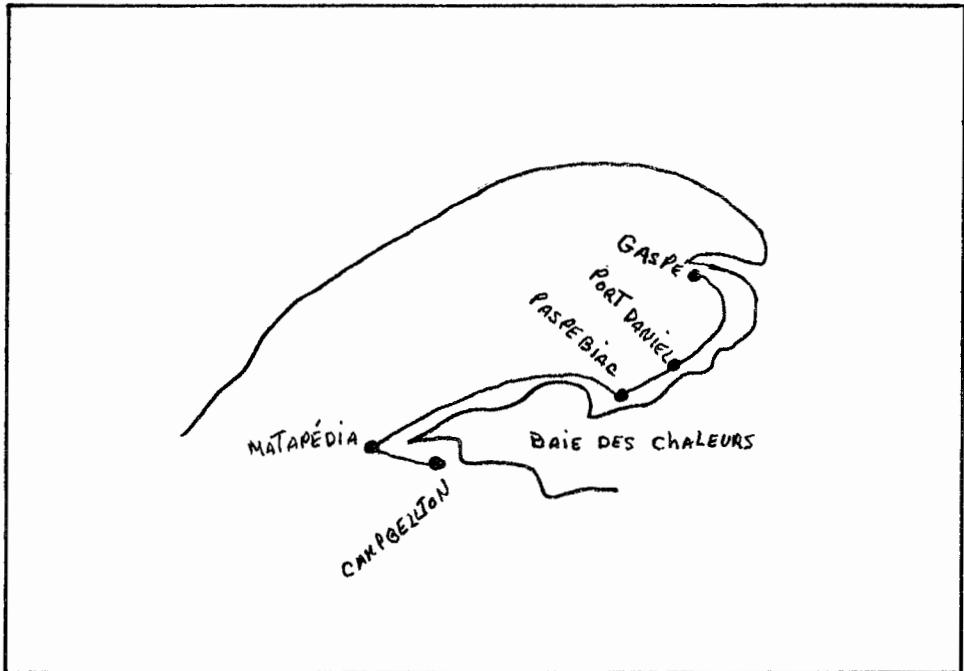
REFERENCES:

SHAW, T.P.G. The Handbook of Canadian Transportation Postmarks. 1963

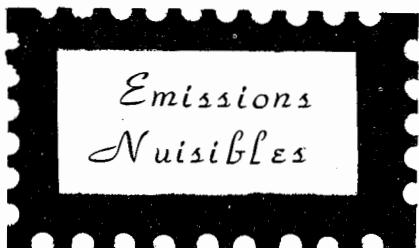
GILLAM, L.F. A History of Canadian R.P.O!'S. 1967

LUDLOW, Lewis M. The Catalogue Section of the Handbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Shaw 1975.

BELANGER, F. et DALPE, J.G. Renseignements tirés de nos collections.



F. Bélanger
J. G. Dalpé.



La protection du collectionneur étant son but principal; la Fédération Internationale de Philatélie a élaboré et adopté les règles suivantes relativement aux émissions nuisibles:

HISTOIRE

LA POSTE AMBULANTE

par Jean-Guy Dalpé, Ferdinand Bégin

5e partie - Baie des Chaleurs Railway (suite)

Q16

GASPE & CAMP'TON/R.P.O.

Marteau: type 17 H

Numéro de train: 35, 36, 101, 201, 202



Q16B

GASPE & CAMP/R.P.O.

Marteau: type 17 H

Numéro de train: 35, 36, 101, 201, 202 et 2 (probablement une erreur)



Q17

GASPE & MATAPEMIA/R.P.O.

Marteau: type 17

Direction: W seulement

Numéro de train: 1



Q56

MATAPEDIA & GASPE/R.P.O.

Marteau: type 17

Direction: E, W

Numéro de train: 1, 2, 3, 11, 01 (en 1913)



Q185

PORT DANIEL & MATAPEDIA/R.P.O.

Marteau: type 17

Direction: E, W



Q17A

GASPE & MAT'A/R.P.O.

Marteau: type 17

Heure: P.M.

Cette oblitération officielle ne fut probablement jamais utilisée; on la retrouve uniquement dans le livre des épreuves à Ottawa.

6A et Q17B

Les deux oblitérations de la poste ambulante ont un caractère spécial: on les appelle des oblitérations de "commis". Les commis qui travaillaient dans les gonds postaux avaient des marteaux, différents de ceux qu'ils utilisaient pour oblitérer le courrier, marteaux dont ils se servaient pour apposer une marque stable sur le billet qu'on attachait à chaque sac postal pour en indiquer provenance. Habituellement ces marteaux étaient faits de caoutchouc et ils appartenaient en propre aux commis qui faisaient inscrire leur nom à même la carte postale lors de sa fabrication (exemple: J.A. PATRY et FLORIAN LEMIEUX). Encre utilisée était généralement bleue, rouge ou violette. C'est le cas de Q17B.

est arrivé cependant que des commis se soient contentés d'ajouter un anneau métal (auquel était soudé leur nom, leurs initiales, un numéro ou une lettre: A. DIONNE, H.G., 13, W) autour du marteau qu'ils utilisaient pour oblitérer le courrier. C'est le cas de Q16A.

ces marteaux furent parfois utilisés pour oblitérer le courrier.

Tous les philatélistes très sérieux rejettent ces oblitérations, déclarant qu'elles sont pas officielles et qu'elles ont été apposées sur les lettres par faveur ou par erreur. D'autres, tout aussi sérieux, les reconnaissent. Quant à nous, nous acceptons aucune oblitération de commis provenant d'un marteau de caoutchouc, et nous acceptons celles provenant d'un marteau officiel auquel on a ajouté un anneau métal.

A

DALPE & CAMP'TON/R.P.O./G. DOYLE

teau: type 21F

cro de train: 35



REFERENCE:

SHAW, T.P.G. The Handbook of Canadian Transportation Postmarks. 1963.

SHAW, I.F. A History of Canadian R.P.O.S. 1967

SHAW, Lewis M. The Catalogue Section Of the Hanbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Shaw 1975.

ANGER, F. et DALPE, J.G. Renseignements tirés de nos collections.

HISTOIRE

LA POSTE AMBULANTE

par J.G. Dalpé
F. Bélanger

6e PARTIE: MATANE ET GASPE RAILWAY

C'est en 1902 que la compagnie Matane et Gaspé Railway fut incorporée. Elle se proposait de relier St-Octave de Métis à St-Jérôme de Matane, avec un embranchement sur la ligne de l'Atlantic, Québec et Western Railway.

Rien ne se passa jusqu'en 1909, date à laquelle le nom initial de la compagnie fut changé pour celui de Canada et Gulf Terminal Railway. Durant les deux années qui suivirent on construisit 36 milles de voie sur la rive sud du St-Laurent, soit de Ste-Flavie (Mont-Joli) à Matane. Cette voie fut ouverte à la circulation en 1911.

Nous retrouvons deux types d'oblitérations utilisées au début de ce chemin de fer, soit Q 176 et Q 271. Plus tard, ce bureau de poste ambulant étendit ses services jusqu'à Québec. C'est sur cette ligne que nous retrouvons l'oblitération Q 215. Fait à noter, ce bureau de poste opéra sur une des lignes du Canadien National située entre Mont-Joli et Québec.

Q 176

Mont-Joli et Matane R.P.O. /

Marteau: Type 17

Direction: W, E, 1, 2



Q 271

Ste-Flavie et Matane R.P.O. /

Marteau: Type 17

Direction: W, E

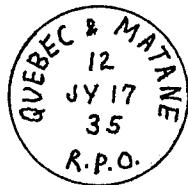


Q 215

Québec et Matane / R.P.O.

Marteau: Type 17 H

Direction: 12



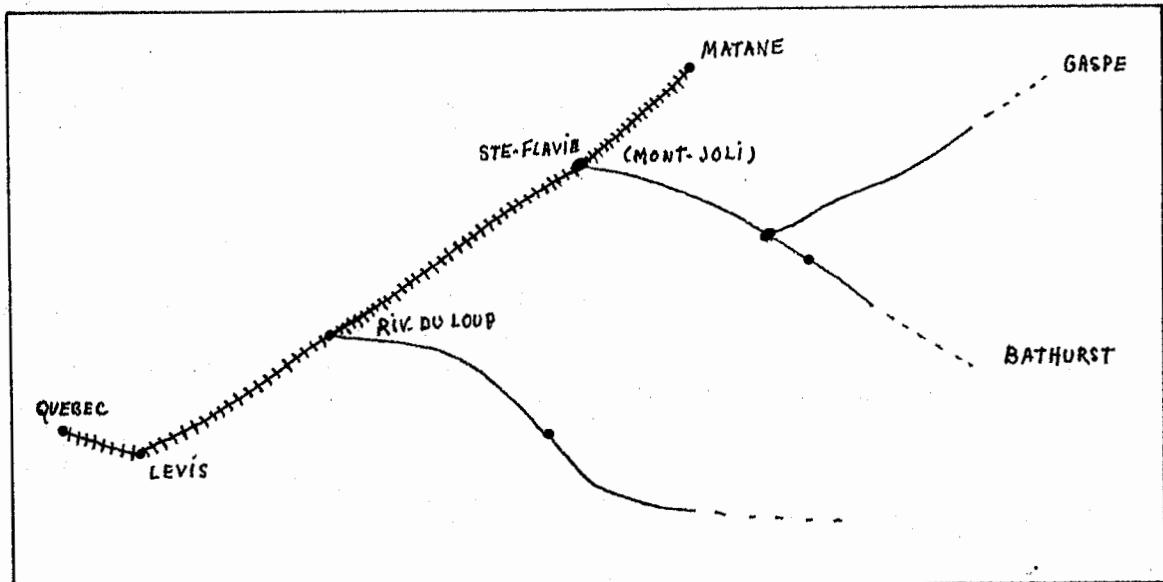
Références:

SHAN, T.P.G. The Hand Book of Transportation Postmarks. 1963.

GILLAM, L. F. A History of Canadian R.P.O's. 1967.

LUDLOW, Lewis M. The Catalogue Section of the Handbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Shaw. 1975.

BELANGER, F. et DALPE, J. G. Renseignements tirés de nos collections.



Nouveaux

La loupe à l'oeil - St-Léonard.

Club de Philatélie de St-Roch-de-l'Achigan - St-Roch-de-l'Achigan.

Société Philatélique de Lellis - St-Camille-de-Bellechasse.

Junior Stamp Club / Club Philatélique des Jeunes - St-Lambert.

Les Collectionneurs - Côteau du Lac.

Les Pionniers - Cap-de-la-Madeleine.

Club St-Paul-de-la-Croix - Montréal.

Club Philatélique de St-Léonard - St-Léonard

Membres

Bienvenue chez nous!

AVIS

La direction de la Philatélie au Québec, invite toutes les personnes qui seraient intéressées à écrire des articles, des commentaires, etc dans sa revue. Faire parvenir leurs textes à: La Philatélie au Québec, 1415 est, rue Jarry, Montréal, H2E 2Z7

HISTOIRE

LA POSTE AMBULANTE

par Jean-Guy Dalpé, Ferdinand Bélanger

7e partie St-Lawrence & Adirondack Railway.

Cette voie de chemin de fer est une extension de la New-York Central Railroad, compagnie américaine qui reliait Malone (état de New-York) à Montréal (Québec).

La compagnie fut incorporée en 1888. Elle devait construire une voie ferrée à partir de Valleyfield (Québec) et se rendre jusqu'à la frontière américaine de New-York en passant par Beauharnois et Huntingdon.

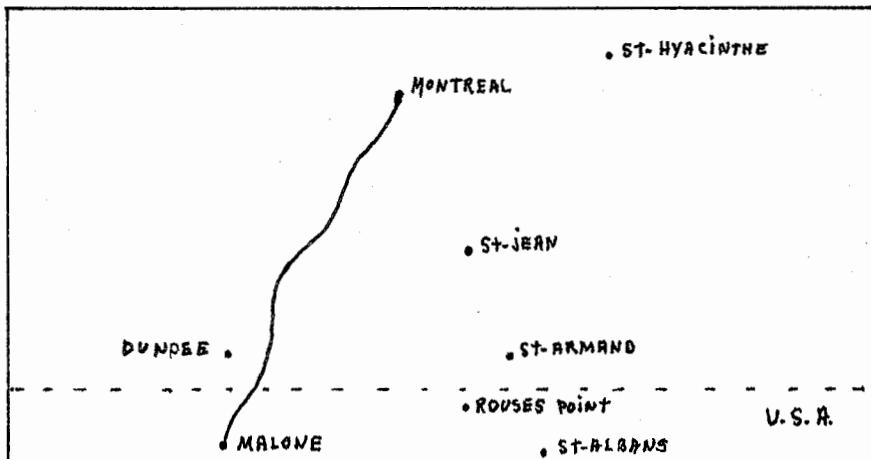
A l'achèvement de la voie en 1896, il y eut fusion avec la Malone & St-Lawrence Railway qui reliait Malone à Helena (ville frontière). De cette fusion naquit la St-Lawrence & Adirondack Railway.

Vers cette même époque, la compagnie loua de la compagnie Grand Tronc la section de voie reliant Beauharnois et Valleyfield. Dans la même période, il y eut aussi fusion avec la South Western Railway. Celle-ci reliait Caughnawaga à Beauharnois, mais le plus intéressant c'est qu'elle rejoignait la ville de Montréal en passant sur le pont du Canadien Pacifique à Lachine.

Donc en joignant tous ces bouts de voies ferrées, l'on formait une voie qui rejoignait Malone (New-York) et Montréal.

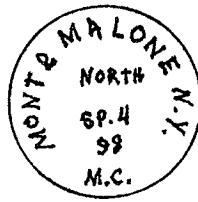
En ce qui a trait à la poste ambulante, il semble probable que celle-ci débuta au tout début, soit vers 1896. On retrouve pour cette époque l'oblitération Q 108 A. Par la suite apparut l'oblitération Q 54, Q 108, Q 109.

A noter il existe dans le cahier d'épreuves à Ottawa, l'oblitération Q 109A, laquelle est inconnue sur enveloppes ou sur timbres.



Q 108 A

Mont & Malone N.Y./MC
Marteau: Type 9E
Direction: North



Q 54

Malone & Montréal R.P.O./
Marteau: Type 17
Directions: N, S, 3, 33, 20



Q 108

Montréal & Malone
Marteau: Type 6F
Direction:



Q 109

Montréal & Malone R.P.O./
Marteau: Type 17
Direction: AM



Q 109 A

Montréal & Malone / R.P.O.
Marteau: Type 17 H
Direction: AM

Références:

SHAN, T.P.G. The Handbook of Transportation Postmarks. 1963.

GILLAM, L.F. A History of Canadian R.P.O's. 1967.

LUDLOW, Lewis M. The Catalogue Section of the Handbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Shaw. 1975.

GEDYE F.W. Railroad Cancellations. 1926.

BELANGER, F. et DALPE, J.G. Renseignements tirés de nos collections.

CORRECTION

Veuillez noter que dans la 5e partie de Baie des Chaleurs Railway (suite) publié dans le numéro de décembre 1976 de la Philatélie au Québec, une erreur s'est glissée dans la reproduction du marteau Q 16A.



QUESTIONS ET REPONSES

Jean Jacques PREVOST

Questions:

- 136 - A quand remonte l'usage des lettres enregistrées au Canada ?
- 137 - Sur certains plis anciens du Canada on trouve la marque postale "Too Late" écrite à la main ou apposée avec un tampon. A quoi servait cette indication ?

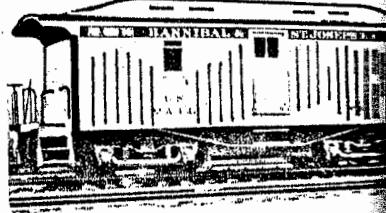
Réponses:

- 121 - Le timbre canadien qui eût la plus petite émission fut sans doute le 12 pence noir imperforé, imprimé à l'effigie de la Reine Victoria. Selon W. Bogg's dans "The Postage Stamps and Postal History of Canada" Vol. 1, 1944 p. 135., de ce timbre imprimé à 51,000 copies, seulement 1,510 furent émises. L'émission débuta le 14 juin 1851 et se termina le 4 décembre 1854 alors qu'intervint une réduction des tarifs postaux entre le Canada et le Royaume Uni. Selon la pratique en usage alors le reste des copies fut détruit en 1857.

Le second timbre canadien en importance à ce sujet est le \$3.00 émis à l'occasion du 60e anniversaire du règne de la Reine Victoria en 1893. 13,500 copies furent émises.

- 126 - Selon la brochure publiée en 1974 par les postes canadiennes et intitulée "Le service postal au cours des siècles" c'est en Grande Bretagne, en 1838, que le bureau de poste sur rail commença. Après étude, les postes canadiennes décidèrent de mettre sur pied, en 1854, un service postal sur rail entre Niagara Falls et London en Ontario. Huit ans plus tard, les États-Unis recourraient à l'aide d'un expert canadien pour établir un tel service de poste sur rail; le réseau du Canadien Pacifique complété en 1885. Le 28 juin de la même année un train comportant un wagon postal se rendit de Montréal à Port Moody en Colombie-Britannique; ce fut le premier train à traverser le Canada d'un océan à l'autre.

HISTOIRE DE LA POSTE AMBULANTE



J-G.DALPE, F.B.

8 ième partie

OTTAWA & GATINEAU VALLEY RAILWAY

Incorporée en 1871, cette compagnie se proposait de relier Hull et Desert Village, au confluent des rivières Desert et Gatineau.

Durant les années qui suivirent, on construisit une ligne de 81 milles jusqu'à Maniwaki, c'est-à-dire au-delà de Desert Village, objectif initial. La ligne fut mise en service en 1894.

En 1902, la compagnie se fusionna avec la Pontiac Pacific Railway et prit le nom de Ottawa Northern & Western Railway qui loua immédiatement ses propriétés au C.P.R..

La poste ambulante commença son service sur cette ligne dès 1894. On utilisa d'abord l'oblitération 0-235 (jusque vers 1913). Vinrent ensuite les oblitérations 0-233 (1913-1939 approximativement), puis 0-234 (1933-1958 approximativement). Les opérations de la poste ambulante prirent fin vers 1958.

0-235
OTT & MAN / O & G V Ry
Marteau: Type 11A
Direction: E, W, N, S, 532, 535



N.B.: Remarquez les abréviations du nom de la compagnie: O & G V Ry

0-233
OTTAWA & MANIWAKI R.P.O.
Marteau: Type 17
Direction: 532, 533, 534, 535, 537, 542



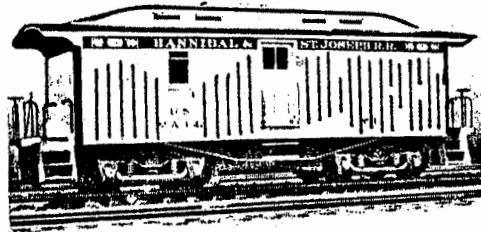
0-234
OTTAWA & MANIWAKI / R.P.O.
Marteau: Type 17H
Direction: 534, 535, 537.





HISTOIRE

DE LA POSTE AMBULANTE



J-G.DALPE, F.BELANGER

9e Partie: St-Maurice Valley Railway.

Cette ligne de chemin de fer était réellement un embranchement de la North Shore Railway, compagnie qui reliait Trois-Rivières à Québec, entre autres.

Incorporée en 1904, elle devait construire à partir de Trois-Rivières une ligne de chemin de fer qui devait passer par Shawinigan Falls, Grand'Mère et St-Jean des Piles. Un prolongement supplémentaire était aussi envisagé, lequel reliera cette voie ferrée à celle du transcontinental.

Les 27 milles de ligne reliant Trois-Rivières et Grand'Mère furent ouverts à la circulation ferroviaire le 1er janvier 1911, période à laquelle le Canadien Pacifique loua cette ligne et ce, pour 999 ans. Avec cette location, toute idée de prolongement était abandonnée.

Sur cette ligne ferroviaire, on utilisa trois types d'oblitérations postales soient Q303, Q304 et Q304 A.

La poste ambulante cessa d'opérer en 1952, alors que Q304 et Q304 A étaient toujours utilisés.

N.B. Q304 A contient une faute d'orthographe, Rivères utilisé pour Rivières.
De plus, Q303 est d'existence douteuse.

Q303

Three Riv. & Grand'Mère RPO/
Marteau: Type 17
Direction:



Q304

Trois-Rivières & Grand'Mère RPO/
Marteau: Type 17
Direction: N, S, 378, 379, 380, 382, 383, 384, 388.



HISTOIRE DE LA POSTE AMBULANTE

11ème partie: Montréal et Champlain Junction Railway

Dans les années 1870, la compagnie Grand Tronc prévoyait obtenir le monopole du traffic ferroviaire, et ce, dans tout le sud-ouest québécois. Pour ce faire, la compagnie Montréal & Champlain Junction fut incorporée. Par cette incorporation, la compagnie en question avait la main mise sur tout le district et de ce fait enlevait toutes possibilités à d'autres compagnies de s'implanter dans ce secteur.

Rien ne fut fait jusqu'en 1880, période à laquelle la menace compétitive du Canadien Pacifique commença à se faire sentir. C'est alors que le bout de ligne reliant Brosseau à St-Isidore (12 milles) fut entrepris et fut ouvert à la circulation le 1er janvier 1881. Le reste de la ligne fut entrepris d'une façon plus lente. Elle passait par Howick, Ormstown et Huntingdon jusqu'à Fort Covington, ville outre-frontière et qui ne fut atteinte qu'en 1883.

Notons aussi, que la compagnie Montréal & Champlain Junction Railway fut louée à la compagnie Grand Tronc en 1881. L'intention des promoteurs était de relier cette ligne avec celle de Rowe, Watertown & Ogdensburg Railway qui devint plus tard un élément du New-York Central. Mais ce rapprochement ne se fit qu'en 1889, alors que Fort Covington était relié à Massena, soit une distance de 21 milles.

En ce qui a trait à la poste ambulante, il semble que l'on ait utilisé l'oblitération R-91, et ce, dès que la ligne fut complétée.

Vers 1893, l'oblitération R-91 fut remplacée par Q-76 à Q-79, lesquelles furent utilisées jusqu'en 1928, période où apparut l'oblitération Q-82, laquelle persista jusque vers les années 1955.

A noter que Q77A existe dans le cahier d'épreuves seulement, à Ottawa.

R-91

Mon. & Champ. Jn. Rwy/

Marteau: type 13

Direction: North, south.



Q-76

Montréal & Dundee /MC

Marteau: type 9E

Direction: N., S.



Q-77

Montréal & Dundee RPO/

Marteau: type 17

Direction: N., S., 81,82,55,40,41,42,
85, 91, 80.



Q-77A

Montréal & Dundee RPO/No.

Marteau: type 17A

Direction: —

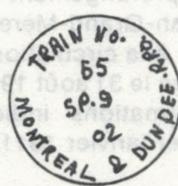


Q-78

Train No: /Montréal & Dundee RPO

Marteau: type 18

Direction: 55, 53, 52, 57, 85

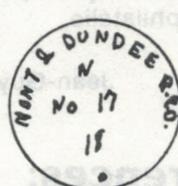


Q-79

Mont. & Dundee RPO/

Marteau: type 17

Direction: N., S.

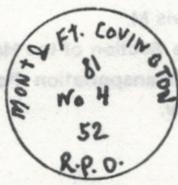


Q-82

Mont & FT. Covington/RPO

Marteau: type 17H

Direction: 81, 82, 79, 31, 80.



A propos de l'U.P.J.M.

M.F. LaRochelle, bibliothécaire de Shawinigan, nous apporte les informations suivantes, à la suite de l'article concernant la "St. Maurice Valley Railway" (mai 1977).

- a) La ligne Shawinigan — Trois-Rivières fut mise en opération à la fin de décembre 1906.
- b) Le prolongement Shawinigan-Grand-Mère fut ouvert à la circulation ferroviaire le 31 août 1910 (nos informations indiquaient le 1er janvier 1911).
- c) Le transport ferroviaire des marchandises sur cette ligne existe toujours, mais le transport des voyageurs a cessé en 1960.

Nous remercions M. LaRochelle de ces précisions; c'est grâce à de tels apports qu'on peut faire avancer la philatélie.

Jean-Guy Dalpé

Références:

SHAW, T.P.G.

The Handbook of Transportation Postmarks,

1963.

GILLAM, L.F.

A History of Canadian RPO's,

1967.

LUDLOW, Lewis M.

The Catalogue Section of the Handbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Shaw,

1975.

BELANGER, F. et DALPE, J.-G.

Renseignements tirés de nos collections.

Jean-Guy Dalpé et Ferdinand Bélanger

DU NOUVEAU A L'U.P.J.M.

L'Union Philatélique des Jeunes de Montréal fait peau neuve. En effet, à l'aube de sa sixième année d'existence, les animateurs de ce dynamique regroupement de "timbrés" ont décidé de changer la structure même du club.

Ce souffle de nouveauté est surtout caractérisé par la formation en deux étapes du conseil, la deuxième étape permettant aux nouveaux membres de se faire connaître afin de se présenter le moment venu comme candidats aux postes de conseiller à combler. De plus, ces nouveaux arrivants bénéficieront d'une section spéciale dans la salle de réunion où des "cours" (exposés) pour débutants seront donnés, sans pour cela retarder les anciens avec ces choses déjà connues.

Et pour tous il y aura un "carnet d'épreuves" à remplir, ce qui permettra de classer nos membres en philatélistes de 1er, 2e et 3e degré. Non pas dans le simple but d'apposer des étiquettes, mais bien pour stimuler tout le monde à acquérir des connaissances philatéliques, et ce tout au long de l'année. Pour atteindre tel degré, le membre a tout le temps voulu pour accomplir ces épreuves (pas de date limite).

Aussi, il y aura des soirées spéciales où des adultes viendront donner conseils, appréciations et exposés spécialisés dans telle ou telle branche précise de la philatélie.

Cette année, bien des projets sont au programme. On parle de journées d'échanges (ouvertes à tous), d'invitations lancées à d'autres clubs de jeunes à venir nous voir, d'un grand jeu philatélique dans Montréal (une tradition), d'une journée philatélique à Québec, etc. Et même, on chuchote la possibilité de se rendre à Toronto en juin prochain pour visiter CAPEX '78, l'exposition internationale (comme nous l'avons fait pour INTERPHIL à Philadelphie).

Evidemment, pour réaliser tout cela, il nous faudra de bons moyens de financement. Mais avec un peu d'imagination (et elle ne nous fait point défaut), on peut aller loin, et nous l'avons prouvé à maintes reprises.

Avec tout ça, les services offerts aux membres à toutes les réunions: boîte aux trésors, bibliothèque (avec catalogues), comptoir d'information, livres de circuit, lampe à ultra-violets, nouveautés des postes, etc. Sans oublier le journal ("PANORAMA") qui paraît une fois par mois.

La reprise des activités aura probablement lieu au début d'octobre; que ceux qui voudraient se joindre à nous se renseignent à l'un des animateurs (Gilles Maillé, 524-1345, et Line Guimont, 254-4285) ou au président de l'UPJM (Marc de Grandpré, 259-8415).

Luc Giroux, relationniste

U.P.J.M. résultat positif en Mauricie

Lors d'une exposition pour les jeunes philatélistes de la Mauricie, je me suis rendu, comme tout le monde qui s'intéresse à la chose, voir ce que pouvaient apporter les jeunes à une exposition, faite entièrement dans leur contexte. En entrant dans ce local, je fus salué par presque tous les jeunes qui exposaient pour la première fois de leur vie. Quelle fougue, quelle vivacité, quel suspense pour ces jeunes qui ont travaillé pendant quatre mois pour ensuite exposer au regard, à la curiosité et à la maladresse des grands qui n'ont pu s'adapter à leur niveau.

Pour plusieurs adultes c'était beaucoup de travail pour un si petit nombre de visiteurs, pour d'autres c'était une exposition qui n'avait pas beaucoup d'attrait car ils ne veulent rien savoir de la jeunesse qui est notre relève de demain, s'imaginant que la philatélie n'est que pour eux. Ils n'ont pas pensé un instant que ce pouvait être eux ou leurs enfants qui auraient pu exposer sur ces tables garnies de trésors inestimables pour ces juniors de la philatélie.

Eh bien non, il faut entrer dans l'univers du jeune, il faut penser à celui qui expose pour la première ou la deuxième fois et ce qu'il peut en ressentir. J'en ai vu un qui a tremblé une bonne partie de cette période d'exposition et c'était vraiment le désir de sortir de ce monde fou, fou, fou. Par la philatélie, il a trouvé le moyen de se libérer et de s'exprimer sans penser à la valeur monétaire de ses pièces exposées. Les timbres de faible valeur rivalisaient avec les hautes valeurs pour ce jeune qui ne voulait qu'exhiber ses acquisitions. J'en ai vu un autre qui n'a pas mangé de la journée, pour ne pas s'absenter une minute de sa place, car la présence d'un visiteur était pour lui le résultat incontesté d'un travail bien accompli.

Cette exposition a duré 8 heures et pour eux ce fut une journée très longue et très excitante car beaucoup de visiteurs se sont arrêtés à discuter avec ces exposants, et, à leur grande satisfaction, ils ont été surpris de leurs connaissances.

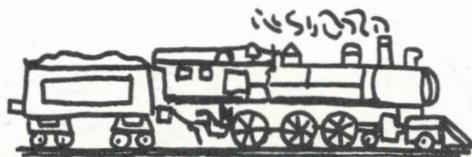
Pour moi qui, à leurs yeux, suis le géant de la place, parce que je leur ai permis de prouver leur talent, ce n'était qu'une tâche de plus à accomplir dans mes fonctions d'animateur. Je m'attendais à avoir comme visiteur seulement les parents et amis de ces 25 exposants, mais le résultat fut surprenant car on a dénombré près de 400 visiteurs.

En terminant, je tiens à remercier l'U.P.J.M. et leurs organisateurs ainsi que M. Denis Masse et la Fédération Québécoise de Philatélie. Ce fut le premier résultat de leur magnifique journée offerte à la population trifluvienne, lors de leur passage du 13 novembre 1976; ceci a permis à la section jeunesse de prendre racine dans ce même local du pavillon St-Arnaud.

Gaston Jutras

HISTOIRE

DE LA POSTE AMBULANTE



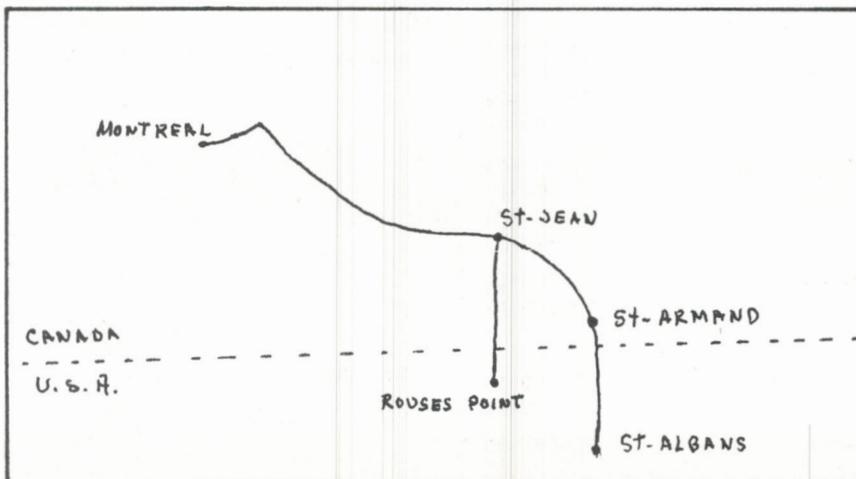
12 ième partie: MONTREAL et VERMONT JUNCTION RAILWAY

Cette compagnie fut incorporée en 1849 et son objectif était de réunir Highgate (près de la frontière américaine) et Montréal en passant par St-Jean; cependant rien ne se fit avant 1861.

De 1861 à 1864, on construisit une ligne de Highgate à Iberville (24 milles) et elle fut ouverte à la circulation le 14 novembre 1864. De là, le train se rendait à St-Jean en utilisant le pont ferroviaire appartenant à la Stanstead, Shefford & Chambly Railway. D'autre part, la ligne Highgate-Iberville était rattachée à une ligne américaine appartenant à la Vermont & Canada Railway qui, comme la Montréal & Vermont JCT RWY, était une filiale de la compagnie américaine Vermont Central Railroad. De St-Jean à Montréal la compagnie utilisait la voie construite par la Champlain & St-Lawrence Railroad.

Les postes se servirent d'abord de la marque R-166 qui fut suivie par Q-268 — Q-270. Vers 1928, les postes étendirent leurs services jusqu'à St-Albans, Vermont, ce qui amena les marques Q-265 et Q-266. L'existence de la marque Q-133 est mise en doute tandis que Q-133B est une marque non officielle employée par un commis.

EN 1885, la compagnie tomba sous le contrôle de la Grand Trunk Railway.



R-166
VERMONT
JUNCT. RY./M.C.
Marteau: type 9E
Direction: N,S



Q-26B
ST-ARMAND &
MONTREAL R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: N,S



Q268A
ST-ARMAND &
MONTREAL R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: N



Q-269
ST-ARMAND ST &
MONTREAL R.P.O.
Marteau: type 17
Direction N,S, AM



Q-270
ST-ARMAND ST
& MONTREAL
R.P.O.
Marteau: type 17
Direction N, S, AM



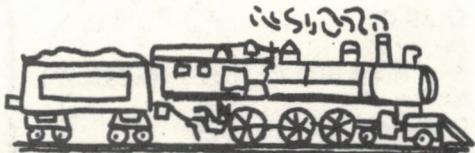
Q-265
ST-ALBANS &
MONTREAL R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: ?
Numéro du train: ?



Q-266
ST-ALBANS &
MONTREAL R.P.O.
Marteau: type 17H
Direction: ?
Numéro de
train: 327

HISTOIRE

DE LA POSTE AMBULANTE

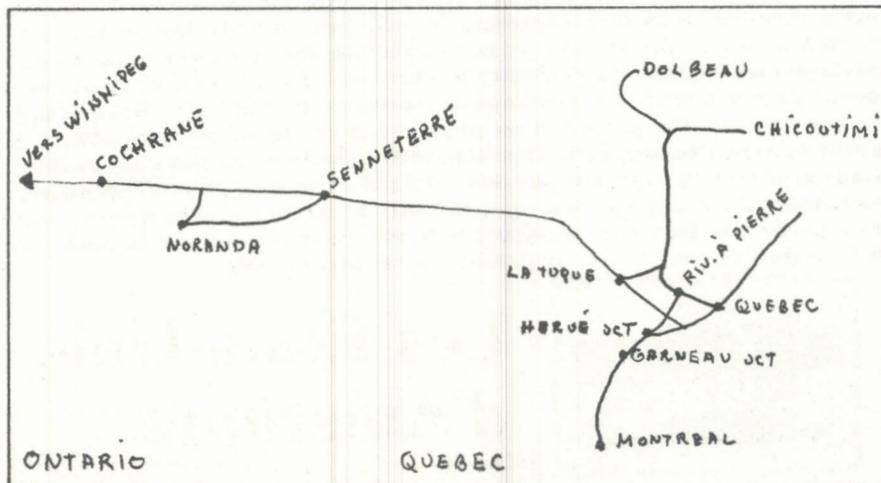


par J.G. Dalpé et F. Bélanger

13e partie:

National Transcontinental Railway

Cette portion de voie ferrée que nous allons étudier fait partie intégrante de la ligne qui relie Moncton, N.B. à Winnipeg, Man., endroit où se fit le raccordement avec la compagnie Grand Tronc Pacifique.



Dans sa conception originale la ligne située entre Moncton et Prince Rupert devait être une voie transcontinentale, la partie située entre Moncton & Winnipeg était la division Est alors qu'entre Winnipeg & Prince Rupert c'était la division Ouest. Cette dernière appartenait à la compagnie Grand Tronc Pacifique, laquelle l'avait construite, alors que la division Est était construite par ou pour le Gouvernement.

En 1903, le Gouvernement autorisa la construction de la division Est; les premiers contrats qui marquaient le début de la construction de cette section ne furent placés qu'en 1906. Cette division Est s'étendait sur une distance de 1,804 milles et était divisée en 22 sections, une de ces sections était le pont de Québec et ses abords.

Au Nouveau-Brunswick, la construction commença en mai 1907, soit 61 milles de voie située entre Grand Falls et la frontière du Québec. En décembre 1907, les travaux débutaient à 50 milles de Moncton. En mars 1909, les dormants sur une distance de 170 milles étaient installés et 47 milles de voie étaient complétés. En 1910, tous les dormants étaient installés dans la province au Nouveau-Brunswick et 156 milles de voie étaient terminés. Finalement la ligne entre Moncton & Edmundston, soit une distance de 231 milles était ouverte le 24 novembre 1911.

Au Québec, le travail commença en 1906, mais ce n'est qu'en 1912 que la section reliant Edmundston à Rivière Bleue (45 milles) était ouverte à la circulation. En 1915 le traversier reliant Québec à Lévis était opérant.

Le travail, au nord du St-Laurent, commença en 1906. Les premiers 80 milles, soit la section située à l'Est de Hervey Junction, furent ouverts à la circulation en 1909. En 1912, la section du Québec était complétée, et ce jusqu'à Taschereau (Abitibi).

En Ontario, on eut à affronter différents problèmes. Le principal étant de trouver un terrain convenable. En 1911 la section reliant Abitibi Crossing à Hearst était complétée et en 1912, la section joignant le lac Nipigan à Superior Junction était ouverte à la circulation.

Finalement, le 17 novembre 1913, la section finale reliant Grant à Nakina était terminée. C'est alors que la ligne fut opérée par les contracteurs et les commissaires du chemin de fer, ceci pour une courte période.

Suite à l'accord initial, le Gouvernement avisa la compagnie Grand Tronc Pacifique que la ligne était complétée, mais cette dernière en prise à des difficultés financières, ne put tenir ses engagements. En 1923, le réseau s'intégra au Canadien National.

En 1909, les premiers bureaux de poste ambulants furent mis en opération. C'est alors qu'apparurent les oblitérations suivantes.

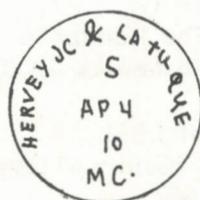
Finalement les oblitérations Q 251, Q 309 firent leur apparition probablement en 1915, quand la section reliant Edmundston à Québec fut mise en opération.

N.B. Q 203A est douteux.

Q 214
Québec &
La Tuque RPO / No
Marteau: Type 17A
Direction: S



Q 15
Hervey Jc &
La Tuque /MC
Marteau: Type 17H
Direction: 11,12,22



Q 20
Hervey Jc &
La Tuque RPO /
Marteau: Type 17
Direction: S



Q 20 C
Hervey Jc
& La Tuque RPO /
Marteau: Type 17
Direction: S



Vers 1912, les oblitérations Q 203, Q 203A et Q 203C furent apposés sur le courrier.

Q 203
Québec &
Cochrane / RPO
Marteau: Type 17H
Direction: 11,12,22



Q 203 C
Que & Coch / RPO
Marteau: Type 17H
Direction: 11,12



Q 251
Québec & Tourville
RPO/
Marteau: Type 17
Direction: E, W, E1,
51, 52.



Q 309
Tourville &
Québec RPO/
Marteau: Type 17
Direction: 51,52



Références:
SHAW, T.P.G.
The Handbook of Transportation Postmarks, 1963.

GILLAM, L.F.
A History of Canadian RPO's
1967

LUDLOW, Lewis M.
The Catalogue Section of the Handbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Shaw
1975.

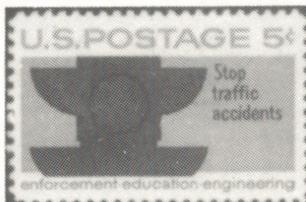
BELANGER, F. et DALPE, J.-G.
Renseignements tirés de nos collections.

Ces chers timbres



par Jacques Nolet

Devant l'avalanche continuelle des timbres-postes émis par l'ensemble des membres de l'Union Postale Universelle, il n'est plus possible maintenant de tout collectionner et il devient urgent de faire un choix judicieux... compatible avec ses propres moyens financiers. Dans le but d'informer les membres de la Fédération et d'aider spécialement les philatélistes débutants, nous avons cru utile d'établir une chronique mensuelle dans laquelle nous commenterons la politique d'émission de timbres-postes d'un certain nombre de pays spécialement en faveur auprès des philatélistes québécois. Il s'agira uniquement de commentaires libres à partir de notre propre expérience personnelle, et non d'un relevé détaillé des nouveautés parues d'un pays (pour ce genre d'informations, il suffit de consulter un journal spécialisé dans le domaine des nouveautés). Nous espérons que ces articles pourront aider certains philatélistes à parfaire leur information philatélique et construire leur collection personnelle à partir des éléments soumis à leur attention concernant la politique d'émission de timbres-poste pratiquée par divers pays.



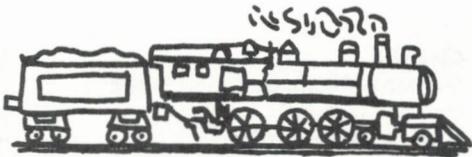
Les Etats-Unis d'Amérique

Les Etats-Unis d'Amérique ont toujours exercé une irrésistible séduction sur les philatélistes de ce pays, déterminant même leurs goûts de façon durable: qu'il suffise de mentionner comme exemple probant l'usage presque exclusif du catalogue SCOTT pour se rendre compte de l'influence importante de ce pays. Voilà pourquoi nous commenterons ce mois-ci la politique d'émission des timbres-poste de nos voisins immédiats sur le continent nord-américain.

A part quelques exceptions (les années 1975-1976), l'administration postale américaine a émis un nombre fort raisonnable de timbres-poste depuis dix ans: une moyenne de vingt-sept timbres par année! Ce qui nous semble très raisonnable pour les besoins postaux réels de cet immense pays. Quand on songe à certaines officines situées en Europe on croirait rêver face à une politique d'émission aussi saine. Mais la célébration du Bicentenaire des Etats-Unis a perturbé cette politique raisonnable en faisant grimper le nombre de timbres émis en 1976 à plus de 97 timbres; ce qui est nettement un chiffre exagéré compte-tenu de l'ensemble des dix dernières années. Au cours de l'année 1976 deux émissions ont totalisé soixante-dix vignettes: d'abord l'émission dite des "drapeaux" groupant cinquante timbres, et celle du Bicentenaire réunissant vingt timbres sur cinq feuillets. A voir une telle prolifération on penserait que les Etats-Unis ont pris la succession des Emirats arabes...

Quant à la valeur faciale de ces timbres, celle-ci suit la même courbe que les émissions des dix dernières années (75 cents à 3.50 dollars environ). Nous sommes obligés de constater qu'il s'agit là encore d'une politique très modérée compte-tenu de la progression du tarif de base de la lettre simple qui est passé de 6 cents à 13 cents (une augmentation de 115% sur une seule décennie!). Ce simple fait peut expliquer aisément le mouvement en hausse de la valeur faciale des timbres-poste américains. Nous devons encore faire une remarque sur la valeur faciale de l'année 1976: les deux émissions précitées (Drapeaux et Bicentenaire) valant à elles seules 9,31 dollars, ce qui s'est ajouté normalement

HISTOIRE DE LA POSTE AMBULANTE



14e partie

par J.G. Dalpé et F. Bélanger

Grand Trunk Railway of Canada East

Cette compagnie eut sa chartre le 10 novembre 1852. Selon son incorporation, elle pouvait construire une ligne de Lévis à Trois-Pistoles, soit un trajet de 142 milles.

En 1854, elle fut amalgamée avec le Grand Trunk Railway qui construisit la ligne de Lévis à Rivière du Loup (115 milles), ligne qui fut ouverte en 1859.

Le service de la poste ambulante utilisa d'abord les oblitérations Q-2 232 et Q-233 conjointement, semble-t-il, avec R-48 et R-123. Par la suite on les remplaça par Q-234 - Q-240, Q-50, Q-50B, Q-263 et Q-253A. Q-50A serait une oblitération faite par un tampon utilisé par un commis.

Q-232

Québec & Rivière du Loup G.T.R. /

No. 3 (No. 1 et No. 2 existent aussi).

Marteau: type 8A

Direction: DOWN, UP



N.B.: Boggs cite la même, mais sans GTR le MAY 2 1867 (No. 3).



Q-233

Québec & Rivière du Loup G.T.R. / No. 3

Marteau: type 8A

Direction DOWN

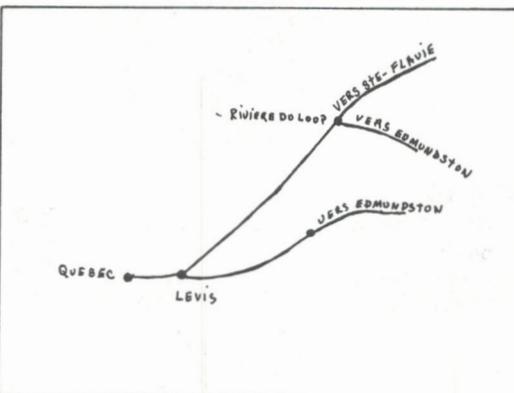


R-123

Registered / G.T.R.E.

Marteau: type 24B

Direction: EAST, et sans direction.



R-48

Grand Trunk Railway East / E

Marteau: type 13A

Direction: DAY, et sans direction.



Q-234

Québec & Rivière du Loup M.C. / Express.

Marteau: type 41

Direction: EAST



Q-235

Québec & Rivière du Loup / Mixed

Marteau: type 15C

Direction: EAST



Q-235A

Québec & Rivière du Loup M.C. / Mixed.

Marteau: type 41

Direction: EAST, WEST



Q-236

Québec & Rivière du Loup R.P.O. / No. 2

Marteau: type 17A

Direction: N



Q-237

Québec & Rivière du Loup / Mixed
Marteau: type 15C.
Direction: EAST, WEST.

**Q-238**

Québec & Rivière du Loup M.C. / through Express
Marteau: type 9C
Direction: E, W.

**Q-238A**

Québec & Rivière du Loup M.C. / Thro Express
Marteau: type 9C
Direction: E.W.

**Q-239**

Québec & Rivière du Loup M.C. / Local
Marteau: type 9C
Direction: E, W.

**Q-240**

Québec & Rivière du Loup R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: aucune

**Q-50**

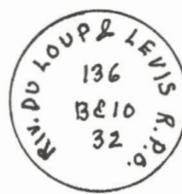
Lévis & Rivière du Loup R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: E, 2, 35, 36, 45, 46

**Q-50B**

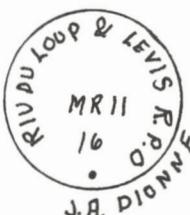
Lévis & Rivière du Loup R.P.O. /
J.A. Dionne
Marteau: type 21B
Direction: 35

**Q-263**

Rivière du Loup & Lévis R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: E, W, 45, 46, 135, 136

**Q-263A**

Rivière du Loup & Lévis R.P.O. / J.A. Dionne
Marteau: type 21B
Direction: aucune

**Références:**

SHAW, T.P.G. The Handbook of Transportation Postmarks, 1963.

GILLIAM, L.F. A History of Canadian RPO-S, 1967.

LUDLOW, Lewis M. The Catalogue Section of the Handbook of Canadian Transportation Postmarks by T.P.G. Shaw 1975.

BELANGER, F. et DALPE, J-G. Renseignements tirés de nos collections.



La documentation philatélique #21

par CIMON MORIN

Le Monde des philatélistes:

(11 bis, boulevard Haussman, 75009 Paris, France) vient de publier deux nouvelles brochures. Il s'agit du numéro 217:

La France en thématique (4ième partie).

Dans la quatrième partie de cette série on se consacre à la vie rurale, la coiffure féminine et militaire et le cheval. 32p. Prix: 16,45F franco; et du numéro 218:

Sélection philatélique

Tome VII

Réimpression de certains articles parus dans le Monde des philatélistes. Ce numéro est consacré aux postes locales de Russie (Zemstvo), Anna de Noailles, le plus vieux timbre-poste, les 0,80F Barrage de Vouglans et 0,60 Sainte-Chapelle de Riom, la Grèce, les Pays-Bas, les poupées de Corée, la Tchécoslovaquie. 32 p. Prix 16,45 franco.

France: A catalogue of Artists Proofs, De Luxe Sheets, Imperfs, Color Essays, First Day covers 1875-1962

par Edouard Cointreau. Catalogue indiquant les cotes des épreuves, etc. des timbres de France. Ce volume serait le premier d'une série annuelle. Prix \$6.00 port payé. Disponible chez Stamps Information Associates, Inc., 156 State St., Boston, MA 02109, U.S.A.

Catalogue thématique:

Le tir à l'arc et l'arbalète

par Carlo Condarelli. Le texte de cette brochure est rédigé en italien et en anglais et comporte 387 illustrations (timbres, cachets, entiers postaux, variétés, etc.) Vendu au prix d'environ \$10.00 (EU) ce catalogue peut être commandé chez l'auteur, via Conte Ruggero 9, I-95128 Catania, Italie.

CIMON MORIN

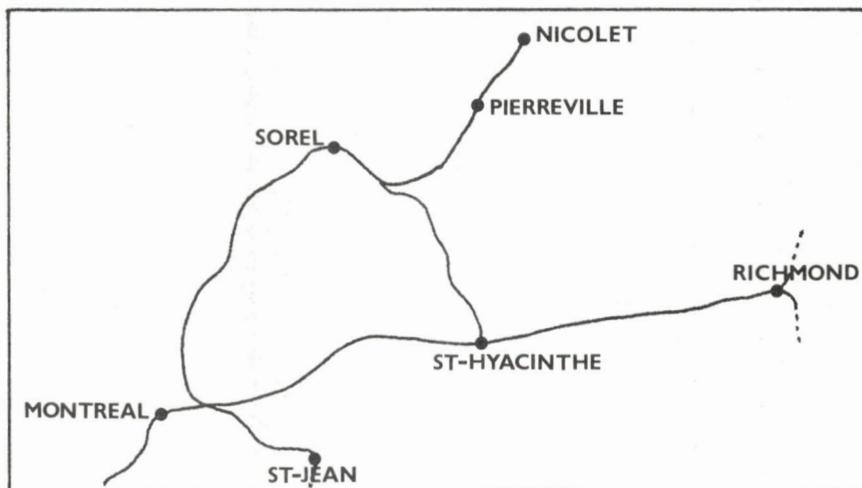
par: J.G. DALPE et F. BELANGER



15e partie QUEBEC, MONTREAL & SOUTHERN RAILWAY

Cette compagnie ferroviaire fut formée en 1906 pour prendre en main la Quebec Southern Rwy, laquelle avait été incorporée en 1883 sous le nom de United Counties Rwy, et devait construire une ligne ferroviaire entre Sorel et Iberville (près de St-Jean). On projetait de faire passer cette ligne longue de 60 milles par St-Hyacinthe. Elle fut ouverte à la circulation en 1894.

Il y eut entente en 1897 avec la compagnie East Richelieu Valley Rwy. L'entente stipulait que la compagnie Eastern Richelieu Valley Rwy donnait la permission à la compagnie United Counties Rwy



d'utiliser la partie de ligne située entre St-Hyacinthe et Iberville et cette dernière faisait de même avec sa section ferroviaire située entre Iberville et Noyan. Cette section fut ouverte à la circulation en décembre 1898.

En 1900, ces deux compagnies ferroviaires devinrent la propriété de la Quebec Southern Rwy, laquelle auparavant avait acquis ses subsidiaires : la compagnie South Shore Railway, la Montreal & Sorel Rwy, ouverte en 1882 et finalement la Great Eastern Rwy ouverte en 1890.

En août 1900, la ligne partant de Sorel fut étendue jusqu'à la rivière St-François et plus tard passa par Nicolet et St-Grégoire, pour finalement arriver à Fortierville en 1910. Le tout comptait 40 milles de voie ferrée.

Finalement, tout le système fut acheté par le Canadian National en 1929.

La première marque postale utilisée fut Q182. Vers 1900 on la remplaça par les marques suivantes Q179, Q180, Q181.

L'oblitération indiquant Pierreville & Montreal (Q184) succéda à Q179. Q184 fut elle-même remplacée par Q180 et Q181.

Vers 1933, on retrouve Victoriaville & Montreal RPO, soit Q315 à Q315B.

Q 182

Nicolet &
St-Hyacinthe/M.C.
Marteau: type 9E
Direction: E, W.

**Q 179**

Nicolet & Mont.
R.P.O. /
Marteau: type 17
Direction: E, W, 141
142

**Q 180**

Nicolet, Sorel &
Montréal R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: E, W

**Q 181**

Nicolet, Sorel &
Mont. R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: E, W, 152

**Q 184**

Pierreville & Mont
R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: E, W



QUESTIONS et REPONSES

par J.J. PRENOVEAU

Q 315

Vic & Mont / R.P.O.
Marteau: type 174
Direction: 137, 138,
150, 132, 149.



Q 315 A

Vict & Mont / R.P.O.
Marteau: type 174
Direction: 137



Q 315 B

Vict & Mont R.P.O.
Marteau: type 17
Direction: 137



REFERENCES:

- SHAM, T.P.G.
The Handbook of Transportation Postmarks, 1963
GILLAM, L.F.
A History of Canadian RPO's, 1967
BELANGER, F. et DALPE, J.-G.,
Renseignements tirés de nos collections.

QUESTION 151

Quand furent émis pour la première fois dans le monde des timbres spéciaux portant l'emblème de la croix rouge?

REPONSE 144

L'usage de marques postales militaires au Canada remonterait au 19e siècle selon W.S. Boggs. En effet à la page 642 de son livre "The Postage Stamps and Postal History of Canada", il reproduit une marque postale militaire datée du 23 juillet 1886; il s'agit d'une marque circulaire: BRIGADE CAMP MIL. DIST. NO 4 au centre JL 23, 86; c'est la plus vieille que nous connaissons.

REPONSE 136 — RECTIFICATION

A la question 136, nous demandions: A quand remonte l'usage des lettres enregistrées au Canada? En octobre 1977 la réponse que nous avons publiée indiquait "mars 1855" et citait comme source "Canada Registry System 1827-1911" de H.W. Harrison, p. 13.

A cette réponse, Me Guy des Rivières, éminent philatéliste de Québec, apporte la rectification suivante:

Québec, le 8 novembre 1977

Comité de Rédaction,
Fédération Québécoise de Philatélie,
1415 Est Rue Jarry,
Montréal,
H2E 2Z7

Messieurs,

Je lis dans le numéro d'octobre 1977, de La Philatélie au Québec, dans la colonne questions et réponses, la réponse numéro 136 qui semble propager une information incorrecte publiée par l'auteur H.W. Harrison dans (Canada Registry System).

Il semble qu'il y a eu une mauvaise interprétation de la part de Monsieur Harrison, où dans le rapport du Maître Général des Postes pour l'année se terminant le 31 mars 1885, on y dit en effet, qu'un plan de recommandation du courrier a été mis en marche, mais il y a une distinction entre la planification et le début même du système de recommandation.

J'ai moi-même une collection spécialisée dans le domaine du système de recommandation des lettres au Canada, tant "Money



HISTOIRE

DE LA POSTE AMBULANTE

par J.G. DALPE et F. BELANGER

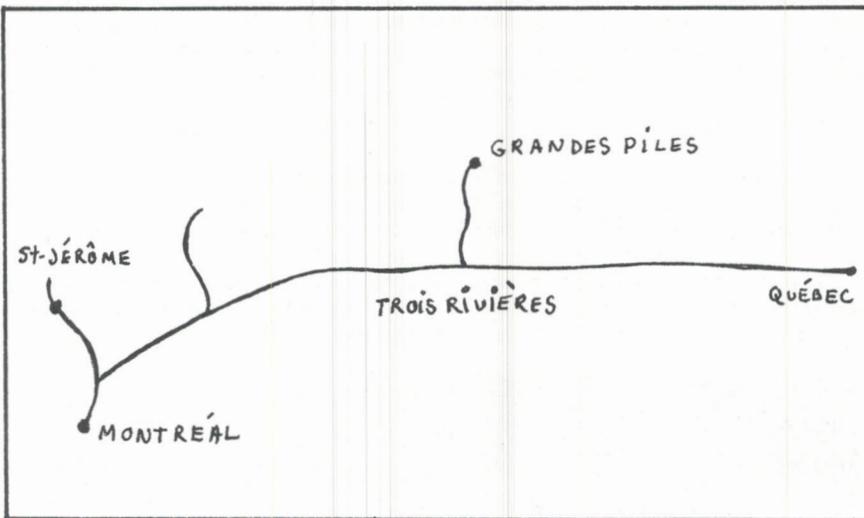


16e Partie: NORTH SHORE RAILWAY

Incorporée en 1853, cette compagnie devait construire une voie ferrée entre Québec et Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent. La voie principale fut terminée en 1879 (Montréal à Québec, 178 milles); quelques voies secondaires étaient rattachées à celle-ci: de Piles Junction à Grandes Piles, de Lanoraie à St-Félix de Valois, de Berthier à Berthier Station et une boucle qui passait dans Trois-Rivières. En 1882, la ligne fut vendue à une filiale de la Grand Trunk Railway qui la vendit à son tour au C.P.R. en 1885.

L'oblitération R-98 semble avoir été utilisée entre 1879 et 1885. Après l'acquisition par le C.P.R., les oblitérations suivantes apparurent: Q-216-219 (Québec-Montréal), Q-152-153A (Montréal-Trois-Rivières), Q-249-250 et Q-306-308 (Québec-Trois-Rivières); ces oblitérations furent en usage jusqu'à vers 1960. Les oblitérations Q-305-305B (Trois-Rivières - Grandes Piles) apparurent au tournant du siècle et disparurent vers 1920.

Q-216A et Q-216B sont des tampons utilisés par des commis.



R-98

NORTH SHORE/Ry.
marteau: type 4F
Direction: aucune



Q-217

QUEBEC &
MONTREAL C.P.R./
M.C.
Marteau: type 10C
Direction: E, W, 351,
352, 357, 358.



Q-216

MONTREAL &
MONTREAL C.P.R.
M.C./No.
Marteau: type 10B
Direction: E, W.



Q-218

QUEBEC &
MONTREAL R.P.C.
Marteau: type 17
Direction: W, ND, 157,
345, 349, 351, 352,
357, 358.



Q-219

QUEBEC &
MONTREAL C.P.R.
R.P.O./
Marteau: type 19
Direction: E, W, 6, 350,
351, 358



Q-152

MONT. & THREE
RIVERS RAILWAY/
Marteau: type 4A
Direction: E, W



Q-152A

MONT. & THREE
RIVERS C.P.R. M.C./
No.
Marteau: type 10B
Direction: E, W



Q-152B

MONT. & THREE RIV.
Ry./M.C.
Marteau: type 9E
Direction: E, WEST



Q-153

MONT. & THREE
RIV. C.P. Ry./ M.C.
Marteau: type 10C
Direction: E, W, EAST



Q-153A

MONT. & THREE
RIV. C.P.R./M.C.
Marteau: type 10C
Direction: E, W



Q-249

QUEBEC & THREE
RIV. RAILWAY/
Marteau: type 13
Direction: EAST,
WEST



Q-249A

QUEBEC & THREE
RIVERS RAILWAY/
Marteau: type 4D
Direction: EAST,
WEST, W



Q-250

QUEBEC & THREE
RIV. C.P.R./M.C.
Martau: type 4G
Direction: EAST, E, W



Q-306

THREE RIVERS &
QUEBEC/M.C.
Martau: type 9E
Direction: E, W



Q-307

THREE RIV. & QUE.
C.P. Ry./M.C.
Martau: type 10C
Direction: E, W



Q-307A

THREE RIV. & QUE.
C.P.R./M.C.
Martau: type 4G
Direction: E, W



Q-308

THREE RIV. &
QUEBEC R.P.O.
Martau: type 17
Direction: ?



Q-305

3 RIV. & GDS. PILES
R.P.O./
Martau: type 17
Direction: N, S



Q-305A

TROIS RIVIÈRES &
GRANDES PILES
R.P.O./
Martau: type 17
Direction: E



REFERENCES:

- SHAM, T.P.G.
The Handbook of Transportation Postmarks, 1963
GILLAM, L.F.
A History of Canadian RPO's, 1967
BELANGER, F. et DALPE, J.-G.,
Renseignements tirés de nos collections.

QUESTIONS et REPONSES

par J.J. PRENOVEAU

QUESTION 152

A quand remonte l'usage des timbres-taxes au Canada?

RÉPONSE 145

Une caractéristique qui aide à distinguer le timbre no 1 du Canada le 3 pence Castor du no 4, c'est que le no 1 a été imprimé sur papier vergé avec vergeures horizontales: à la lumière le fond montre un jeu alternatif d'ombres et de lumières parallèles tout comme s'il s'agissait d'un filigrane, alors que le no 4 a été imprimé sur papier velin: c'est-à-dire sur papier sans vergeure. Dans un cas comme dans l'autre, on rencontre le 3 pence sur papier mince et semi-transparent.

RÉPONSE 150

D'où vient le coupon-réponse international et à quand remonte-t-il?

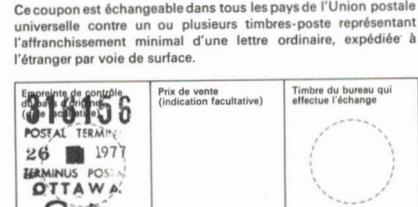
Le fait qu'on ne peut employer dans un pays déterminé, pour l'affranchissement des envois postaux, que les timbres-poste valables dans ce pays fut, autrefois, l'objet de fréquentes critiques, parce que l'expéditeur d'une lettre pour l'étranger n'avait pas la possibilité d'affranchir la réponse de façon aussi simple que possible, par exemple en joignant un timbre-poste. Lorsque plusieurs tentatives de remédier à cette lacune eurent échoué devant les congrès postaux universels, celui de Rome découvrit en 1906 l'oeuf de Colombe sous la forme du coupon-réponse.

Contre remise, au guichet postal de n'importe quel pays, d'un coupon-réponse international reçu de l'étranger, l'usager reçoit un timbre-poste de valeur correspondante à l'affranchissement d'une lettre simple ordinaire du service international. La création des coupons-réponse fut proposée au congrès universel de Rome par le délégué anglais M. Davies et décidée à une faible majorité. L'innovation entra en vigueur le 1er octobre 1907.

Histoire des Postes Suisses 1849-1949
vol. 2, p. 15-16

Au Canada, actuellement, le coût d'un coupon international est de 45 cents. En échange de n'importe quel coupon, l'on vous remettra un timbre de 25 cents, soit l'affranchissement d'une lettre ordinaire (non-recommandée, ni par express) pour l'étranger (sauf les Etats-Unis), ce qui au Canada se fait toujours par avion.

Illustration de 3 coupons C 22 émis par le Canada au cours des années: No 1: coupon en vente jusqu'en 1969. No. 2: coupon en vente de 1969 à 1975. No. 3: coupon actuel en vente depuis 1975. No. 4: verso d'un coupon international de quelque pays que ce soit.



HISTOIRE DE LA POSTE AMBULANTE

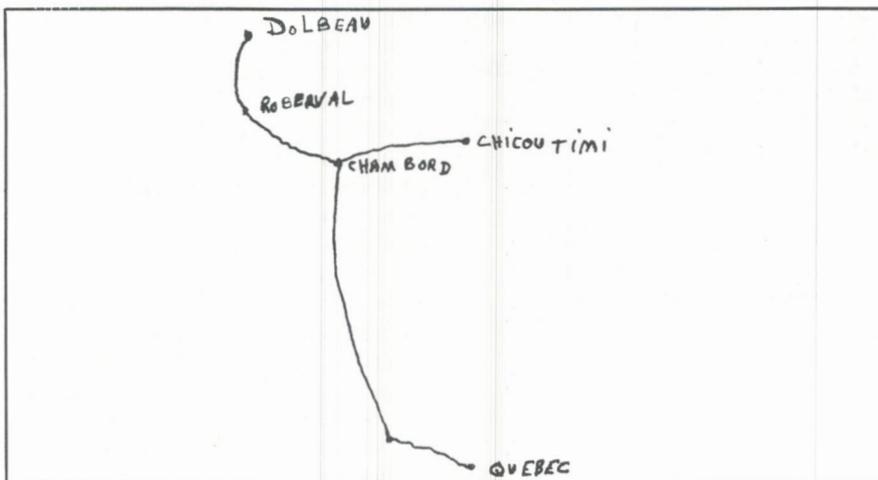


par J.G. DALPE et F. BELANGER

LA POSTE AMBULANTE 17e PARTIE QUÉBEC & LAKE ST-JOHN RAILWAY

Cette compagnie fut incorporée en 1869 sous le nom de Québec & Gosford RWY. Elle devait construire une voie ferrée entre Québec et Gosford, village situé à 25 milles au nord de Québec. L'inauguration officielle se fit le 26 novembre 1870.

En 1873, la compagnie changea son nom pour celui de Québec & Lake St-John RWY. Dix ans plus tard, soit en 1883, on songea à construire une ligne reliant Québec au Lac St-Jean. La construction débuta en 1884.



Au mois de décembre 1888, le premier train arrivait à la gare de Roberval. La ville de Chicoutimi fut reliée au système le 17 juillet 1893.

En 1900, la compagnie est en difficulté financière. Quatre ans plus tard, la compagnie Canadian Northern RWY achète la compagnie déficitaire.

En 1917, Roberval fut reliée à St-Félicien, 18 milles de voie ferrée. Vers les années 50, on prolongea la ligne Chambord-St-Félicien jusqu'à Dolbeau.

On utilisa quatre groupes différents de marques postales sur cette ligne de chemin de fer.

Q 210

Québec & Lake St-John RWY/21
Marteau: type 13B
Direction: N.S.



Q 211

Québec & Lk. St-John/MC
Marteau: type 9E
Direction: N



Q 212

Que & Lake St. John RWY/MC
Marteau: type 9E
Direction: N.S.



Q 209

Quebec & Lake St. John/MC
Marteau: type 9E
Direction: N.S.



Q 212A

Que & Lake St. John RY/MC
Marteau: type 9E
Direction:



Q 213

Q et Lake St.
John/MC
Marteau: type 9E
Direction: N.S.

**Q 213 A**

Qué. Lk. St-John &
Chicoutimi RPO/
Marteau: type 17
Direction:

**Q 241**

Quebec, Roberval
& Chicoutimi RPO/
Marteau: type 17
Direction: W, 163,
164

**Q 242**

Quebec, Rob'l &
Chic't'i RPO/
Marteau: type 17
Direction: N. S. E.
ND, 164

**Q 243**

Que, Rob & Chic
RPO/
Marteau: type 17
Direction: N. S.
NO. 164

**Q 244**

Que & Chic RPO
ce marteau initia-
lement était "Que
Rob & Chic RPO/"
(Q 243) on a tout
simplement effacé
ROB

**Q 201**

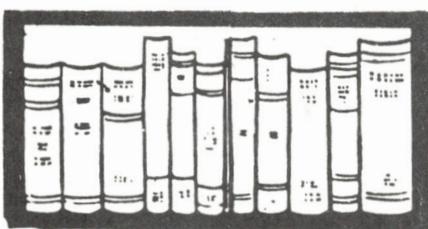
Quebec &
Chicoutimi RPO/
Marteau: type 17
Direction: 163, 164,
165

**Q 204**

Quebec &
Dolbeau/RPO
Marteau: type 17h
Direction: 196, 163,
164

**REFERENCES:**

- SHAW T.P.G. *The Handbook of Transportation Postmarks*, 1963
 GILLIAM, L.F. *A History of Canadian RPO's*, 1967
 BELANGER, F. et DALPE, J-G *Renseignements tirés de nos collections*.



La documentation philatélique

#24

par CIMON MORIN

Catalogue Lollini 1978. Conquête de l'espace. La 15e édition de ce catalogue thématique est maintenant disponible au prix de 60 francs port payé, chez Lollini, B.P. 299, 06010 Nice Cedex, France. Ce catalogue illustré de 336 pages a été conçu pour satisfaire la majorité des collectionneurs COSMOS du monde entier. Il présente plusieurs classements - (par pays, par satellites, par thèmes associés) - et fait la synthèse des aspirations des négociants et thématistes, car les marchands pourront y trouver rapidement timbres et prix de vente, les astro-philatélistes trouveront ces mêmes timbres classés aux satellites qu'ils commémorent. Aucun catalogue édité dans le monde n'a jusqu'ici fait un tel effort pour ses lecteurs, tant sur le plan des photographies de timbres, que pour la documentation scientifique offerte.

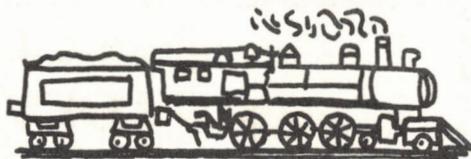
La Bourse du timbre - 1978. Cours et valeurs des timbres de France, Andorre, CFA, Europa, Monaco, UN. 3ième édition parue en septembre 1977. Disponible chez votre marchand de timbres français.

Le Prix des timbres-poste classiques de France, par Alain Massacrier 260 pages. 140 FF. Disponible chez Maison Arthur Maury, 6 boulevard Montmartre, F75009, Paris, France. Une étude sur les timbres classiques de France analysés par ordinateur, quantités, prix, etc.

HISTOIRE

DE LA POSTE AMBULANTE

par J.G. DALPE et F. BELANGER



18 ème partie, Québec Central Railway

Le noyau de ce chemin de fer était formé d'une voie construite par la Lévis & Kennebec Railway entre 1874-1876 et qui reliait Lévis et St-Joseph de Beauce (49 milles).

Cette compagnie avait été incorporée en 1869 et elle visait à relier Lévis à Kennebec, à la frontière du Maine.

En 1881, elle fut vendue à la Quebec Central Railway, compagnie incorporée en 1869 sous le nom de Sherbrooke, Eastern Townships & Kennebec Railway dont le but était de relier Sherbrooke à la voie construite par la Levis & Kennebec en passant par Dudswell.

En 1875, le nom de Sherbrooke, Eastern Townships & Kennebec fut changé pour celui de Quebec Central Railway; entretemps, on avait construit une voie entre Sherbrooke et Westbury (14 milles); en 1881, on avait rejoint Thetford Mines. C'est en 1884 qu'on atteignit Beauce Junction, près de St-Joseph.

En 1895, on ouvrit une voie entre Tring Junction et Lac Mégantic (59 milles) où on fit la jonction avec l'International Railway. Enfin, 1917, on ouvrit une voie entre Vallée Juction (autrefois Beauce Junction) et Lac Frontière (79 milles).

Ce chemin de fer fait maintenant partie de la C.P.R., après avoir été loué par celle-ci en 1912.

Le premier bureau de poste ambulant à circuler sur cette voie utilisa l'oblitération R-82; celle-ci fut suivie des oblitérations R-112-115, R-113B étant un marteau auquel on a ajouté un numéro à l'extérieur du cercle. R-113C est un tampon utilisé par un commis.

R-82

LEVIS & KENNEBEC
RAILWAY /
Marteau: type 4D
Direction: North

R-112

QUEBEC CENTRAL
M.C. / No.
Marteau: type 9A
Direction: N. North, S



R-113

QUEBEC CENTRAL /
M.C.
Marteau: type 9E
Direction: N. North,
NO, S, SP



R-113B

QUEBEC CENTRAL /
M.C. / 3 (19) (27) (28)
Marteau: type 21D
Direction: N, S, SP



R-114

QUEBEC CENTRAL
RWY. / M.C.
Marteau: type 9E
Direction: N, S, SP



R-115

QUEBEC CENTRAL
Ry. / M.C.
Marteau: type 9E
Direction: NORTH,
EAST, N, S, NO, SP



HISTOIRE

DE LA POSTE AMBULANTE

par J.G. DALPE et F. BELANGER

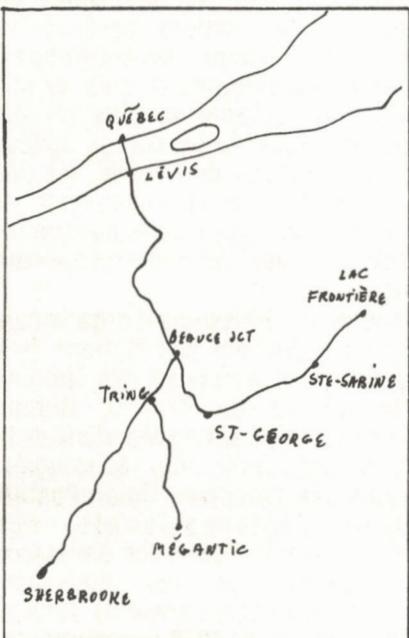


19ième PARTIE

QUEBEC CENTRAL RAILWAY (suite)

Des autres bureaux de poste ambulants qui circulèrent par la suite sur les voies de cette compagnie, on peut distinguer trois groupes d'oblitérations: de Québec à Sherbrooke (Q-52, 279B-282, 285-286), de Québec (Lévis) à Lac Mégantic (Q-35, 42, 310-314) et de Québec (Lévis) à Lac Frontière (Q-7-8, 32, 51, 272, 274-276).

Les oblitérations Q-8A, 42A, 42B, 52A-52E, 245B, 247, 248, 272A, 274A, 276A, 276C, 282A, 310A, 310B, 310D et 313 sont des tampons utilisés par des commis.



Q-52
LEVIS & SHERBROOKE R.P.O./.
Marteau: type 17
Direction: N, S, ND,
SP, 1, 2, 4, 5, 6



Q-279B
SHERBROOKE &
LEVIS R.P.O./H G (J
L)
Marteau: type 21B



Q-280
SHERBROOKE &
LEVIS /M.C.
Marteau: type 9E
PAGE 10



Q-35
LAKE MEGANTIC &
TRING /M.C.
Marteau: type 9E
Direction: N, S



Q-7
BEAUCHE JCT & STE
SABINE R.P.O./.
Marteau: type 17
Direction: S, 33, 34, 35,
37



Q-281
7
Direction: N, S, SP,
No, 1,2,4,6,



Q-282
SHERB & LEVIS
R.P.O./.
Marteau: type 17



Q-285
SHERBROOKE &
QUEBEC R.P.O./.
Marteau: type 17
Direction: 1, 2, 5, 6,
102, 105



Q-28A
SHER & QUEBEC
R.P.O./.
Marteau: type 17



Q-312
TRING & LK ME-
GANTIC R.P.O./.
Marteau: type 17



Q-314
TRING & L MEGAN-
TIC /M.C.
Marteau: type 9E



Q-286
SHER & QUE R.P.O./.
Marteau: type 17



Q-35
BEAUCHE JCT & STE
SABINE R.P.O./.
Marteau: type 17
Direction: S, 33, 34, 35,
37



Q-8
BCE JCT & STE
SABINE R.P.O./.
Marteau: type 17
Direction: S, 33, 35



Q-32
LAC FRONT & VAL-
LEE JCT /R.P.O.
Marteau: type 17H
Direction: 4, 32, 33, 35,
37



Q-51
LEVIS & ST FRAN-
COIS BEAUCE /M.C.
Marteau: type 9E
Direction: N, No



Q-272
ST GEORGE &
BEAUCE JCT R.P.O.
. Marteau: type 17
Direction: N, S, 15, 30,
33, Vide



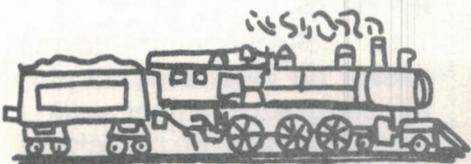
Q-274
STE SABINE &
BEAUCE JCT R.P.O.
. Marteau: type 17
Direction: W, 33



Q-275
STE SABINE & BCE
JCT/. Marteau: type 15
Direction: 30, 31, 35



Q-276
STE SAB VALL JCT &
LEVIS R.P.O./.
Marteau: type 17
Direction: 35P. 10



FAUX TIMBRES-POSTE CANADIENS

par F. BELANGER

Depuis l'existence de la Poste Canadienne, il n'y avait jamais eu de faux timbres mis en circulation pour affranchir le courrier.

Mais depuis 1960, les dossiers de la Gendarmerie Royale Canadienne font mention de 4 timbres différents qui ont été falsifiés mais dont 2 seulement furent utilisés.

Fait à noter, les timbres ont été imprimés par le procédé "offset lithography", et de plus, ils ont été faits dans la Province de Québec.

Voici une brève description de chacun faite à partir des dossiers de la G.R.C.

1954-61: 4¢ Violet (Scott 340)

"Le 6 décembre 1960, 8 faux timbres-poste canadiens de 4¢ étaient recouvrés à Montréal. Les timbres portaient le portrait de la Reine Elisabeth II, imprimé en encre bleu et avaient une apparence de timbres lavés, ce qui en faisait de pauvres reproductions. Il furent les seuls de cette nature à être découverts.

Il ne semble pas exister de copie(s) dans les mains de collectionneurs."

1962-63: 4¢ Carmine (Scott 404).

"Le 17 février 1965, lors d'une descente effectuée à Chomedey (Ville de Laval) la G.R.C. saisit 6,777,000 faux timbres-poste canadiens de 4¢, de l'émission de 1963. Par la même occasion on a saisi 2 presses d'imprimerie. Il y eut 6 personnes appréhendées; une seulement fut condamnée. La sentence fut d'une journée de prison et de 1,000 dollars d'amende.

A ma connaissance, il existe au moins 8 copies dans les mains de collectionneurs, parmi lesquelles 2 paires: une verticale, sur enveloppe faisant partie de la collection du Musée Postal et l'horizontale vue à l'Union Philatélique dans le cours du mois de novembre 1974.

Pour reconnaître le faux du vrai, il existe quelques moyens.

- la couleur du faux timbre est plutôt pâle
- les perforations sont plus petites
- la surface est "glacée" et uniforme N.B. Comparé au 6¢ orange (Scott 458D), ce timbre est considéré comme rare.

1967-71: 4¢ Carmine (Scott 457)

"Le 22 octobre 1967, lors d'une descente effectuée à Ville de Laval, la Gendarmerie a saisi 750,000 faux timbres-poste canadiens de 4¢ de l'émission de 1967. Une personne fut

apprehendée, jugée et reconnue coupable. La sentence fut la même que pour les 4¢ (1963), une journée de prison et 1,000 dollars d'amende.

Comme pour le premier faux, il ne semble pas exister de copies dans les mains de collectionneurs.

1967-71: 6¢ Orange (Scott 458D)

Le 22 avril 1969, après une longue enquête à Montréal, un résident était arrêté en possession de 2 planches d'aluminium, portant l'impression des timbres-poste de 6¢, émission 1968 et approximativement 500 feuilles de papier. Cette quantité de papier aurait pu servir pour imprimer 500,000 timbres. Il fut jugé et reconnu coupable; il reçut une sentence suspendue de six mois.

Au mois de juin 1969, une fouille dans une maison d'été conduisait à une saisie de 700,000 faux timbres-poste, de la presse et de la perforatrice. Plusieurs personnes furent appréhendées et condamnées.

Le 21 janvier 1970, une autre personne était appréhendée après avoir été reconnue coupable d'avoir en sa possession 450 faux timbres-poste. Jugé et reconnu coupable il reçut comme sentence, 15 jours de prison en plus des 100 dollars d'amende.

En avril 1970, un autre individu était arrêté à Toronto en possession de 468 faux timbres. Il fut accusé et par la suite libéré.

Au cours du mois de mai 1970, un Montréalais était arrêté après avoir distribué environ 2,000 faux timbres. La sentence fut d'une heure de prison, plus 100 dollars d'amende.

A Montréal, le 28 août 1970, 102,300 faux timbres-postes étaient découverts dans un casier de la Gare Windsor. Une femme était arrêtée. Elle fut jugée et condamnée à quatre mois de prison, en plus de trois mois déjà passés.

Pour ce qui a trait au 6¢ orange il existe au moins une cinquantaine de copies connues. Personnellement, j'ai trouvé 9 copies, dont 8 sur enveloppes, lesquelles étaient adressées au Bureau de l'Impôt Provincial.

Pour finir ce bref exposé, disons que celui qui a de la patience et l'oeil alerte pourrait un jour, ou l'autre, en découvrir un.

Bonne chasse

Réf. Topics: Juin-Juillet 1971 - Octobre 1971.