

GUERRE DE SUCCESSION D'AUTRICHE

Lettre d'un prisonnier de guerre français du 6 août 1747 détenu à Tavistock près de Plymouth



Lettre simple de Tavistock du 6 août 1747 pour Nantes à l'attention de « Monsieur Wailchs secretaires du roy maison couronné de frasee a la fosse a nantes a nantes ». Entrée par Bayonne (marque postale « De Bayonne ». La lettre a été acheminée par bateau de commerce de Plymouth à Bayonne. Taxe de 10 sols (tarif de 1704 avec un bureau de passe à La Rochelle soit 6 sols pour Bayonne à La Rochelle de 60 à 80 lieues et 4 sols pour La Rochelle à Nantes de 20 à 40 lieues).

L'auteur de la lettre, capitaine d'un navire marchand, explique les conditions de sa capture alors qu'il revenait de St Domingue : «.. Je heu l'honneur de vous escrire du 9è juillet le triste sort qui ma at arrivée d'estre pris par un vesseaux de guerre Laduis commandé par mr adoc qui ma mis aplimouth.. » puis « ...Je partie du cap St domingue Le 4è may sous lescorte de Mr dubois delamotte comm[and]ant lescadre jetendue la flotte jusquau vint trois de juin que la flotte ma laissé par un grand vent de nord nordouest et brusme, ne pouvant porté que lamizene.. »

Il fut ensuite transféré avec ses officiers à Tavistock : «.. Ensuite je esté conduït à Tavistock avec mes officiers nayant de hardes ce que nous avions sur le Cors... ».

Comme toujours dans le cas de captivité, le besoin d'argent est toujours très important : « ... Je estée obligé d'enpresté neuf Guigné pr moy et mes officiers donc jen né donné quatre ames officiers et gardé cinq pour moy entandüie que je mon fils qui estaient pr Lieutenant sur le Fleuron de Nantes je pris la liberté de tirrée la ditte somme sur vous ché Mrs Mignan et Chardevene... »

Son navire transportait des denrées tropicales comme le sucre et le café. Quand il évoque la pacotille, on pense au commerce triangulaire : « ...nous estions chargé cent soixante douze barriques de sucres brute et de trente-quatre quart de sucres brut, une barrique sucres terré marque W six barriques de sucres terré marqué TH deux barriques de sucre terré un sac de caffé marqué AR provenüe de la pacotille a Mr Leroy allegard du bille ... »

« Monsieur,

Je heu l'honneur de vous escrire du 9^e juillet le triste sort qui ma at arrivée d'estre pris par un vesseaux de guerre Laduis commandé par mr adoc qui ma mis aplimouth. Ensuite je esté condiüt à Tavistock avec mes officiers nayant de hardes ce que nous avions sur le Cors. Je esté obligé d'enpresté neuf Guigné pr moy et mes officiers donc jen né donné quatre ames officiers et gardé cinq pour moy entendüe que je mon fils qui estaiet pr Lieutenant sur le Fleuron de Nantes je pris la liberté de tirrée la ditte somme sur vous ché Mrs Mignan et Chardevene. Je vous pris Mr davoirs labontée de merande ce service aussitôt möne arrivée anantes je vous remesteré ladicte somme. Je vous prie davoir la bontée decrire a Mrs Mignant & Chardevene. Je partie du cap St domingue Le 4^e may sous lescorte de Mr dubois delamotte comm[and]ant lescadre jetenue la flotte jusquau vint trois de juin que la flotte ma laissé par un grand vent de nord nordouest et brusme, ne pouvant porté que lamizene, nous estions chargé cent soixante douze barriques de sucres brute et de trente-quatre quart de sucres brut, une barrique sucres terré marque W six barriques de sucres terré marqué TH deux barriques de sucre terré un sac de caffé marqué AR provenüe de la pacotille a Mr Leroy allegard du billet ou certificat deconvoy je le fait enregistré almirauté du Cap. Le Capitaine qui mapris ces sesie detous mes papiers; Je fais ma declarasion a Plymouth que non point nanaliüe ni donné le certificat de convoye sils est necesaire de faire un certificat comme je partie sous [...]. Je le feres et le feres sertifier par les Capne et par mes officiers qui mon vu dans les flotte; Mr je vous pris davoir labontée de vouloir me servir damis de me faire passé enfrance

et mes enfant et suis parfaitement

Monsieur

Votre tre humbles et tres obeissant serviteur

George Giraud

àTavistock ce 6 aoust 1747 »

PIQUAGE SUSSE

SAINT-MALO

Les premiers timbres de France furent émis non dentelés. Il fallait les découper au ciseau pour les vendre au public, ce qui engendrait des découpages irréguliers. Dès 1854, les timbres anglais furent émis dentelés grâce à la méthode d'Henri Archer.

En France, la décision de denteler les timbres fut prise le 7 décembre 1855 par le Conseil des Postes. Avant la mise en place de la méthode de Mr Susse, il y eut plusieurs essais de piquage.

Pour faire face aux difficultés rencontrées pour découper les timbres avec un ciseau, Arthur Maury dans son livre sur l'« HISTOIRE DES TIMBRES-POSTE » décrit l'idée de création d'une machine à denteler les timbres par Mr Susse : « ...En 1860, Mr Susse, le grand papetier de la place de la Bourse, eut l'idée de faire construire un découpoir très compliqué, désigné ainsi dans son brevet qui est daté du 8 janvier 1861. il reprend il cite Mr Susse : « ..Mon invention a pour objet un système de découper fractionnairement les timbres-poste, coupons, etc.. dans le but de faciliter la séparation de ces derniers entre eux sans avoir recours à des ciseaux, canifs ou autres instruments tranchants, tout en laissant en feuilles entières.

L'appareil se compose d'une matrice ou plaque de métal a perforée d'un certain nombre de petits trous disposés en carrés (au nombre de cinquante) de la grandeur d'un timbre-poste et fixée sur une table ou banc. Sur cette matrice vient agir le découpoir à poinçons ; le découpoir se compose d'une première e plaque faisant corps avec la tige f.

Sous cette plaque e est fixée par des vis une contre-plaque portant une quantité de poinçons égale à celle des trous pratiqués sur la matrice.

Ces poinçons sont munis d'une tête, laquelle vient s'appuyer contre la plaque e qui les maintient fixement.

Une troisième plaque mince et flexible, également perforée pour le passage des poinçons est ajustée sous la contre-plaque.

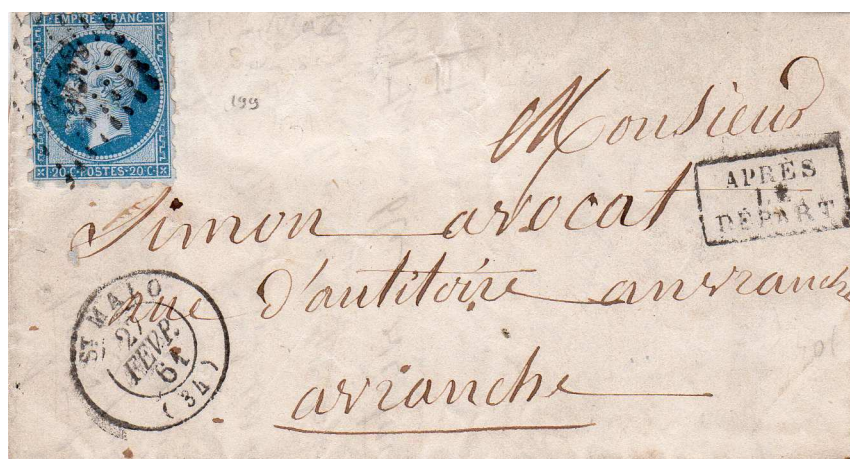
Des ressorts à boudin agissant contre la contre-plaque la maintiennent dans un certain écartement (pour déraiper ou rejeter les feuilles de timbres lorsque les poinçons les ont trouvés) ».

Mr Susse n'obtint pas l'autorisation du gouvernement d'utiliser sa machine. Il se contenta de livrer à sa clientèle les timbres-poste ainsi perforer et eut la ristourne accordée aux débitants de tabac accordée depuis 1853-54 soit 2/00.

La machine Susse fut achetée par Arthur Maury en 1875 et exposée dans diverses expositions.

On trouve des piquages Susse sur les timbres à 1c vert-olive, 5c vert-jaune, 10c bistre(types I et II), 20c bleu (type I), 20c bleu vert (type I), 20c bleu (type II), 40c orange et 80c rose.

Les premiers timbres-poste dentelés furent émis en septembre, octobre 1862.



Lettre du 27 février 1761 de St Malo pour Avranches affranchie au tarif de la lettre simple (tarif du 1^{er} juillet 1854) avec un timbre bleu de 20 centimes au type Napoléon III avec dentelure selon le procédé SUSSE dont le brevet date du 8 janvier 1861.

L'ÎLE MAURICE

DE LIVERPOOL A PORT LOUIS PAR PAQUEBOT SUBVENTIONNÉ POUR MAURICE (Contrat de 1860-1866)

Transit par Marseille



Lettre de 10gr de Liverpool du 24 août 1860 pour Port Louis (Île Maurice) via Marseille acheminée sur la ligne annexe P & O de Suez à Maurice. en port payé. Cachets rouges de port payé de Liverpool daté du 24 septembre 1860 et de Londres du 25 août 1860. Au verso, cachet d'arrivée à Mauritius daté du 23 septembre 1860.

Port payé à Liverpool d'1 shilling (en haut à gauche) : 1 port anglais soit 6d pour la voie des paquebots (port maritime) et 2 ports (3d par ¼ d'onze) pour le transit en France soit 2*3 pence d'où un total de 12 pence soit 1 shilling. La France recevait 6 pence pour le trajet de Calais à Marseille.

Le Gouvernement colonial de l'Île Maurice recevait les $\frac{3}{4}$ des 6 pence du port maritime soit 4 ½ comme le montre le cachet rouge frappé à Londres.

Route suivie : Liverpool-Londres-Douvres-Calais-Marseille-Alexandrie-Suez-Aden-Mahé-Maurice. (cf: UNITED KINGDOM LETTER RATERS 1657-1900 Inland & Overseas Supplementary Information by C. Tabaert)

Lettre commerciale sur le commerce de whisky, de sel et le marché du sucre.

L'expéditeur évoque plusieurs bateaux transportant ces marchandises : le Marshal Pelissier, le Paroma et le May Queen.

« Chers Messieurs,

En confirmant ma lettre du 25 dernier, dont copie est jointe, je dois maintenant accuser réception de votre honorée du 7 juillet dont le contenu a reçu toute mon attention. j'ai été déçu de ne pas recevoir de vous le compte clôturé de Messieurs Arnott Brothers & Co pour le fumier d'os, mais j'espère que le courrier du 5 prochain me l'apportera.

J'espère que Mr Little vous approvisionne bien maintenant de son "club sherry". Il a expédié 100 douzaines par le "Marshal Pelissier" de Londres pour votre port, et il a également l'intention d'expédier 150 à 200 douzaines par le "Paroma" et le "May Queen" actuellement en cours de chargement ici. Je vous ai fait un envoi de sel par le "Marshal Pelissier", dont vous trouverez le connaissement et la facture s'élevant à £124,16 ci-inclus. Si vous trouviez à vendre le sel à un niveau proche de ce que vous cotiez dans votre dernier Prix-Courant, \$4 à 5 par 100 livres (et Rare) je vous prie de le faire. Le "Marshal Pélissier" a levé l'ancre hier. Le marché du sucre est solide, avec une offre limitée, la demande a été modérée, mais les affaires conclues l'ont été aux prix de l'automne, soit Moyen Brun à Bon Gris 38 1/2sh à 41sh Bon à Fin Jaune 41sh6d à 43sh6d.

Je demeure, chers Messieurs, votre très sincère
pp. Rich & Bell
Thomas Miller »

"PAQUEBOTS SUBVENTIONNÉS PAR MAURICE «

Ce contrat de courte durée (1860-66) était subventionné par le Gouvernement Colonial, qui de ce fait recevait la majeure partie de l'affranchissement pour aider à en couvrir le coût.

Tarif : Pesant 10 grammes, cette lettre à été taxée: 1 port britannique au tarif à 6d des paquebots, et 2 ports Français à 3d par 1/4 once pour frais de transit, donnant 1/- au total, prépayé. (*indication manuscrite 1/- en haut à gauche*) - Sur cela, la France recevait 6d de frais de transit, le Royaume-Uni conservait 1 1/2d, et Maurice était crédité de 4 1/2d grâce au grand cachet "4 1/2d" en rouge frappé à Londres.

Route : Londres-Douvres-Calais-Marseille, puis par le Paquebot P&O SULTAN du 28 février, arrivant à Alexandrie le 7 Mars. Paquebot P&O NEPAUL de Suez le 8 mars, arrivant à Maurice le 28 Mars via Aden et Mahé."

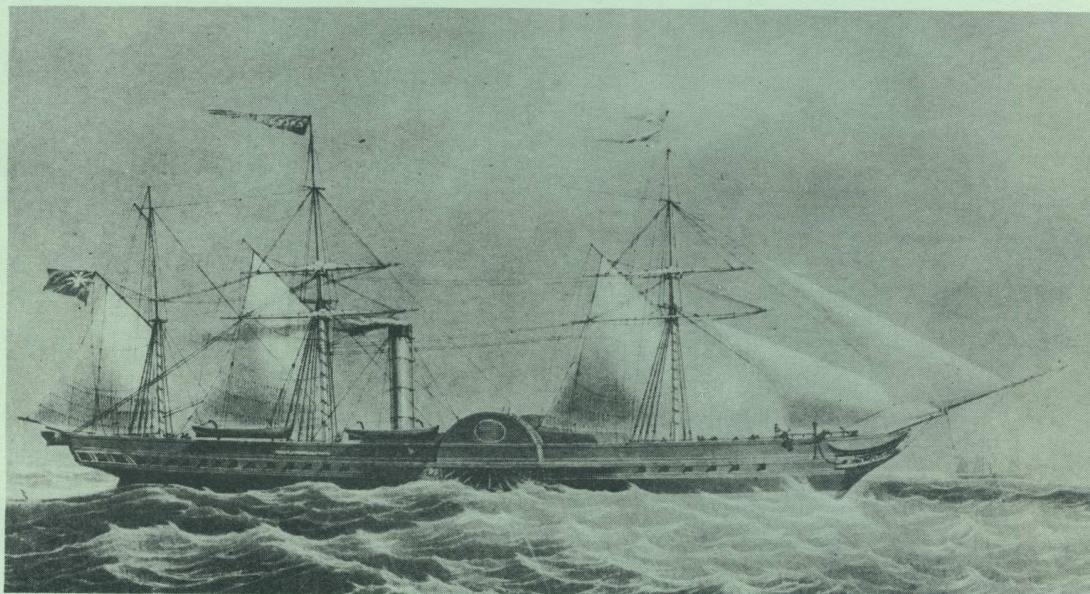
L'explication de la lettre est donc : pesant 10gr, elle a été taxée 1 port maritime britannique à 6d, et deux ports à 3d par 1/4 d'once pour le transit par la France, soit 12d ou 1 shilling au total, prépayé au départ à Liverpool (marque manuscrite 1/- en haut à gauche, sous "Via Marseilles", associée aux cachets de départ Liverpool Paid et de transit London Paid)) - Sur ce 1/- prépayé, la France recevait 6d pour le port en transit de Calais à Marseille, et l'Angleterre 6d de port maritime, dont elle conservait 1 1/2d et reversait 4 1/2d au crédit du Gouvernement Colonial de Maurice - Ce crédit de 4 1/2d pour Maurice était matérialisé par l'apposition du cachet rouge "4 1/2d" en transit à Londres.

Route suivie: Liverpool - Londres - Douvres - Calais - Paris - Marseille - Alexandrie (par paquebot P&O) - Suez (overland) - Maurice (ligne annexe P&O via Aden et Mahé)

Le gouvernement colonial de Maurice subventionnait la ligne annexe P&O jusqu'à Maurice et recevait en compensation les trois quarts (4 1/2d) du port maritime perçu en Angleterre.

UNITED KINGDOM
LETTER RATES
1657-1900
Inland & Overseas

Supplementary Information



Cunard Royal Mail Paddle Steam Ship "Caledonia"

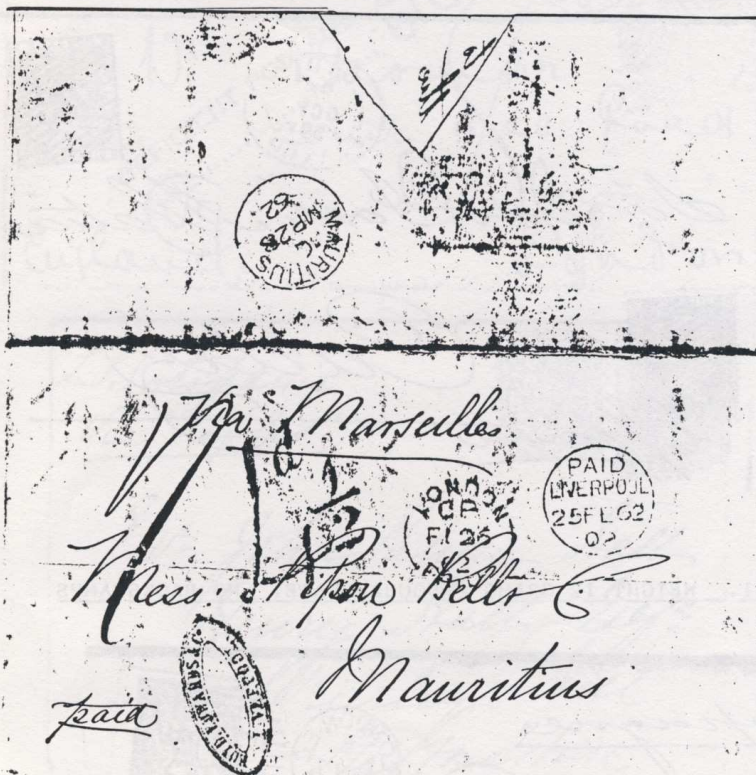
by
C. Tabcart

PACKETS SUBSIDISED BY MAURITIUS - ACCOUNTANCY PRACTICE

ENTIRE 25 FEB 1862 LIVERPOOL TO MAURITIUS "VIA MARSEILLES"

CARRIED BY THE P&O BRANCH LINE FROM SUEZ TO MAURITIUS

This short-lived contract (1860-66) was subsidised by the Colonial Government, which therefore got the bulk of the postage to help defray the cost.



- Rates** Weighing 10 grams this letter was subject to: one British 6d packet rate, and two French 3d per $\frac{1}{2}$ oz transit rates, making 1/- in all, prepaid. Of this France got 6d transit fees, the UK retained 1 $\frac{1}{2}$ d, and Mauritius was credited 4 $\frac{1}{2}$ d by means of the large "4 $\frac{1}{2}$ d" London handstamp in red.
- Route** London-Dover-Calais-Marseilles, thence by P&O **SULTAN** 28 Feb, arriving Alexandria 7 Mar. P&O **NEPAUL** from Suez 8 Mar, arriving Mauritius 28 Mar via Aden and Mahe.

EMPIRE LAURÉ n° 30

Lettre pour la Grande-Bretagne (tarif du 1^{er} juillet 1870)

PÉRIODE DE LA CENSURE ALLEMANDE DE VERSAILLES

**ATTENTION LE TIMBRE A ÉTÉ RAJOUTÉ PAR UN FAUSSAIE MAIS LE RESTE
EST VRAI**



Lettre du 9 février 1871 du bureau de Poste de la Rue St Honorée à Paris pour Croydon (Angleterre) avec au verso cachet d'arrivée du 16 février 1871. Cachet de censure Allemande (1^{ère} date connue d'utilisation)



échange lieu

Lettre affranchie à 30 centimes avec le n° EMPIRE LAURÉ selon le tarif des lettres pour la Grande Bretagne. Cachet rectangulaire noir AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT en application de la convention de poste entre la France Taxe manuscrite 4 pence. Cachet de transit par Londres du 15 février et d'arrivée à Croydon du 16 février 1871.

Entre la fin janvier 1871 et le 16 février 1871, la poste anglaise a taxé les lettres normalement affranchies en provenance de Paris, comme si elles n'étaient pas affranchies. La griffe PD, lorsqu'elle était apposée, était annulée au crayon bleu par la poste allemande de Versailles, et une taxe 6 pence était apposée par la poste anglaise dont 4 pour l'office allemand lorsqu'il s'agissait d'une lettre du 1^{er} échelon. Ceci en application de la convention de poste du 3 février entre Paris et l'Allemagne.

Convention de poste pour Paris

Le 3 février 1871, une convention entre Rampont, Directeur des Postes françaises, et Rosshirt, Administrateur des postes dans les territoires français occupés par les troupes allemandes, prévoit que les lettres entre Paris et la zone occupée paieront un double affranchissement :

*"Art. 1er. Les lettres simples de Paris pour le territoire français occupé par les troupes allemandes, et vice-versa, supporteront une taxe de 40 centimes. Chacune des Parties contractantes percevra 20 centimes, de façon à ce qu'il ne soit perçu aucun décompte pour l'échange de ces lettres. **Pour les lettres dépassant 10 grammes, la taxe sera établie d'après la progression françaises des lettres affranchies.**"*

Côté allemand, la progression de taxe se fera par tranche de 10 grammes.

Les expéditeurs doivent donc affranchir leurs lettres avec des timbres ayant cours dans les deux zones. **En cas de manque d'affranchissement pour l'autre zone, la taxe est perçue à l'arrivée sans pénalité.** Cette date marque la reprise de la circulation du courrier entre Paris et les zones occupées, ainsi que le début des taxes.

"Art. 3. Les lettres de Paris pour le territoire non occupé, et vice-versa, supporteront un droit de transit de 10 francs par kilogramme.

"Art. 4. Les lettres pour l'étranger seront livrées à découvert à l'office allemand, qui les traitera, à partir de Versailles, comme lettres nées en territoire occupé. L'office français remboursera à l'office allemand les taxes dont seront grevées les lettres non affranchies provenant de l'étranger ».

Il résulte de cet article que les lettres à destination de l'étranger, affranchies en timbres français, sont considérées par l'office allemand comme non affranchies. Elles sont donc taxées comme telle par le pays de destination. Cette clause sera supprimée à partir du 16 février 1871.

Handwritten text, likely a letter, written in cursive script. The text is mirrored across the page, suggesting it was written on both sides of the paper. The handwriting is dense and fills most of the page. On the left margin, there are vertical annotations: "L'ami de l'ami" and "L'ami de l'ami".

L'auteur de la lettre a écrit dans les deux sens afin de réduire le port de la lettre et, par conséquent, le port à payer.

