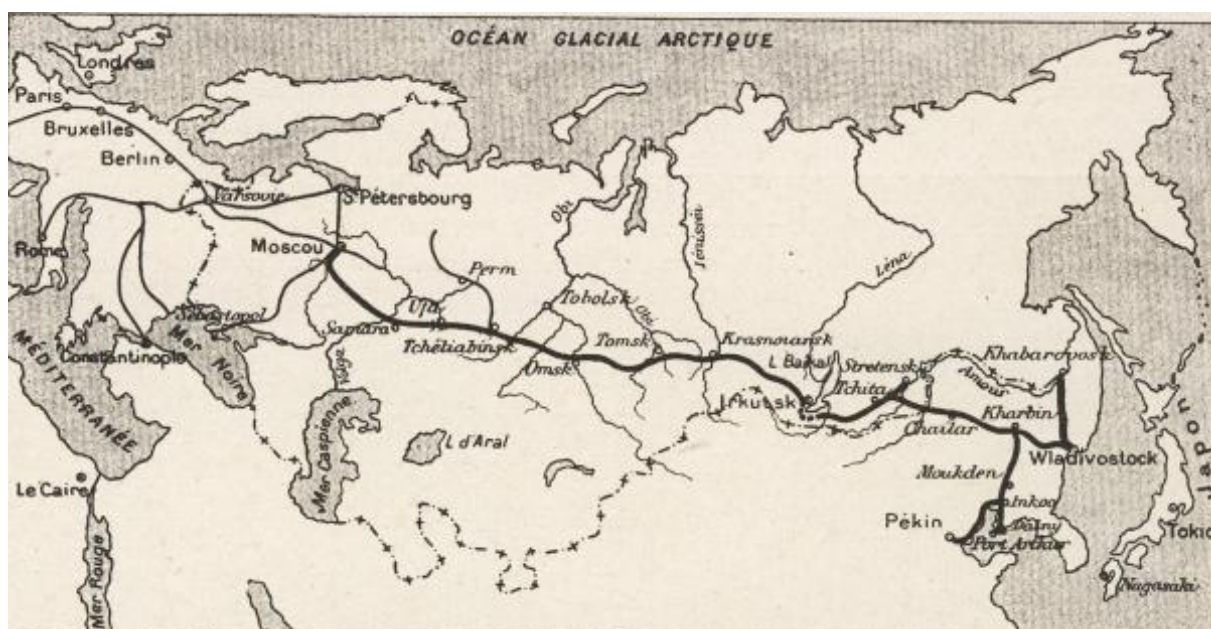


TRANSIBÉRIEN ET VOIE DE SIBÉRIE

TRANSIBÉRIEN

C'est au milieu du XIX^{ème} siècle que la décision de construire la plus longue ligne de chemin de fer au Monde entre Moscou et Vladivostok (port sur le Pacifique) est prise par le Tsar. La Russie a plusieurs objectifs : développer l'immense territoire de la Sibérie, accéder à l'Océan Pacifique (à cette époque l'Alaska est russe et sera achetée par les Etats Unis en 1867), visées expansionnistes en territoire chinois (Manchourie), accessibilité à un port en eau libre sur le pacifique (Port Arthur). La ligne entre Moscou et Vladivostok représente 9288 kms de voie ferrées à poser, franchissant montagnes, fleuves, taïga, et contournement du Lac Baïkal.



Le Transsibérien en 1904 (source wikipedia).

Les travaux dureront de 1881 à 1902 en traversant la Manchourie (la Russie obtient en 1897 une concession puis un protectorat sur la Manchourie) puis, suite à la guerre russo-japonaise de 1905, l'évitement de la Manchourie se fera par le Nord et sera terminé en 1916, la ligne étant alors entièrement en territoire russe. Près de 100 000 ouvriers ont été nécessaires (forçats, ouvriers russes libres, main d'œuvre importée.). Les conditions très dures (climat, maladies) ont entraîné de nombreuses pertes humaines. Le courrier sera transporté sur cette ligne à partir de 1900. A partir de Kharbin (Harbin) une branche traverse la Manchourie du Sud pour rejoindre la péninsule de Liaodong (en 1898) pour desservir Dalny (Dalian ou Darien) et Port Arthur. Le Lac Baïkal représente un obstacle qui ne sera contourné par le Sud qu'en 1904. Jusqu'à cette date les trains traversent le lac sur des bacs en été, des brises glace en hiver et quand la glace est trop épaisse, une voie ferrée est posée à même la glace.



Transsibérien : Pose des traverses



Transsibérien : pose et fixation des rails

En 1904 le Japon déclare la guerre à la Russie afin de limiter l'influence de cette dernière en Chine. La guerre qui dure de 1904 à 1905 est perdue par la Russie qui doit céder la péninsule de Liaodong avec Dalny et Port Arthur. A ce moment là la ligne ferroviaire de Kharbin à Port

Arthur est administrée par le Japon au travers des « Chemins de Fer de Manchourie du Sud ». Durant la guerre la circulation du courrier est pratiquement interrompue.



Transsibérien : pont et franchissement d'obstacle

POSTE FERROVIAIRE

Tout au long de la ligne, la poste ferroviaire est active et des cachets divers sont témoins de cette activité. On rencontre des cachets de gare (gare = ВОКЗАЛЬ ou ВОКЗ. en abrégé) et des cachets de bureaux ambulants (avec numéro identifiant la section de la ligne). Ces cachets ferroviaires sont le plus souvent ovales et comportent dans la couronne le nom de la gare ou le nom de la gare de départ et d'arrivée ainsi qu'un numéro de ligne pour les cachets d'ambulants. Au centre du cachet se trouve la date (calendrier Julien) sous forme linéaire.



CP, cachet de la gare de Irkoutsk (« ИРКУТСКЪ / ВОКЗ. ») du 10 décembre 1909 (calendrier Julien) pour la France. Affranchissement à 4 K, tarif du 19 mars 1899 pour la carte postale pour l'international. Irkoutsk est la ville principale à proximité du Lac Baïkal.

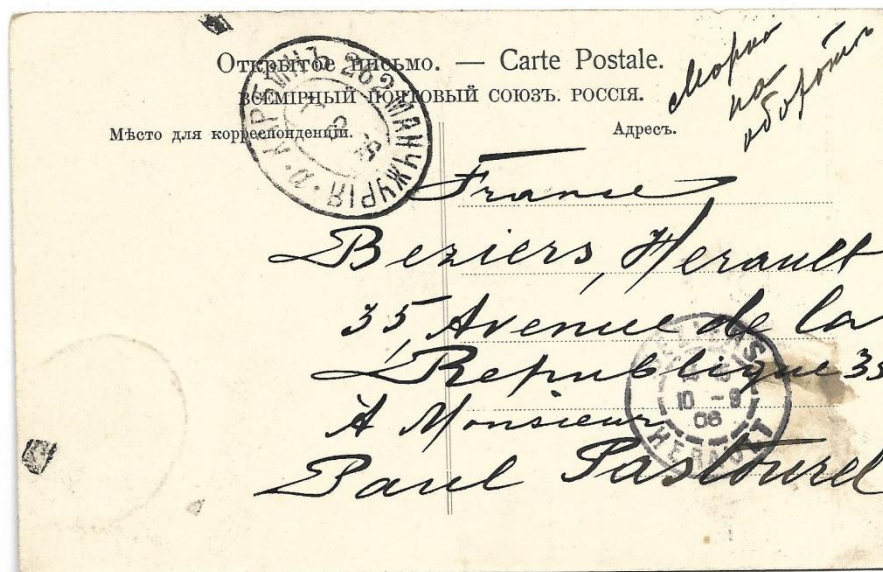


CP, cachet de la gare de Novonikolayevsk (« НОВОНИКОЛАЕВСКЪ / ВОКЗ. ») du 13 novembre 1913 pour la France. Affranchissement de 4 k au recto. Cachet d'arrivée à St Germain au Mont d'OR (Rhône) du 5 décembre 1913 (calendrier Grégorien). Novonikolayevsk (actuellement Novosibirsk) a été créée en 1893 lors de la construction du Transsibérien et du pont sur l'Ob (terminé en 1897). Elle est devenue la plus grande ville de Sibérie.



CP du 4 août 1911, cachet de la gare de Tcheliabinsk (« ЧЕЛЯБИСКЪ / ВОКЗАЛЬ ») pour Tsingtau (concession allemande de Kiautchou en Chine). Cachet de transit du bureau

japonais de Changchun du 24 aout 1911 (calendrier grégorien) sur la ligne des Chemins de Fer de Manchourie du Sud au-delà du Transsibérien.



CP de Kharbin du 10 aout 1906 pour Béziers (arrivée 10 septembre 1906). Cachet ferroviaire de la ligne Kharbin 262 Mandchourie (« КАРБИНЪ 262 МАНЧЖУРІЯ »). La partie du trajet qui traverse la Manchourie est appelée « Transmandchourien » .



CP écrite dans le Transsibérien le 10 novembre 1913 pour St Germain au Mont d'Or (Rhône). Cachet de l'ambulant de la ligne 198 Irkoutsk – Krasnoyarsk (« ИРКУТСК * КРАСНОЯРСК »).

Ce passager, qui était en poste à Shanghai, a emprunté le Transsibérien pour rentrer en France. Au cours de son long voyage il a écrit plusieurs cartes postales à sa femme dans lesquelles il se plaint de la longueur du voyage. Il a remis ses cartes soit aux bureaux de poste des gares lors des arrêts soit aux bureaux ambulants présents dans le train.



CP postée dans le train entre Omsk et Novosibirsk. Cachet de l'ambulant 186 d'Omsk à Novonikolayevsk (Novosibirsk) de novembre 1913 (« ОМСК 186 НОВОНИКОЛЕВСКЪЗ »).

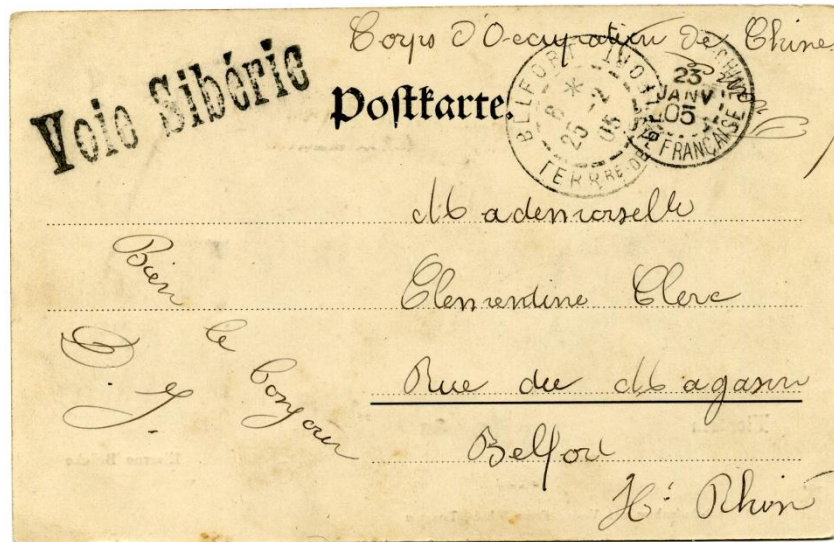
VOIE DE SIBERIE

Des courriers d'Extrême Orient (Chine, Japon, Indochine) pour l'Europe, et même l'Afrique ou l'Amérique ont pu emprunter le transsibérien, ce trajet est qualifié de « voie de Sibérie » (ce sera particulièrement le cas de courriers des postes étrangères en Chine). La voie terrestre par le Transsibérien et la Russie est empruntée au lieu d'utiliser les voies maritimes plus classiques et seules possibilités avant la mise en service du Transsibérien (à partir de 1902).

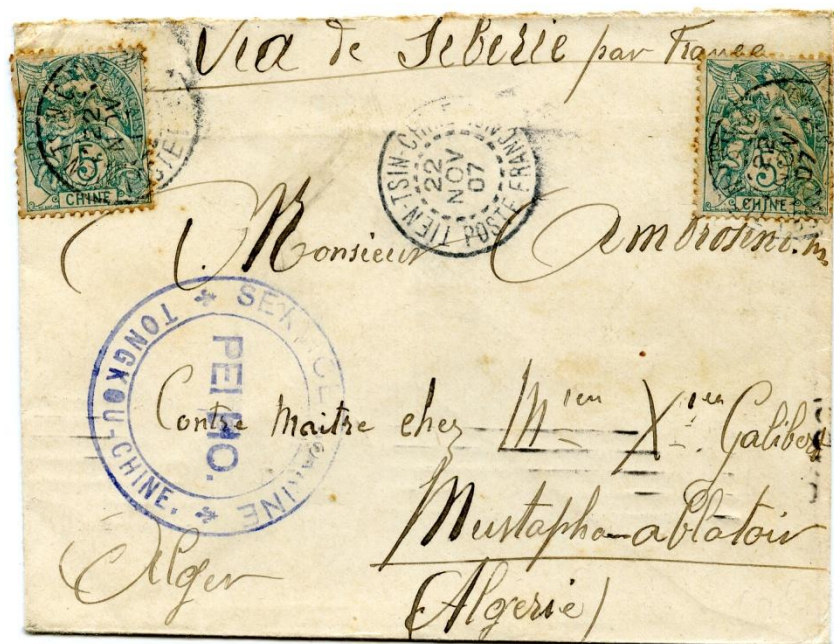


Lettre du 9 avril 1903 (calendrier julien) du bureau de la poste russe du port de Cheffou (« ЧИФУ » en russe, actuel Yantai) pour Paris. Affranchissement avec un timbre russe

surchargé Chine (« КИТАЙ ») à 10 k, tarif du 19 mars 1899 pour la lettre pour l'étranger. En haut à gauche, « Via Port Arthur – Moscou ». La lettre a été dirigée vers Port Arthur (par bateau) puis mise au Transsibérien sur la branche de Manchourie du Sud par Dalny et Kharbin où elle rejoint la ligne Vladivostok – Moscou. Arrivée à Paris le 3 mai 1903. Il s'agit de la première année de transport du courrier par le Transsibérien.



CP du bureau de la poste française de Tien Tsin (Embouchure du fleuve Pei Ho) du 23 janvier 1905 pour Belfort. Marque linéaire « Voie de Sibérie ». Arrivée à Belfort le 25 février 1905 (soit 33 jours de trajet). La carte émane d'un soldat du « Corps d'Occupation de Chine » (COP) dont une partie est basée à Tien Sin depuis la guerre des Boxers (1900 – 1901) et qui a pris la succession du « Corps Expéditionnaire de Chine ».



Lettre du bureau de la poste française à Tien Tsin du 22 novembre 1907 pour Alger (Algérie). Affranchissement à 10 c, tarif réduit pour les militaires depuis 1906. Cachet de bord de la

canonnière « PEI HO » basée à Tongkou pour assurer la sécurité sur le fleuve vers Pékin. Mention manuscrite « Via de Sibérie par France ». Cette lettre, envoyée par un marin, est une rareté pour deux raisons : le cachet de la canonnière est normalement en rouge. Seuls cette lettre et une carte postale sont connues avec ce cachet en bleu. D'autre part la destination (Algérie) par la voie de Sibérie est exceptionnelle.

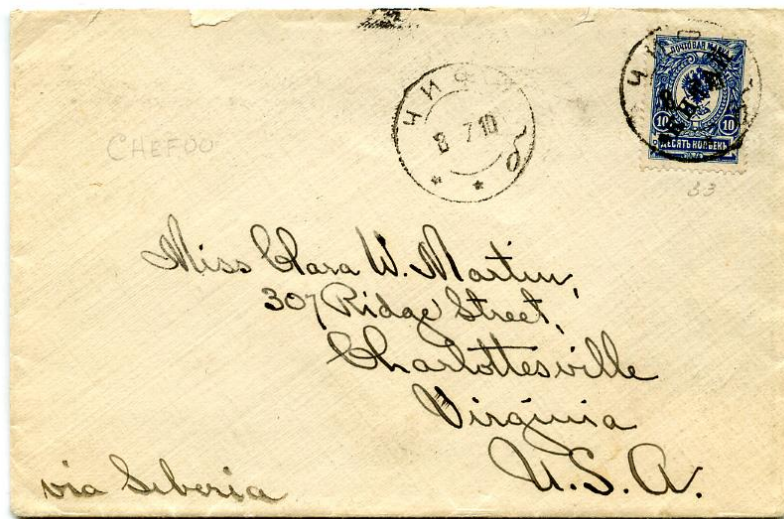


CP du bureau français de Shanghai du 28 juillet 1909 pour St Verran (St Vérand - Rhône). Affranchissement à 10 c au tarif de la carte postale pour la France. Marque linéaire « Via Dalny ». De Dalny par les Chemins de Fer de Manchourie du Sud, puis le Transmanchourien et le Transsibérien à partir de Kharbin. Arrivée à St Verran le 15 août 1909 soit 19 jours de trajet.

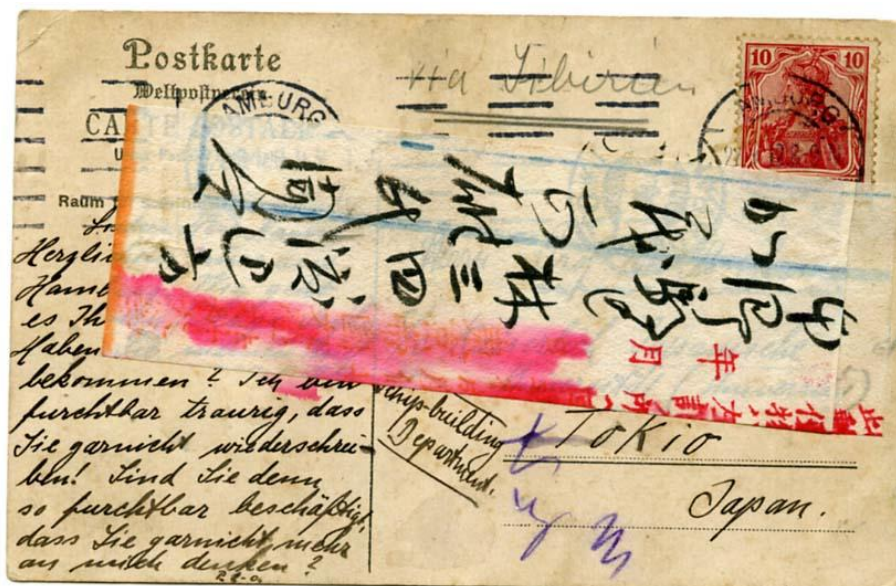


Lettre du bureau français du port de Ningpo (Sud de Shanghai) du 16 mai 1907 pour Charleville (Ardennes). Affranchissement à 25 c, tarif de la lettre pour la France. Marque

manuscrite « Via Siberia » en haut à gauche. Au verso cachet de transit du bureau français de Shanghai du 17 mai 1907. Arrivée à Charleville le 7 juin 1907 (soit 20 jours de trajet) et redirigée sur Paris.

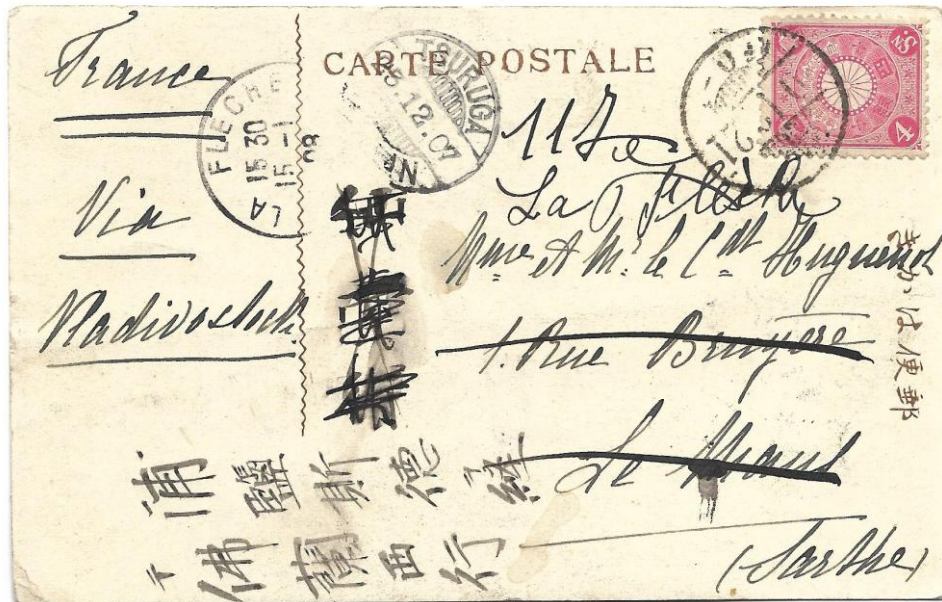


Lettre du bureau de la poste russe de Chefou (« ЧИФУ ») du 8 juillet 1910 pour Charlottesville, Virginie, Etats Unis. Marque manuscrite « Via Siberia » en bas à gauche. L'utilisation de la voie terrestre sibérienne et européenne pour rejoindre les Etats Unis est surprenante. Cela peut, peut être, s'expliquer par le fait que la ville de Charlottesville, non loin de Washington, se trouve sur la côte Est des Etats Unis, facilement desservie par les lignes maritimes européennes (françaises, anglaises et allemandes) en un peu plus de 4 jours, par contre en arrivant dans les ports de la côte Ouest desservant la Chine, les courriers doivent ensuite traverser le continent américain.



CP de Hamburg du 22 septembre 1912 pour Tokyo (Japon). Affranchissement à 10 pf au tarif carte postale pour l'étranger. Mention manuscrite en haut « Via Siberien ».Cachet d'arrivée

à Tokyo du 7 octobre 1912. Un petit volet collé seulement du côté gauche sur l'adresse en allemand donne l'adresse en japonais pour faciliter la distribution. Cette lettre après le transsibérien a dû être dirigée vers un des ports desservis par les japonais, probablement Dalny (Dairen) ou Shanghai.



CP écrite le 20 décembre 1907 à Tokyo pour Le Mans (Sarthe) par « Via Vladivostock ». Transit par le port de TSURUGA (côte ouest du Japon qui assure une ligne maritime vers Vladivostock) le 25 décembre 1907 après un trajet ferroviaire Tokyo - Tsugura. Redirigée sur La Flèche (Sarthe) où elle arrive le 15 janvier 1908. La voie Japon par Vladivostock n'est pas habituelle, le courrier du Japon par la voie sibérienne passant par Shanghai ou Dalny. Cette carte a donc emprunté la ligne du Transsibérien sur toute sa longueur de Vladivostock à Moscou.

CONCLUSION

L'immensité du territoire russe a nécessité le plus grand chantier ferroviaire au Monde dans des conditions très difficiles. Sa réalisation a coûté beaucoup de vies humaines et d'investissements (recours à des emprunts internationaux). Il a permis à la Russie de développer les richesses naturelles de l'immense Sibérie, de s'infiltrer et d'exercer un certain pouvoir dans l'Empire de Chine, et a facilité la circulation des individus. Dès 1902, le développement de la poste ferroviaire russe et l'utilisation du Transsibérien et de ses prolongations a permis le transport du courrier depuis l'Extrême Orient vers les pays occidentaux par la « Voie de Sibérie ». Cette liaison, plus rapide que la voie maritime, a pris de l'importance dès le début du XX^{ème} siècle.

Les pièces présentées dans cet article sont issues de la collection de l'auteur.

Michel SOULIE - février 2021