

# LES TRAMWAYS BRUXELLOIS

AUXILLIAIRES DE LA POSTE



Remorque - 1914 - Livrée  
Jaune « Primerose ».

De Bast Jean

Edité par la SOCIETE ROYALE

l'UNION des CERCLES PHILATELIQUES de la  
REGION BRUXELLOISE

## ERRATA de la PUBLICATION :

Veuillez m'excuser pour les pastilles produites dans cet ouvrage.  
Elles sont dues à mon inexpérience en matière de traitement de texte par PC.

- Couverture : « auxiliaires » avec un « l » au lieu de deux  
Avant-propos: avant dernière ligne : les Tramways bruxellois ont joué..
- PAGE 1 : §3 : la capitale  
PAGE 2 : §2 : A Bruxelles ce ne fut qu'à la mi-juin,  
§4 : La « Station des Bogaerds » s'ouvrit et se fit appeler « Station du Midi »
- PAGE 3 : §1 : ligne d'Omnibus appelée « Chemin de Fer américain »  
PAGE 5 : §2 : 2 véhicules devaient se croiser, l'un d'eux  
PAGE 6 : L'acte concernant la passation de pouvoir entre l'ancien directeur et Albert VAUCAMP  
PAGE 7 : §1 : six lignes étaient en place ; 3) les travaux furent inaugurés ..  
PAGE 8 : que l'on faisait circuler  
PAGE 10 : §3 : pour que le public y glisse sa correspondance ;  
§8 : immeubles publics
- PAGE 11 : §2 : le public pouvait utiliser ;  
§4 : il n'existait que les « Malle-Poste »
- PAGE 13 : §3 : c'est plus rapide que de l'envoyer par la poste  
PAGE 17 : pour autant que la taxe ait été honorée  
PAGE 18 : 1<sup>er</sup> paragraphe – « devait » au singulier  
PAGE 19 : §1 : n'importe quelle localité ;  
§4 : la forme octogonale
- PAGE 20 : §1 : la pose de la première pierre eut lieu ;  
§5 : en 1851 furent inaugurées la « Porte du Luxembourg » et la rue du Luxembourg.
- PAGE 21 : le « F » manque à la figure 5  
PAGE 22 : §2 : les Almanachs ne renseignent ;  
§6 : les cachets bilingues entrent en scène
- PAGE 22 : 7<sup>e</sup> paragraphe – « localité » sans « s »  
PAGE 25 : dans le titre, un « s » dans « UTILISEE »  
PAGE 25 : d'autres villes et pays l'utilisaient.
- PAGE 27 : Strassenbahn et Strassenbahnbriefkasten  
PAGE 28 : cachet à cercles concentriques  
PAGE 29 : cette société remit les lignes en activité  
PAGE 31 : Les « Chemins de Fer Économiques » rachetaient la concession  
PAGE 35 : §2 : le 21.08.1914 parut l'écriteau  
PAGE 36 : §1 : Le plus ancien exprès est connu en date du mois de mars 1915.  
PAGE 39 : « EINZUZIEHEN » signifie à encaisser  
PAGE 40 : §1 : Suite à une méconnaissance  
PAGE 42 : §2 : des voitures étaient réquisitionnées pour le transport des blessés  
et ensuite par l'occupant
- PAGE 42 : 2<sup>e</sup> ligne, date incorrecte « 20.08.1914 à 10h » au lieu de « 21.08.1914 à 14h »  
PAGE 44 : les lignes créées avant 1906 furent toutes électrifiées en 1905/6 ; cadre : le devant à droite  
PAGE 47 : §2 : vers la fin du XIXe siècle  
PAGE 48 : pour continuer le parcours  
PAGE 52 : Jette était administré par l'Abbesse  
PAGE 56 : (les numéros) se reporter au trajet dessiné page 53  
PAGE 57 : Fuhlsbüttel  
PAGE 59 : le gouvernement prit des mesures  
PAGE 61 : 1<sup>er</sup> paragraphe – « effectuées », féminin pluriel  
PAGE 62 : une épidémie de choléra ayant sévi  
PAGE 66 : l'acheminement entrepris par les télégraphistes  
PAGE 69 : le 27.12.1903  
PAGE 72 : §2 : cette commune était formée de vastes champs ; encadré : 1905/1914

- PAGE 74 : Entier-postal affranchi à 0,30frs  
 PAGE 76 : cadre à l'avant droit du tram  
 PAGE 80 : lettre EXPRES déposée dans la boîte-tram  
 PAGE 80 : 2<sup>e</sup> ligne « déposée » avec un « d » au lieu d'un « s »  
 PAGE 82 : §1 haut de page est l'explication de la lettre en bas de page  
 PAGE 83 : dernier § : et l'av. G Gilbert était désaffectée  
 PAGE 85 : bas : les fermes étaient les premières à  
 PAGE 85 : texte du bas – 5<sup>e</sup> ligne « premières », féminin pluriel  
 PAGE 88 : papier timbré  
 PAGE 94 : une virgule après Charleroi, au lieu d'une parenthèse  
 PAGE 97 : 4<sup>e</sup> paragraphe – deux « s » dans « poissonnière »  
 PAGE 98 : ligne 82 : l'itinéraire est le même que la ligne n° 83  
 PAGE 103 : expédition par la ligne ; cadre le bureau télégraphique  
 PAGE 103 : dernière ligne, pas de « s » à « télégraphe »  
 PAGE 114 : §2 : les services spéciaux  
 PAGE 115 : la Police Communale disposait de locaux dans le bâtiment sinistré, locaux ravagés et inutilisables  
 PAGE 119 : §1 : La Cie Gén. Des Chemins de fer et des Tramways de Chine avait établi ses bureaux ; §2 était établie  
 PAGE 109 : 2<sup>e</sup> ligne, après 1900 « avait établi » au singulier  
 PAGE 111 : §5 : étant donné l'écrasement dû à la dégradation  
 PAGE 118 : 1.11.1926 : port 0,30 + exprès 1,00 + surtaxe tram = 1,60frs  
 PAGE 121 : cette surtaxe devait être acquittée par ;  
 PAGE 122 : ce timbre « TRAM » est un des premiers timbres  
 PAGE 123 : les cartes et les lettres ordinaires adressées en Belgique  
 PAGE 127 : manque la parenthèse après '1,80frs) »  
 PAGE 131 : la section est érigée en « Bureau de Tri » ; EXPRES BILINGUE : 2 types de cachets utilisés  
 PAGE 139 : timbres à date télégraphiques (octogonaux)

L'important, c'est de considérer cet ouvrage comme une vulgarisation de la philatélie et non comme une œuvre littéraire.

Merci de votre compréhension

DE BAST Jean

Un texte doit être écrit de façon que n'importe qui,  
puisse le lire et le comprendre.

Galilée.

### AVANT - PROPOS

L'édification d'un sujet doit être constituée d'éléments probants.

Mais pour développer un sujet, il faut qu'il y ait de l'intérêt, un point commun, le souci de savoir, un point d'interrogation.

Le point d'interrogation entre la Poste et les tramways, qui a piqué ma curiosité, c'est la période de novembre 1926 à avril 1929, où les plis EXPRES qui étaient traités par les bureaux postaux et télégraphiques des trois stations bruxelloises, étaient revêtus d'une marque « **TRAM** ».

En cherchant le pourquoi et le comment, beaucoup de questions se sont posées.

En solutionnant ces questions, j'ai soulevé un coin de voile sur l'Histoire de la vie quotidienne et de la Poste, méconnu ou oublié par le public et les philatélistes d'aujourd'hui. Moi compris.

C'est en voulant en savoir plus, sur cette association de la Poste et des tramways bruxellois, que mon intérêt s'est amplifié.

De mes recherches effectuées dans les documents officiels de la Poste et des Tramways, de la lecture des ouvrages philatéliques sur le sujet, de : Hanciau, Stibbe, Van Grunderbeek, Smets, Van Roye, Fontinoy, Janssens, Delmelle, de la compilation de pièces et des renseignements philatéliques prêtés par des personnes complaisantes, tels que : Messieurs, P. De Dobbeleer, E. Van den Panhuysen, K. Dewit, G. De Ram, G. Ludwig, A. Vatlet, H. Smets et O. Simons, que je remercie vivement, j'ai pu, grâce à l'aide précieuse de ces philatélistes érudits et renommés, rédiger cet ouvrage, où les tramways bruxellois ont joués un rôle important, de 1875 à 1940, dans l'Histoire de la Poste Belge.

DE BAST Jean  
Avril 2007

# LES TRAMWAYS BRUXELLOIS

AUXILLIAIRE DE LA POSTE - 1875 – 1940

Jean De Bast

Membre correspondant de la Société  
de Marcophilie et d'Histoire Postale.

## PROLOGUE

Avant que ne soit créé le tramway, il n'existait que la diligence pour se déplacer. Mais ces diligences n'étaient utilisées que par des hommes d'affaires.

Les personnes qui voyageaient, sans une impérieuse nécessité, étaient rares.

Les personnes aisées possédaient des véhicules privés. Quant aux autres, ils pouvaient louer une voiture, mais étant donné les prix coûteux de la location, la majorité de la population se déplaçait « *pédibus cum jambis* ».

En 1830, la population bruxelloise menait une vie de province. Autour de la ville de Bruxelles – avec ses 12.000 maisons et ses 98.000 citoyens, groupés sur un territoire de 440 hectares – les communes de banlieue faisaient figure de petits villages.

Lors de l'Indépendance Belge, Bruxelles fut choisie comme capital. Le train de vie allait évoluer et le pays se moderniser.

En 1831, un projet pour l'établissement d'un réseau de chemins de fer, reliant les villes importantes, avait été soumis au gouvernement.

Au cours des palabres politiques, l'idée faisait son chemin « de fer », et un emprunt fût voté pour la mise en place d'un premier tronçon d'une « route de fer », dont l'entreprise échut à l'Etat.

De la loi édicté par le Roi, le 1<sup>er</sup> mai 1834, le Moniteur Belge annonçait, pour le dimanche 5 mai 1835, l'ouverture officielle d'un premier tronçon de la ligne de Chemin de fer, entre Bruxelles (Allée -Verte) (1) et Malines.

Depuis l'inauguration de la nouvelle Station du Chemin de fer, l'Allée-Verte était devenue la promenade dominicale des Bruxellois. Ce qui amena une foule de curieux. Pour se rendre à l'Allée-Verte, certains possédaient des voitures privées, mais d'autres devaient louer des véhicules (fiacres, voitures de place, etc...), ce qui était onéreux pour les petites bourses.

Cette solution ne répondait pas aux exigences nouvelles. Il fallait trouver autre chose.

Vint l'idée d'un service d'omnibus, comme il en existait déjà ailleurs.

(1)-« L'Allée-Verte » s'appelait précédemment « La Digue Verte », car cette allée bordée d'arbres, longeait la canal de Willevroeck.

## OMNIBUS DE PAVE

L'omnibus de pavé ne date pas d'hier.

A Paris, au 17<sup>e</sup> siècle (1662-1678), il existait déjà un transport urbain, sur le trajet de la Porte Saint-Antoine au Luxembourg (innové par Pascal).

Dans d'autres pays, certaines grandes villes étaient pourvues, au début du 19<sup>e</sup> siècle, d'un système de transport de personnes. Notamment à Paris, en 1819, où Jacques Lafitte mis en service des voitures hippomobiles.

Il y avait également, un certain « Omnès » qui, en 1828, mis en service de semblables transports, qu'il baptisait « Omnibus ».

Le système fut repris par un carrossier anglais « Schillebeer », qui instaura un service de transport en commun, en juillet 1829, entre Paddington-Green et la Banque d'Angleterre.

A Bruxelles, ce n'était qu'à la mi-juin 1835, qu'une entreprise de transport de personnes vit le jour. Ce service d' « **OMNIBUS de PAVE** » était en concurrence avec les fiacres, pour véhiculer les curieux et les voyageurs jusqu'à l'Allée-Verte.

Pour contrer cette concurrence, les conducteurs de fiacres bradaient le prix de la course, jusqu'à 50% du prix habituel.

En 1836, deux services de transport étaient offerts au public :

- 1) Place Royale vers l'Allée-Verte.
- 2) Porte de Namur vers l'Allée-Verte.

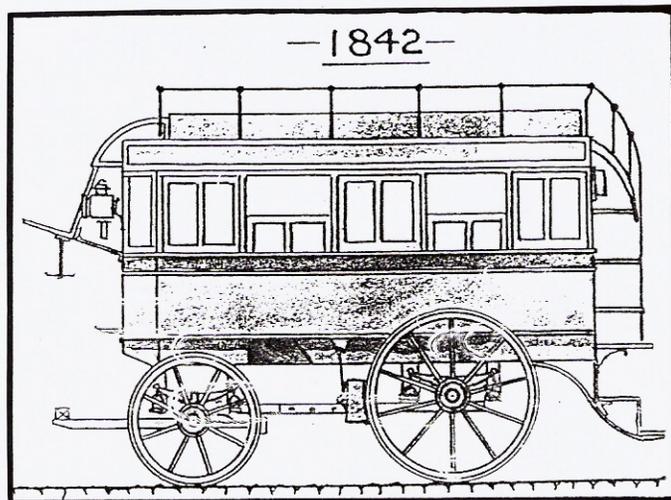
Terminus ; rue de l'Harmonie, où se situaient les guichets de la gare.

En 1836/1840, des omnibus-diligences mettaient le centre de Bruxelles, en communication avec les diverses localités en voie d'extension, situées dans l'agglomération de Bruxelles, comme Laeken, Jette, Uccle, etc...

Les Chemins de Fer prenant de l'extension, la ville se dotait de nouvelles gares. La « Station des Bogaerds » (place Rouppe), qui s'ouvrait le 18.5.1840. Plus tard, vers 1869, reconstruite près de la rue de Prusse (actuellement rue d'Argonne), et qui se faisait appeler « Station du Midi ».

La « Gare de Cologne » (car située près de la Porte de Cologne). La première pierre était posée le 27.9.1841, sur les terrains maraîchers (St-Josse). Plus tard, cette gare se nommait « Station du Nord ».

Quant à la « Gare du Luxembourg », appelée par la suite « Station du Quartier Léopold » (vers 1890), elle n'entra en fonction qu'en 1855.



La capitale, dont la vitalité était stimulée par le rail, requérait le plus rapidement possible, un réseau de transport en commun.

De 1842 à 1867, plusieurs demandes de concessions étaient introduites, mais non concrétisées, faute de capitaux.

En 1854, un groupe de français, dont l'ingénieur Loubat (1), sollicitait de la ville de Bruxelles, la réalisation d'un projet pour l'établissement d'une ligne d'Omnibus appelé « **Chemin de Fer américain** », rue de Laeken et chée d'Anvers.

Malheureusement, les édiles de la ville de Bruxelles n'ont pas voulu prendre la responsabilité d'un tel engagement

Ce fut François Loubat qui inventa « **L'omnibus sur rails** » appelé « **Chemin de fer américain** ». Cet ingénieur réalisa, en 1852 à New-York, une ligne d'Omnibus à traction animale roulant sur rails. Il créa à Paris, en 1854, entre Sèvres, Boulogne et Le Louvre, une ligne avec le même système.

Le surnom de « Chemin de fer américain » venait du fait que ce système avait été expérimenté aux Etats-Unis.

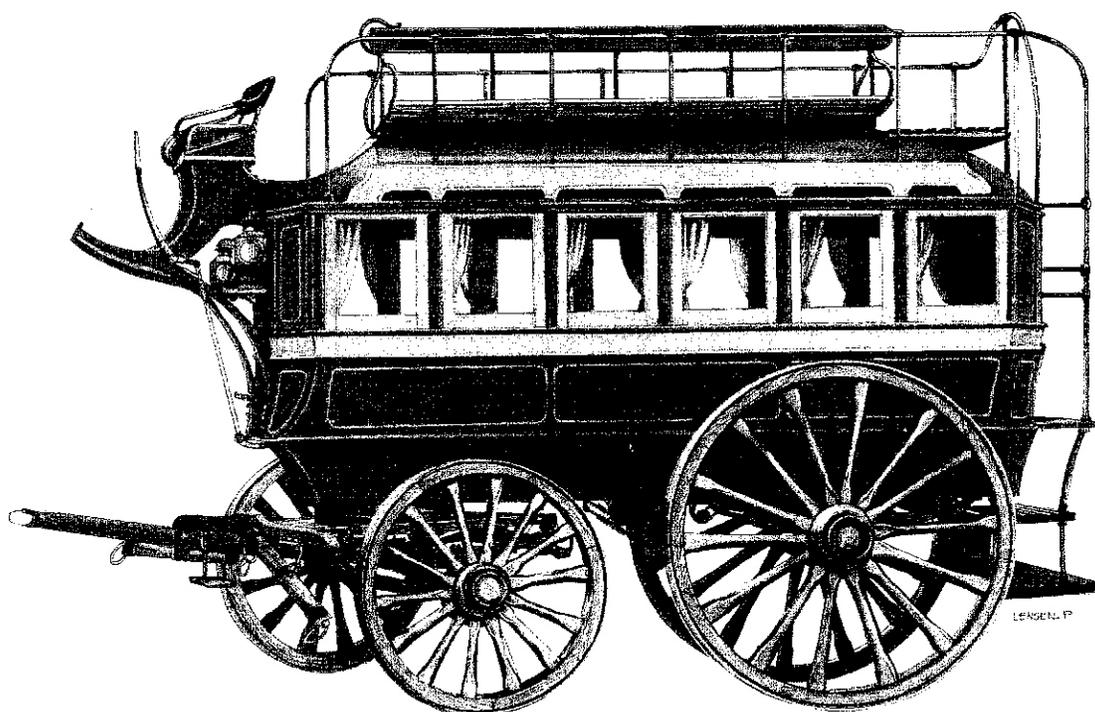
### LA COMPAGNIE des OMNIBUS de BRUXELLES

En 1867, cette compagnie mettait en service un réseau couvrant pratiquement le territoire de Bruxelles et l'agglomération, au moyen de véhicules hippomobiles. L'autorisation, datée du 24.07.1867, était octroyée pour la mise en place de dix lignes, partant des faubourgs et qui aboutissaient ou traversaient le centre-ville.

Bureau central établi au café « Le Cygne », sur la Grand-Place.

Dès 1868, sept lignes, sur les dix annoncées, étaient mises en service. Le coût du trajet était de 20cts, et la correspondance de 30cts, avec 8 à 10 départs quotidiens, dans les deux sens.

Malheureusement, quelques mois plus tard, suite aux frais généraux élevés, cette compagnie devait déposer son bilan.



OMNIBUS (vers 1867) "Cie des OMNIBUS DE BRUXELLES"

Malgré les aléas financiers de la précédente compagnie, cela n'avait pas échaudé d'autres entreprises, pour se mettre en compétition pour l'obtention de concessions, en vue d'implanter des lignes de tramways.

#### **« LA COMPAGNIE BECQUET »**

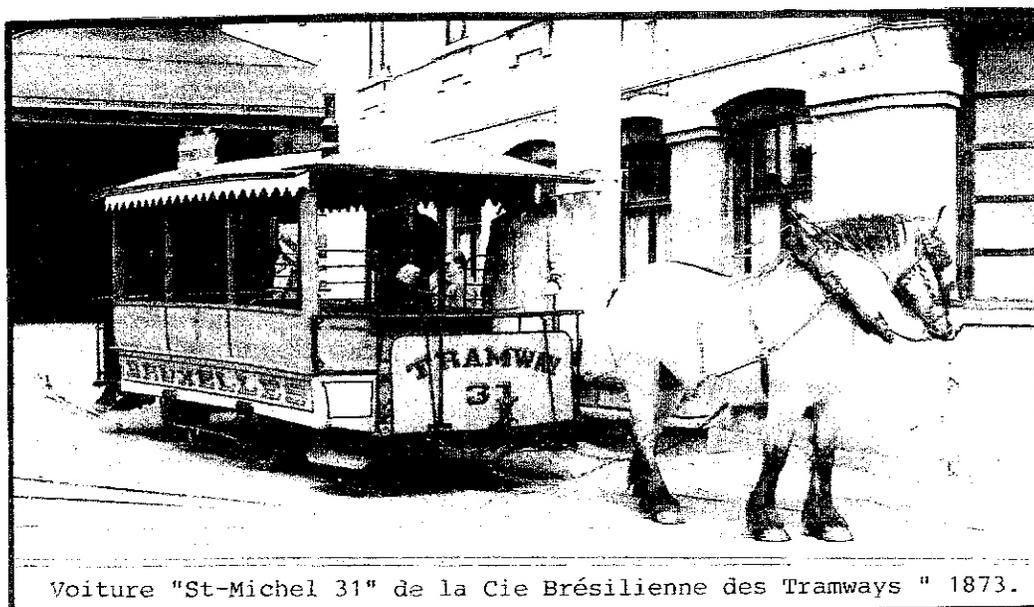
Cette société obtenait, en 1872, l'autorisation d'exploiter deux lignes : a) Impasse du Parc au Rond-Point de la Loi, par la rue de la Loi.

b) La gare du Midi à la gare du Nord, via les boulevards centraux.

Concessions reprises par la « Cie Brésilienne des Tramways » le 10 février 1874.

#### **« LA COMPAGNIE BRÉSILIANNE DES TRAMWAYS »**

Société constituée au Brésil. Le 17.02.1874, elle racheta les concessions de la « Cie Becquet ». Elle prolongea la 1<sup>re</sup> ligne vers le Quartier Léopold et le Parc Léopold. En 1880, les concessions étaient reprises par les « Tramways Bruxellois ».



Voiture "St-Michel 31" de la Cie Brésilienne des Tramways " 1873.

#### **« Sté du TRAMWAYS des FAUBOURGS IXELLES-ETTERBEEK »**

Les frères Becquet fondèrent cette société en 1872, mettant en service deux lignes ; depuis l'av. Marnix vers le Bois de la Cambre et le Rond-Point de la Loi. Concessions reprises par les « Tramways Bruxellois », en 1879.

#### **« LA COMPAGNIE MORRIS & SHELDON »**

Cette compagnie qui se substituait au groupe Nyst-Thibaut-Morel, le 01.05.1869, mettait deux lignes en exploitation : Du Bois de la Cambre vers Schaerbeek (mis en service par tronçons de 1869 à 1871), et une autre ligne depuis la place Stéphanie vers Ma Campagne, en 1874.

Cette société fusionna avec la société « Vaucamps » (Directeur Général) de la « B.S.R.O.C. », pour créer les « TRAMWAYS BRUXELLOIS », le 1<sup>er</sup> janvier 1875.

**« LA SOCIETE des VICINAUX BELGES »**

Ne pas confondre avec la « S.N.C.V. ».

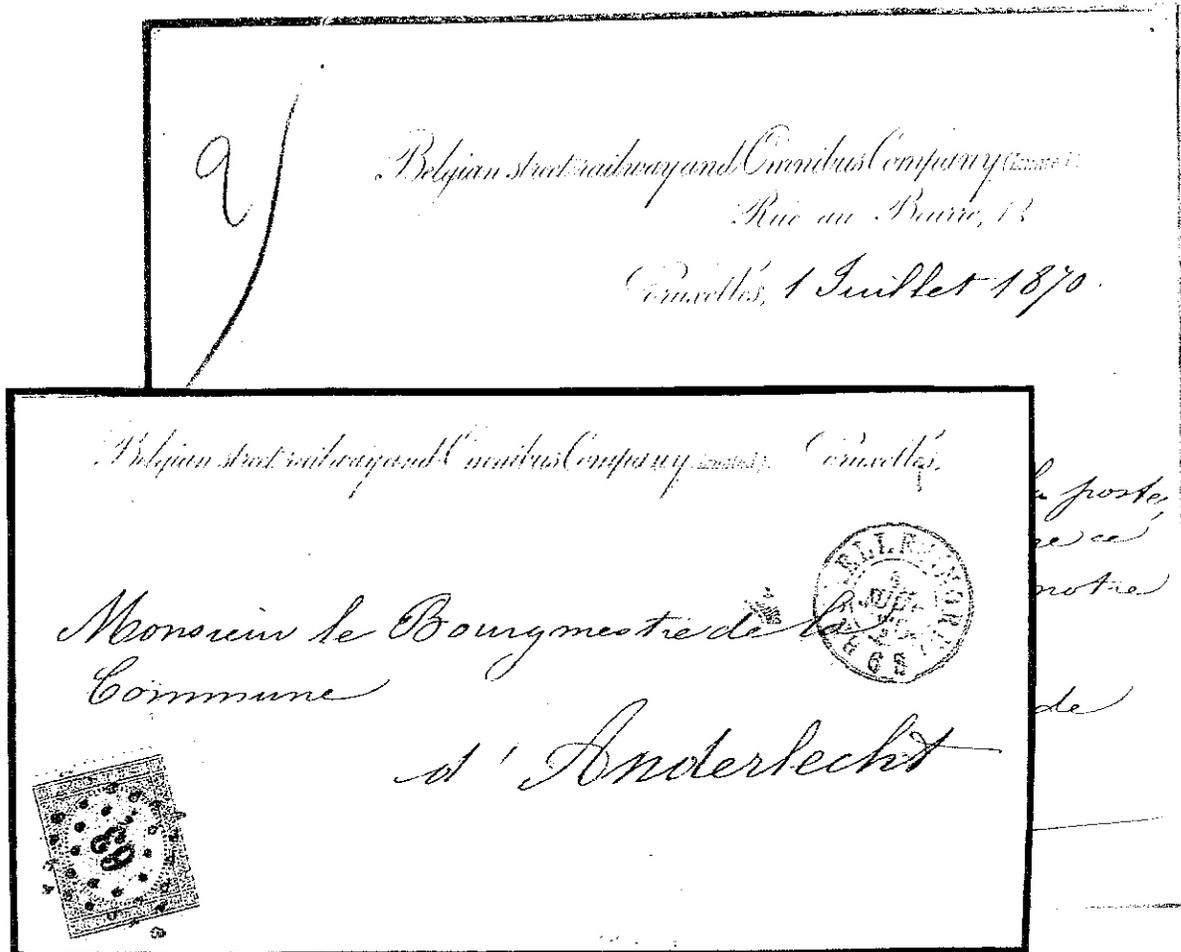
Cette société obtenait par A.R. du 20.08.1890, le droit d'exploiter une ligne de tramways déraillables, depuis la Porte de Ninove vers la Porte de Schaerbeek, via la rue Fossé-aux-Loups.

Le 13.07.1891, la ligne était prolongée jusqu'à la «Station Rogier», (av. Rogier à Schaerbeek). Le 23.07.1900, cette société était reprise par la C.F.E. « Chemins de Fer Economiques ».

Déraillables ; type de véhicule qui possédait, au milieu du véhicule, une 5<sup>e</sup> roue, qui descendait dans la gorge d'un rail, pour maintenir le véhicule. Lorsque 2 véhicules devaient se croiser, l'un d'eux guidait les chevaux sur le côté, après avoir remonté la 5<sup>e</sup> roue. Après le dépassement, le véhicule reprenait sa position initiale et replaçait la 5<sup>e</sup> roue dans le rail central.

**« LA COMPAGNIE VAUCAMP » ou  
« BELGIAN STREET RAILWAY an OMNIBUS COMPANY LTD »**

Société anglaise (B.S.R.O.C.) créée à Londres les 03 et 04.08.1869, représentée en Belgique par le Directeur Général Vaucamp, qui reprenait le 01.05.1869, les concessions de la société déficitaire « LA Cie des OMNIBUS de BRUXELLES ».



Photocopie réduite à 50%. Acte signé à Londres le 13.10.1870, concernant la passation de pouvoir entre l'ancien directeur VALENTINE de la B.S.R.O.C., qui désirait résilier son poste en faveur d'Albert VAUCAMP. (Traduction conforme par traducteur juré).

Timbre de dimension de 90cts sur l'acte de Londres (feuille) et de 45cts sur la traduction (1/2 feuille). La loi du 21.03.1839, révisé les tarifs de 1824, qui décrète l'émission de nouveaux timbres en rapport avec le système monétaire adopté en 1832.

Les officiels et fonctionnaires se servaient du papier timbré à l'ordinaire. Tarif : 1/2 feuille de petit papier porté de 15cts à 45cts et la feuille de petit papier porté de 30cts à 90cts.

N<sup>o</sup> 994



Resolution passed by the Shareholders of the "Belgian Street Railway and Omnibus Company Limited" at their general meeting held the 14<sup>th</sup> October 1869



Mr Valentine after having stated that he wished to resign his post as Managing Director proposed "That Mr Albert Vaucamps be elected Managing Director in his place" which was seconded and carried.

London 12 October 1870.

In fidem  
Thomas S. Girder  
Not. Pub.

Je soussigné, Notaire, soussigné  
Girder, notaire  
à Paris le 13 Octobre 1870  
Le Notaire  
Jean-Baptiste Woch

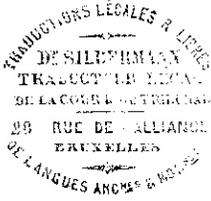
N<sup>o</sup> 994



Acte de M. Valentine  
N<sup>o</sup> 994, à Bruxelles le 10 Octobre 1870



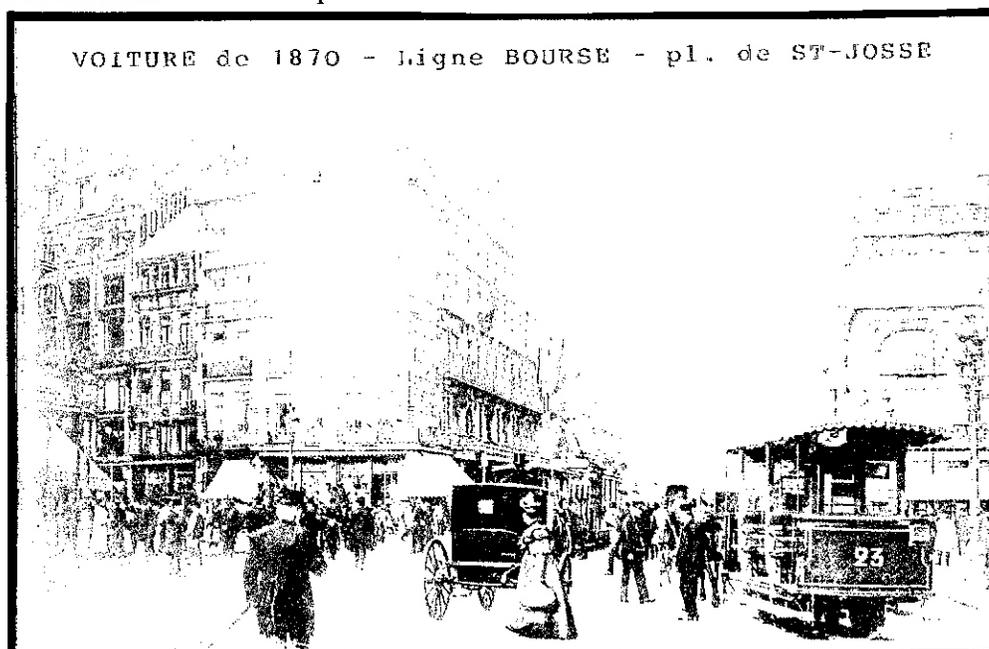
N<sup>o</sup> 994



Decision prise par les Actionnaires de la "Belgian Street Railway and Omnibus Company Limited" dans leur Assemblée, tenue le 14 Octobre 1869.

En septembre 1869, cette nouvelle société remettait en exploitation six lignes sur les sept qui était en place, mais avec quelques variantes d'itinéraire. Le Point Central était situé à la Grand Place : (1)

Vers Uccle Globe – Vers la place Communale d'Ixelles (act. F. Cocq) – Vers la Gare de l'Ouest – Vers la place de la Duchesse – vers Schaerbeek, avec comme terminus, Chée d'Haecht et rue Seutin – Vers la place de St-Josse-Ten-Noode.



Dès 1870, le succès remporté par le « **Chemin de fer américain** » incite la société (B.S.R.O.C.) à solliciter, et obtenir des autorisations (de 1870 à 1873) pour l'exploitation de lignes de tramways (2), au moyen du « Chemin de fer américain », sur les communes d'Anderlecht, Laeken, Schaerbeek, St-Josse, Molenbeek St-Jean, Bruxelles et St-Gilles.

De Laeken vers la gare du Midi – De la pl. Liedts vers St-Gilles – De Laeken vers Anderlecht – De la gare du Nord vers la gare du Midi.

Ces lignes étant tributaires de la liaison Nord – Midi, la pose des rails entre ces deux points, serait effectuée dès la mise en état de la voirie des boulevards centraux, établie au-dessus de la Senne (3).

La société B.S.R.O.C. était, avec ses 69 tramways et omnibus, la plus importante société de transport en commun. Elle fusionna avec la Cie Morris, le 1<sup>er</sup> janvier 1875, pour créer « **Les Tramways Bruxellois** ».

- 1) A cause des jours de marché, le Point Central était déplacé à côté de l'église St-Nicolas. En 1872, il était situé au carrefour de la rue du Marché-aux-Poulets et du boulevard, et plus tard place de la Bourse.
- 2) L'anglais John Curr, aurait été le premier, en 1774, à installer une voie se composant de rails en fonte, fixées sur des traverses en bois, sur laquelle circulait des chariots à charbon. Le mot « Tramway » viendrait de chariots circulant sur des rails.
- 3) La Senne coulait à ciel ouvert tout au long de sa traversée de la cité bruxelloise. Une épidémie de choléra sévit en 1866. Le voûtement de cette rivière, qui n'était qu'un cours d'eau insalubre, était décidé. Suite à la loi sur l'expropriation, les travaux commencèrent assez rapidement, le 13.02.1867, et le 30.11.1871 fut inauguré les nouveaux boulevards au-dessus du cours rectifié de la Senne.

Etant donné le succès remporté par les lignes ferrées, la « Cie Vaucamp » (nom du Directeur gérant), obtint dès mars 1872, les concessions pour la construction des lignes proposées ;

- NORD – LAEKEN ( par les boulevards et l'avenue de la Reine)
- PLACE LIEDTS - RUE DE MERODE
- EGLISE DE LAEKEN - ANDERLECHT (par la chée d'Anvers).




**Belgian Street Railway and Omnibus C<sup>o</sup> Limited.**

**LAEKEN A LA PLACE DES NATIONS**  
**et vice-versa.**

---

**SERVICE A PARTIR DU 28 JANVIER.**

De la Place des Nations à Laeken.								De Laeken à la Place des Nations.										
Matin	8.20	10.	11.40	1.40	5.20	5.	6.40	8.20		Matin	8.	9.40	11.20	1.20	5.	4.40	6.20	8.
	8.40	10.20	12.	2.	5.40	5.20	7.	8.40			8.20	10.	11.40	1.40	5.20	5.	6.40	8.20
	9.	10.40	12.20	2.20	4.	5.40	7.20	9.			8.40	10.20	12.	2.	5.40	5.20	7.	8.40
	9.20	11.	1.	2.40	4.20	6.	7.40	9.20			9.	10.40	12.40	2.20	4.	5.40	7.20	9.
	9.40	11.20	1.20	5.	4.40	6.20	8.	9.40			9.20	11.	1.	2.40	4.20	6.	7.40	9.20

LAEKEN A LA PLACE DES NATIONS : Départ toutes les vingt minutes depuis 8 heures du matin jusques et y compris 9.20 du soir (12.20 excepté).

PLACE DES NATIONS A LAEKEN : Départ toutes les vingt minutes depuis 8 h. 20 du matin jusques et y compris 9.40 du soir (12.40 excepté).

**PRIX DES PLACES :**

De Laeken à la Place des Nations et vice-versa . . . . .	25 cent.
De Laeken à la rue Rogier et vice-versa . . . . .	20 "
De la rue Rogier à la Place des Nations et vice-versa . . . . .	10 "
De Laeken à la Place des Nations et correspondance pour le Point central et vice-versa . . . . .	55 "
De la rue Rogier à la Place des Nations et correspondance pour le Point central et vice-versa . . . . .	20 "

Bruxelles. — Imprimerie Gouweloos frères et sœur.

Photocopie réduite, de l'affiche avisant la population d'un service à partir du 28.01.(1873) de Laeken à la place des Nations et vice-versa, avec prix des places. TIMBRE D'AFFICHE 5.C. et Timbre à l'extraordinaire/Brabant.

Les annonces ( circulaires, prix courants, affiches, notices, catalogues, prospectus en général, journaux, ouvrages périodiques et les avis) quelque soit l'objet, qui se criaient et distribuèrent, dans les lieux publics, ou que l'on faisaient circuler par la poste ou par toutes autres voies, étaient passibles du droit du timbre. (R.A. 176 du 20.10.1852).

## **LOI et ARRETE ( Développement)**

Conscient de l'évolution et du développement futurs des voies de communications secondaires (tramways urbains à partir de 1867, et tramways vicinaux dès 1885), le gouvernement après délibérations à la Chambre des Représentants et au Sénat, faisait édicter par une loi, des mesures pour garantir les intérêts du pays.

**Loi du 9 juillet 1875 :** Les Chambres ont adoptés et nous sanctionnons :

Art. 1- Les tramways sont concédés, lorsqu'ils s'étendent, A- sur une seule commune, par les Conseils Communaux. B- sur plus d'une commune dans une même province, par les Députations Permanentes. C- sur la voie provinciale, par les Conseils Provinciaux. D- sur une grande voirie, par le Gouvernement.

Art. 3- Toute concession n'est accordée que par voie d'adjudication publique.

Art. 6- Ils réservent aux autorités compétentes : 1°...2°...3° Ils stipulent les obligations que le gouvernement juge utile d'imposer aux concessionnaires dans l'intérêt de certains services publics, tels que la Poste et le Télégraphe.

**Arrêté du 10 septembre 1875 :** « Toute demande de concession doit être accompagnée d'un mémoire descriptif sur le but de l'entreprise.

D'une estimation sur les dépenses. Des tarifs des droits de péages et des revenus probables. D'un projet complet du cahier des charges. Propositions déposées à la Maison Communale et publiées par voie d'affiches officielles. »

Dès lors, il était spécifié dans chaque cahier de charges, lors des demandes de concessions de lignes de tramways, au chapitre « POSTES et TELEGRAPHES » : « Des boîtes mobiles, disposées pour recevoir les correspondances de toute nature et des télégrammes, pourront être adaptées à toutes les voitures. Le concessionnaire opérera gratuitement le placement et le transport de ces boîtes, et leur contenu, sur le parcours de toutes les lignes. Le dépôt du courrier dans ces boîtes, par le public, ne pourra se faire qu'aux points d'arrêts fixes des tramways » (1)

De plus, les « Indicateurs Postaux » de janvier 1875 et novembre 1879, ainsi que le « Règlement sur le Service des Exprès » (RA 62/20.11.1887), l'O.S. 19/08.06.1889 et les « Instructions sur le Service des Postes » de 1900, 1909, 1914, et 1926, mentionnent :

« Le public a la faculté de déposer des correspondances EXPRES ordinaires dans les boîtes aux lettres des villes et communes, dans les boîtes aux lettres des bureaux de Poste et du Télégraphe, dans les boîtes attachées aux bureaux ambulants, aux malles-poste, aux voitures des Ch.d.Fer Vicinaux, et aux voitures des tramways circulants dans les grands centres ».

(1)-Le système des boîtes adaptées aux véhicules des tramways avait été utilisé 5 ans plus tôt. En juin 1870, l'Administration des Télégraphes fait adapté des boîtes aux omnibus sur rails, pour le dépôt des télégrammes, entre le Bois de la Cambre et la Porte de Namur, avec correspondance avec l'omnibus de pavé IXELLES-BOURSE, pour le bureau télégraphique de Bruxelles. Système adopté, par la suite, sur toutes les lignes de tramways urbains, jusqu'à la 2me guerre mondiale.

## LES BOITES AUX LETTRES

### ORIGINE

C'est au début du XVI<sup>e</sup> siècle, en Italie, que remonte l'origine des boîtes aux lettres. Elles étaient placées dans les églises, pour recueillir les dénonciations anonymes.

Les premières boîtes aux lettres à usage postal, étaient vraisemblablement introduites, à Paris, en 1653, lors de l'organisation de la « Petite Poste », pour le dépôt des correspondances effectuées par le public.

L'Instruction Générale du 28.04.1808, spécifiait qu'une ouverture devait être pratiquée dans la façade extérieure du bureau de poste, avec indication au-dessus de l'ouverture « BOITE AUX LETTRES », pour le public y glisser sa correspondance.

L'instauration du Service Rural en Belgique, en 1836, prévoyait une boîte aux lettres publique, dans chaque commune où il n'existait pas de bureau postal. (Règlement sur le Service Rural du 20.08.1836)

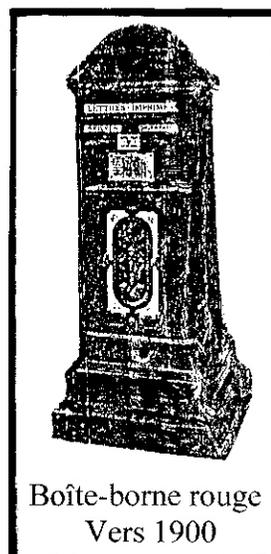
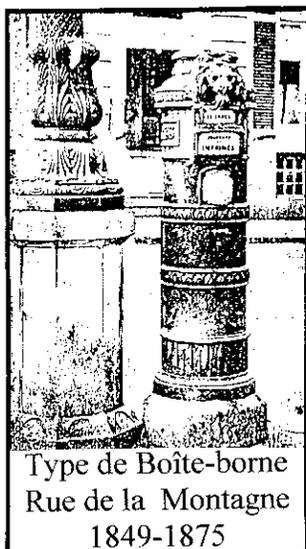
En 1849, avec la création du timbre-poste pour l'affranchissement du courrier par l'expéditeur, la multiplication des boîtes aux lettres, assurait au public, une plus grande facilité pour l'expédition de ses correspondances, étant donné qu'il ne devait plus se présenter au bureau postal pour les y déposer.

Toutes les stations du Chemin de fer, devaient être pourvues d'une boîte aux lettres. Elles étaient relevées par le responsable de la station. (Circulaire n° 637 du 10.04.1850)

Les boîtes-borne en fonte, placées aux points stratégiques des centres urbains, apparaissaient vers 1849.

Les services postaux disposaient, en 1860, de 3.042 boîtes, et en 1900, de 8.101. A la veille de la 2<sup>me</sup> guerre mondiale, il y avait 13.495 boîtes. Cinquante ans plus tard, on en dénombrait 19.296, réparties dans tout le royaume.

Les règlements recopiés d'Instruction en Instruction, prescrivaient que les boîtes aux lettres publiques, devaient être placées aux façades des immeubles publiques (Maisons Communales, Eglises, etc...)



## BOITES AUX LETTRES MOBILES

Contrairement aux boîtes fixes aux édifices publics, les boîtes mobiles étaient fixées à un véhicule ( wagon, tramway, malle-poste, voiture, etc...).

Lors de l'implantation du Chemin de fer belge, en 1835, l'Administration des Postes utilisa ce moyen de transport, pour véhiculer le courrier.

Avec la création des « Bureaux Ambulants », ceux-ci étaient dotés de boîtes aux lettres fixées aux wagons postaux, pour la réception des correspondances que le public pouvait utiliser au départ et durant le stationnement des convois aux stations. (R.A. n°127 du 12.06.1852).

En 1867, quelques voitures des services affluents étaient pourvues, à titre d'essai, de boîtes mobiles, attachées à l'arrière des véhicules, pour le dépôt des correspondances du public.

Ces boîtes étaient fixées de façon à être détachées de la voiture par le conducteur, uniquement. Elles étaient portées à l'intérieur des bureaux de passe ou de destination, pour être ouvertes par le responsable du bureau postal. Le courrier qui s'y trouvait, était traité quant à la taxe, comme originaire du premier bureau auquel s'arrêtait la voiture, immédiatement après le dépôt.

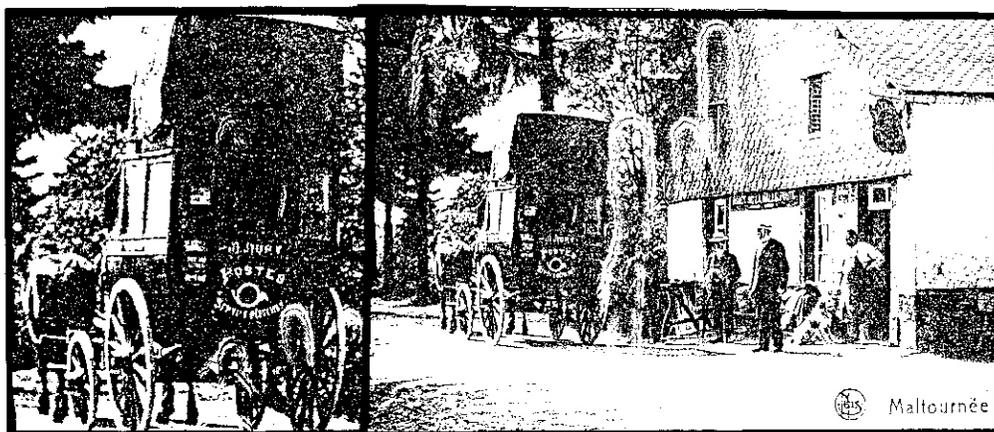
Le contenu était oblitéré, au moyen du timbre à date, sauf les plis déjà estampillés. Le bureau receveur retenait les plis qu'il était à même de pouvoir distribuer, et réinsérait le surplus dans la boîte, qui était replacée sur la voiture, par le conducteur.

Au terminus du service affluent, le contenu de la boîte était trié, oblitéré et expédié par Chemin de fer, vers les destinations.

Un avis, affiché au bureau postal et aux arrêts, renseignait le public, sur l'intérêt de déposer leurs correspondances dans les boîtes des voitures affluentes. (O.S. n°260 du 14.09.1867)

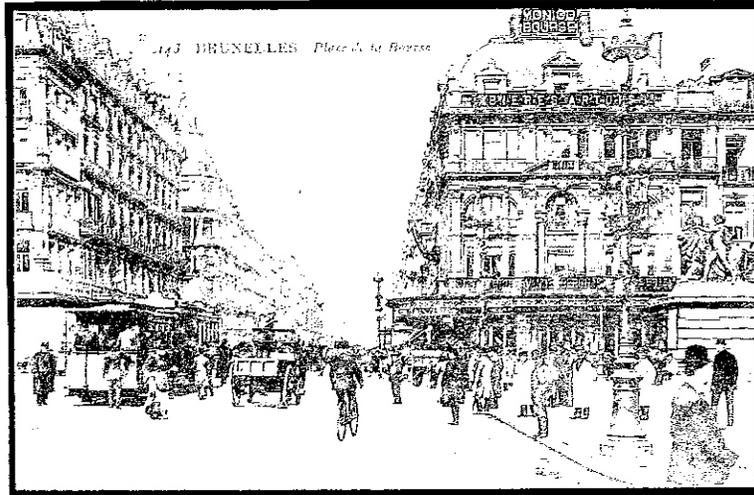
Le placement de ces boîtes était étendu à tous les services de l'espèce.

D'après le « Larousse » le mot « affluent » désigne un cours d'eau qui se jette dans un cours d'eau plus important. On peut en déduire, par analogie, que le terme utilisé par l'administration des postes, signifie – Service transportant du courrier d'une zone rurale vers une zone plus importante -. A cette époque, comme service « affluent », il n'existait que les « **Malle-Poste** ».

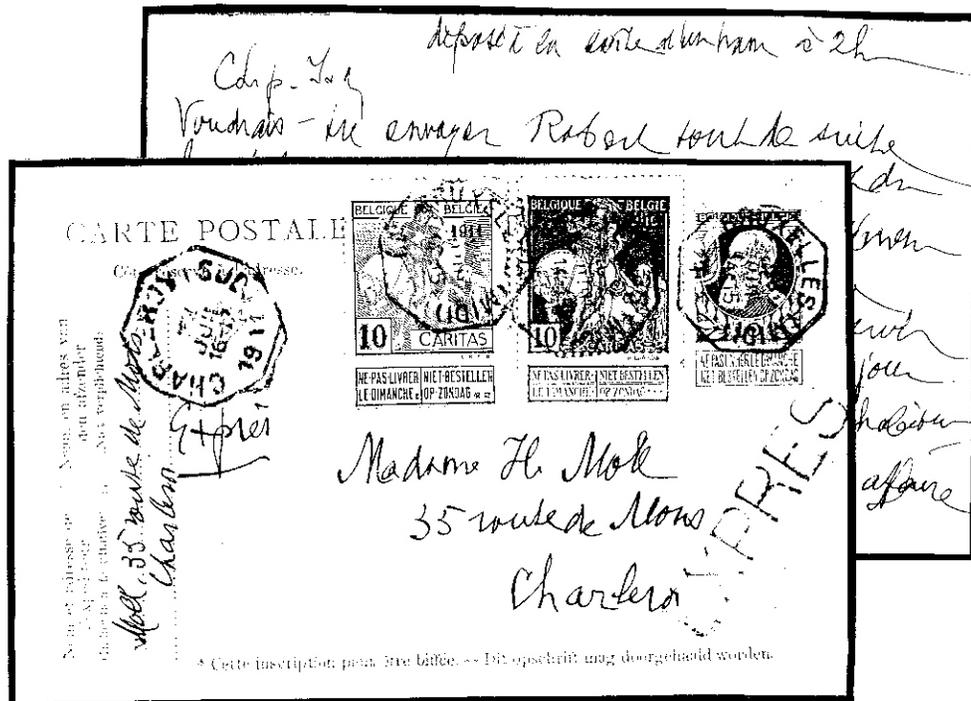


Malle-poste GRAIDE-SUGNY à l'arrêt devant une taverne avec indication « ARRET de la Malle-Poste » à Maltournée (hameau de Gros-Fays). A l'arrière de la Malle-Poste on distingue l'inscription « D. DURY / POSTES / Cornet de Poste / SERVICE DEPECHES » et la boîte aux lettres à gauche. (Photocopie réduite et gros plan d'une carte-postale).

Les bruxellois d'entre les deux guerres, se souviennent de ces boîtes en fer, supprimées au début de 1940, qui étaient fixées à l'avant ou à l'arrière des tramways, omnibus de pavés ou tramways électriques. Le contenu de ces boîtes était levé au passage, par des petits télégraphistes, qui les dirigeaient vers les bureaux télégraphiques ad-hoc, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Quartier-Léopold ou Bruxelles-Central.



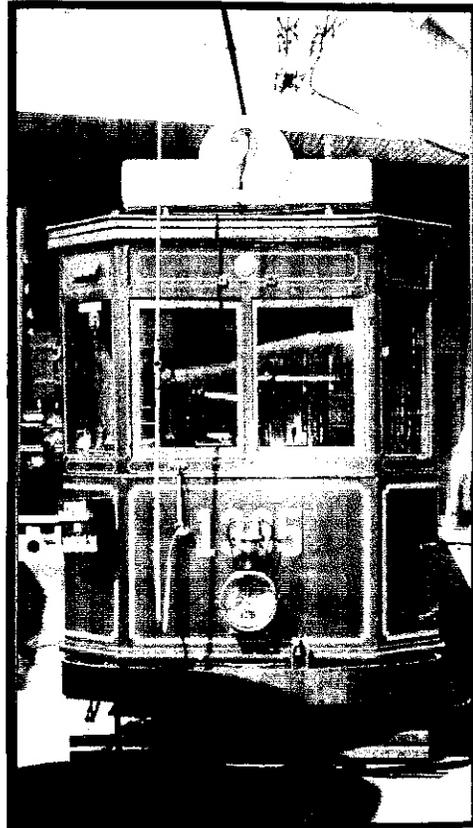
Particulier profitant de l'arrêt du tram n°49, pour déposer sa correspondance dans la boîte fixée à l'arrière de la remorque.  
Le dépôt du courrier dans ces boîtes ne pouvait se faire, qu'aux arrêts fixes des tramways.



Entier-postal EXPRES affranchi à 0,30frs (port 0,05 + expès 0,25 – tarif du 1.12.1887). L'expéditeur indique au verso « déposé à la boîte d'un tram à 2h. ». Annulation par le bureau télégraphique de BRUXELLES (MIDI) / 28 JUIL 14-15 / 1911. Cachet d'arrivée télégraphique CHARLEROY (SUD)... JUIL 16-17 / 1911, qui effectue la remise.

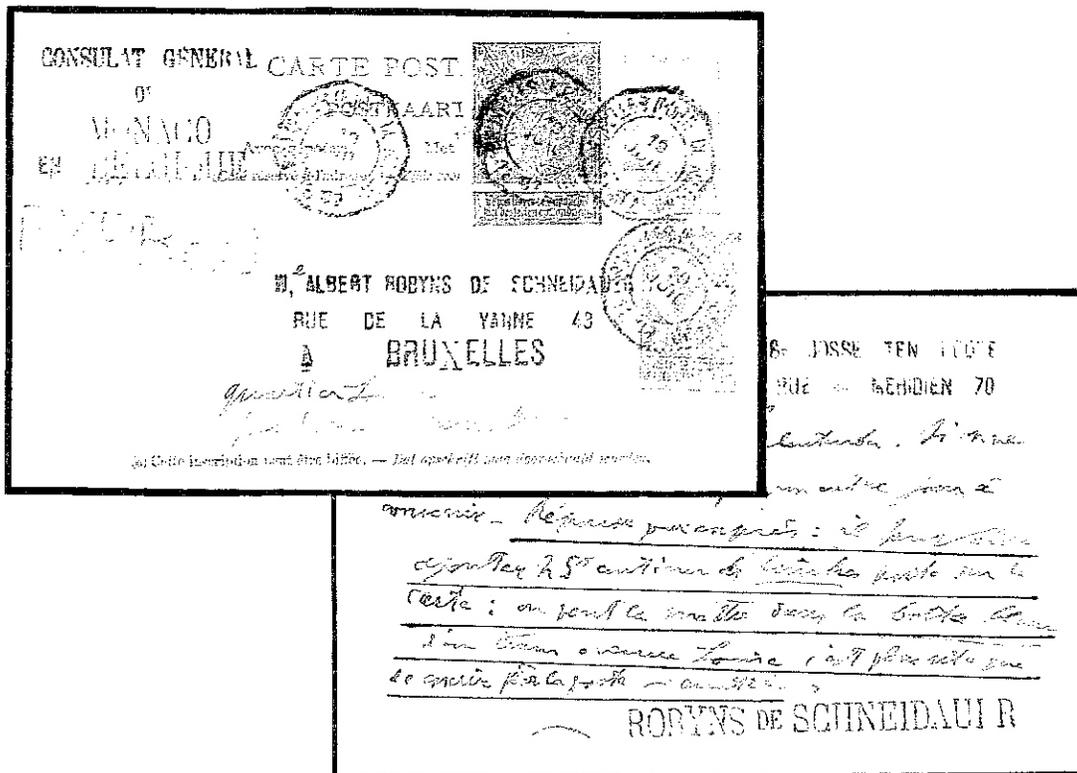
Expéditeur conseillant son correspondant de l'intérêt d'utiliser la boîte-tram des tramways.

Entier-postal émanant du Consulat Général de Monaco, 70 rue du Méridien, St-Josse-T-Noode, Affranchi à 30cts (tarif du 01.12.1887- port 5cts + exprès 25cts) déposé dans la boîte du tram n°2 circulant porte de Schaerbeek, venant de la place Liedts et se dirigeant vers la place du Trône, via la rue Royale, bd du Régent et porte de Namur où un petit télégraphiste extrait l'EXPRES de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES (Porte de Namur) 19 juil/1897 qui annule l'affranchissement. L'EXPRES est remis au destinataire, 43 , rue de La Vanne (près de l'avenue Louise), par un porteur du télégraphe.



Au verso, texte souligné :  
 « Réponse par exprès : il faut alors ajouter 25cts de timbres-poste sur la carte : on peut la mettre dans la boîte bleue d'un tram avenue Louise, c'est plus vite que d'envoyer par la poste »

Ci-contre, la boîte-tram fixée à l'avant du tram N° 2 . (Musé e du tram à Woluwé St-Pierre).



## SERVICE DES EXPRES

Par la loi du 29.04.1868 (en vigueur le 01.05.1868) l'Administration des Postes organisait un service spécial, pour l'acheminement rapide d'envois urgents.

Ces lettres devaient supporter une taxe spéciale de distribution, en plus du port normal :

a)- 0,30frs pour les envois vers les localités avec bureau de poste.

b)- 1,50frs pour les autres localités.

Le tarif des lettres : 0,10frs / 15grs jusqu'à 30 km, et 0,20frs au-delà.

Le 01.06.1870, la taxe normale était uniformément de 0,10frs pour tout le royaume.



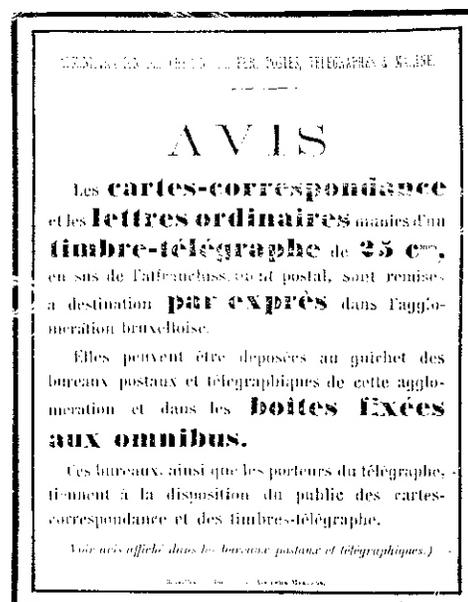
Lettre affranchie à 0,40frs (0,10 de port + 0,30 de surtaxe) annulée par le timbre losange de points 60 du bureau de BRUXELLES 22 JUIL 11-12M / 1872, et destinée à Arlon.

Suite à une proposition du Ministre des Travaux, une réforme particulière allait donner à ce service une considérable expansion, étant donné que l'on utilisait les porteurs télégraphiques pour la distribution des exprès ordinaires.

Un A.R. du 08.04.1874, stipule que dans les grandes villes principales du royaume, les C.P. et lettres adressées à la localité même, pouvaient obtenir la remise immédiate par porteur télégraphique, dans un rayon de 2km. En plus du port normal, une taxe spéciale de 0,25frs, représentée en timbres-télégraphe, devait être apposée sur l'envoi.

Par A.R. et A.M. d'avril 1874, le nouveau Service entra en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1874, à BRUXELLES.

AVIS, émis à l'occasion de la mise en vigueur du nouveau service des EXPRES. L'accent était mis sur la possibilité de déposer ces envois dans les boîtes fixées aux omnibus.



Par la suite d'autres localités bénéficiaient de cette distribution spécial .

Le 01.03.1878, les droits fixes d'express étaient diminués :

- a)-0,25frs pour les envois vers les localités avec bureau postal
- b)-1,00frs pour les envois vers les autres localités.

### EXPRES - DISTRIBUTION

Chaque envoi express était accompagné d'une feuille d'EXPRES, indiquant les envois comportant une réponse, ainsi que le montant des taxes acquittées. Les envois étaient insérés dans une enveloppe n° 361, et transmise au bureau de distribution.

Le bureau de destination vérifiait les inscriptions de la feuille n° 77. Il établissait le montant exact du complément de taxe à payer par le destinataire, et y apposait son timbre à date.

La remise à domicile des objets EXPRES s'effectuait par les agents télégraphiques. Dans les grands centres, la distribution s'effectuait jusqu'à 22 heures.

L'expéditeur n'entrait en possession de son envoi qu'en acquittant la taxe. Taxe représentée en timbres-poste sur le duplicata n° 77 et annulée au moyen du timbre à date, par le bureau d'expédition.

Au cas où l'objet n'avait pu être remis, le motif devait être inscrit sur l'envoi et la feuille n° 77.

Après exécution de l'opération, le duplicata de la feuille n° 77 était transmise au bureau d'expédition.

[Cadre à remplir à destination]. (In te vullen in bestemming).	
Port ordinaire	10
Taxe fixe d'express	25
Taxe fixe de port	25
Taxe fixe d'avis de réception	25
Taxe de port van de kennisgeving van ontvangst	25
Frais supplémentaires	750
Taxe à la distance	25
Taxa van de afstand	25
Frais de porteur	25
Taxe de porteur	25
Taxa van de afzender	25

Fragment du feuillet n° 77 pour un EXPRES à destination de HERVE 19 MAI 1910. Indication par le porteur « Julémont / 6 km. Inconnu à Julémont. Le Porteur ». Taxe de 0,95frs se calculait comme suit : Lettre affranchie à 0,35frs (0,10 de port + 0,25 d'express) + 0,95 de supplément de taxe. (Jusqu'à 3km = 0,25 – de 3 à 4km = 0,50 – de 4 à 5km = 0,75 – 0,20 de plus par km supplémentaire), soit de 4 à 5km = 0,75 + 0,20 pour le km supplémentaire = 1,30 moins les 0,35 d'affranchissement = 0,95frs à percevoir du destinataire ou dans le cas présent de l'expéditeur. Application de 0,95frs en timbres-poste annulés par le bureau d'origine LIEGE (PALAIS) 20 MAI 1910.

## EXPRES - DEPOT (ETIQUETTE - MOTIF)

Le public avait la faculté de déposer des correspondances EXPRES ordinaires dans les boîtes des bureaux des villes et et des communes, dans les boîtes fixées aux bureaux ambulants, aux malles-poste aux voitures des Vicinaux et aux voitures des tramways dans les grands centres.

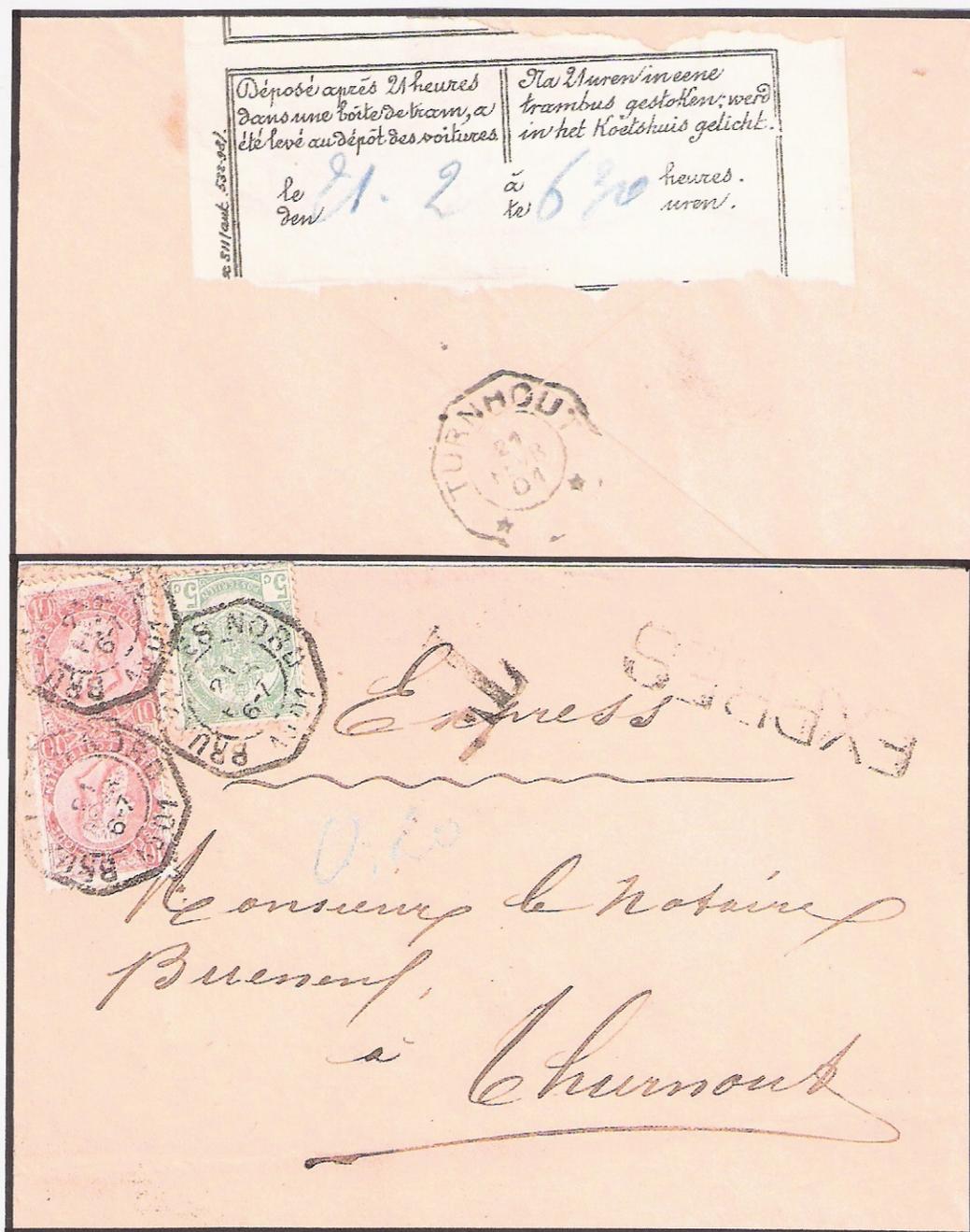
Le dépôt dans les boîtes attachées aux tramways, devait se faire entre 7 et 21 h. Lorsqu'une lettre était déposée après 21h. le responsable qui vérifiait la boîte avant la mise en service de la voiture, devait en aviser le bureau télégraphique, qui indiquait sur l'envoi «Déposée après 21h. dans une boîte du tram et levée au dépôt des voitures le ..... ».

Plus tard une étiquette adéquate remplaçait l'indication manuscrite.



Lettre EXPRES affranchie à 0,35frs et annulée par le bureau télégraphique de BRUXELLES (NORD) le 4 JUN 98 \* et application du timbre EXPRES. Annotation au crayon bleu « Déposée après 21 hrs dans une boîte de tram et levée au dépôt des voitures le 4/6 ». EXPRES destiné à un notaire d'Eghezée.

Les EXPRES étaient acceptés, pour autant que la taxe spéciale d'EXPRES était honorée en timbres-poste. Si l'affranchissement du port était incomplet, le manquement était doublé.



Lettre EXPRES, affranchie à 0,25frs, au lieu de 0,35frs ( port 0,10 + exprès 0,25), déposée tardivement dans une boîte-tram, en dehors des heures autorisées. Justificatif au dos à l'aide d'une étiquette-motif bilingue « Déposé après 21 heures dans une boîte de tram, a été levé au dépôt des voitures, le 21.2 à 6,30 heures ».

EXPRES déposé au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD / 21 FEVR. 6-7 / 1901, qui appose les griffes EXPRES et « T » (Taxe) avec indication de la pénalité « 0,20 », le double du manquement. Dos, cachet télégraphique d'arrivée TURNHOUT 21 FEVR. 01 / \* \* La taxe de 0,20frs était représentée en timbres-poste sur la feuille n°77.

5 pièces de ce type ont été répertoriées – 2 avec mention manuscrite et 3 avec étiquette-motif.

## ETIQUETTE - MOTIF

Le dépôt des correspondances dans les boîtes qui étaient attachées aux tramways, devaient se faire entre « **7 HEURES ET 21 HEURES** ».



Lettre EXPRES affranchie à 1,80frs, et destinée à Verviers (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30), déposée dans une boîte-tram après **21 HEURES**. Le lendemain matin lors du contrôle effectué par un tramwayman, le pli est extrait de la boîte-tram et remis au bureau télégraphique de BRUXELLES CENTRAL / T 6. I . 1927 T / BRUSSEL CENTRAAL, qui annule affranchissement, appose la griffe encadrée **TRAM**, et applique l'étiquette-motif unilingue « **RETARDE. - Trouvé dans une boîte de tram, lors de la visite du matin au dépôt des voitures.** ».

Une seule pièce rencontrée de la période des griffes TRAM.

Remarque : Ce genre d'étiquette-motif était déjà utilisé en 1900. Voir titre EXPRES-DEPOT

Suivant l'A.R. du 27.02.1883, les exprès distribués par les agents du service télégraphique, pouvaient être envoyés de n'importe quelle localité belge ou étrangère.

Par l'A.R. du 15.11.1887, en application le 01.12.1887, le service des exprès était réorganisé. Les exprès distribués rapidement, seraient également expédiés dans les plus brefs délais. L'expédition devait être effectuée par les proches moyens de transport. Généralement ce genre d'envoi était effectué hors dépêches.

La remise des lettres et cartes postales ordinaires était effectuée par le service télégraphique, dans les localités avec bureau télégraphique.

Pour les autres localités, les assurés-exprès et les recommandés-exprès, la remise était effectuée par le service postal. La surtaxe pouvait être représentée en timbre-poste ou timbre-télégraphe.

Suite à l'O.S. 42 du 12.12.1902, en application le 01.01.1903, les timbres-télégraphe ne pouvaient plus être employés pour les exprès.

### **LES BUREAUX TELEGRAPHIQUES**

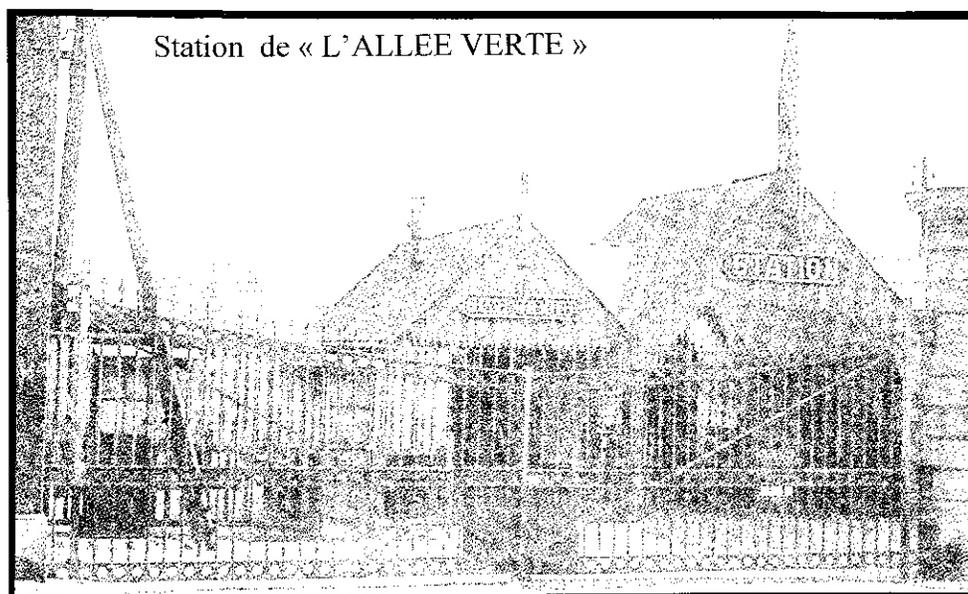
Le service télégraphique fut introduit en Belgique, par la Loi du 04.06.1850 et A.M. du 23.07.1850. Repris par l'Etat le 01.09.1850.

Pour le service, l'administration des télégraphes avait adopté, en 1860, le forme octogonale. (le 1<sup>er</sup> cachet rencontré était appliqué sur un reçu télégraphique daté du 11.02.1863 (Coll. G. De Ram).

En haut était indiqué le nom du bureau, en exergue, une ou des étoiles. Au centre le jour, le mois et le millésime.

De 1860 à 1914, différents types étaient utilisés (Pour plus de détails, consultez les ouvrages de L. De Clercq, J. Dufour, E. Deneumostier, L. Hanciau, A. Vangrunderbeek, L. Janssens)

Après la guerre 1914-1918, la forme octogonale était remplacée par la forme rectangulaire, divisée en 3 bandes. En haut, le nom du bureau, au centre la date, précédée et suivie de la lettre « T » (Télégraphe), dans le bas, un ornement ou la version néerlandaise du bureau. Il existe plusieurs types.



## **STATION DU NORD**

Station érigée sur des terrains maraîchers (St-Josse-T-Noode), légèrement en retrait du boulevard, pour aménager sur le devant la « Place des Nations », rebaptisée le 08.06.1884 « Place Rogier » en l'honneur du Ministre Charles Rogier, promoteur du Chemin de Fer et initiateur du projet de la station.

La pose de la 1<sup>re</sup> pierre eu lieu en présence du Roi Léopold I, le 27.09.1841. Cette station s'appelait « Gare de Cologne » car située à proximité de la Porte de Cologne. Plus tard, elle était dénommée « Station du Nord ».

Le bureau télégraphique était installé dans l'enceinte de la station, du côté de la rue de Brabant. Ouverture le 15.03.1851, suite à la loi du 04.06.1850.

Les exprès étaient transportés par les porteurs télégraphiques, dès le 1<sup>er</sup> mai 1874.

Dates des premiers exprès rencontrés : les 23.09.1874 – 15.09.1875 – 31.07.1877 – 16.08.1877.

## **STATION DU MIDI**

En 1840, appelée « Gare des Bogaerds » du nom du couvent situé dans le quartier « Terre Neuve » (place Rouppe), et ouverte le 18.5.1840.

Reconstruite en retrait, en 1869, près de la rue de Prusse (act. rue d'Argonne). Devant la station était aménagée la « Place de la Constitution ».

Le bureau télégraphique ouvert le 7.6.1852, rejoignit la nouvelle gare, qui se nommait « Station du Midi ». Bureau établi dans l'enceinte de la Station, du côté de l'avenue Fonsny.

Dates des premiers exprès rencontrés : les 16.09.1875 – 29.12.1876.

## **STATION DU LUXEMBOURG (Or LEOPOLD vers 1889)**

Station ouverte vers 1855.

Le bureau télégraphique est ouvert vers 1860-1863 (coté droit de la station)

Dates des premiers exprès rencontrés : Luxembourg : 22.11.1876 –  
Quartier Léopold : 16.08.1889 –

En 1838, des propriétaires terriens et des financiers, créèrent un nouveau quartier dans le haut de Bruxelles (entre St-Josse et Ixelles). En 1839, la ville ouvre une nouvelle « Porte Léopold », en l'honneur du Roi Léopold 1<sup>er</sup> ayant parrainé le projet, entre les rues Belliard et Lambermont. En 1846/1851, après la construction du Ch.d.Fer vers Namur (Cie du Luxembourg, créée le 10.09.1846, puis Etat Belge en 1851) est inaugurée la « Porte du Luxembourg » et la rue du Luxembourg.

En 10 ans, le « Quartier Léopold », devint un quartier très bien coté.

En 1860, le domaine du Chevalier Dubois de Blanco, bordé par la chée d'Etterbeek et les rues Belliard et Maelbeek, était transformé en un « Jardin Zoologique », jusqu'en 1880, époque où il fut transformé en « Parc Léopold » suite aux décès des animaux.

En plus des timbres télégraphiques des stations, il y avait également d'autres timbres télégraphiques utilisés à Bruxelles de 1874 à 1910, avec des appellations différentes,

Cachet octogonal de 25/26 mm de diamètre (de pointe à pointe) avec cercle au centre, contenant le bloc dateur sur 3 lignes, le jour, le mois le millésime.

#### **BRUXELLES (POSTE) (fig. 1)**

Premiers documents exprès : 15.07.1875 – 24.07.1875 – 28.12.1875.

Derniers documents exprès : 06.05.1882 – 14.11.1882 –

#### **BRUXELLES (CENTRAL) (fig. 2)**

Premiers documents exprès : 29.01.1881 – 146.04.1882 - ? .02.1883.

Derniers documents exprès : 17.06.1908 – 31.07.1910 (télégramme).

Existe avec dateur linéaire, placé entre deux traits. BRUXELLES en haut, et CENTRAL en bas, séparés par un fleuron. (fig. 3)

Dates des documents rencontrés : 29.10.1883 et 05.12.1884.

#### **BRUXELLES (CENTRE) (fig. 4)**

Premiers documents exprès : 1883 et 1884 (Hanciau) – 14.05.1888 –  
19.03.1889.

Derniers documents exprès : 09.03.1891 –

#### **BRUXELLES (BOURSE) (fig. 5)**

Bureau télégraphique : Renseigné d'après les almanachs Manceaux de 1882 à 1920.

Premiers documents exprès : 12.11.1875 – 09.12.1875 – 30.11.1877.

Derniers documents exprès : 09.07.1904.

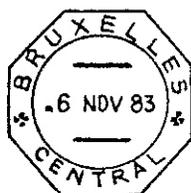
Existe avec dateur linéaire, placé entre deux traits. Sur le pourtour de la couronne, **BRUXELLES BOURSE** et un fleuron en exergue. (Fig. 6).



(Fig. 1)



(Fig. 2)



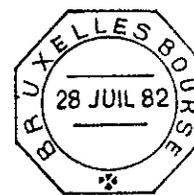
(Fig. 3)



(Fig. 4)



(Fig. 5)



(Fig. 6)

En 1892, la Poste est transférée dans le nouveau bâtiment, appelé « HOTEL DE LA POSTE », érigé sur l'emplacement de l'ancien Hôtel des Monnaies et de la Bourse (act. Bd Anspach – place de la Bourse).

Sur le côté droit du bâtiment, est installé le bureau télégraphique, rue Fossé-aux-Loups. (Confirmé par l'Almanach Monceaux de 1893).

Mis à part BRUXELLES (BOURSE), les Almanachs « Manceaux » de 1880 à 1892, ne renseigne aucun bureau télégraphique avec l'appellation des trois premiers bureaux sus-mentionnés. Ce n'est qu'à partir de l'«Almanach» de 1893, qu'il est renseigné **BRUXELLES (CENTRAL)**. De même, aux Indicateurs postaux de 1875 et 1879, le public pouvait déposer les exprès aux bureaux télégraphiques des trois stations et Bruxelles (Ministère) ???

### **BRUXELLES (CENTRAL)**

Depuis 1892 jusqu'au 18.10.1910, ce bureau utilisait le même cachet octogonal qu'auparavant avec quelques variantes.

A partir de 1890, l'heure était incorporée dans le bloc dateur, en place du millésime qui, lui, était placé en exergue .

En 1906/1907, apparaît le cachet octogonal sans cercle intérieur Dernière date connue 31.07.1910.

Suite à l' O.S. n°22 du 19.10.1910, les cachets bilingues entre en scène.

« Les timbres à date et griffes des bureaux situés dans une même localités, portaient le nom de la localité suivi d'une précision quant au lieu (rue, place , quartier, etc...).

En vertu d'une décision ministérielle, ces bureaux se distingueront par un numéro. Exception faite pour les perceptions de BRUXELLES (MIDI), BRUXELLES (NORD) et BRUXELLES (QUARTIER LEOPOLD).

Dorénavant, le bloc dateur s'inscrira sur 4 lignes, d'abord l'heure en deux chiffres, puis le jour, ensuite le mois en chiffres romains et puis le millésime en 4 chiffres.

Les cachets de Bruxelles seront à prédominance néerlandaise ».

Les cachets utilisés par les bureaux télégraphiques avaient 26/27mm de diamètre (de pointe à pointe) et ce jusqu'au 20.08.1914, date de l'occupation allemande.

### **BRUSSEL 1 - BRUXELLES 1**

Première et dernière dates rencontrées : 18.01.1911 et 03.12.1912.

### **BRUSSEL ( C ) - BRUXELLES ( C )**

Première et dernière dates rencontrées : 11.01.1912 et 30.07.1913.

### **BRUSSEL C - BRUXELLES C**

Première et dernière dates rencontrées : 18.04.1914 et 23.06.1914.

## APPELLATION DES DIFFERENTS BUREAUX DE POSTE (Jusqu'en 1940)

Etant donné que les EXPRES à destination des provinces (hors des limites de BRUXELLES-Ville et agglomération) et de l'étranger, ainsi que les envois insuffisamment affranchis pour le port ou la surtaxe exprès, étaient annulés et expédiés par les bureaux postaux, voici successivement les appellations des bureaux qui traitaient ces envois.

BA = Bureau Annexe - P.= Perception - P.P. = Perception Principale – AR = Arrêté Royal  
O.S. = Ordre de Service.

**BA – BRUXELLES (NORD)** ouvert le 15.10.1861 – **P.** (A.R. 19.06.1863).  
**P. – BRUSSEL (NOORD) / BRUXELLES (NORD)** – O.S. 19.10.1910.  
Fermé le 20.08.1914 – rouverte le 15.11.1918.  
**P.P. – BRUXELLES (NORD) / BRUSSEL (NOORD)** à partir de juin 1919.  
Fermé provisoirement le 23.01.1926.  
**P.P. - BRUXELLES 4 / BRUSSEL 4** le 01.06.1927 . Service de l'expédition.  
Le Service de la Comptabilité devient Bruxelles / Brussel 5 le 01.06.1927.  
**P.P. - BRUXELLES (NORD) / BRUSSEL (NOORD)** le 01.09.1932.  
**P.P. - BRUXELLES 4 / BRUSSEL 4** le 12.06.1939.

**BA - BRUXELLES (MIDI)** ouvert le 15.10.1861 - **P.** (A.R. 29.06.1863).  
**P. - BRUSSEL (ZUID) / BRUXELLES (MIDI)** – O.S. 19.10.1910.  
Fermé le 20.8.1914 - rouverte le 18.11.1918.  
**P. - BRUXELLES (MIDI) / BRUSSEL (ZUID)** à partir de juin 1919.  
Centre de tri depuis le 01.10.1942 . Service de l'expédition.

**P. - BRUXELLES (LUXEMBOURG)** ouverte le 24.09.1867.  
**P. - BRUXELLES (QUARTIER LEOPOLD)** O.S. 10.06.1895.  
**P. - BRUSSEL (L.W.) / BRUXELLES (Q.L.)** O.S. 19.10.1910.  
Fermé le 20.08.1914 - rouverte après l'Armistice.  
**P. - BRUXELLES (Q.L.) / BRUSSEL (L.W.)** à partir de juin 1919.  
**P.P.** (A.R. 30.12.1922) - Service de tri depuis le 01.04.1944 (Service de l'expédition).

**DIRECTION - BRUXELLES** en 1830.  
**P.** (A.M. 29.10.1853) - **P.P.** le 30.06.1904.  
**P.P. - BRUSSEL 1 / BRUXELLES 1** - O.S. 19.10.1910.  
Fermé le 20.08.1914 .  
A. Postamt ouvert du 01.10.1914 au 13.11.1918.  
**BRÜSSEL 1 / BRUXELLES 1** .  
**P.P.** – Ouverte le 15.11.1918.  
**P.P. - BRUXELLES 1 / BRUSSEL 1** , en juin 1919.

Bilinguisme alternatif pour tous les bureaux de la capitale.

## TRANSPORT RAPIDE DU COURRIER EXPRES

Etant donné la pluralité et la célérité avec laquelle les tramways se déplaçaient dans la ville et la banlieue, le tramway était un moyen de transport efficace. Il était donc tout à fait naturel que cette infrastructure soit mise à profit pour l'acheminement du courrier urgent.

C'est ainsi que les boîtes aux lettres attachées aux tramways étaient principalement utilisées pour le dépôt et l'acheminement des correspondances exprès ordinaires et des télégrammes.

Les témoignages recueillis dans divers articles de presse, révèlent :

« Que ce système pour véhiculer le courrier urgent était astucieusement organisé. Des jeunes télégraphistes en uniforme officiaient par pauses de 2 heures. Ils relevaient les boîtes aux lettres des tramways, aux différents carrefours importants du réseau, pour acheminer le plus vite possible, le courrier exprès vers les bureaux télégraphiques, des trois stations (Midi, Nord et Quartier Léopold) et la Grande Poste. En direct ou en correspondance, suivant le lieu de destination, en plaçant l'exprès recueillis, éventuellement, dans la boîte d'un autre tramway.

Aux points névralgiques du réseau de tramways, ils y avaient jusqu'à trois « releveurs » et un « porteur ». Pendant que l'un montait la garde et ouvrait les boîtes-tram, un autre portait la correspondance au bureau télégraphique, et le 3<sup>e</sup> s'occupait du transbordement des EXPRES, si c'était nécessaire. »

Ce travail assez exigeant, physiquement, était l'apanage des jeunes télégraphistes (12 à 14 ans)



Jeune télégraphiste levant la boîte aux lettres attachée à la motrice n° 1115, d'un tramway circulant à la Porte de Namur (voir indication sur la vitrine de la brasserie «A LA PORTE DE NAMUR / DEGUSTATION »)

## BOITE - TRAM UTILISEE AILLEURS

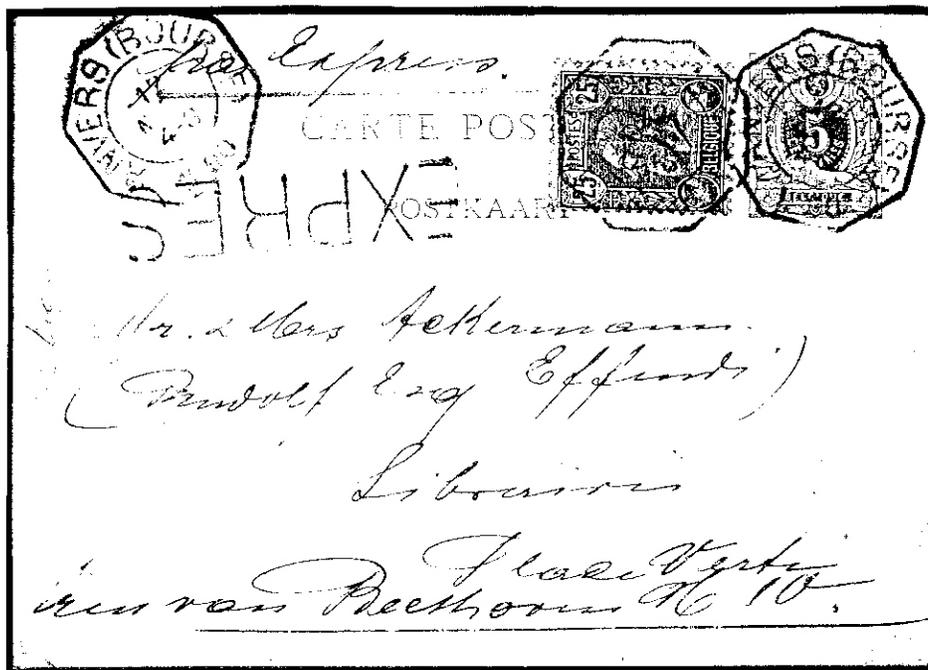
Le système de la boîte aux lettres fixée à un tramway, n'était pas une exclusivité bruxelloise, d'autres villes et pays l'utilisaient.

### ANVERS



Carte postale de 1911, avec un circur en 1er plan, et à l'arrière plan, un petit télégraphiste levant la boîte aux lettres attachée à l'avant d'un tram passant devant la Station.

Ecrit à  
la main  
« tram »



Entier-postal daté « Antwerpen 12 nov. 1890 » affranchi à 30cts (tarif du 01.12.1887: port 0,05 + exprès 0,25) annulé par le bureau télégraphique ANVERS (BOURSE) 12 NOV. 4-S / 1890, qui appose la griffe EXPRES et indique à la main « tram », pour Anvers même.

## ALLEMAGNE

La ville de Hambourg employait également ce système.

Le bureau centralisateur se situait à HAMBURG 1, qui utilisait, aussi bien un timbre à date qu'une machine à oblitérer.

Différents types de cachets étaient utilisés :

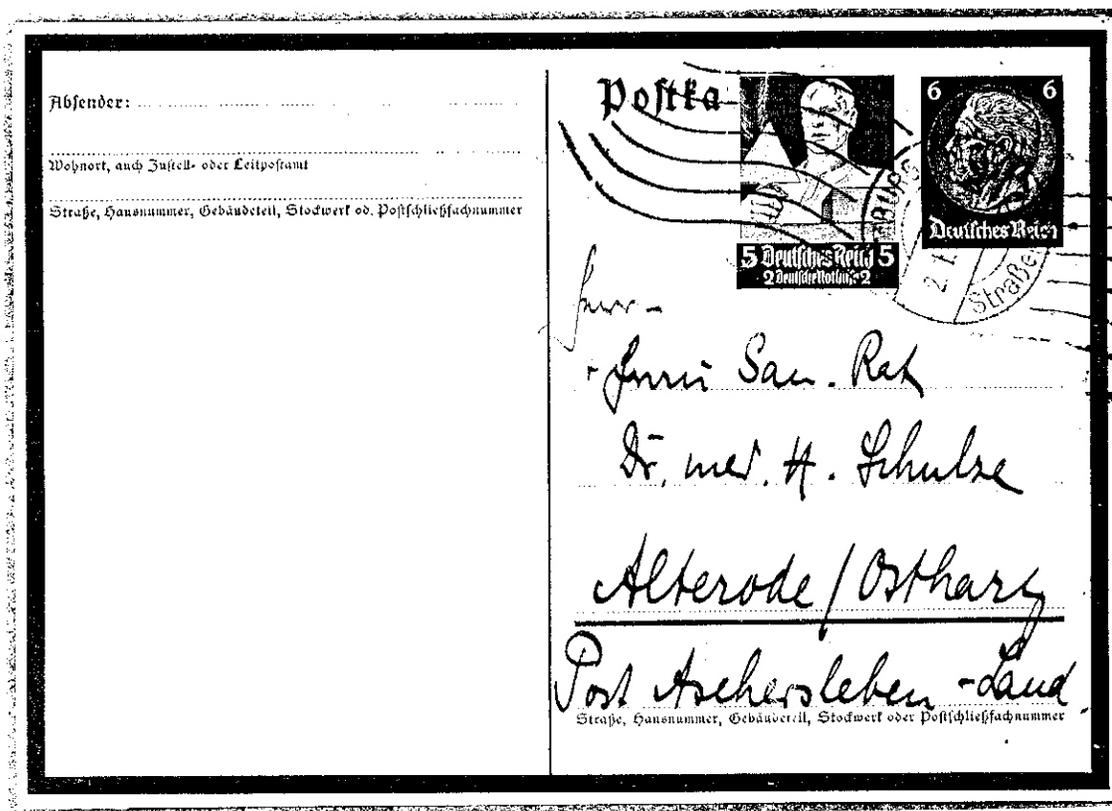
- 1- HAMBURG / 1 / date / EILBRIEFE - timbre à date et machine à oblitérer.
- 2- HAMBURG / 1 / ZUG / date / EILBRIEFE - timbre à date.
- 3- HAMBURG / 1 / date / Strassenbahn – timbre à date et machine à oblitérer.
- 4- Aus dem / Strassenbahn = Briefkasten – griffes sur 2 lignes.

Différents types de caractères.

Généralement les cachets 1 et 2 étaient accompagnés par une des griffes 4.

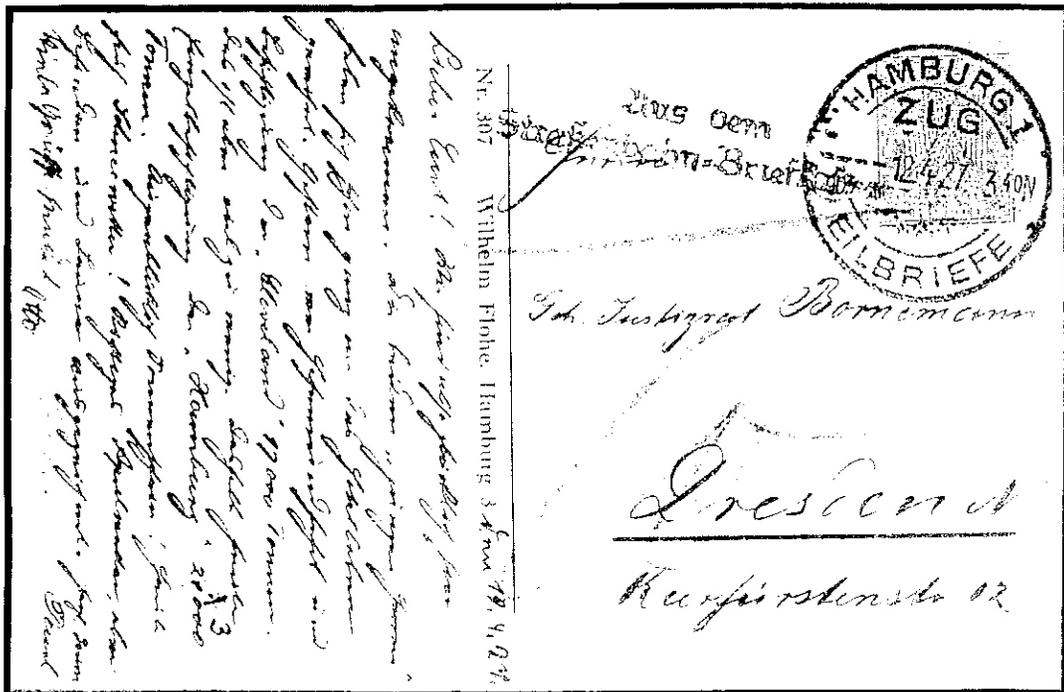
Le courrier transporté dans ces conditions était varié (carte-postale, lettres ordinaires, exprès, poste aérienne, etc...)

Le courrier déposé et transporté dans les boîtes-tram supportait une surtaxe de 5 pf.



Entier-postal (Hindenburg) à 6 pf complété par un timbre-poste à 5 pf. Annulation par la machine à oblitérer HAMBURG 1 / 2.1.1934 / Strassenbahn, à destination de l'intérieur – Alterode (6 pf de port + 5pf de surtaxe tram).

Entier-postal à 5pf annulé par le cachet HAMBURG 1 / ZUG / 18.4.27-3.40 N / ELBRIEFE et griffe à caractère gothique « Aus dem / Strassenbehn=Briefkasten » chiffre-taxe au crayon bleu « 10 » (port 5pf + surtaxe tram 10pf. Manque 5 x 2).



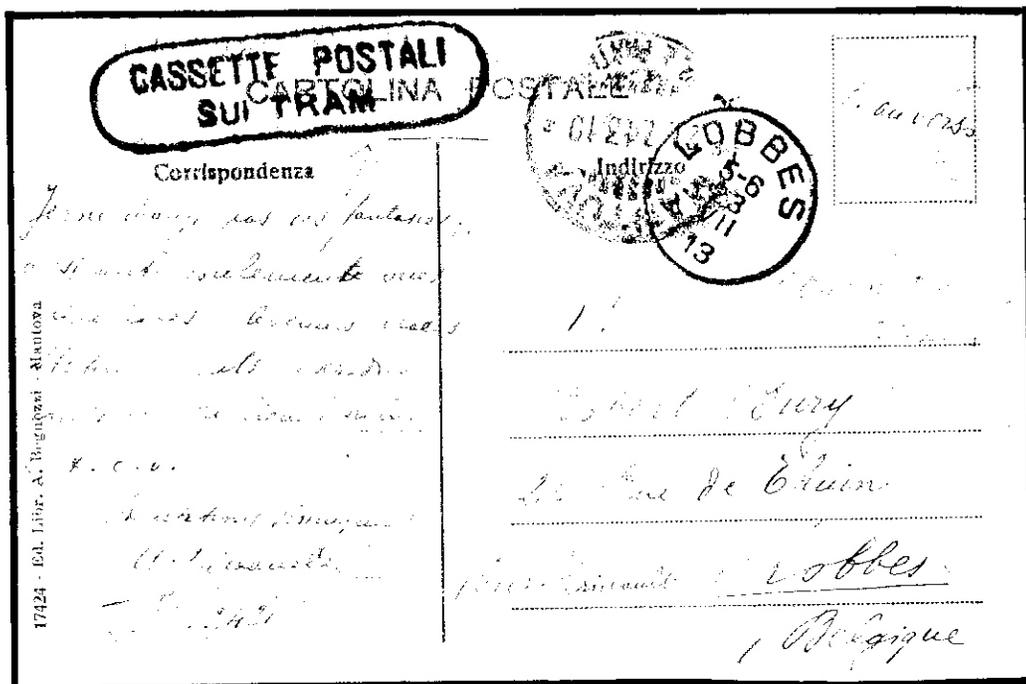
Entier-postal à 8pf annulé par le cachet HAMBURG / 14.3.1939 / \* 1 aq et griffe (grand caractère romain) « Aus dem / Strassenbahnbriefkasten ». Chiffre-taxe « 8 » (manquait 4pf x 2 = 8).

## ITALIE

Par contre en Italie, plusieurs localités utilisaient le système de courrier transporté par tramways, notamment à Borgosecia, Salso Borgoso, Mantova.

Respectivement :

- Cachet rectangle « TRAMWAYS VERCELLESI / date / ARANCO. »
- Cachet cercles concentriques « TRAMVIA / date / SALSO BORGOSO. »
- Cachet ovale allongé « CASSETTE POSTALI / SUL TRAM ».



Carte postale affranchie à 10cmi (dos) annulé à MANTOVA / 21.7.13 / ? + cachet ovale allongé « CASSETTE POSTALI / SUL TRAM ». Cachet d'arrivée LOBBES (Belgique) 5-6 / 23 / VII / 13

Ce système aurait également été employé dans d'autres pays.

## OMNIBUS HIPPIEMOBILES AYANT VECU JUSQU'EN 1914

Malgré l'électrification des tramways à partir de 1894, on pourrait penser, que pour les deux lignes ci-après, le temps des diligences avait difficile de laisser le pas (de chevaux) à la motorisation.

### LIGNE BOURSE - IXELLES

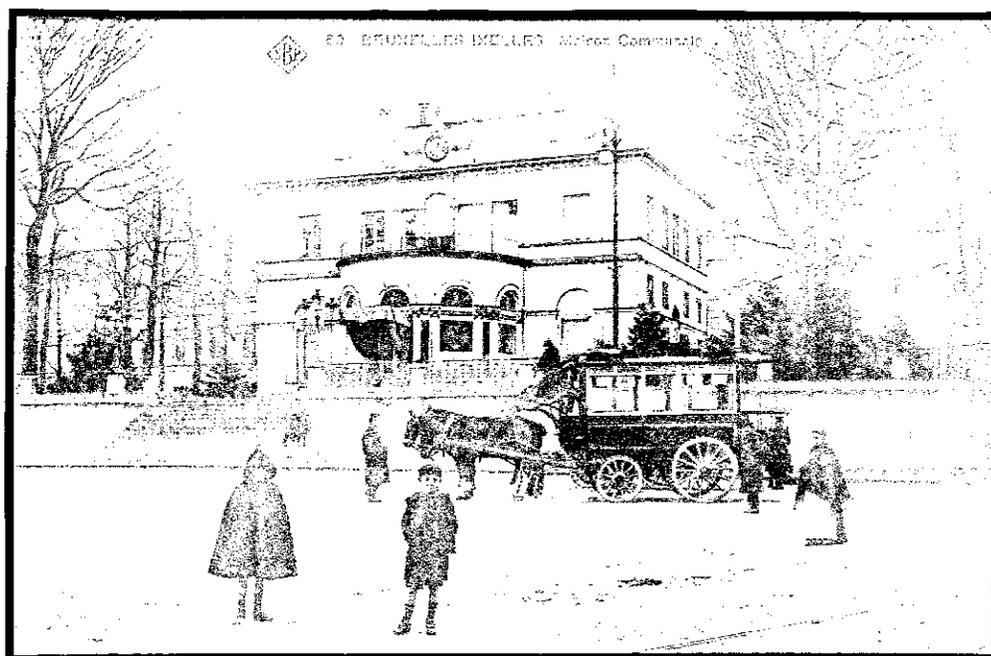
En 1867, la « Cie des Omnibus de Bruxelles » obtenait l'autorisation d'établir un réseau de 10 lignes de tramways couvrant Bruxelles et l'agglomération., dont la ligne BOURSE – IXELLES.

Cette société déposait son bilan en 1868. Le 01.05.1869, ce projet était repris par la « B.S.R.O.C. » jusqu'au 01.01.1875, date du rachat des concessions par les « TRAMWAYS BRUXELLOIS ».

Cette société remis les lignes en activité, avec des omnibus « Impérial », peint en vert-blanc et noir, avec bande rouge.

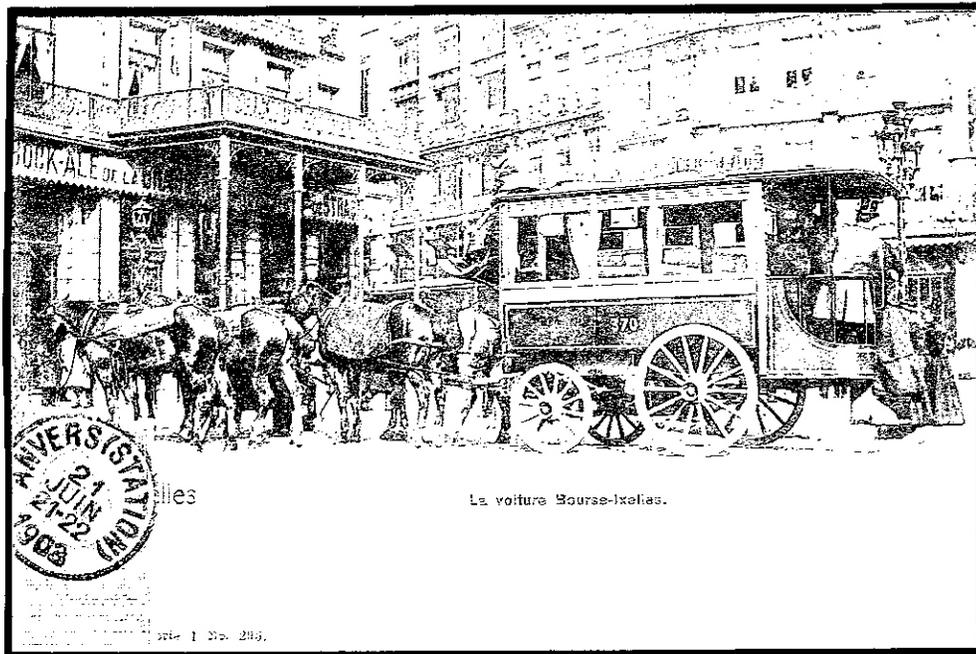
Itinéraire : Place de la Bourse, rue Montagne-aux-Herbes, rue de la Montagne, rue Coudenberg, place Royale , rue du Namur, Porte de Namur, chée d'Ixelles, terminus place Communale (F.Cocq).

Tarifs : 20cts le parcours et 30cts la correspondance. Départs toutes les 10', en moyenne, de 7h30' à minuit.

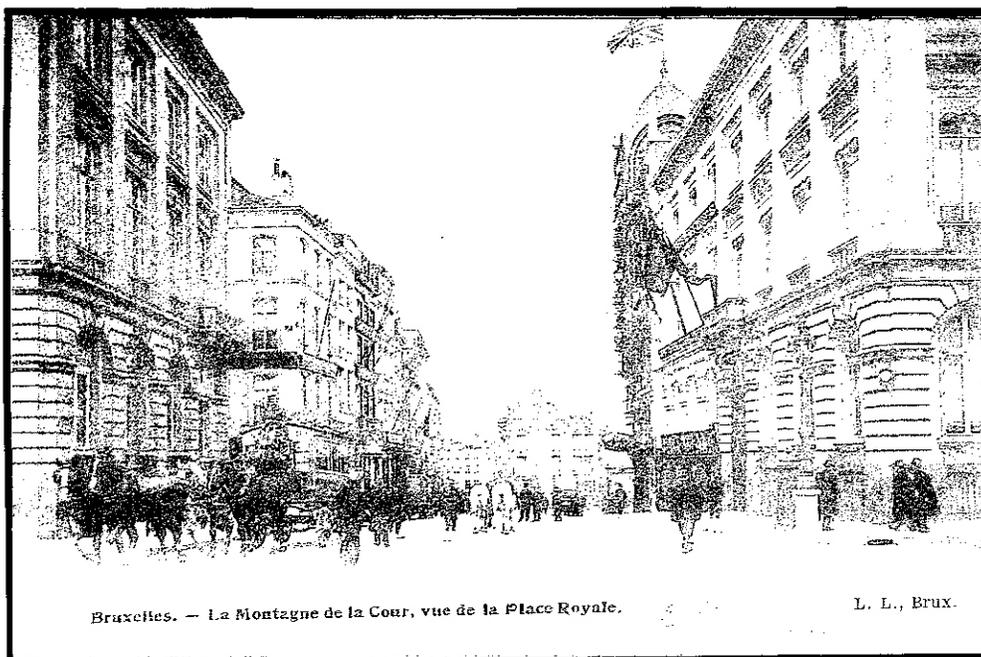


### MAISON COMMUNALE D'IXELLES

En 1834, le violoniste belge de Blériot, fit construire une maison de plaisance pour sa femme, la cantatrice espagnole « Malibrán ». Après le décès de son épouse, l'artiste de Blériot vendit sa demeure à la Commune d'Ixelles. Celle-ci transforma cette magnifique maison, en une nouvelle Maison Communale.(Auparavant, la Maison Communale était établie chée d'Ixelles)



Les voitures étaient attelées de deux chevaux. Compte tenu du relief du trajet, deux chevaux de renfort étaient nécessaires, à partir du bas de la rue de la Madeleine jusqu'à la Porte de Namur. Leur travail terminé, ces chevaux de renfort redescendaient vers le centre, guidés par un lad, comme on peut le voir sur la carte postale ci-dessous.



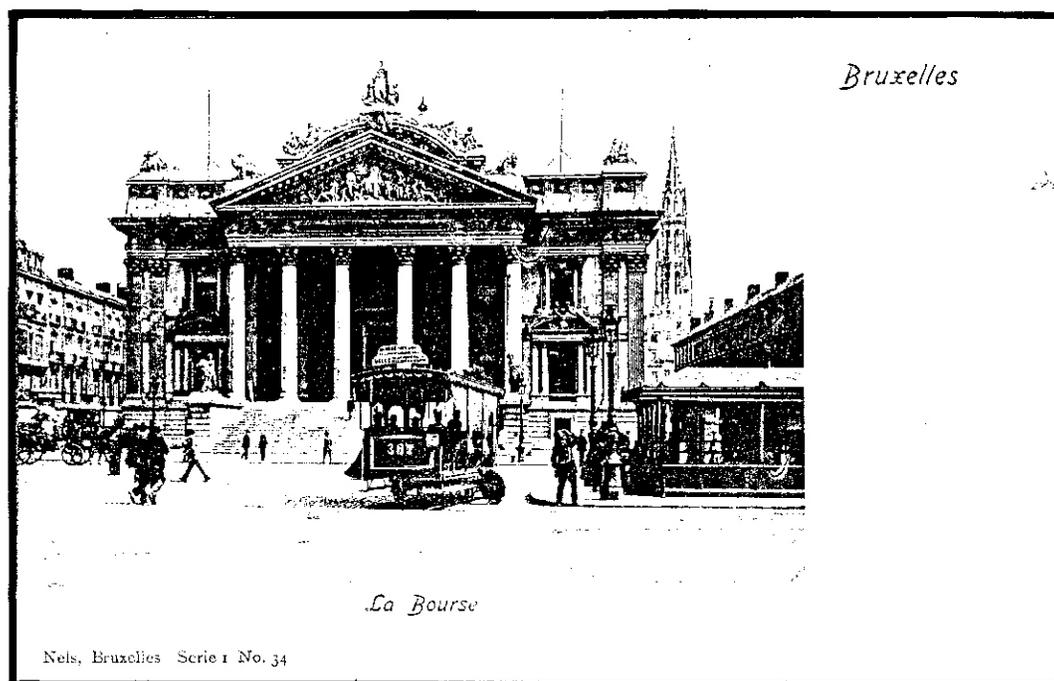
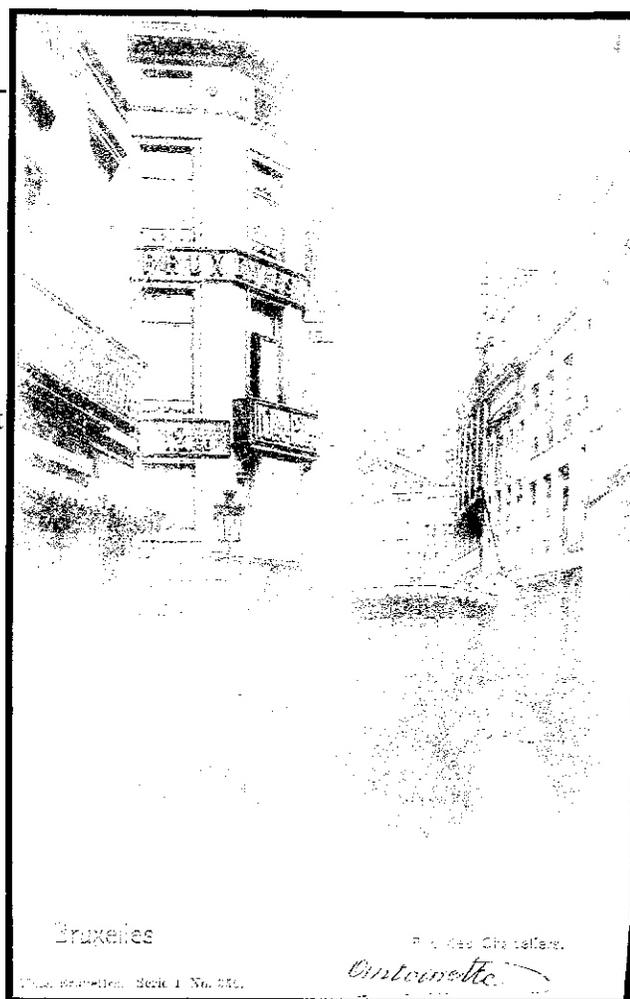
Le 31 juillet 1914, suite à la réquisition des chevaux par l'armée (guerre 1914-1918), le seul service d'omnibus à chevaux qui existait encore, était supprimé.

## LIGNE « BOURSE – PORTE DE HAL »

La société « Les Tramways Bruxellois » exploitait également une ligne d'omnibus de pavé Bourse – Porte de Hal, via la rue au Beurre, la Grand - Place, la rue des Chapeliers, les rues de la Violette, de l'Hôpital, d'Or, et la rue Haute.

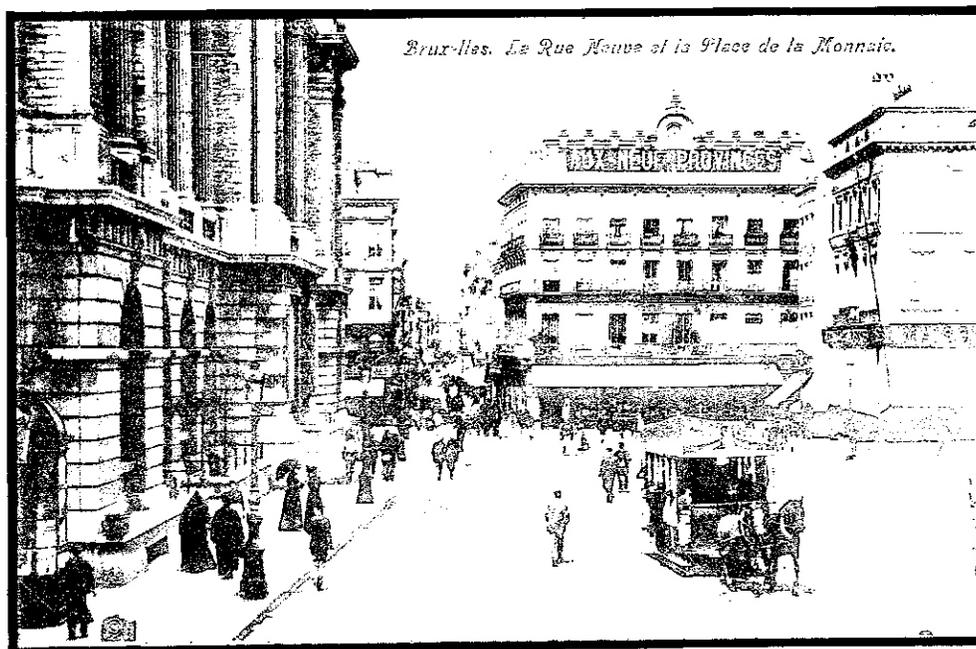
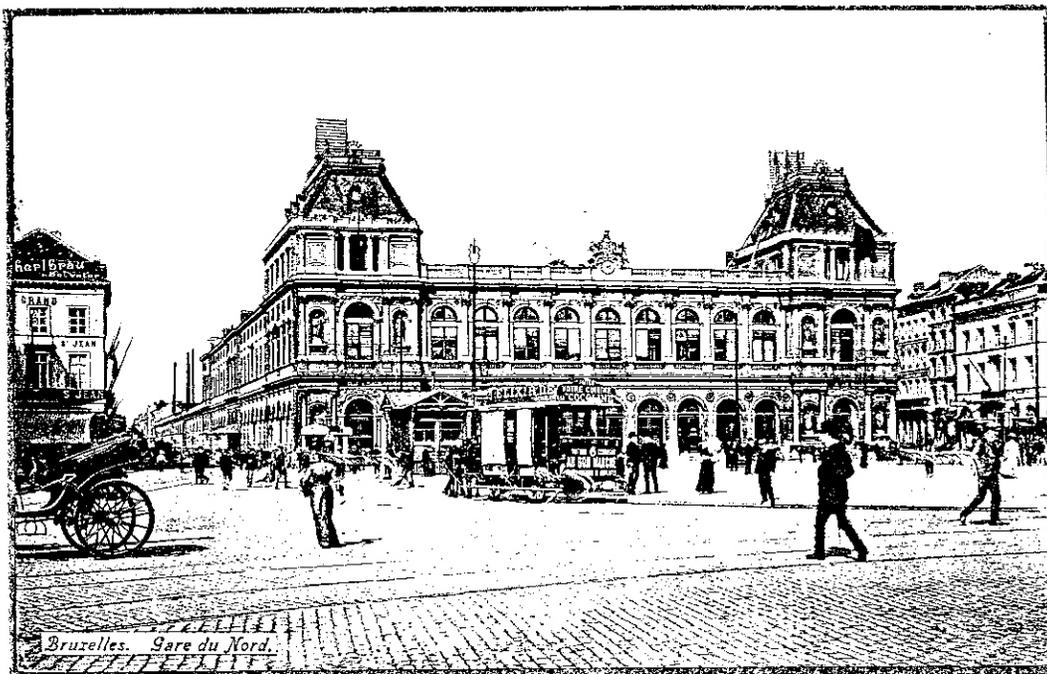
Le 31.03.1913, cette ligne effectuait son dernier voyage. Les « Chemins de Fer Economiques » rachetait la concession. Elle électrifiait la ligne et la prolongeait jusqu'à la place Van Meenen, St-Gilles.

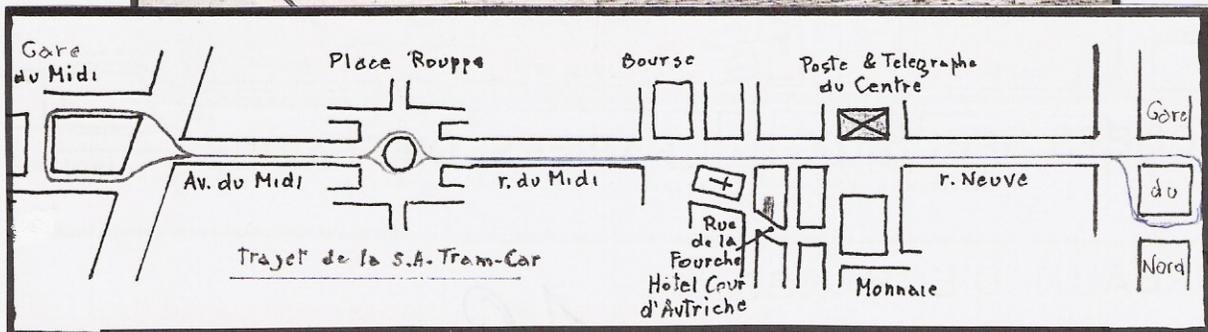
Carte-vue du bas : Terminus place de la Bourse. Plaque indicatrice : BOURSE Porte de Hal / en correspondance avec / UCCLE par la barrière de St-Gilles / et la chée d'Alsemberg.



**LIGNE GARE du MIDI - GARE du NORD**  
**PAR la S.A. « TRAM - CAR »**

En 1890, la liaison entre les gares du Nord et du Midi, via les Bds Centraux était insuffisante. L'exploitation d'une ligne supplémentaire fut confiée par arrêté provincial du 31.08.1890, à Polydore Vanderschueren, gérant de « TRAM-CAR ». Ligne inaugurée le 28.05.1891, avec 34 omnibus de pavé : Itinéraire, gare du Nord, rue Neuve, place de la Monnaie, rue des Fripiers, Bourse, rue du Midi, place Rouppe, av. du Midi, gare du Midi. Départs toutes les 10'. Tarifs : 15cts, 10cts le parcours partiel . Service interrompu pour cause de la guerre avec la réquisition des chevaux, le 28.04.1915.

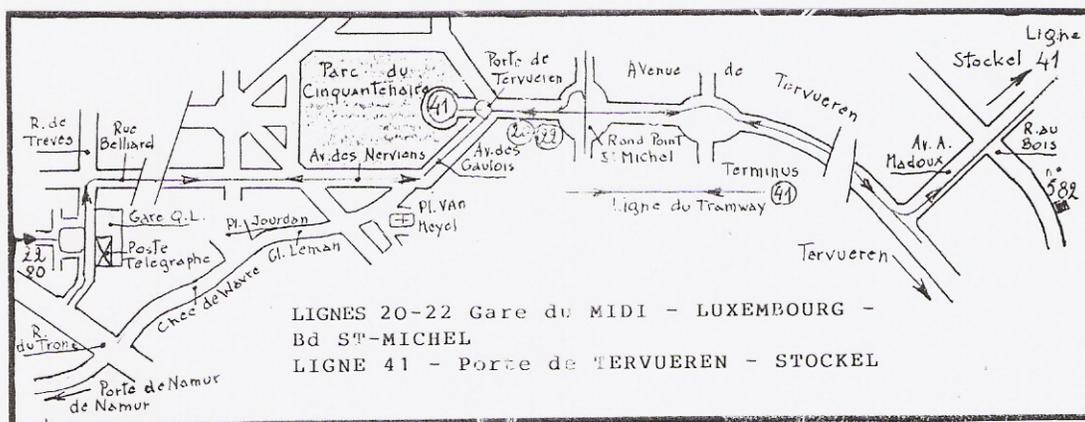




Entier-postal émanant de l'Hôtel « Cour d'Autriche » (rue de la Fourche) affranchi à 0,30frs (port 0,05 + 0,25 d'express) remis à la voiture hippomobile TRAM-CAR, circulant rue Neuve, venant de la gare du Nord et se dirigeant vers la gare du Midi, où un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte et le remet au bureau télégraphique de BRUSSEL (ZUID) / BRUXELLES (MIDI) 4.III.1919. Expédié vers Péruwelz qui applique une griffe de fortune d'arrivée « Bureau Télégraphique / de Péruwelz 6 MARS 19 »

Extrait de l'ARTICLE 15 du CAHIER DES CHARGES de 1912 (concessionnaires)

« Les facteurs des Postes, les ouvriers du téléphone et les porteurs du Télégraphe, pourront prendre place gratuitement dans les voitures des tramways, avec les objets dont ils seront porteurs. Ils devront porter l'uniforme et se munir de leur portefeuille, sacoche ou sac de dépêches.



Lettre expédiée de LONDRES W.I / 6 JA 1928, affranchie à 8 ½ pence (port 21/2 + exprès 6 p.) en Exprès vers le village de Woluwé St-Pierre, 582, rue au Bois (Stockel). Passage cachet CROSVENOR St (3) P.O.W. Arrivée au bureau du Quartier Léopold, gare du Luxembourg, où un porteur télégraphiste effectue la remise de l'Expres au destinataire, après avoir emprunté le tramway 20 ou 22, passant devant le bureau du Q.L., et se dirigeant vers la Porte de Tervueren, où le porteur prend en correspondance le tramway 41, circulant sur l'avenue de Tervueren et se dirigeant vers Stockel. Arrêt à la rue au Bois pour la remise au destinataire, qui s'acquitte de la surtaxe de 0,50frs, justifiée par la vignette apposée sur l'envoi.

« BRUXELLES / QUARTIER LEOPOLD / BRUSSEL / LEOPOLDSWIJK » .  
(1 pièce rencontrée).

## GUERRE 1914 - 1918 (1)

La neutralité de la Belgique avait été transgressée le 4 août 1914.

Le 20 août 1914, vers 10 heures, les troupes allemandes pénétraient à Bruxelles, par la chaussée de Louvain.

Le 21.08.1914, sur toutes les portes des perceptions postales, paru l'écriteau suivant « OPERATIONS SUSPENDUES »

Les bureaux télégraphiques étaient gérés par l'autorité allemande. Aucun civil n'y avait accès.

Pour bénéficier de leur salaire, le personnel de l'administration des Postes, encore en fonction, devait faire acte de présence sur leur lieu de travail, durant la période de fermeture des bureaux postaux. (Les postiers devaient rester 8 heures par jour au bureau et apposer leur signature 4 fois par jour sur une liste de présence)

Suivant une note de l'Administration Impériale des Postes et Télégraphes allemandes en Belgique, datée du 29.09.1914 :

« A partir du 1<sup>er</sup> octobre 1914, les lettres, cartes postales, imprimés, échantillons et papiers d'affaires seront admis à l'expédition à l'intérieur de la ville de Bruxelles et de Bruxelles vers l'Allemagne et vice versa. Ensuite le service postal sera rétabli successivement dans les autres villes. Jusqu'à nouvel ordre, les envois devaient être déposés exclusivement à la Poste Centrale (place de la Monnaie) BRÜSSEL 1 et BRÜSSEL 1 / BRUXELLES.

L'autorité allemande faisait savoir « A partir du 1<sup>er</sup> octobre, toutes les boîtes aux lettres de l'agglomération bruxelloise portaient, pour en fermer l'ouverture, des bandes imprimées « LEVEE SUSPENDUE – Le dépôt des lettres doit se faire dans les boîtes se trouvant aux bureaux de poste.

Une affiche de l'autorité allemande datée du 15.10.1914, spécifiait « Les lettres doivent rester ouvertes, avec l'indication des nom et adresse de l'expéditeur. Partout, excepté à Bruxelles, les lettres sont portées à domicile par le personnel des postes belges. La distribution pour Bruxelles Centre et les faubourgs se fera chaque jour. Quant aux environs de Bruxelles, reliés par le tramway électrique (Watermael, Tervueren, Woluwé, Vilvorde, Haren, Auderghem, Evere, Ganshoren, Boitsfort) la distribution se fera 1 x par semaine.)

Dans une note du Directeur Général Bouvez du 24.12.1914, beaucoup de postiers belges avaient repris leur service, après avoir signé le serment d'allégeance.

Etant donné que la majorité des postiers avaient repris leur travail, le Service des Postes devenait de plus en plus régulier, à Bruxelles et dans sa banlieue.

- 1) Pour plus de détail sur cette période, veuillez consulter la brochure « LA POSTE PAR EXPRES EN BELGIQUE », par L. Janssens. (Bruxelles 1989).

## SERVICE DES EXPRES

Le service des exprès avait été autorisé par l'occupant, le 26.09.1915, suite à l'ordre de service n° 262, du 25.09.1915.

En réalité, cet ordre de service ne faisait qu'entériner une situation de fait qui existait depuis 5 à 6 mois. Le plus ancien exprès connu date du mois de mars 1915.

Le **DEPOT** des exprès pouvait être effectué au guichet d'un bureau de poste, ou être glissé dans une boîte aux lettres.

Les envois exprès devaient être revêtus d'une mention en langue française, néerlandaise ou allemande : « Durch Eilboten » « Spoedbestelling » « Par exprès » ou d'une mention équivalente, tel que « Par porteur spécial » « A remettre de suite » « Besonder zu bestellen » « Durch besonders boten » etc...

Au début, l'indication de l'expéditeur suffisait, mais dès la mi-mai 1915, ce genre d'envoi était revêtu d'une étiquette rouge « Durch Eilboten / EXPRES ».

Les envois exprès déposés dans la boîte aux lettres d'un bureau postal, étaient annulés par ce bureau. Les envois exprès déposés dans une boîte-borne étaient relevés et transmis au bureau principal de BRÜSSEL 1 – BRÜSSEL 1 / BRUXELLES. (place de la Monnaie).

L'**EXPEDITION** était effectuée le plus rapidement possible, suivant les disponibilités. Mais bien souvent, les exprès étaient expédiés avec le courrier ordinaire, vers le bureau principal de la destination. En dehors du périmètre de distribution par le bureau principal (2km), l'exprès était transféré vers un bureau qui était plus susceptible d'effectuer la remise par un porteur.

La **REMISE** des correspondances exprès devait être effectuée le plus rapidement possible, mais étant donné le manque de personnel, le bureau responsable de la distribution devait faire appel à des fonctionnaires subalternes ou à des porteurs privés.

Généralement le porteur bénéficiait d'une rétribution, mais celle-ci devait être inférieure au droit d'exprès.

## TARIFS

### **Service intérieur du Gouvernement Général (G.G.)**

Lettres – 01.10.1914 = 0,10/20grs et par tranches suivantes

01.06.1916 = 0,15/20grs et ensuite 0,10/20grs

01.10.1918 = 0,20/20grs et ensuite 0,10/20grs

C.P. - 01.10.1914 = 0,05 - le 01.06.1916 = 0,08 – 01.10.1918 = 0,10

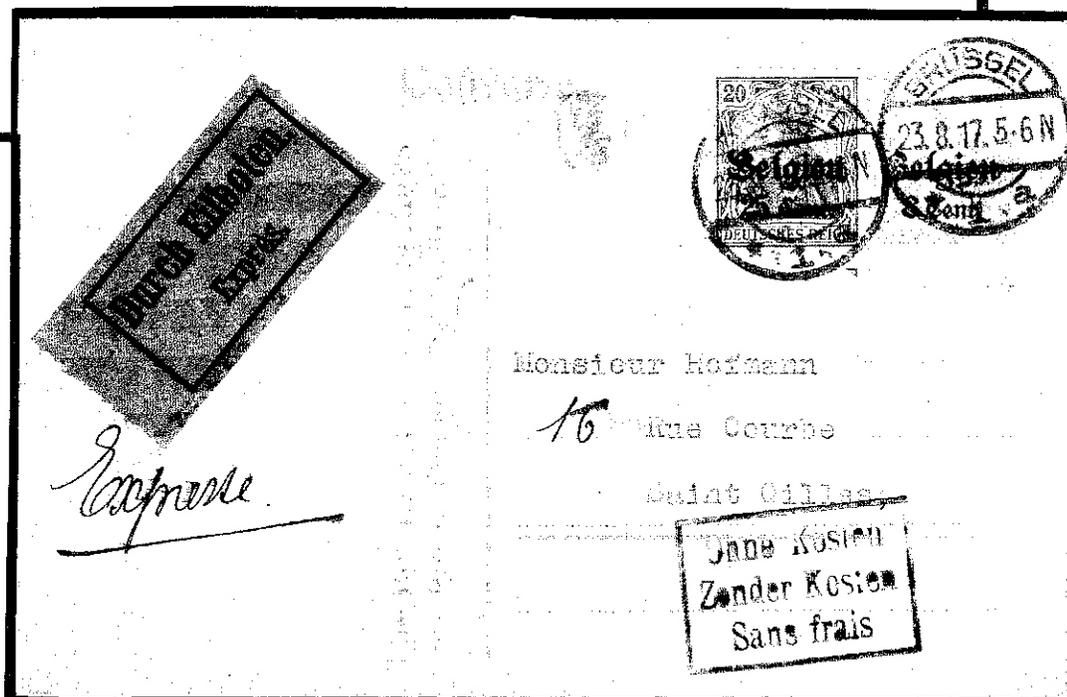
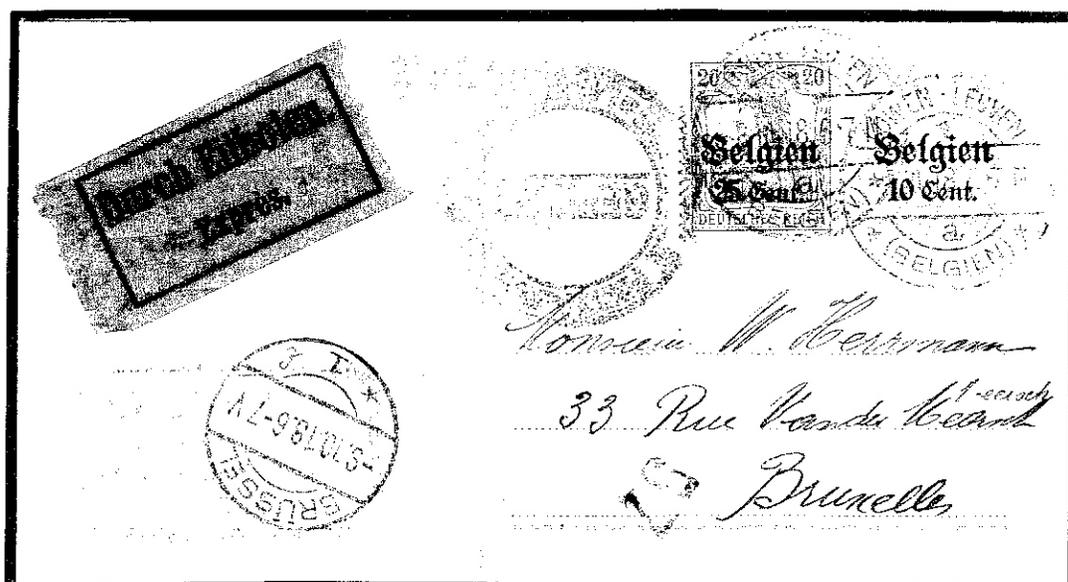
EXPRES - 0,25 en plus du port ordinaire.

Les frais d'EXPRES en service international étaient de 0,30frs. A partir du G.G. ou des Etapes.

Lorsque le destinataire d'un exprès résidait à la limite du rayon de distribution (2km), le bureau de BRÜSSEL 1, uniquement, apposait un cachet trilingue encadré « Ohne Kosten / Zonder Kosten / Sans frais ». Cachet rencontré depuis janvier 1917 à mars 1918, en violet, noir et vert-bleuâtre.

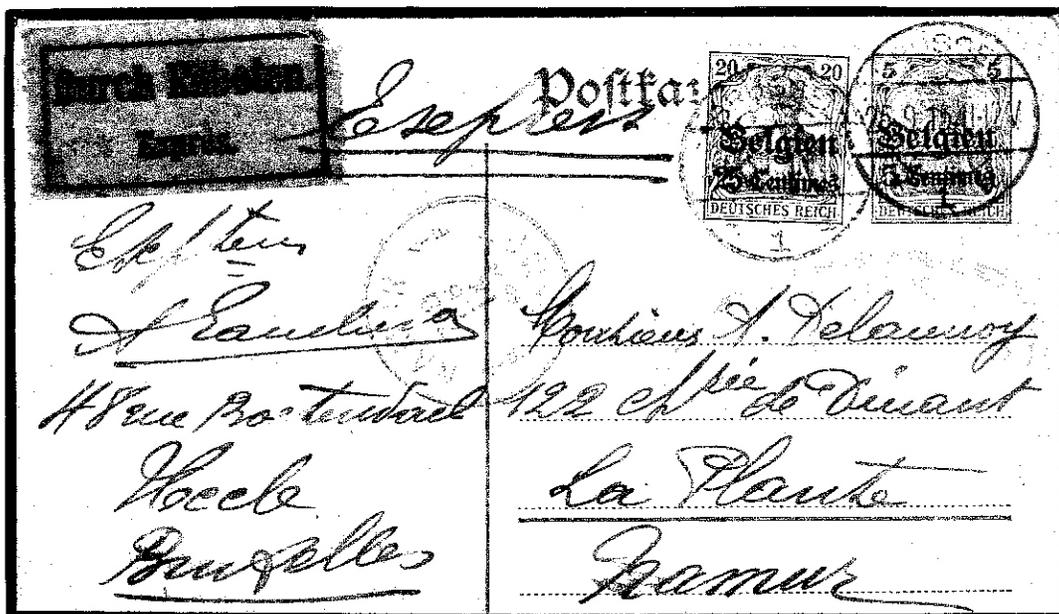
Au bureau de BRÜSSEL 1, étaient attachés des porteurs, chargés d'effectuer la remise des exprès aux destinataires. Ces porteurs étaient soit des fonctionnaires subalternes, soit des privés. Ils apposaient un cachet numéroté, en noir ou en rouge, sur les envois dont ils étaient chargés. Ces cachets ressemblaient à ceux employés par les facteurs, mais ils étaient légèrement plus grands et sans cercle. Il existait également des numérotations manuscrites.

Ci-dessous. Entier-postal expédié de Louvain à Bruxelles, revêtu du chiffre 57 du porteur  
 Entier-postal expédié de Bruxelles à St-Gilles, rue Courbe ( à la limite de Forest, place Albert), revêtu du timbre trilingue et du chiffre 2 du porteur, entouré d'un cercle au crayon bleu.

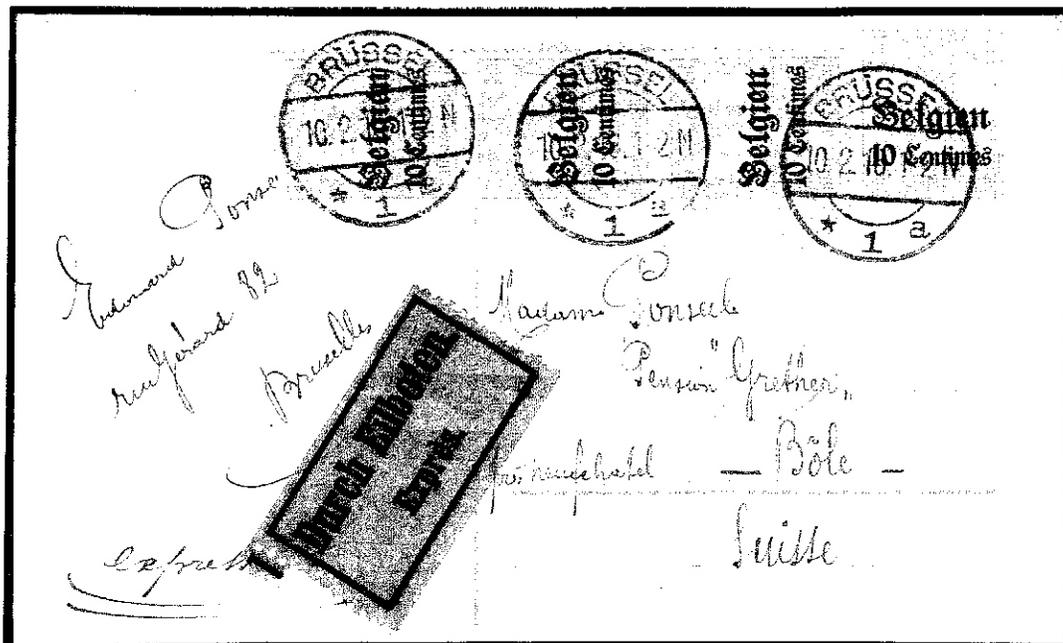


Les transports des exprès et autres envois ne pouvaient être effectués via les tramways bruxellois, comme avant le conflit.

Les bureaux télégraphiques et postaux établis dans les bâtiments des gares bruxelloises (Nord, Midi, Q. Léopold) étaient fermés ou gérés par les autorités allemandes. Le public belge n'y avait plus accès.



Entier-postal de 0,05 + T.P. 0,25 (tarif du 01.10.1914 : port 0,05 + exprès 0,25) émanant du 48, rue Boetendael, Uccle, annulé par le bureau de BRÜSSEL \* 1 a / 25.9.1915 (avant la reprise officielle). Censure de Bruxelles. Etiquette rouge EXPRES. Cachet d'arrivée NAMUR 1p / 7-8 / 26.IX.1915, qui effectue la remise à La Plante



Entier-postal de 0,10 + 3 T.P. de 0,10 (40cts) (tarif du 01.10.1914 : port 0,10 + exprès 0,30) émanant du 82, rue Gérard, Bruxelles (Etterbeek), annulé par le bureau de BRÜSSEL \* 1 a / 10.2.16. 1-2N, à destination de Bâle (Suisse). Censure de Aachen. Etiquette rouge EXPRES.

En sus du port ordinaire, il était perçu un droit fixe de 0,25frs, payable d'avance et représenté en timbres-poste sur l'envoi. Cette taxe donnait droit à la remise de l'expres dans le rayon de distribution locale (2km). Pour les envois en dehors de ce rayon, il était perçu en sus :

De 2 à 3km : 0,25frs - de 3 à 4km : 0,50frs – de 4 à 5km : 0,75frs, et par km supplémentaire : 0,20frs. Ces taxes pouvaient être payées par l'expéditeur, mais généralement, celui-ci n'étant pas en mesure de calculer la taxe à la distance, c'était le destinataire qui effectuait le payement.

Les envois expres qui dépassaient le rayon de distribution étaient frappés d'une marque encadrée portant la mention « EINZUZIEHEN » (supplément) avec indication de la somme à payer. Cette marque était frappée en noir ou en rouge, parfois manuscrite ou simplement une griffe linéaire.

Comme expliqué plus avant, l'expédition des expres était acceptée plusieurs mois avant la date officielle. Entre mars et septembre 1915, les envois expres à destination de Bruxelles, étaient revêtus d'un numéro d'ordre, encadré, comportant 5 chiffres, frappés en rouge ou en noir. Parfois en manuscrit de 4 chiffres.



Lettre EXPRES émanant du 47, place du Meir, Anvers, affranchie à 0,35frs (tarif du 01.10.1914 : port 0,10 + expres 0,25) annulée par le bureau ANTWERPEN \* 10 \* / 23.8.15. 12-1 N., à destination de Boitsfort (distant entre 2 et 3km du bureau de distribution). Au dos, cachet d'arrivée BRÜSSEL \* 1 a / 24.8.15 7-8 V. Application du n° d'ordre (09162, en rouge) et cachet « EINZUZIEHEN..25 cts ».

Suivant les conditions d'expédition spécifiées dans les Indicateurs Postaux de le « Kaiserlich Deutsche Post-und Telegraphen = verwaltung in Belgien » des 01.04.1916 et 01.04.1917, les envois par EXPRES à destination des Etapes, n'étaient pas admis.

Suivant une méconnaissance des dispositions allemandes certains exprès étaient acceptés, venant du Gouvernement Général vers les Etapes de la 4<sup>me</sup> Armée (Flandres) et vice versa. Etant donné les règles strictes dans les relations épistolaires entre le G.G. et les étapes, la distribution n'était pas très rapide. (Ces pièces sont rares)

### TARIFS entre le G.G. et les ETAPES

**Service intérieur** – du G.G. vers les Etapes et vice versa :

01.10.1914- 0,10/20grs – et les 20grs suivants 0,10frs

01.06.1916- 0,15/20grs du G.G. vers Etapes 4<sup>e</sup> Armée

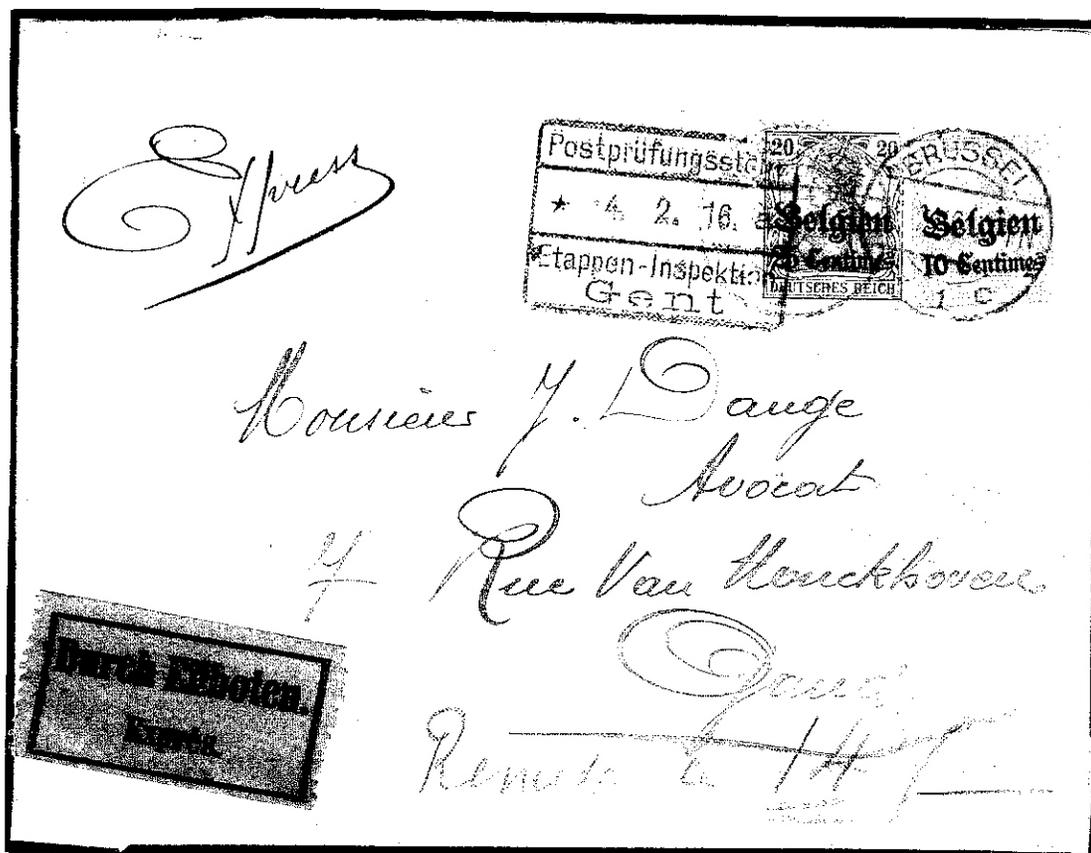
15.08.1916- 0,15/20grs des Etapes 4<sup>e</sup> Armée vers le G.G.

25.04.1917- Flandre occidentale vers le G.G. et vice versa – 0,25/20grs et les 20grs suivants 0,15frs.

11.05.1917 –Flandre orientale vers le G.G. et vice versa –0,25/20grs et les 20grs suivants 0,15frs

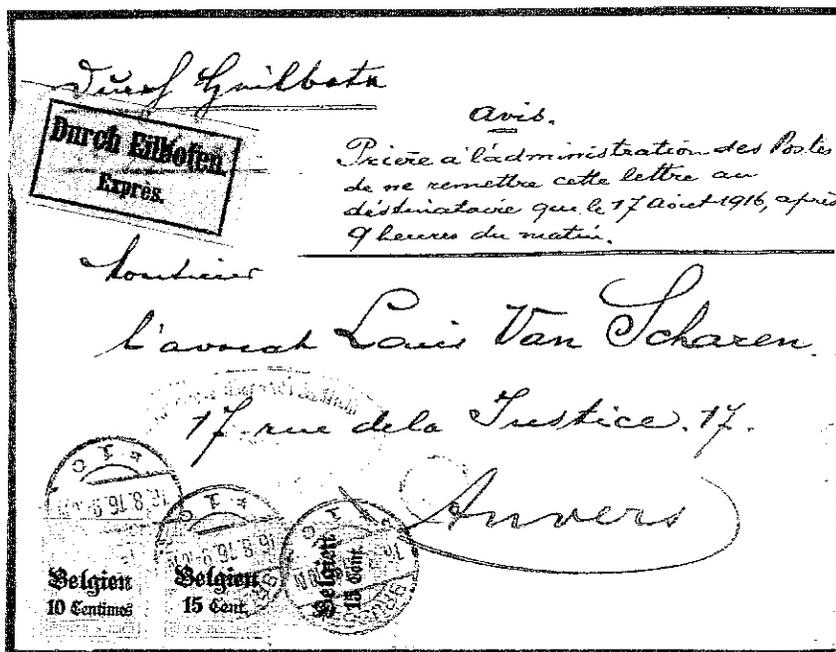
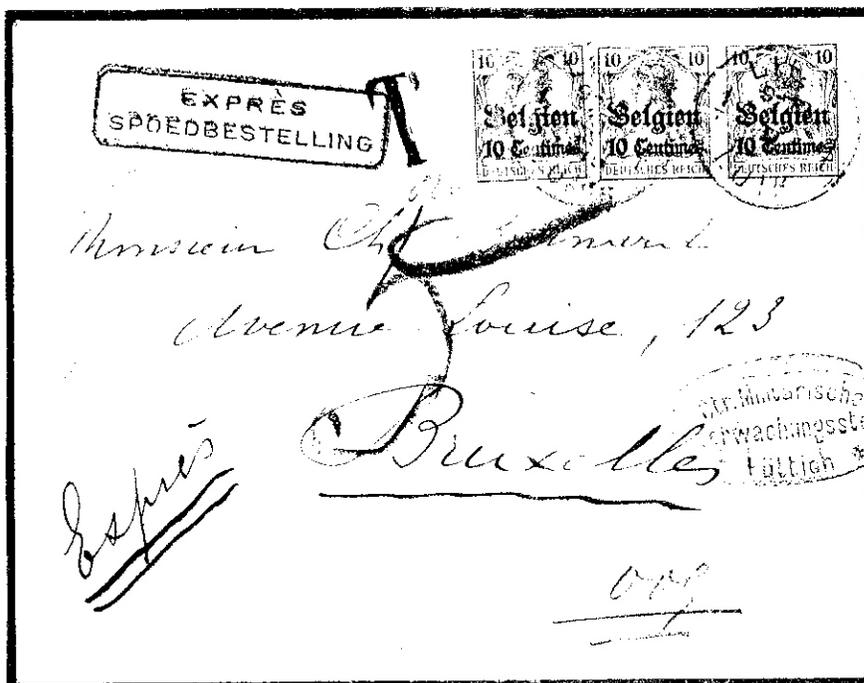
Frais d'EXPRES = 0,30frs en sus du port ordinaire

**Service international** - des Etapes vers l'Allemagne et pays autorisés – 0,25/20grs et les 20grs suivants 0,15frs.



Lettre émanant du 28, avenue Louis Lepoutre, Ixelles, affranchie à 0,35frs (tarif du 01.10.1914 : port 0,10 + exprès 0,25) annulée par BRÜSSEL \* 1 C / ?12..16. 6-7N, à destination de Gand (Etape de la 4<sup>me</sup> Armée). A l'arrivée cachet rectangle de la « Postprüfungsstelle / \* 4.2.16. a / Etappen-Inspektion/ GENT ». Indication au crayon bleu « Remis le 14 février » (soit 10 jours après l'arrivée à Gand).

Les Indicateurs Postaux du « Kaiserlich Deutsch Post- und Telegraphen Verwaltung in Belgien » de 1916 et 1917, prévoyaient qu'en cas d'affranchissement insuffisant, le paiement de la taxe était calculé au double du manquant, arrondi au demi-décime supérieur. Lettre affranchie à 0,30frs au lieu de 0,35frs (port : 0,10 + exprès 0,25). Annulation par le bureau de LIEGE/LUIK 9-10:15.II.191?, à destination de Bruxelles. Griffe bilingue EXPRES. Application du « T et 0,10 ». Censure de Liège. Indication « 5 » en bleu (5pf = 7,5cts arrondi à 10cts).



Lettre exprès affranchie à 0,40frs (depuis le 01.06.1916 : port 0,15 + exprès 0,25) annulé par BRÜSSEL \* 1 C/16.8.16. 9-10N, à destination d'Anvers. Censure de Brüssel. Indication manuscrite de l'expéditeur, à l'intention du bureau chargé de la distribution.

## UNE PAGE D'HUMOUR

### GUERRE 1914 - 1918

La neutralité de la Belgique avait été transgressée le 04.08.1914.

Le 21.08.1914, vers 14 h., le gros des troupes allemandes pénètre à Bruxelles, par le chée de Louvain. A partir du 02.09.1914, plusieurs restrictions étaient mises en vigueur, notamment sur les parties de lignes de tramways supprimées qui circulaient aux abords d'immeubles réquisitionnés par l'occupant.

### TRANSPORTS SPECIAUX

La loi du 25.08.1891, obligeait les Chemins de Fer, au transport de marchandises.

Au lendemain de la déclaration de guerre, des voitures des « T.B. » étaient réquisitionnées, d'abord par l'Armée Belge, pour le transport des blessés, en ensuite par l'occupant.

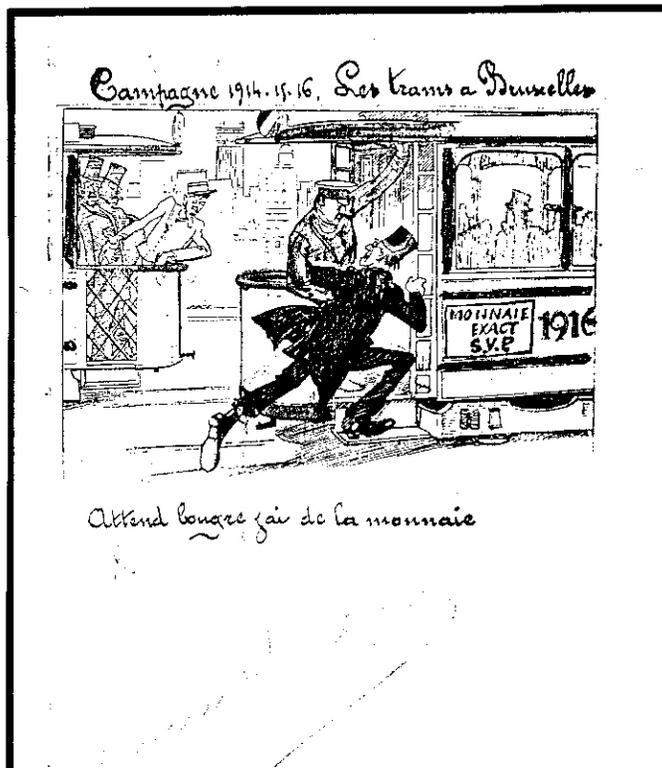
En 1914/1915, les « T.B. » se pliaient aux impératifs de la situation. Transport de farine, en provenance des moulins de Louvain et Wijgmael.

En 1916, le « **COMITE NATIONAL** » faisait appel aux « T.B. » pour transporter les denrées de nécessité (féculents, lard, pommes de terre, lait, etc...)

De 1916 à 1918, les « T.B. » intervenaient dans le transport des enfants aux « Cures d'Air », vers les espaces salubres de Boitsfort, Stockel, Berkendael.

Les moyens de locomotion étant réduits, les « T.B. » faisaient office de « Voitures mortuaires ». Ils transportaient également le linge et les immondices.

Durant cette période de malheurs, les « T.B. » avaient été d'un grand secours dans tous les domaines.



Le nickel et le cuivre étant nécessaire à la fabrication de munitions, les pièces de 1fr et 0,50frs, étaient retirées de la circulation.

Cette élimination compliquait les opérations de change, malgré les remplacements de fortune (billet de fortune, pièces de zinc, etc...). C'est pourquoi, les « T.B. » invitaient les voyageurs à présenter le montant exact du parcours. D'où ce dessin humoristique.

## « SOCIETE GENERALE des CHEMINS DE FER ECONOMIQUES (C.F.E.)

Fondée en 1874 « La Société Générale des Tramways » troque sa première dénomination sociale, dès 1880, contre celle de « **SOCIETE GENERALE des CHEMINS de FER ECONOMIQUES** ». Entre-temps, elle se consacrait à la création de Compagnies de tramways en Italie et en Allemagne.

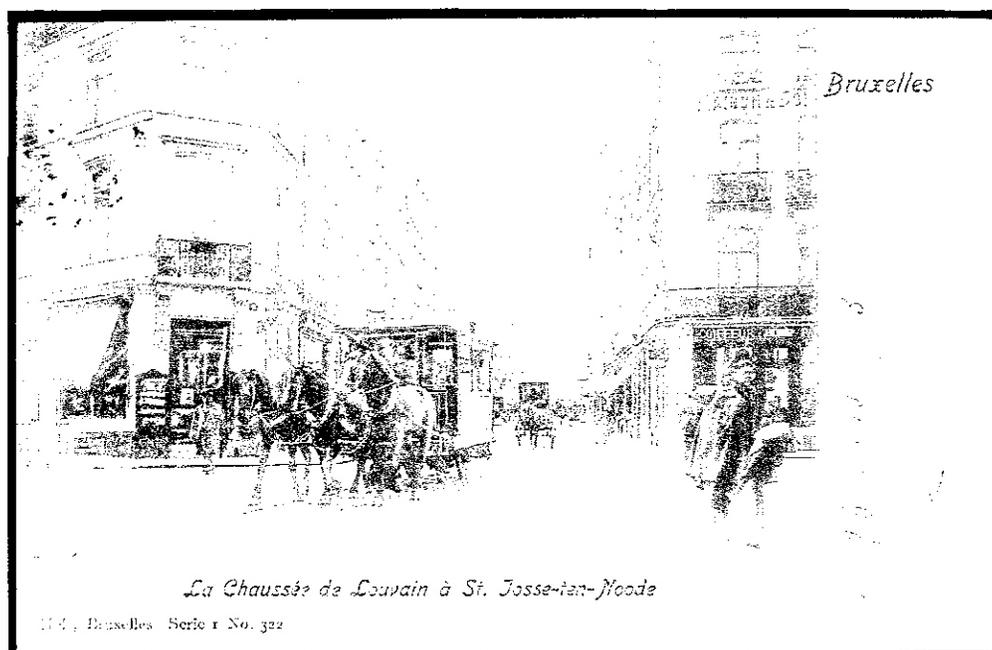
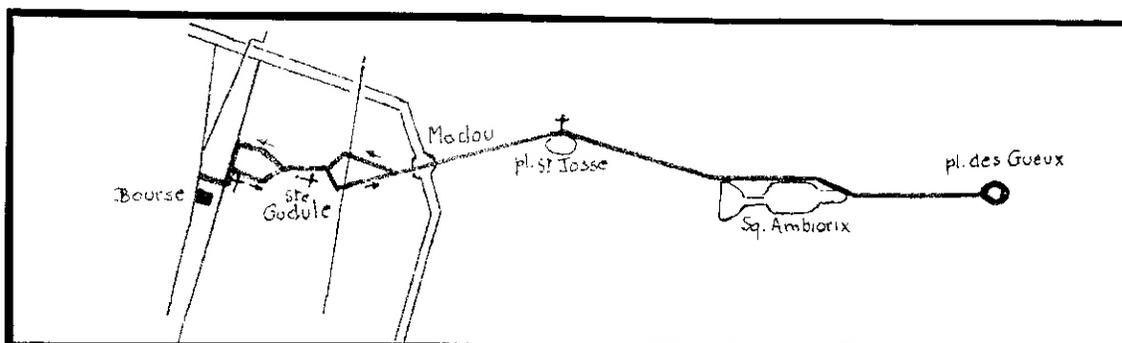
Cette société se manifesta à Bruxelles en 1887, en entrant en compétition avec les « Tramways Bruxellois » qui exploitait la ligne BOURSE – place de ST-JOSSE, avec un omnibus de pavé. Le service étant onéreux et peu prisé par le public, les « T.B. » demandèrent, en 1882, l'autorisation de remplacer l'omnibus de pavé par des tramways déraillables.

Une soumission était ouverte le 22.03.1887, et parmi les candidatures, le collège accorda la concession à la société C.F.E.

### LIGNE BOURSE - PLACE DE ST JOSSE

La société C.F.E. continua d'exploiter cette ligne en omnibus de pavé, qui était en service depuis 1873 (par la société des T.B.).

Le 20.06.1889, un service de tramways déraillables remplaçait l'omnibus de pavé, depuis la Bourse jusqu'à la place Madou. En 1890, prolongation de la ligne jusqu'à la place de St-Josse, avec des véhicules de la société C.F.E. Véhicules avec livrée brune et soubassement ivoire. Les bruxellois appelaient ses véhicules « **TRAMS CHOCOLATS** »



De 1890 à 1913, la C.F.E. obtenait d'autres concessions pour l'exploitation de lignes.

En 1890 – BOURSE – Pl. STEPHANIE, et en 1911 juqu'au Bois de la Cambre.

En 1893 – BOURSE – MOLENBEEK (pl. de la Duchesse), et vers Scheut en 1907.

En 1896 – BOURSE – MOLENBEEK (Etangs Noirs), et vers Berchem en 1912.

En 1896 – BOURSE – BASILIQUE, puis vers pl. E. BOCKSTAEL en 1908, et vers l'HOPITAL BRUGMANN en 1923.

En 1896 – BOURSE – JETTE (Miroir), et en 1913, BOURSE – ANDERLECHT.

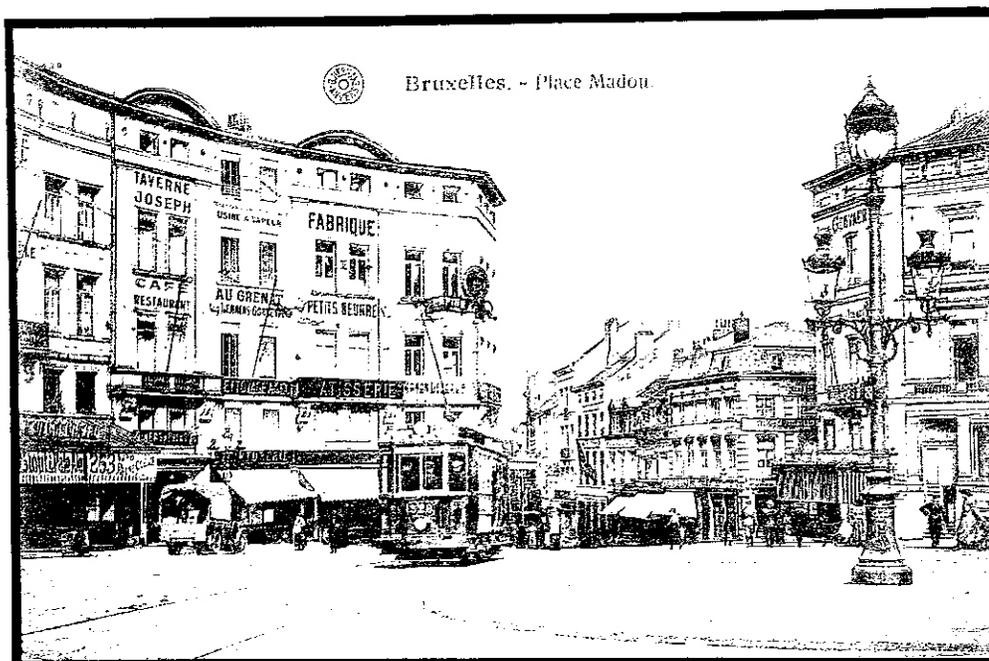
En 1900 – BOURSE – GARE ROGIER, prolongée jusqu'à la rue L. BERTRAND en 1912.

En 1906 – BOURSE – LAEKEN (Gare Maritime), et la même année vers la pl. E. BOCKSTAEL.

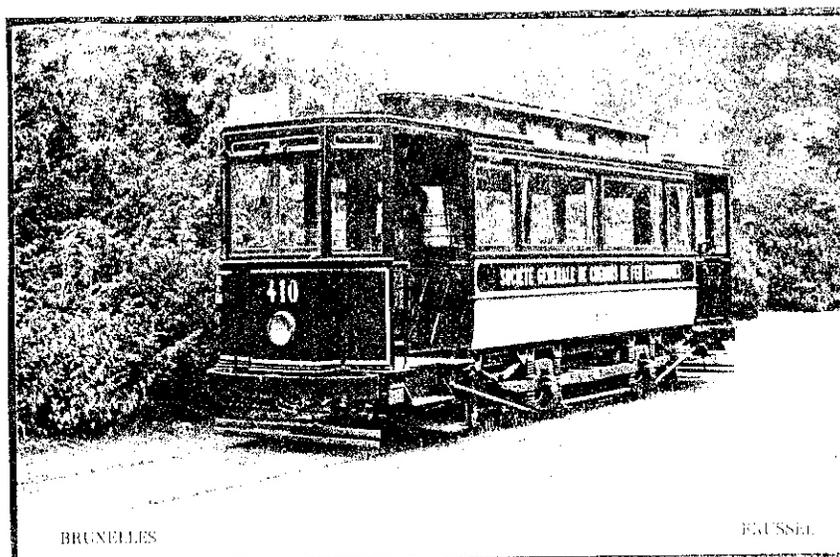
En 1913 – BOURSE – PORTE DE HAL (anc. « T.B. » en hippomobile) électrifiée et prolongée jusqu'à la PLACE VAN MEENEN.

Les lignes créées avant 1906, étaient toutes électrifiées en 1905/1906.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1928, la C.F.E. fusionnait avec « LES TRAMWAYS BRUXELLOIS ».

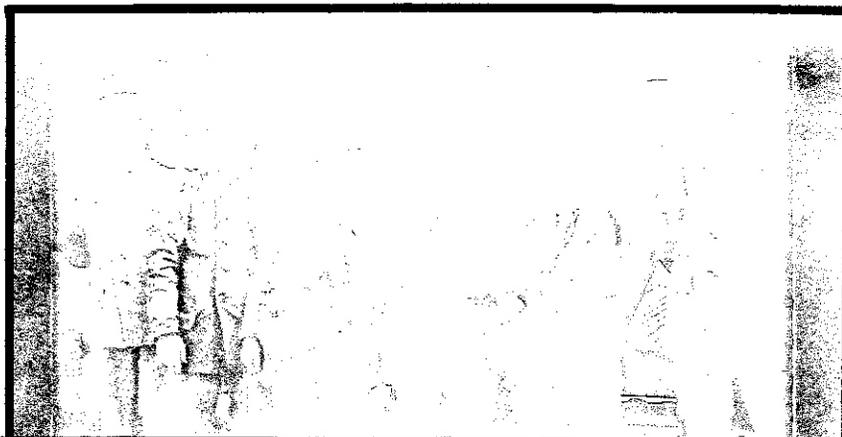


Boîtes aux lettres sur le devant à gauche



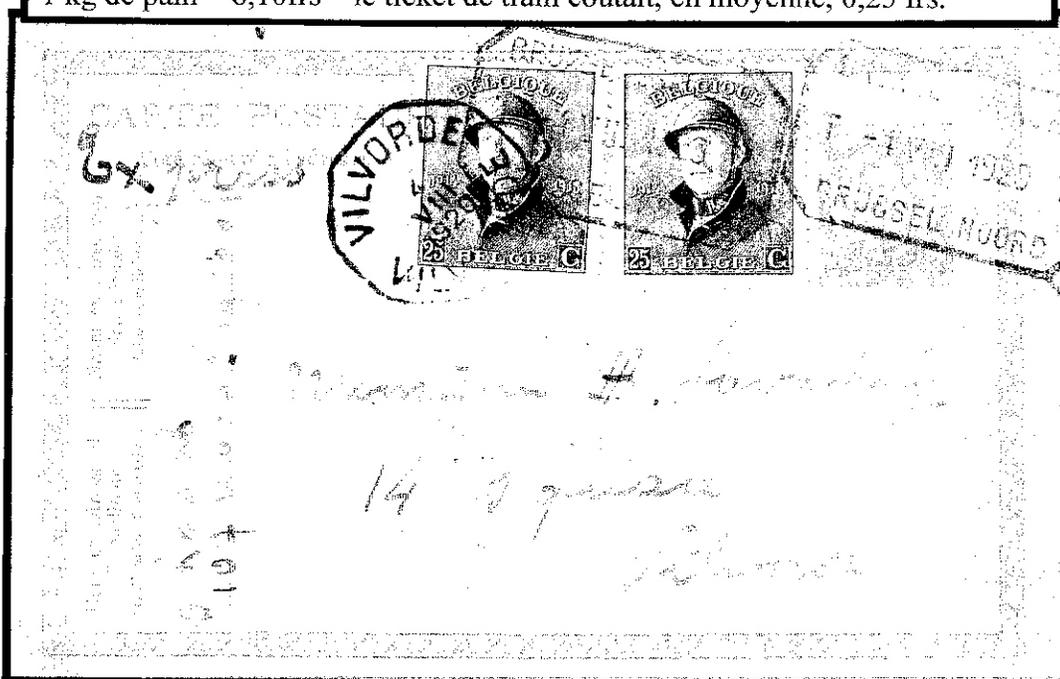
## BOURSE - PLACE ST-JOSSE - PLACE DES GUEUX

Le 31.10.1909, la « C.F.E. » électrifiait la ligne et la prolongea jusqu'à la place des Gueux.  
La « C.F.E. » ayant fusionné avec les « T.B. » le 01.01.1928, la ligne recevait le n° 67, à la date du 14.08.1928.

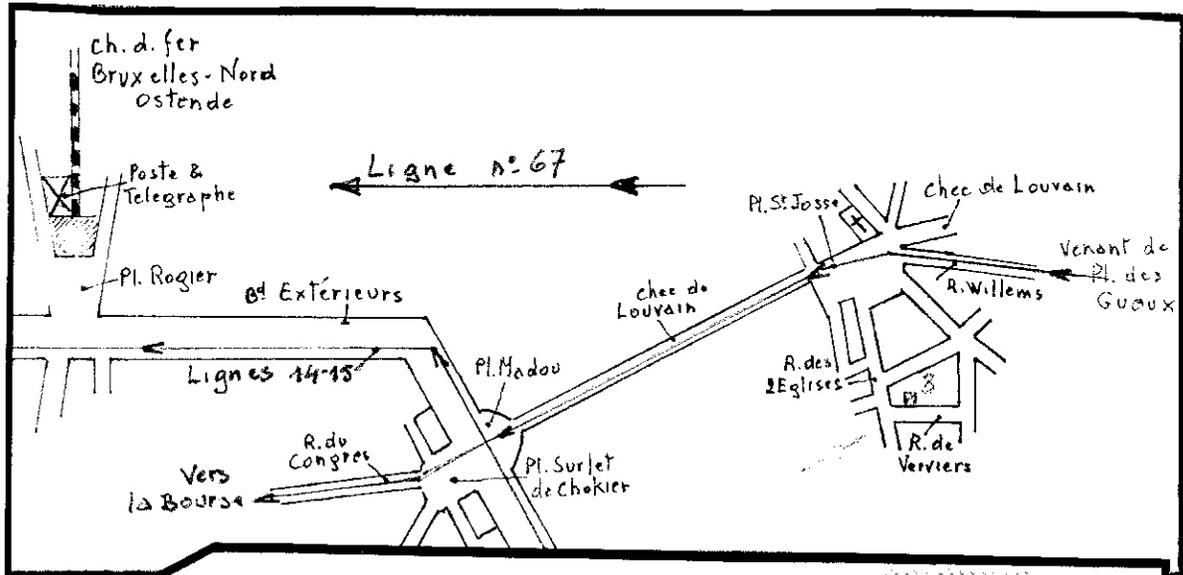


### PERSONNEL DU C.F.E

En 1900, un conducteur de tramway gagnait 4 à 5frs pour 10 heures de travail.  
En comparaison : un ouvrier gagnait, en moyenne, 0,35frs de l'heure.  
1 kg de pain = 0,10frs – le ticket de tram coûtait, en moyenne, 0,25 frs.



Entier-postal EXPRES, émanant du 107, rue des Deux Eglises, St-Josse, affranchie à 0,60frs (tarif du 15.12.1919 : port 0,10 + exprès 0,50) déposée dans la boîte du tram n°67 (pl. St Josse), venant de la pl. des Gueux et se dirigeant vers la place Madou, où un petit télégraphiste relève la boîte-tram, et le transfert dans la boîte du tram n° 14 ou 15, venant de la place du Trône et se dirigeant vers la gare du Nord, où un autre petit télégraphiste extrait l'expres de la boîte-tram et le remet au bureau de BRUXELLES NORD : T 4.VIII.1920 / BRUSSEL NOORD. Exprès expédié par Ch.de Fer de Bruxelles-Nord vers la station de Vilvorde. Cachet télégraphique d'arrivée VILVORDE 4.VIII.1920. Envoi remis par porteur au 14, Square de Vilvorde.



Lettre EXPRES émanant du 8, rue de Verviers, St-Josse, affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30), déposée dans la boîte du tram n° 67, pl. St-Josse (env. 200 m de la rue de Verviers), venant de la pl. des Gueux, circulant rue Willems, pl. St-Josse, chée de Louvain, pl. Madou, où un petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le transfère dans la boîte du tram n° 14 ou 15, circulant sur les boulevards extérieurs vers la gare du Nord, où un autre petit télégraphiste lève la boîte et remet l'exprès au bureau télégraphiste qui appose le timbre **TRAM**, puis transmet l'exprès au bureau de tri de BRUXELLES 4 / 27.IX.1927 / qui annule les timbres-poste et applique la griffe bilingue EXPRES. Expédition par Chemin de Fer de Bruxelles-Ostende, sa destination.

Le 1<sup>er</sup> juin 1927, BRUXELLES 4 (centre de tri) est la nouvelle appellation du bureau postal de BRUXELLES NORD / BRUSSEL NOORD.

## KOEKELBERG

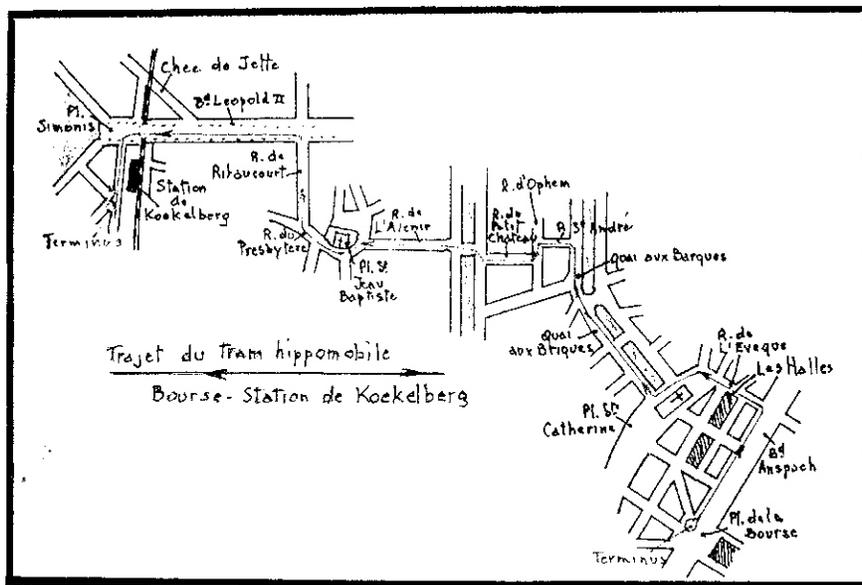
Au début du XIXe S., ce hameau s'était urbanisé depuis la révolution industrielle créée près du Canal de Willebroeck. Les fermiers étaient devenus des ouvriers. Suite à une loi de 1841, cet hameau de Berchem Ste-Agathe, était devenu, administrativement, une commune.

Vers la fin du XXe S., les « C.F.E. » envisageaient l'implantation de lignes de tramways vers Jette St-Pierre et le Plateau de Koekelberg.

## LIGNE BOURSE - KOEKELBERG

En août 1895, les « C.F.E. » étaient déclarés adjudicataires de la ligne BOURSE – PLATEAU de KOEKELBERG. L'octroi de cette concession était confirmé par A.R. du 11.09.1895. Mise en exploitation le 13 août 1896.

L'itinéraire partait de la place de la Bourse vers Jette via le bd Anspach, rue de l'Evêque, place Ste-Catherine, Quai aux briques, Quai aux barques, les rues St-André, d'Ophem, du Petit Château (act. de Witte de Haelen), rue de l'Avenir, parvis St-Jean-Baptiste, les rues du Presbytère, de Ribaucourt, bd Léopold II, et terminus à la station de Koekelberg (place Simonis). Tarif : 5cts par section : Bourse – Entrepôt, Entrepôt – Piers, Piers – station de Koekelberg, avec un minimum de 10cts.

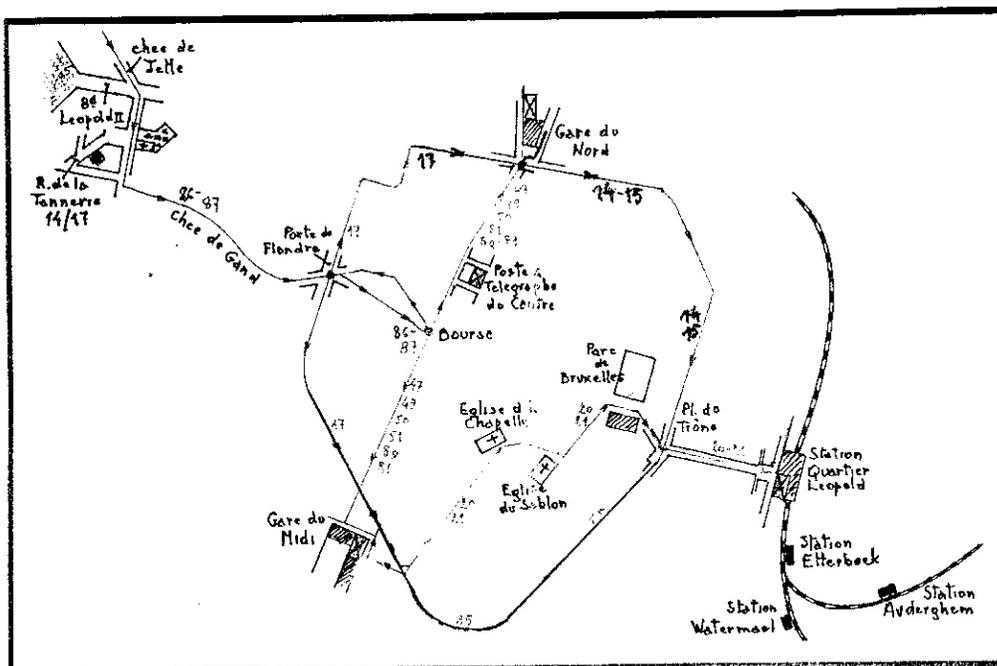
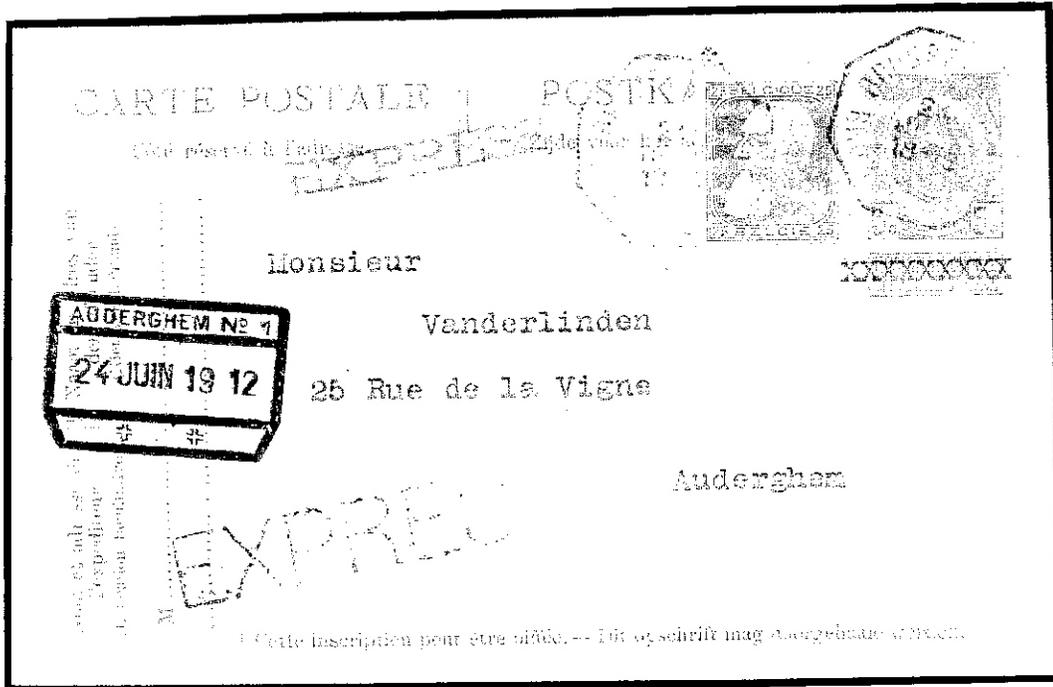


## BOURSE - PLACE SIMONIS

Le 03.06.1906, les « C.F.E. » inauguraient la traction électrique sur cette ligne. Itinéraire modifié : place de la Bourse, les rues, Auguste Orts, Paul Delvaux, Ste-Catherine, de Flandre, Porte de Flandre, chée de Gand, place des Etangs Noirs, rue Schmitz, rue de l'Eglise Ste-Anne, bd Léopold II, place Eugène Simonis.

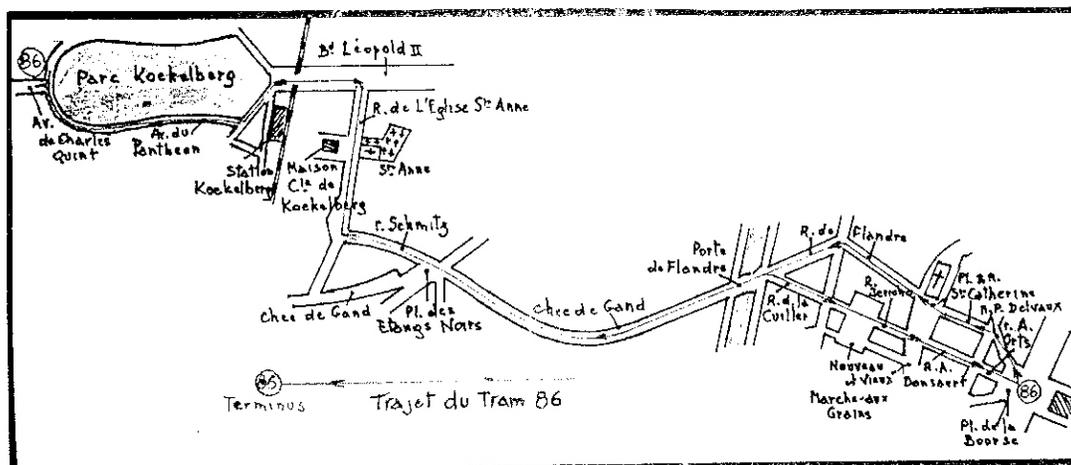
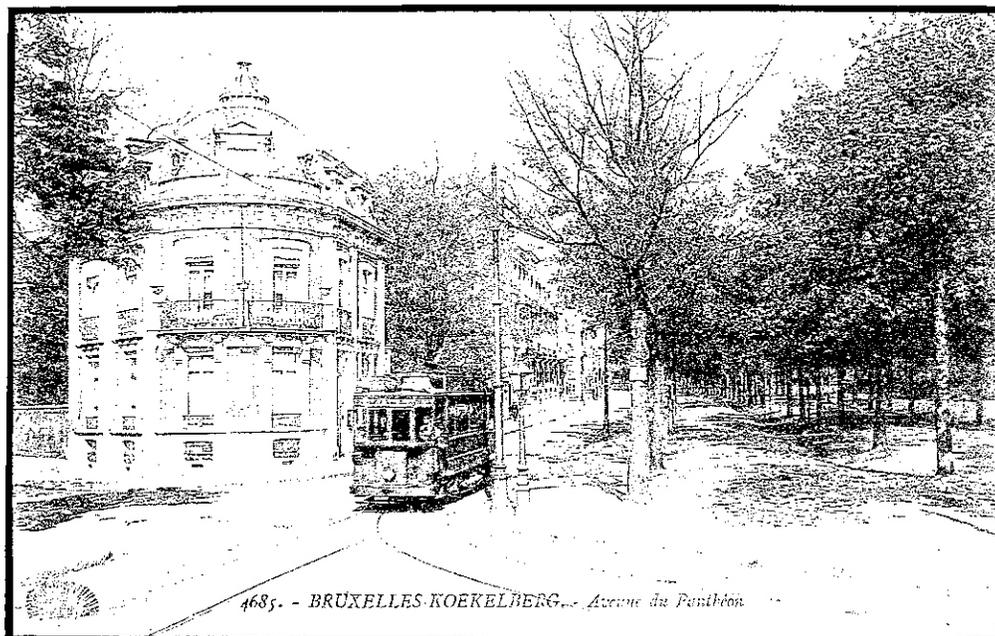
Au retour, depuis la porte de Flandre, le parcours suit les rues de l'Education, de la cuillère, de Jéricho, et Antoine Dansaert, (ces 4 dernières rues correspondent actuellement à la rue A. Dansaert, suite à un percement), puis la place de la Bourse.

Carte-postale EXPRES émanant du 14/17, rue de la Tannerie, affranchie à 0,30frs (tarif du 01.12.1887 : port 0,05 = exprès 0,25) déposée dans la boîte du tram des C.F.E., circulant rue de l'Eglise (-100m de l'adresse), venant de la station Kockelberg et se dirigeant vers la Porte de Flandre, où un petit télégraphiste transborde l'exprès dans la boîte du tram n° 17, circulant sur les boulevards du bas vers la place Rogier. Transbordement de l'exprès dans la boîte du tram n° 15 qui faisait la jonction avec le tram n° 17, pour continuer la parcours sur les boulevards de la petite ceinture vers la place du Trône, où un autre petit télégraphiste transbordait l'exprès dans la boîte du tram n° 20 ou 22, venant de la place des Palais et se dirigeant vers la gare du Luxembourg, où un petit télégraphiste levait la boîte-tram pour remettre l'exprès au bureau télégraphique de BRUSSEL (L.W.) / 24 JUN 18-19 / (1912) / BRUXELLES (Q.L.), qui appose également la griffe EXPRES. Expédition par Ch.d.Fer vers sa destination. Cachet ferroviaire d'arrivée AUDERGHEM N° 1 / 24 JUN 19 12 / qui effectue la remise au destinataire.

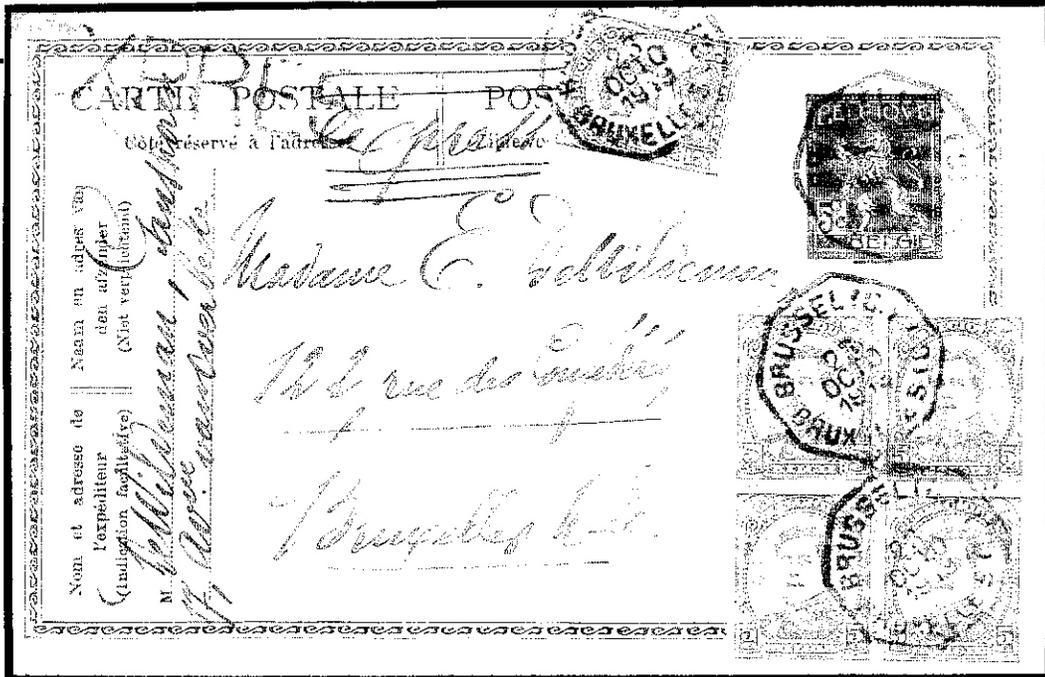
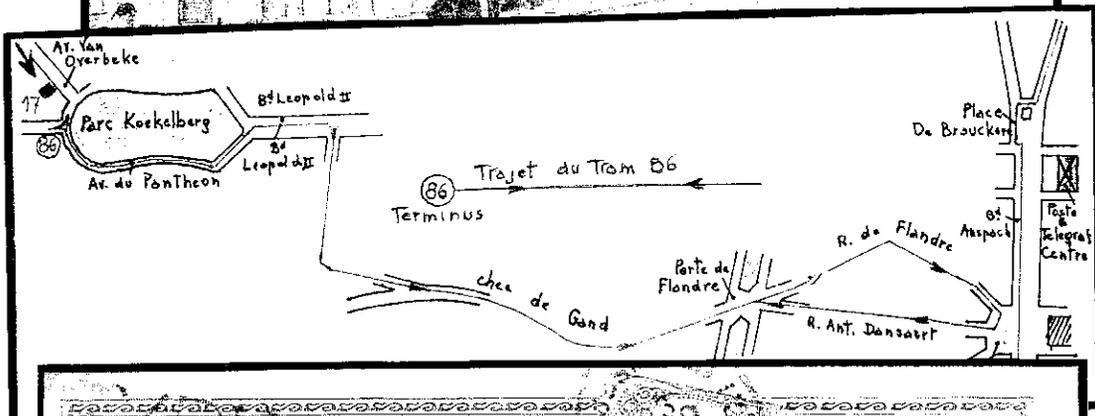
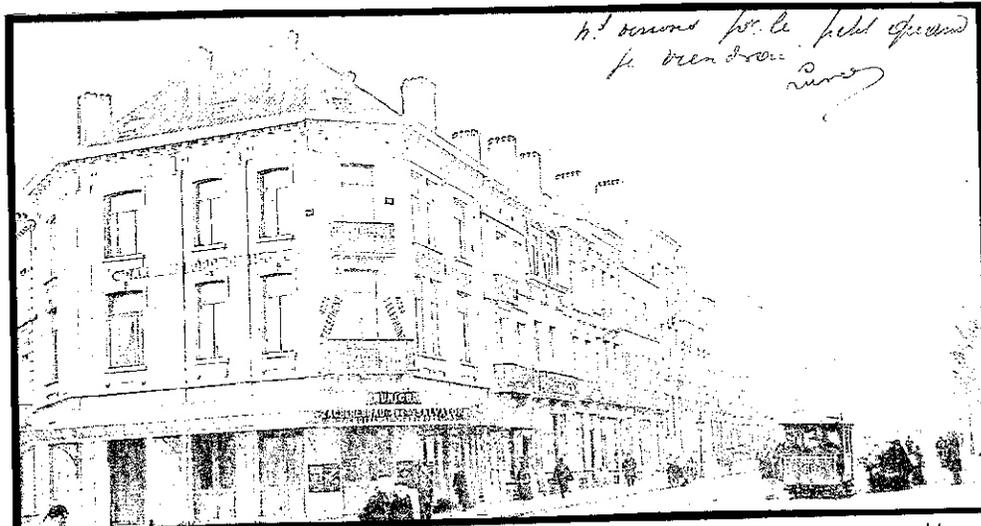


Le 12.10.1905, la ligne était prolongée depuis la place E. Simonis jusqu'à l'avenue du Panthéon via l'avenue de la Liberté. Prolongement à voie unique, et terminus à simple rebroussement.

Le 18.04.1927, les trams venant des faubourgs empruntaient les rues de Flandre, Ste-Catherine et Paul Delvaux. Ils repartaient de la place de la Bourse par les rues A. Orts et A. Dansaert.



Le 01.01.1928, les « C.F.E. » étaient absorbées par les « Tramways Bruxellois ».



Carte-postale EXPRES, émanant du 17, av. Van Overbeke (Plateau de Koekelberg), affranchie à 0,30frs (Tarif du 01.11.1887: port 0,05 + exprès 0,25) déposée dans la boîte du tram des « C.F.E. » au plateau de Koekelberg (Terminus), se dirigeant vers la Bourse, où un petit télégraphiste prélève l'express de la boîte-tram et le dépose au bureau télégraphique, rue Fossé aux Loups, qui annule les timbres-poste BRUSSEL ( C ) / 23 OCTO 1919 / BRUXELLES ( C ), à destination de St-Josse-Ten-Noode.

Le 05.03.1928, la plaque n° 86 remplaçait la plaque des « C.F.E. »

bleu **86** blanc

**BOURSE - BASILIQUE**

Du 09.12.1935 au 05.09.1936, suite à des travaux au Pont du Canal, la ligne était déviée. Elle empruntait la boucle terminale des trams 76 et 77 (place St-Géry), puis les rues Pléтинckx, des Fabriques, Porte de Ninove, rue de Lannoye, puis la ligne n° 64 par la rue de l'Elephant et la rue de la Borne, pour reprendre le parcours normal à la chée de Gand.



Petit télégraphiste de faction place Simonis, attendant l'arrivée des trams.



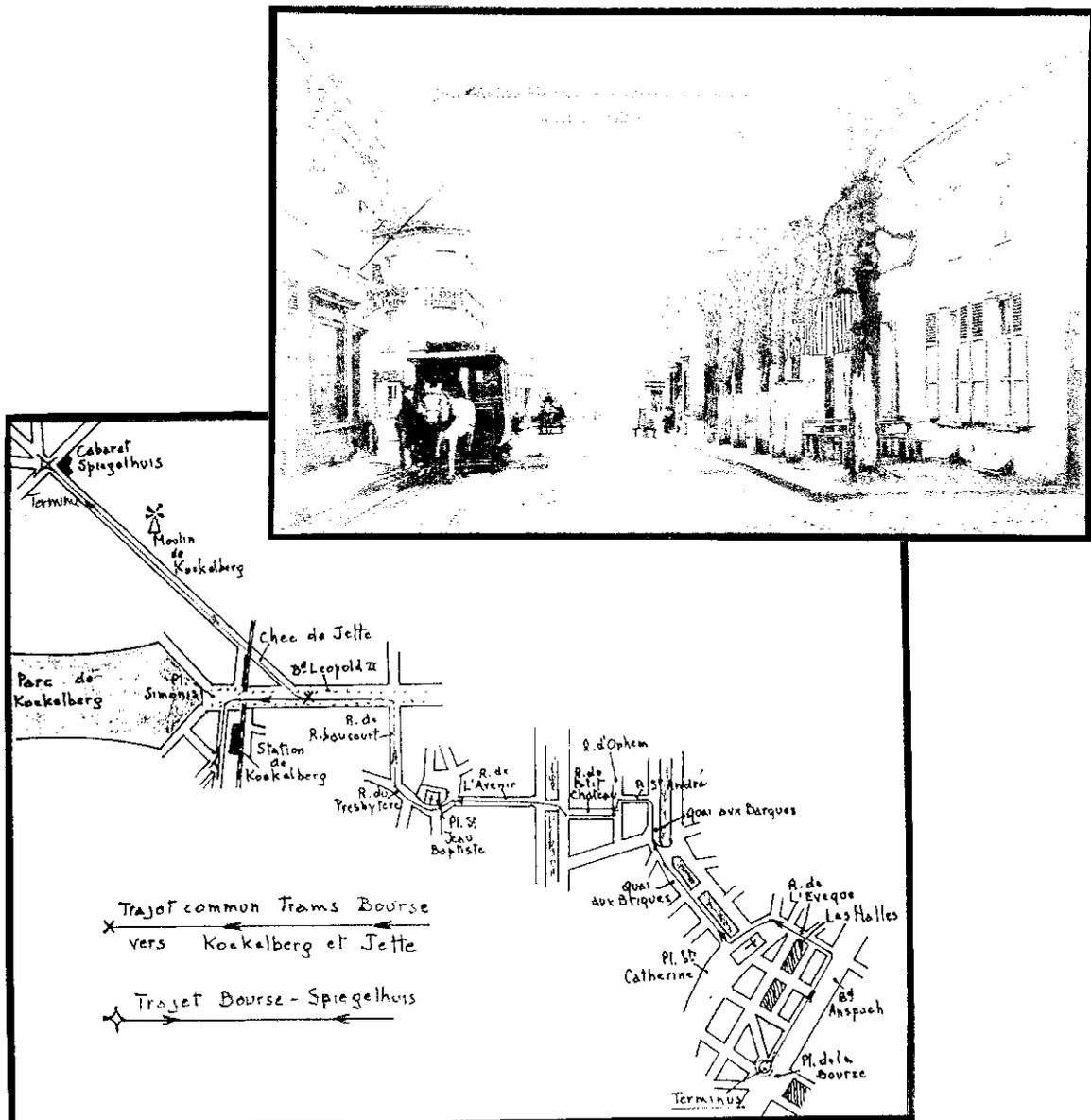
## VILLAGE DE JETTE

Le nom de Jette vient du ruisseau qui coulait au centre du village. Du XIe S. au XVe S. il apparaissait sous les noms de Jetta, Jecht, Getta, Gette. Ce village était administrée par l'Abbaye Augustine de Dieleghem. En 1659, cette paroisse était achetée par le seigneur de Ganshoren, châtelain de « Rivieren ». Suite à la loi de 1841, Jette était séparée de Ganshoren.

## LIGNE BOURSE - JETTE

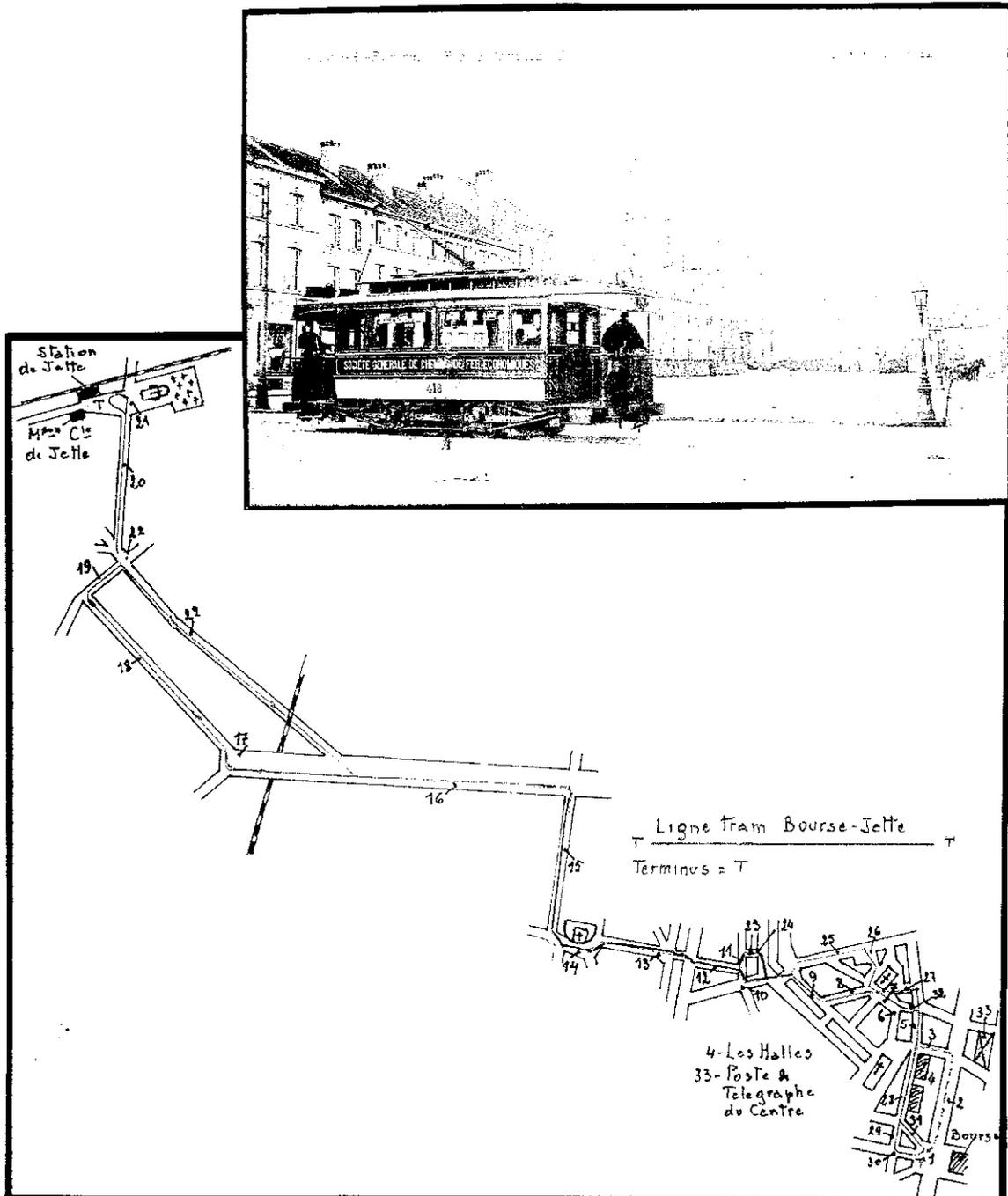
En août 1895, les « C.F.E. » obtenaient l'adjudication de la ligne BOURSE – JETTE, jusqu'au « SPIEGELHUIS » (cabaret). Ligne mise en exploitation le 13.08.1896.

Itinéraire : Place de la Bourse, rue de l'Evêque, place Ste-Catherine, Quai aux Briques, Quai aux Barques, les rues, St-André, d'Ophem, du Petit Château (act. de Witte de Haelen), de l'Avenir, parvis de l'Eglise St-Jean-Baptiste, rue du Presbytère, rue de Ribeaucourt, bd Léopold II, chée de Jette jusqu'au « Spiegelhuis », au moyen du tramway « Déraillable ». Tarif : 5cts par section : Bourse-Entrepôt, Entrepôt-Piers, Piers-Spiegelhuis. avec un minimum de 10cts.



Le 28.12.1904, la ligne était électrifiée et le parcours modifié. Depuis la place de la Bourse (1), bd Anspach (2), rue de l'Evêque (3), rue de Laeken (4), place du Samedi (5), rue du Cyprès (32), place du Béguinage (7), rue du Rouleau (8), Quai au Bois à Bruler (9), rue Locquenghien (10), rue d'Ophem (11), rue du Petit Château (12), rue de l'Avenir (13), rue du Prèsbytère (14), rue de Ribaucourt (15), bd Léopold II (16), place Eug. Simonis (17), avenue de Jette (18), avenue de Laeken (19), chée de Jette (22a), rue de la Station (act. Léon Théodor) (20), place Communale de Jette (21), (act. Cardinal Mercier).

Au retour, les trams empruntaient la rue de la station (20), chée de Jette (22), bd Léopold II (16), rue de Ribeaucourt (15), rue du Presbytère (14), rue de l'Avenir (13), rue du Petit Château (12), rue d'Ophem (11), rue St-André (23), Quai-aux-Barques (24), rue du Grand Hospice (25), rue de l'Infirmierie (26), place du Béguinage (7), rue du Béguinage (27), les rues de Laeken (5), de la Vierge Noire (28), des Poissonniers (29), rue Auguste Orts (30).



Commune de Jette-St.-Pierre

MERCREDI 28 DECEMBRE 1904

Inauguration

de

"TRAMWAY ÉLECTRIQUE"

BOURSE-JETTE-STATION

PROGRAMME DES FESTIVITÉS :

8 Heures. — Salve de 21 coups de canon.

2 Heures. — Arrivée de la première voiture au pont du chemin de fer de ceinture (Chaussée de Jette).

Musique : Société Royale «*Union des Fanfares*».

2 1/2 Heures. — Arrivée à la place communale.

Musique : Société Royale «*Philharmoniques*».

Cortège jusque l'hôtel communal, où aura lieu la réception officielle des autorités et des invités par le Conseil communal.

6 Heures. — Cortège aux flambeaux par les deux Sociétés de Musiques susdites. Remise à la place communale à 6 heures. Départ à 6 1/2 heures précises.

Itinéraire : Rue de l'Église, Chaussée de Wemmel, Avenue de Laeken, Avenue de Jette, Rue Beneek, Chaussée de Jette, Rue de la Station.

8 Heures. — Illumination de la place communale et de l'hôtel communal.

9 heures. — Grand feu d'artifice à la place communale.

La décoration des rues, le feu d'artifice et l'illumination seront confiés aux soins de la maison Van Cleemput-Cap.

Les habitants sont priés de pavoiser et d'illuminer sur tout le parcours du tram et du cortège.

*Le Secrétaire,*

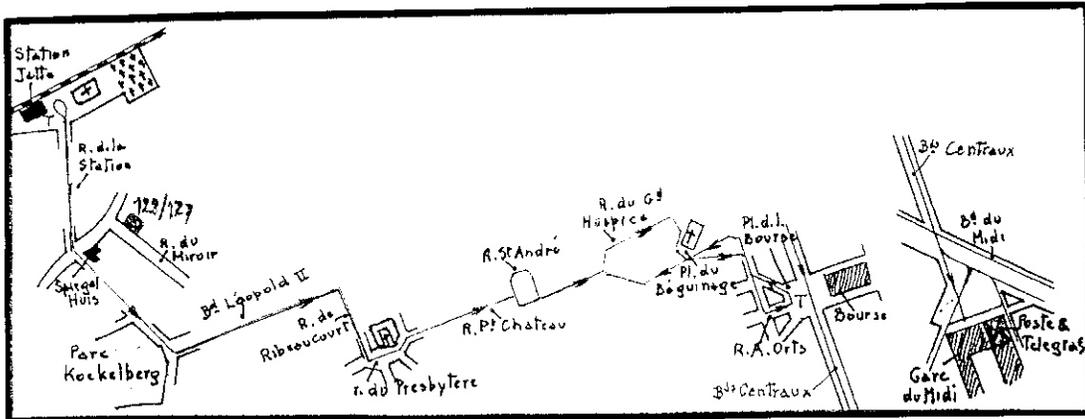
Pr. DE BREUKER.

*Le Collège,*

Edm. TIRCHER.

4. — MOLENBEEK. — Le Boulevard Léopold II.





Lettre émanant du 122/128 rue du Miroir (50m du « Spiegelhuis) affranchie à 0,35frs (tarif du 01.12.1887 : port 10 + exprès 25) déposée dans la boîte du tram « C.F.E. » venant de la pl. Communale de Jette, SPIEGELHUIS , Petit Château, Bourse, où un petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le transfert dans une boîte d'un tram circulant sur les boulevards centraux se dirigeant vers la gare du Midi, où un autre petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUSSEL (ZUID) / 24 OCTO 14-15 / BRUXELLES (MIDI) (1912), qui appose le timbre EXPRES, puis l'expédie par Chemin de Fer vers Gosselies. Au dos, cachet télégraphique d'arrivée GOSSELIES 24 OCTO 1912 \* \*

## BOURSE - JETTE

Le 01.12.1919, le départ de la place de la Bourse est modifié. Les trams empruntaient les rues Delvaux (31), Vierge Noire (28), pour rejoindre la rue de Laeken.

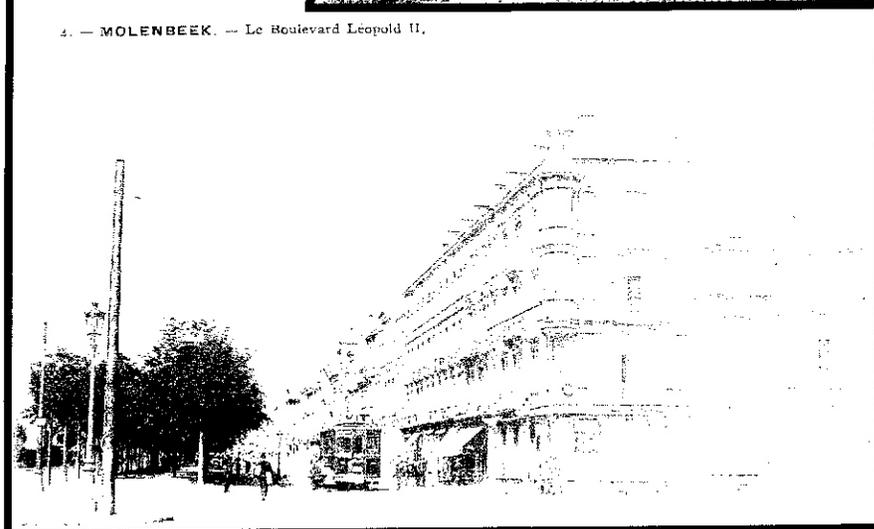
Le 09.02.1927, la ligne inversait son sens entre la rue de Laeken et le Quai aux Barques.

L'itinéraire vers les faubourgs se faisait par les rues de Laeken (5), du Béguinage (27), place du Béguinage (7), rue de l'Infirmierie (26), rue du Grand-Hospice (25). Le retour se faisait par le Quai au Bois à Brûler (9), rue du Rouleau (8), place du Béguinage (7), rue de Cyprès (32), place du Samedi (6).

Le 18.04.1927, les trams venant des faubourgs empruntaient la rue Delvaux (31), et repartaient par la place de la Bourse (1), et les rues, A. Orts (30), et des Poissonniers (29).



4. — MOLENBEEK. — Le Boulevard Léopold II.

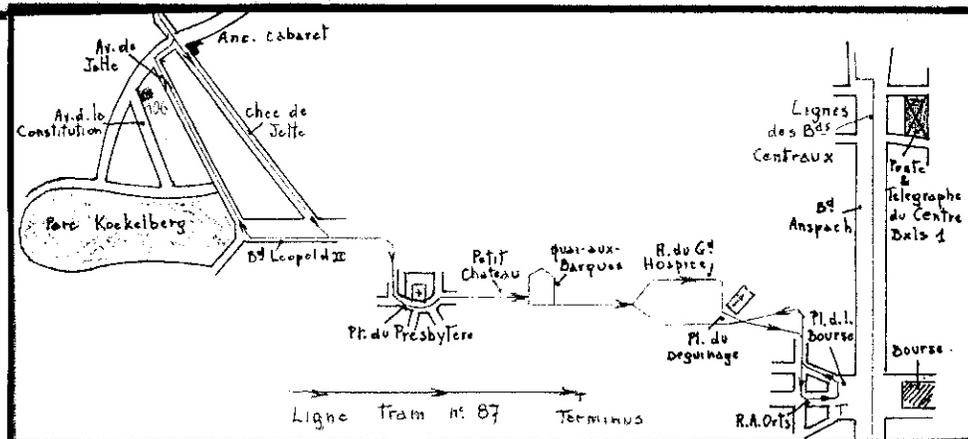
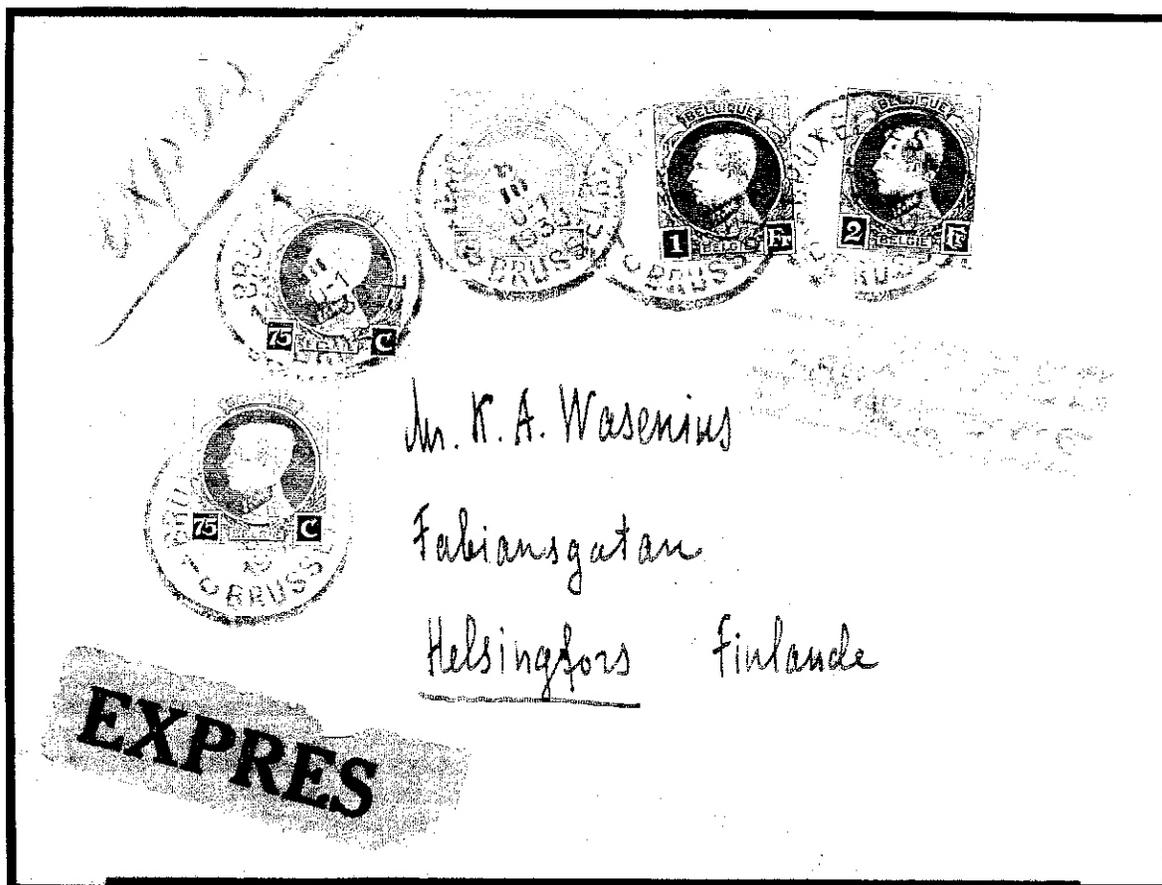


L'organisation de la Poste Aérienne était modifiée suite à la Conférence de La Haye, en septembre 1927. A partir du 01.04.1928, la surtaxe des envois-avion était – A) 0,35frs/ 20grs pour l'Allemagne, la France, la Gde Bretagne, les Pays-Bas et la Suisse. B) 1,50frs/20grs pour les autres pays. Généralement les plis-avion étaient transmis à BRUXELLES 1, mais les bureaux d'échange pouvaient servir comme bureaux centralisateurs (O.S. 18/16.03.1929).  
Création d'étiquettes bleues « PAR AVION - PER VLIEGTUIG » le 01.03.1929.

Lettre EXPRES, émanant du 106, av. de la Constitution, Jette, affranchie à 5,25frs (tarif du 01.05.1927 : port 1,75 + exprès 3,50) déposée dans la boîte du tram n° 87, passant chée de Jette (env. 250m de l'adresse) et se dirigeant vers la Bourse, où un petit télégraphiste remet l'EXPRES au bureau de BRUXELLES 1 / 8.III.1930 / BRUSSEL 1. Timbre EXPRESS EXPRESS sur RECOMMANDE.

En rouge « MIT LUFTPOST / befördert / Hamburg / Flugpost. Surtaxe-avion non ajoutée, ni constatée par Bruxelles 1 ou Hamburg.

Au dos, cachet d'arrivée HELSINKI / 1.3.1930 / HELSINFORS.



Le 01.01.1928, la société des « C.F.E. » était absorbée par les « T.B. »  
Le 12.03.1928, les « T.B. » attribuaient le n° 87, à cette ligne.

bleu **87** bleu

**BOURSE - JETTE**

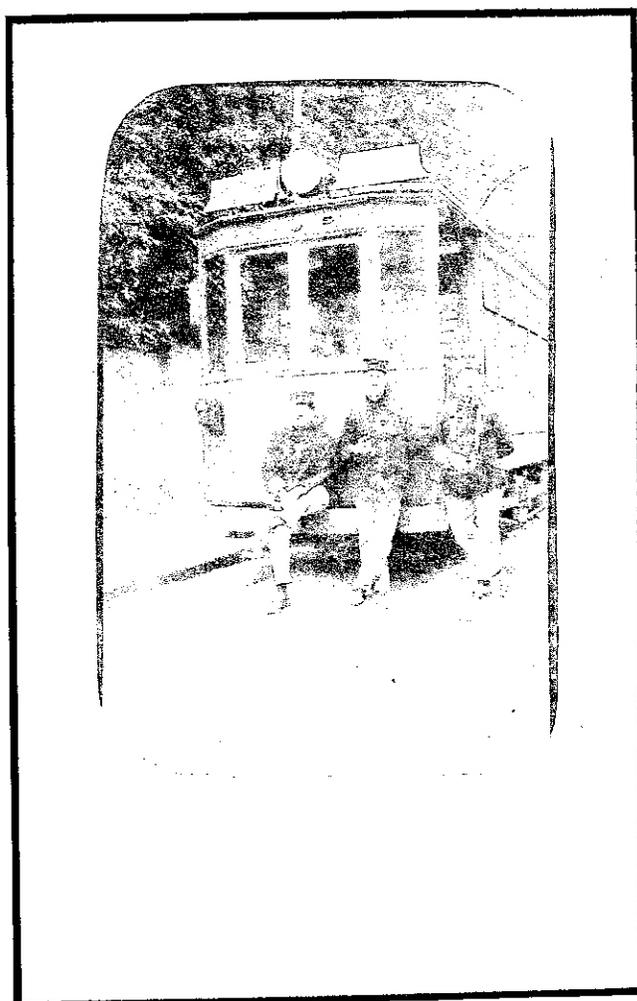
Le 08.05.1928, la ligne n° 87, empruntait l'avenue de Jette dans les deux sens.

bleu **87** bleu

**BOURSE – PLACE COMMUNALE DE JETTE**

Le 31.12.1929, changement de la plaque indicatrice.

Le 22.09.1931, la ligne BOURSE – JETTE n° 87, était supprimée. L'itinéraire était repris par la ligne n° 9, qui était prolongée jusqu'à Jette.



La société dispose d'un dépôt rue d'Enghien et d'une annexe rue de Bonne, au coin de la chée de Ninove, qui abritait les trams hippomobiles. Depuis le 28.12.1904, la ligne était électrifiée, les voitures venant du dépôt, qui servaient pour les tramways électriques, empruntaient la rue des Fabriques, rue des Chartreux, le Vieux Marché aux grains, rue Antoine Dansaert et rue Auguste Orts.

## « LES TRAMWAYS BRUXELLOIS » (T.B.)

En 1872, la ville de Bruxelles était disposée à prendre en considération, tout projet visant à réunir en une seule direction, les différentes sociétés d'exploitation de tramways.

Deux ans plus tard, après plusieurs discussions, un homme d'affaires, Simon Philippart, parvient à acquérir les avoirs des sociétés « MORRIS » et « VAUCAMP » (B.S.R.O.C.), et avise la ville de Bruxelles, de la constitution d'une S.A. « **LES TRAMWAYS BRUXELLOIS** », sous le couvert de la Banque Belge de Commerce et de l'Industrie (Moniteur Belge 12.01.1875).

La fusion de ces deux sociétés est signée le 02.03.1874, et son activité prenait cours le 1<sup>er</sup> janvier 1875. Le siège était établi à Bruxelles, 47, rue du Vautour.

Cette nouvelle société était concessionnaire de cinq lignes de tramways. 1) Schaerbeek – Bois de la Cambre (Morris), 2) place Stéphanie – Uccle (Morris), 3) Place Liedts – St-Gilles (Vaucamp), (4) Laeken – Gare du Midi (Vaucamp), 5) Laeken – Anderlecht (Vaucamp).

Et six lignes d'omnibus de pavé. 1) Grand Place – Gare de l'Ouest (fini le 18.09.1896), 2) Grand Place – Place de la Duchesse (fini le 02.09.1892), 3) Grand Place – Uccle (en activité), 4) Grand Place – Schaerbeek (fini en 1878), 5) Grand Place – St-Josse-ten-Noode (fini en 1888), (6) Grand Place – Ixelles (en activité).

Le réseau de transport urbain devenant une organisation bien établie, le gouvernement pris des mesures pour garantir les intérêts du pays et du public.

Extraits des débats parlementaires de juin et juillet 1875 :

« Etant donné que le réseau des Chemins de Fer Belges est proportionnel à l'étendue de son territoire, le plus complet qui existe, il fallait néanmoins créer des services auxiliaires, dont l'importance n'exigerait pas le concours du Chemin de Fer, et dont le rôle serait dévolu à des transports en commun, tels que « LES TRAMWAYS ».

Déjà nombreux dans certaines villes, les tramways y avaient profondément améliorés la vie sociale et économique. »

Suite à ces débats, la loi du 9 juillet 1875, précisait à l'article 6 « Les actes de concessions déterminent les droits et obligations du concessionnaire. Ils réservent aux autorités compétentes : 1°... 2°...3° ...Les obligations que le gouvernement juge utile d'imposer aux concessionnaires, dans l'intérêt de certains services publics, tels que la POSTE et le TELEGRAPHE ».

Dès lors, les cahiers de charges des concessions stipulaient au chapitre :

« POSTES et TELEGRAPHES- Des boîtes mobiles, disposées pour recevoir, lettres, télégrammes et courrier de toute nature, pouvaient être adaptées à toutes les voitures. Le concessionnaire opérait gratuitement le placement et le transport de ces boîtes et leur contenu sur le parcours de toutes les lignes. L'Administration des Postes avait le droit de placer des boîtes aux lettres aux aubettes. L'Administration des Télégraphes avait le droit d'installer dans les aubettes, des postes téléphoniques et télégraphiques, pour l'usage du public.

## LIGNE « TOUR DES BOULEVARDS » (Petite Ceinture)

Les frères « G. et J. BECQUET » obtenaient de la ville de Bruxelles, le 15.03.1872, une concession pour l'exploitation de la ligne de tramways, au moyen de véhicule « Chemin de fer américain ». Départ rue Belliard, rue Latérale, place des Palais, place Royale, rue aux Laines, rue de l'Artifice, puis les boulevards de la Petite Ceinture, via la gare du Midi, gare du Nord, rue Belliard.

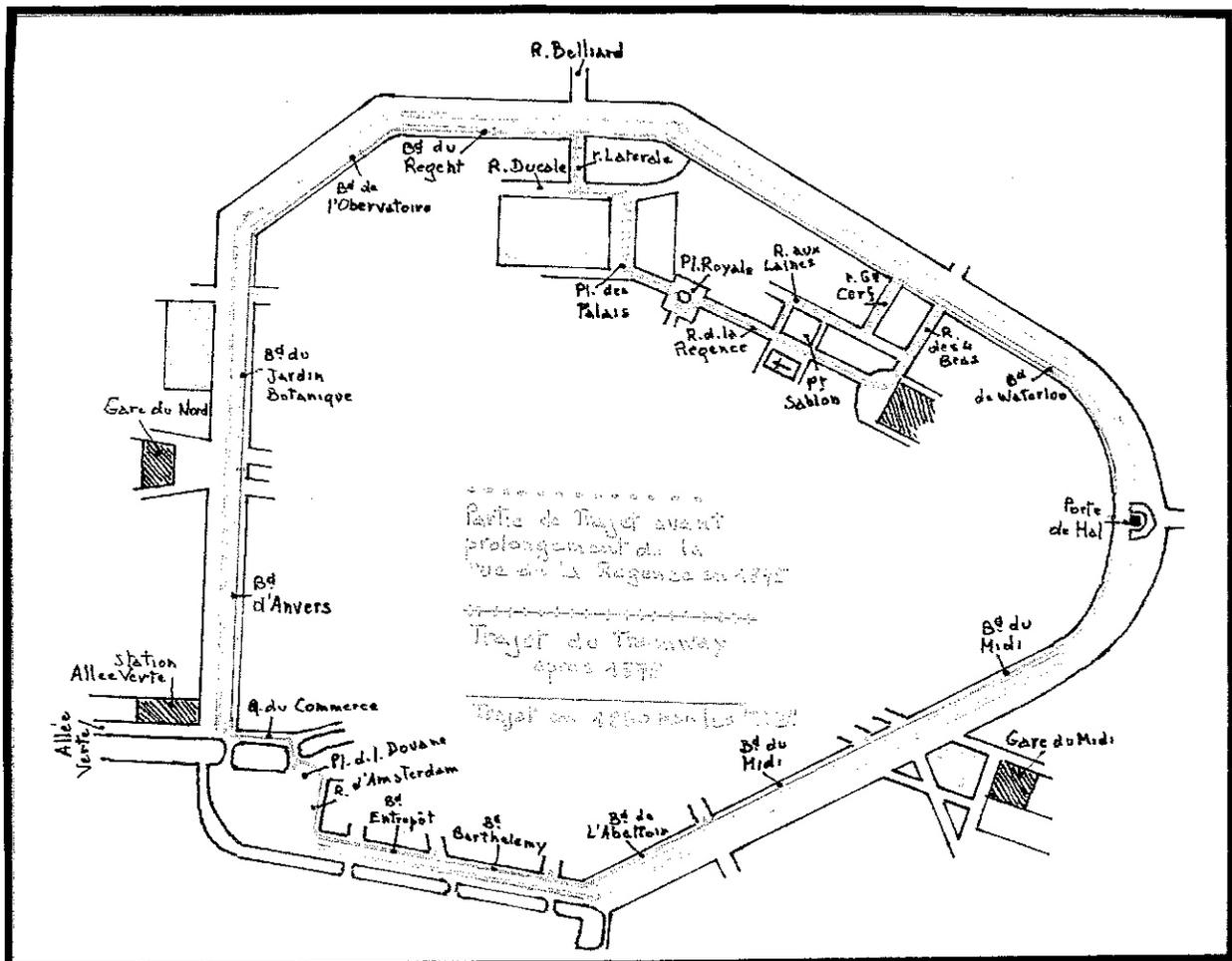
En septembre 1872, inauguration du tronçon, Belliard – gare du Midi. Deux mois plus tard, la gare du Nord est atteinte, et au printemps 1873, le trajet complet est terminé.

Les frais d'exploitation étant onéreux, les « Frères Becquet » revendaient la concession à la S.A. « Cie BRESILIENNE des TRAMWAYS », le 17.02.1874.

En 1875, le parcours suit la rue des la Régence prolongée jusqu'au Palais de Justice, puis la rue des 4 Bras et les boulevards de la Petite Ceinture (côté intérieur).

Cette société recédait la concession aux « T.B. », le 09.03.1880. Cette même année les « T.B. » modifiaient le parcours. De la rue Belliard, le trajet suivait directement les boulevards jusqu'à la Porte Louise, puis reprenait l'itinéraire normal.

Le tour complet de la Petite Ceinture était scindé en 2 trajets : Ligne du bas (3 sections) : Gare du Midi, Porte de Hal, Porte Louise, Porte de Namur, rue Belliard, Porte de Louvain, Porte de Schaarbeek, Gare du Nord. Tarif : 10cts par section.



**PREMIERES LIGNES ELECTRIFIEES**

Aux fins de diminuer le coût de la traction chevaline, ce qui avait coûté la vie à plusieurs sociétés, des essais de 1875 à 1887, de la locomotion à vapeur et de la traction par accumulateurs avaient été effectués, mais sans succès.

En 1892, l'INVENTION de la perche et du système d'alimentation électrique par câble aérien, PAR LE BELGE CHARLES VAN DE POELE (établi aux USA), apportait enfin la solution.

Les « T.B. » après s'être informés, équipaient les voitures d'une de leurs lignes, de moteurs électriques, par l'intermédiaire de « L'Union Elektrizitäts Gesellschaft », détentrice du brevet, et le 20.04.1894, ces voitures étaient intercalées dans les services à traction chevaline, sur la ligne MIDI – NORD, via la Porte de Namur et Porte de Schaerbeek. Le 1<sup>er</sup> mai 1894, la traction électrique remplaçait tous les tramways hippomobiles de cette ligne.

Après le succès de cette nouvelle installation, toutes les lignes des « T.B. » étaient au fur et à mesure, électrifiées.

COMMUNE d'ANDERLECHT.

**TRAMWAYS**

**ENQUÊTE**

Par requête du 7 Janvier 1893, adressée à M. le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, la société anonyme « LES TRAMWAYS BRUXELLOIS » sollicite l'autorisation d'établir dans la rue Brogniez et dans la rue Rossini, en cette commune, la station de force motrice électrique, avec voie de recouvrement pour l'alimentation par la traction électrique de la ligne de tramway des boulevards circulaires hauts et de la ligne d'Andel à la Place Stéphanie.

Le plan et les notes de l'Hôtel communal de l'intéressé. Conformément à l'article 25 sur la demande en enquête sur l'utilité de la concession et le taux.

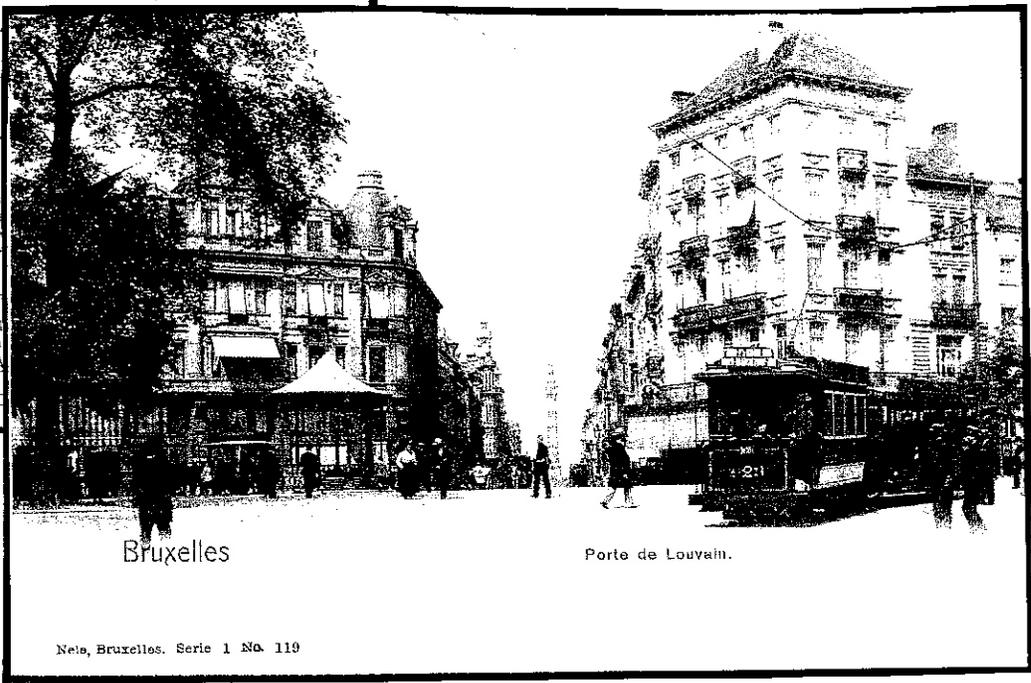
Le public pourra pendant un mois, délai qui prendra fin le 1<sup>er</sup> février 1893.

Les observations recueillies par le Collège communal doivent être adressées, avant à 4 heures de relevé l'enquête.

Fait à l'Hôtel communal le 10 Janvier 1893.

Par le Collège communal  
Le Secrétaire communal  
**P. BIDDART**  
Saint-Gilles.

Depuis que les tramways bruxellois étaient dotés de ce nouveau système, il n'était pas rare que les bruxellois entendaient, aux carrefours des lignes, cette interpellation très locale, « Jef, de flèche is af », criait le conducteur au receveur. Ce dernier descendait du tram et s'escrimait à remettre la flèche sur le fil électrique aérien. Le courant rétabli, le tram reprenait sa route, sans oublier le receveur.



Nels, Bruxelles. Serie 1 No. 119

## AUTRES LIGNES EN EXEMPLES

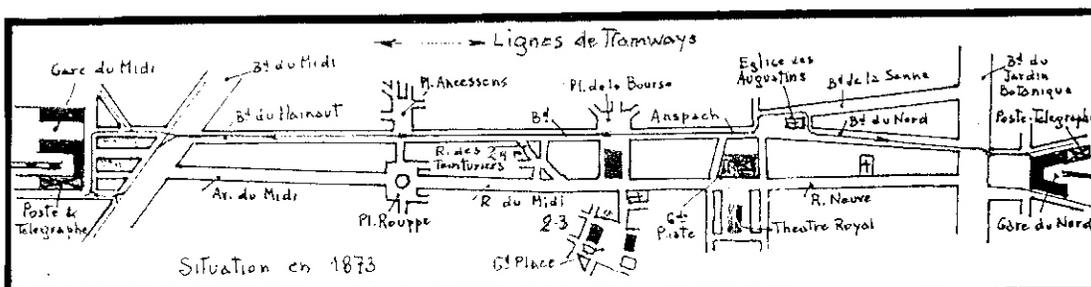
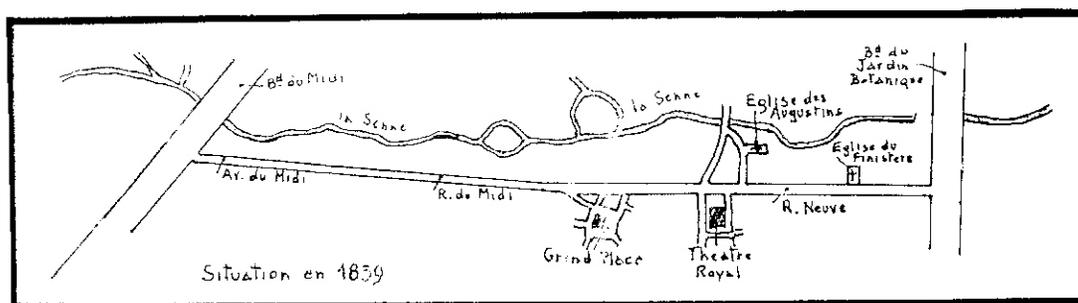
### « Liaison nord-midi par les boulevards centraux »

La Senne coule à ciel ouvert tout au long de sa traversée de Bruxelles.

Une épidémie de choléra ayant sévit en 1866, le voûtement de cette rivière, qui n'était qu'un cours nauséabond, jouant le rôle de collecteur d'immondices et d'eaux usées, fut décidé.

Ce voûtement se limita à la partie urbaine, et après quelques difficultés, le vaste projet fût arrêté en 1866, et mis en œuvre le 16.09.1868. Le voûtement de la Senne rectifiée, fut inauguré le 30 novembre 1872.

La mise en état de la voirie des boulevards centraux, établis au-dessus du puits de la Senne, ayant été conduit avec célérité, la mise en service des tramways devant circuler sur ces boulevards démarra fin 1872.

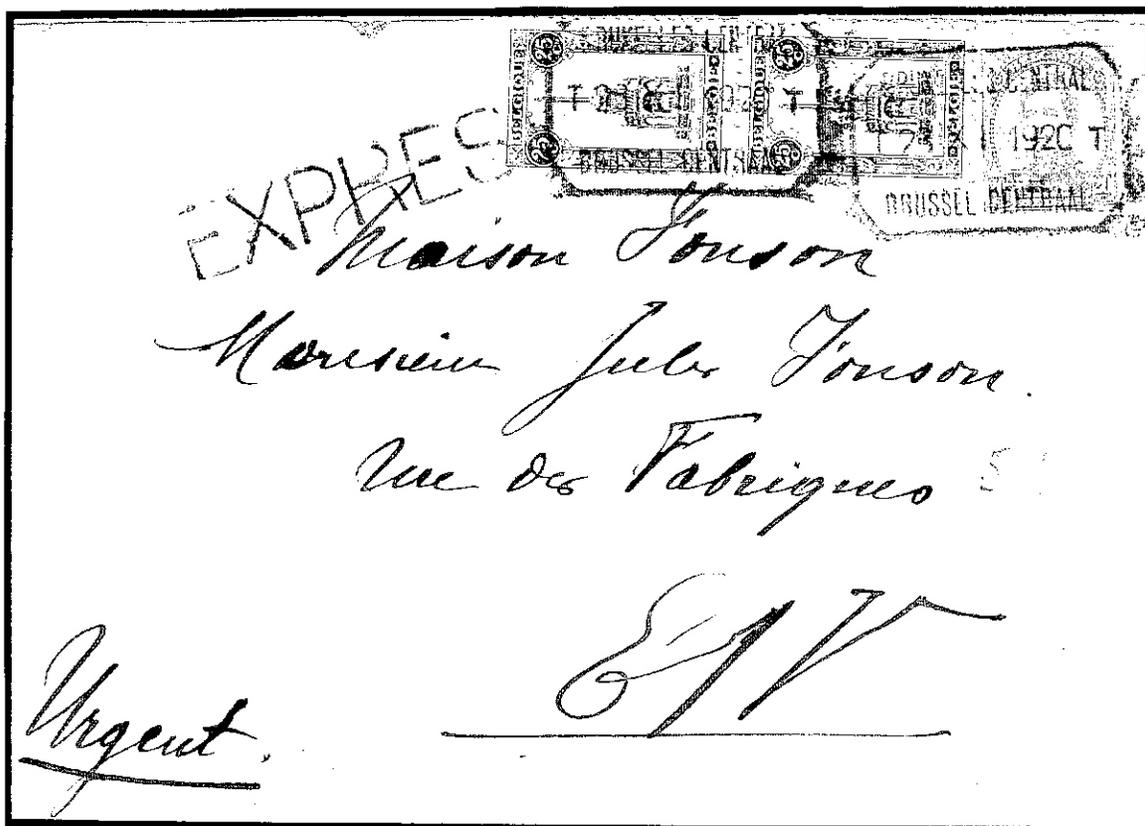
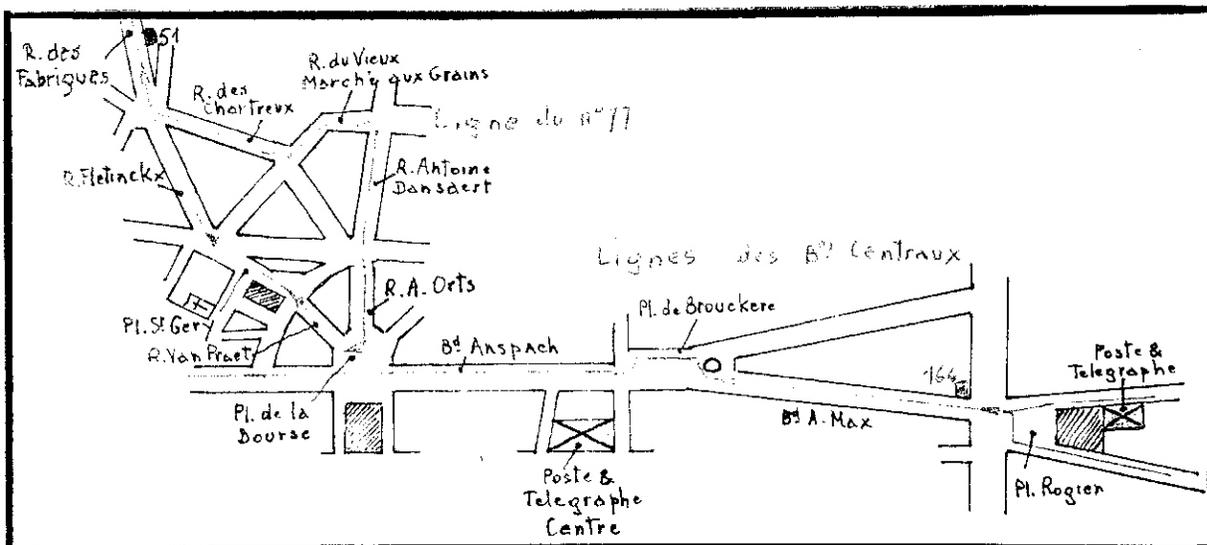


La nécessité de relier les deux gares était impérative. Les lignes traversant la ville devaient circuler par les boulevards centraux.

En 1872, la société « Vaucamp » (Directeur Général) représentant la société « B.R.S.O.C. », obtenait l'autorisation d'exploiter une liaison entre les gares du Nord et du Midi, depuis la place des Nations (act. Rogier), bd du Nord (act. A. Max), l'église des Augustins (pl. de Brouckère), la Bourse, bd du Hainaut, (act. Lemonnier), et la place de la Constitution (devant la gare du Midi) avec terminus à l'angle de la rue de Prusse (act. d'Argonne).

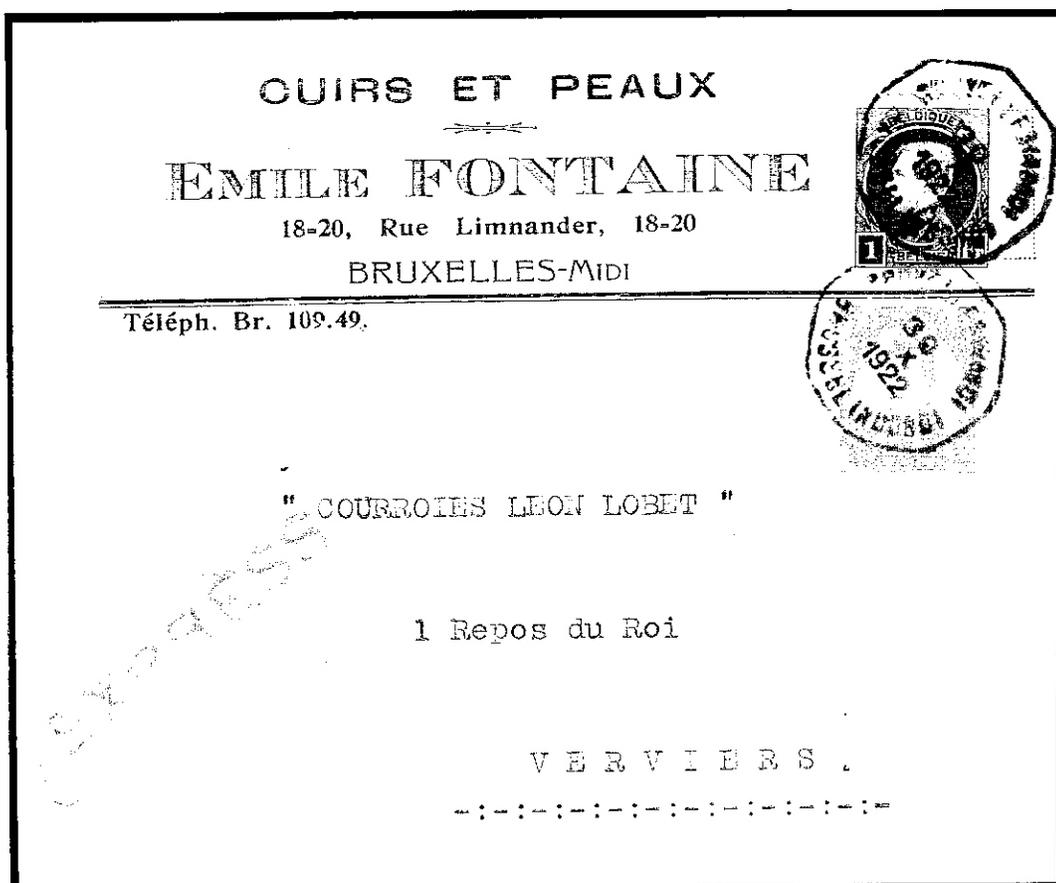
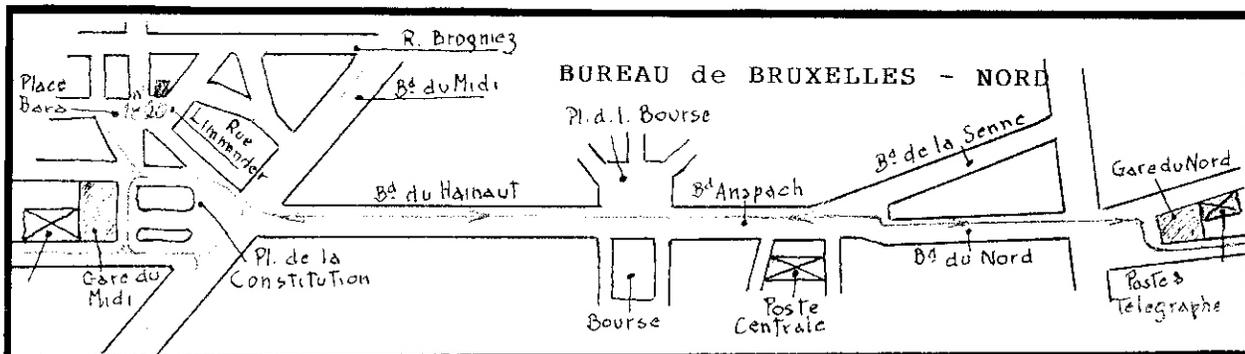
En 1890, cette liaison Nord-Midi, par les boulevards centraux, ne donnant pas satisfaction au public, la ville de Bruxelles, accorda au sieur Polydore Vanderschueren, l'autorisation d'exploiter un omnibus hippomobile « TRAM-CAR » de la gare du Nord à la gare du Midi, par la rue Neuve, pl. de la Monnaie, rue et avenue du Midi.

Au fur et à mesure de la mise en exploitation d'autres lignes, on pouvait constater l'accroissement de différentes lignes qui défilaient sur les boulevards centraux. En 1910, huit lignes y circulaient. En 1914, quatorze lignes différentes, et en 1925, seize lignes. Il est vrai que la Bourse, était le point commercial de la ville.



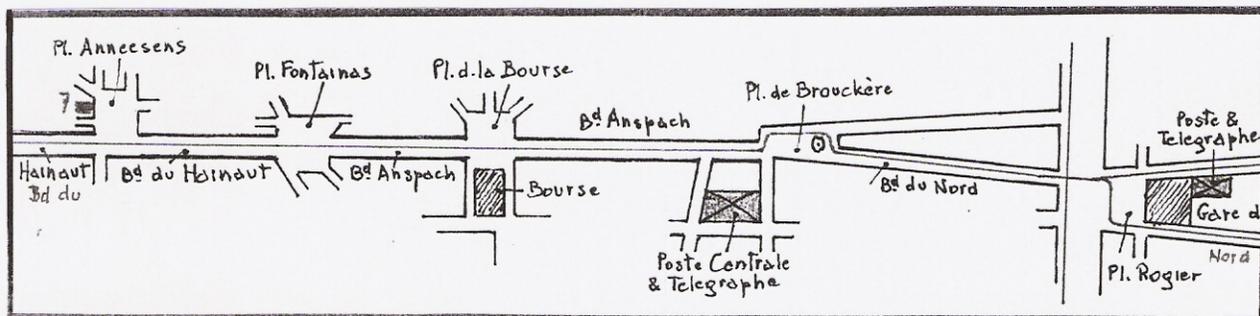
Lettre EXPRES émanant du 164, bd A. Max (coin du bd extérieur) affranchie à 0,70frs (tarif du 01.11.1920 : port 0,20 + exprès 0,50) déposée dans une boîte d'un tramway circulant sur les bds centraux, venant de la pl. Rogier et passant par le bd A. Max, pl. de Brouckère, où un petit télégraphiste extrait l'expres de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES CENTRAL / T 28.XI.1920 T / BRUSSEL CENTRAAL, qui appose la griffe EXPRES. Un porteur du télégraphe se charge de la distribution au 51, rue des Fabriques.

Un EXPRES émanant du 18-20, rue Limandier, à moins de 200m du bureau télégraphique de la gare du Midi. Malgré cette proximité, l'express est confié au tramway pour la gare du Nord

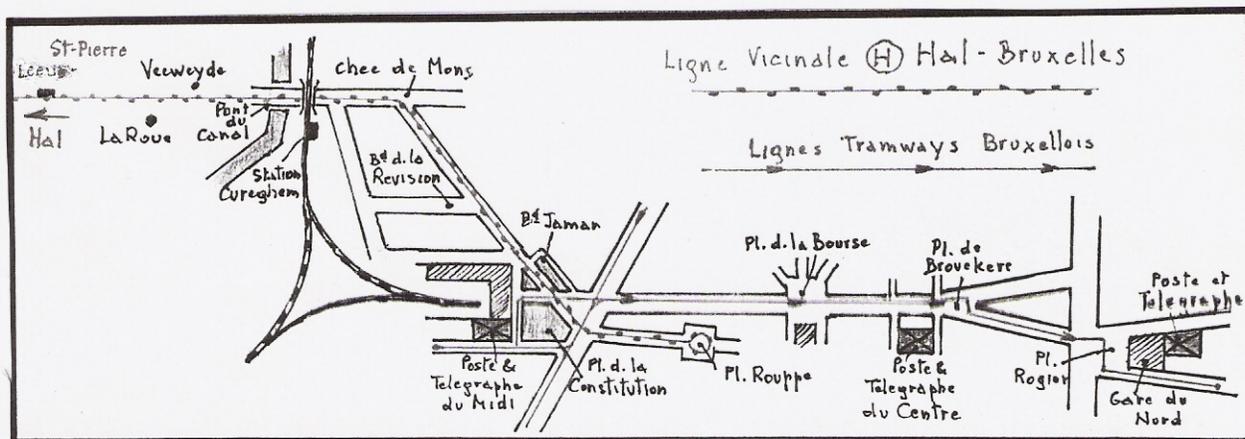


Lettre EXPRES, affranchie à 1,20frs (tarif du 01.11.1920 : port 0,20 + express 1,00 du 01.03.1921), déposée dans une boîte du tramway circulant sur les bds centraux, vers la gare du Nord, où un petit télégraphiste lève la boîte-tram et dépose l'express au bureau télégraphique de BRUXELLES (NORD) / 30.X.1922 / BRUSSEL (NOORD). Express pris en charge par la ligne des Ch.d.Fer Bruxelles (Nord) à Verviers, via Waremme et Liège. Cachet télégraphique d'arrivée au dos (bleu) \* VERVIERS C \* 30.X.22

Lettre émanant du 7, place Anneessens, Bruxelles, affranchie à 1,80frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30) déposée dans la boîte d'un tram circulant sur les bds centraux vers la place Rogier, où un petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de Bruxelles (Nord) qui appose la griffe **TRAM**. Remise de l'exprès au bureau postal de BRUXELLES (Nd) / BRUSSEL (Nd) 30.XI.1926, qui appose le timbre bilingue EXPRES. Envoi véhiculé par la ligne de Ch.d.Fer, Bruxelles (Nd), Waremme, Liège, Verviers. Cachet d'arrivée télégraphique \* VERVIERS C \* (noir).  
 Les exprès destinés hors de Bruxelles et agglomération étaient traités par le service postal.



Entier-postal émanant de Leeuw-St-Pierre, affranchi à 1,30frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,30 + exprès du 15.05.1926) déposé dans la boîte du tram vicinal de la ligne HAL – BRUXELLES (bd Jamar) où un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte du vicinal et le transborde dans une boîte d'un tram bruxellois circulant sur les bds centraux vers la place Rogier, où un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD / T 15.11.1927 T / qui applique le timbre TRAM (caoutchouc sans cadre), ainsi que le « T » et « 0,30 » pour la surtaxe Tram. Taxe (représentée en timbres-poste sur la feuille n°77) que doit acquitter le destinataire.



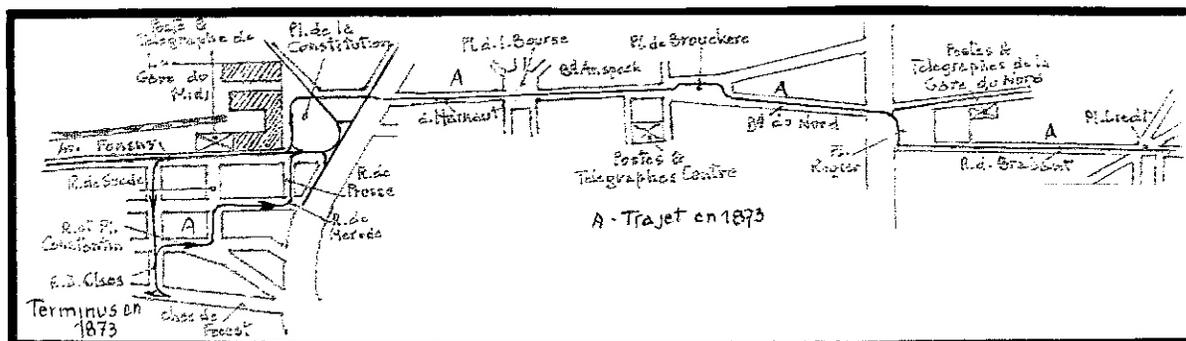
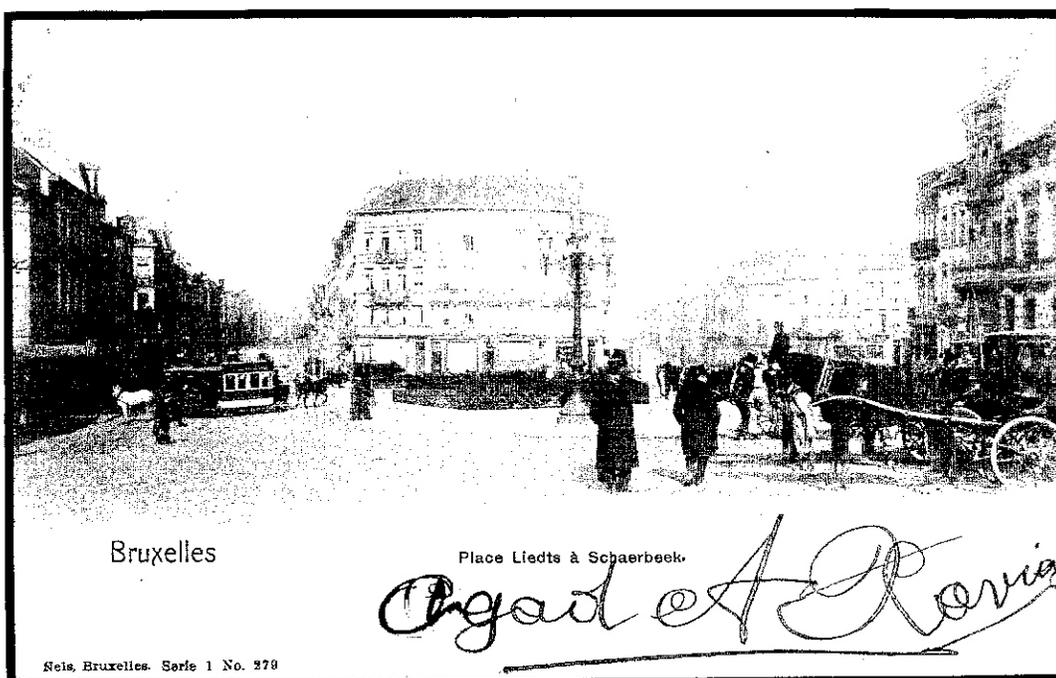
Comme vous l'avez certainement remarqué, dans toutes les présentations, l'acheminement pour la distribution ou pour l'expédition d'un exprès, entrepris par les petits télégraphistes, avait toujours été effectué en tenant compte de la destination, et dans le souci de célérité, sans tenir compte d'un bureau télégraphique situé à proximité du point de dépôt.

En 1870, le « **CHEMIN DE FER AMERICAIN** », bénéficiant du succès, à Londres, Paris et La Haye, et nouvellement à Bruxelles, incite la société « **B.S.R.O.C.** » à solliciter, à la ville de Bruxelles, et d'autres communes, l'autorisation d'exploiter plusieurs lignes de tramways. Autorisations acquises entre 1870 et 1873, à Anderlecht, Laeken, Schaerbeek, Molenbeek-St-Jean, Bruxelles et St-Gilles. Nanti des autorisations, la société met en construction 3 lignes, et une ligne intercalaire Nord – Midi, dont la ligne **LIEDTS à ST-GILLES** en traction animale.

### LIGNE LIEDTS - ST-GILLES

Mise en service au début de 1873, cette ligne parcourait le trajet depuis la place Liedts, puis la rue du Brabant, place des Nations (act Rogier), bd du Nord (act. A. Max), Eglise des Augustins (act. bd Anspach et pl. de Brouckère), place de la Bourse, bd du Hainaut (act. Lemonnier), le Vieux Marché (act. pl. Anneessens), place de la Constitution, les rues Fonsny et Joseph Claes. Terminus à l'angle de la chée de Forest. Au retour, rue J. Claes, place Constantin, les rues de Suède, de Mérode, de Prusse et place de la Constitution, puis itinéraire initial. Au début, le terminus était durant quelques mois, pl.. de la Constitution.

Suivant le souhait de la ville de Bruxelles, les sociétés « **MORRIS** » et « **B.S.R.O.C.** » s'associaient pour créer la S.A. « **LES TRAMWAYS BRUXELLOIS** ».



## N° 21. PLACE VERBOECKHOVEN-FOREST

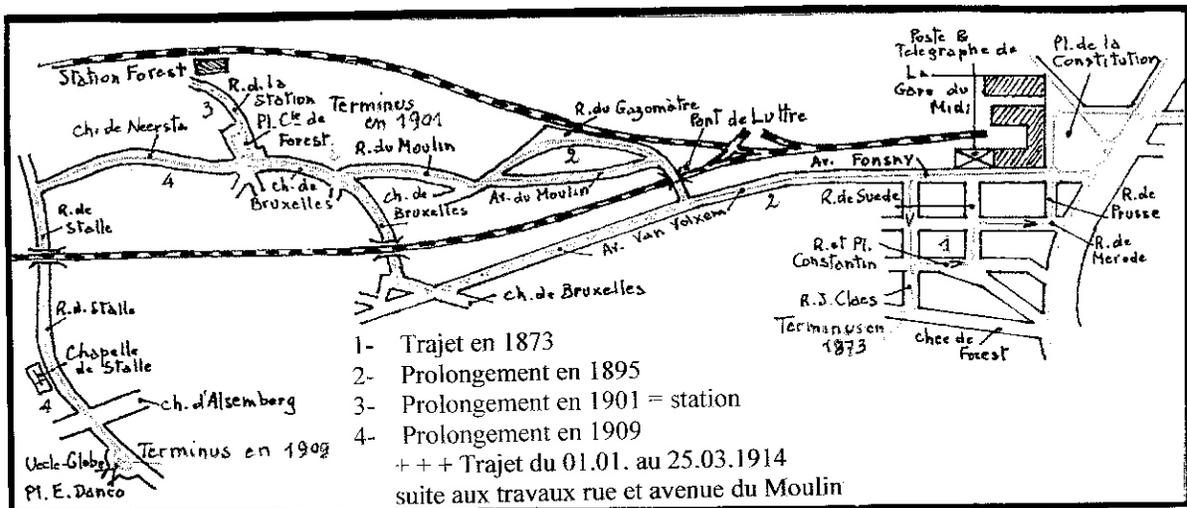
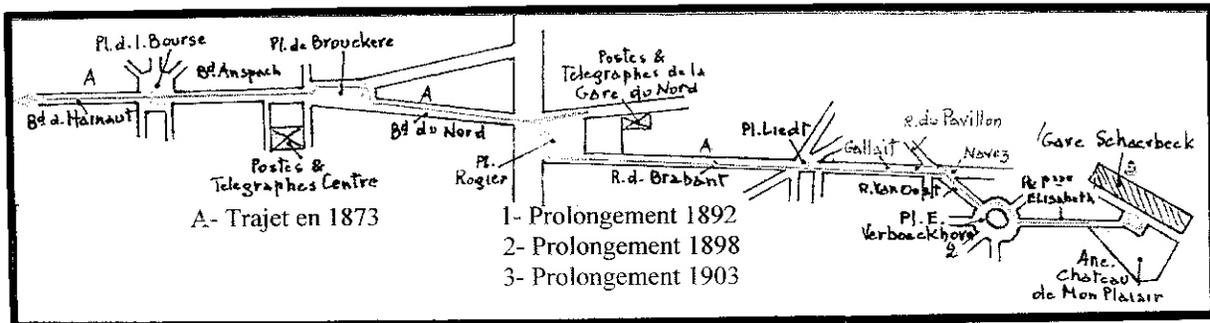
Du dépôt Fonsny pour Forest : 6.37. 6.47. 6.57. 7.07 matin.  
 Départs de 10 en 10 m., de 5.59 matin à 9.59 soir.  
 15 en 15 m., de 9.59 à 11.14 soir.  
 Dernier départ : 11.37 soir.  
 Derniers départs pour le dépôt Fonsny : 11.49, 12.04, 12.43 soir.

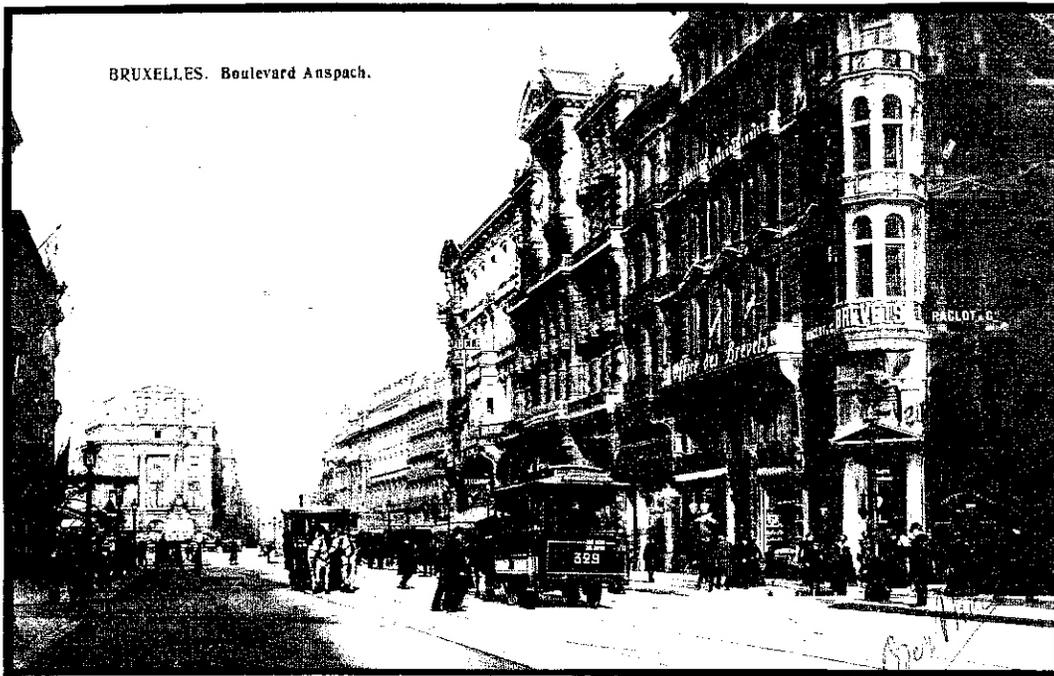
Du dépôt Fonsny pour la place Verboeckhoven de 10 en 10 m., de 5.57 à 7.17 matin.  
 Départs de 10 en 10 m., de 7.03 matin à 10.09 soir.  
 15 en 15 m., de 10.09 à 12.24 soir.  
 Dernier départ pour le dépôt Fonsny : 12.40 soir.

DE LA PLACE VERBOECKHOVEN A FOREST	HEURES DE DÉPARTS				DE FOREST A LA PLACE VERBOECKHOVEN	HEURES DE DÉPARTS			
	Premier (matin)	Derniers (soir)				Premiers (matin)	Derniers (soir)		
Place Verboeckhoven	5.59	11.37	11.49	12.43	Forest (pl. Commune)	---	7.09	12.24	12.40
Rue du Pavillon	6.01	11.39	11.51	12.45	Limite St-Gilles-Forest	---	7.25	12.40	12.56
Place Liedts	6.06	11.44	11.56	12.50	Dépôt Fonsny	5.57	7.26	12.41	12.57
Gare du Nord	6.14	11.52	12.04	12.58	Gare du Midi (ambette)	6.03	7.33	12.48	---
Bourse	6.22	12.00	12.12	4.06	Bourse	6.12	7.42	12.57	---
Gare du Midi (entrée)	6.32	12.10	12.22	4.16	Gare du Nord	6.20	7.50	4.05	---
Dépôt Fonsny	6.37	12.15	12.27	4.21	Place Liedts	6.28	7.58	4.13	---
Limite Saint-Gilles-Forest	6.38	12.16	---	---	Rue du Pavillon	6.33	8.03	4.18	---
Forest (place Commune)	6.55	12.33	---	---	Place Verboeckhoven	6.35	8.05	4.20	---

Les voitures place Verboeckhoven-Forest (plaques vertes barrées jaune) ont les feux rouges à l'avant et à l'arrière.

### HORAIRES D'HIVER DE 1900 - 1901





### LIGNE SCHAERBEEK - FOREST

Depuis le 28.06.1903, la ligne entière était électrifiée.

Itinéraire : pl. E. Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, rue du Brabant, place Rogier, bd du Nord, place de Brouckère, bd Anspach, pl. de la Bourse, bd Anspach, place Fontainas, bd du Hainaut, pl. Anneessens, place de la Constitution, avenue Fonsny, avenue Van Volxem, Pont de Luttre, avenue du Moulin, rue du Moulin, chée de Bruxelles, place Communale de Forest, place de la Station (gare de Forest-Est). Au retour, après la chée de Bruxelles, rue du Moulin, puis la rue Gazomètre.

Le 27.12.103, la ligne était prolongée jusqu'à la gare de Schaerbeek (act. pl. Princesse Elisabeth) avec de nouvelles voies.

En 1905/1906, les « T.B. » adoptent la numérotation de toutes les lignes.

Le 26.9.1908, cette ligne ne desservait plus la gare de Forest-Est et son terminus était ramené à la place Communale de Forest (place St-Denis).

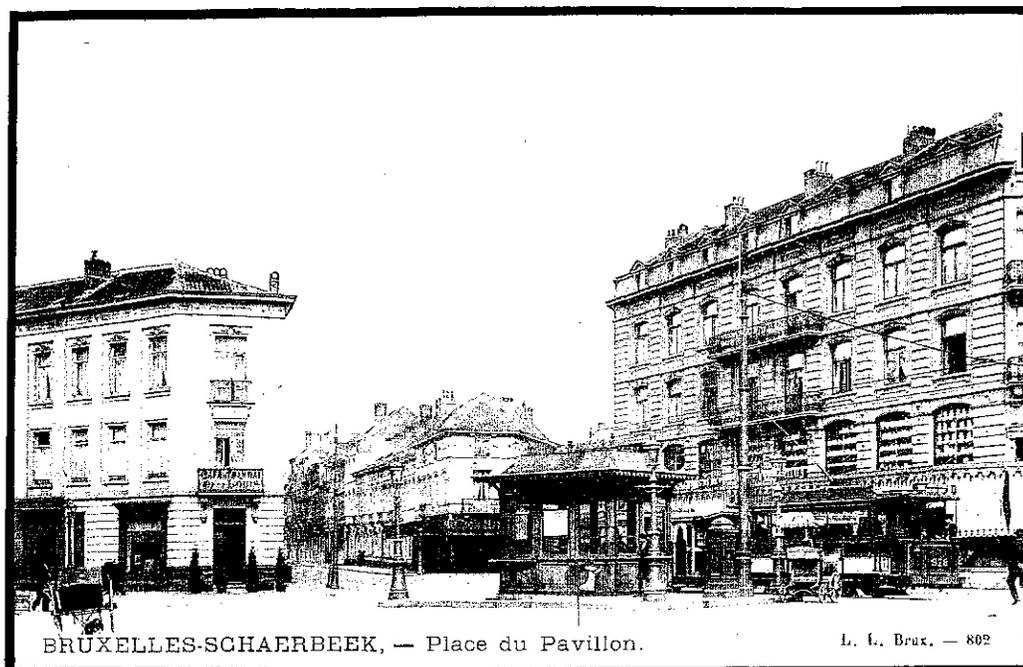


Forest. — Place Communale.

L. L. Brux. — 533

### PLACE DU PAVILLON

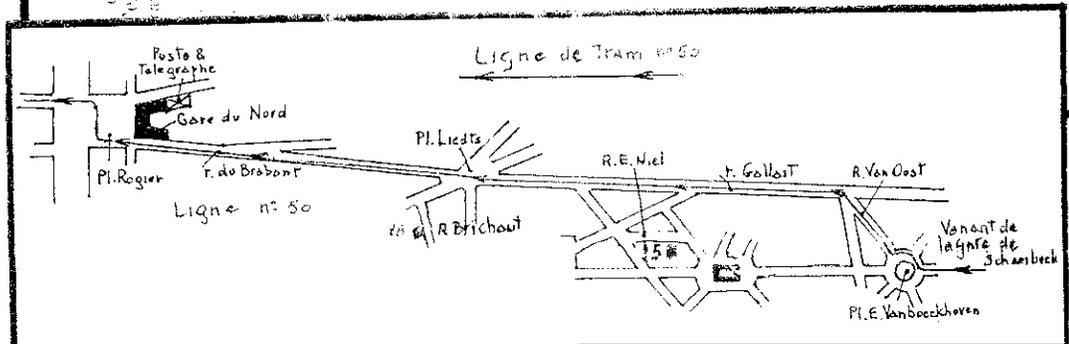
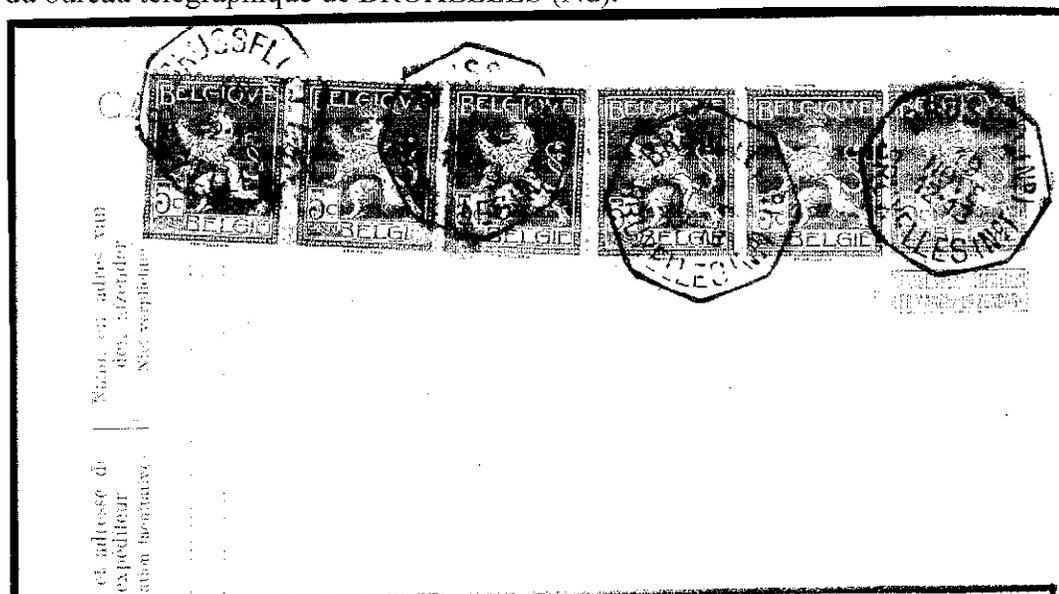
Cette place était baptisée en souvenir du « **PAVILLON EN BOIS** » qui servait d'abri aux fonctionnaires pour le passage du train.



BRUXELLES-SCHAERBEEK, — Place du Pavillon.

L. L. Brux. — 802

Entier-postal EXPRES émanant du 25, rue Emmanuel Hiel et affranchi à 0,30frs (tarif du 01.12.1887 : port 0,05 + exprès 0,25) déposé dans la boîte du tram n° 50, circulant rue Gallait, venant de la gare de Schaerbeek, et se dirigeant vers la place Liedts, rue du Brabant, place Rogier, où un petit télégraphiste extrait l'expres de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUSSEL (Nd) / BRUXELLES (Nd) 19 NOVE 12-13 (1913) et destiné à la rue du Berceau à Bruxelles (près de la pl. de St-Josse) et dépendant de la zone de distribution (2km) du bureau télégraphique de BRUXELLES (Nd).



Le 04.05.1909, la ligne était prolongée jusqu'à Uccle-Globe (act. pl. Emile Danco).

Itinéraire de prolongement : place Communale de Forest (act. St-Denis), chée de Neerstalle, (act. de Stalle), Uccle -Globe (act. E. Danco).

Le 01.01.1914, la ligne ne desservait plus la gare de SCHAERBEEK .

### SCHAERBEEK

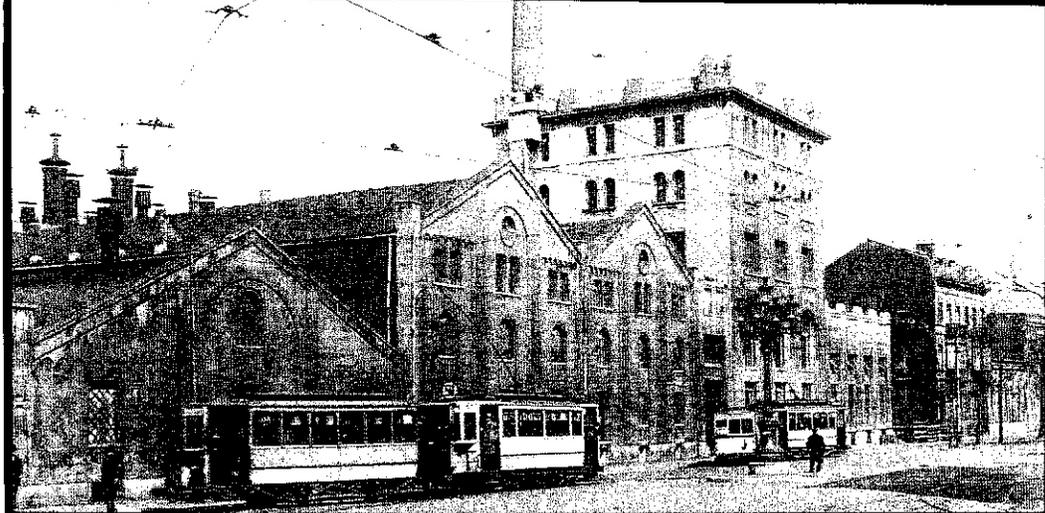
Nom venant vraisemblablement d'un chevalier Everen de Scarrenbeke, ayant eu un château au nord de Bruxelles, en 1138.

Dès le XIIIe S., les meuniers schaarbeekoïses étaient autorisés à pénétrer en ville avec leurs ânes chargés de farine, en suivant l'Ezelweg (act. rue Josaphat).

En 1786, suivant le recensement, il y avait à Schaarbeek, 432 femmes, 389 hommes, 337 enfants et 982 ânes.

Le Maelbeek passait dans le village, créant le long de son cours, divers étangs. Cette commune était de vastes champs de blé, d'avoine, de navets et de choux.

Deux cartes postales identiques, au point de vue bâtiments. En haut, une motrice de 1906/1914, avec livrée verte (1905/1914) . En bas, une motrice de 1934/1938, en livrée jaune.



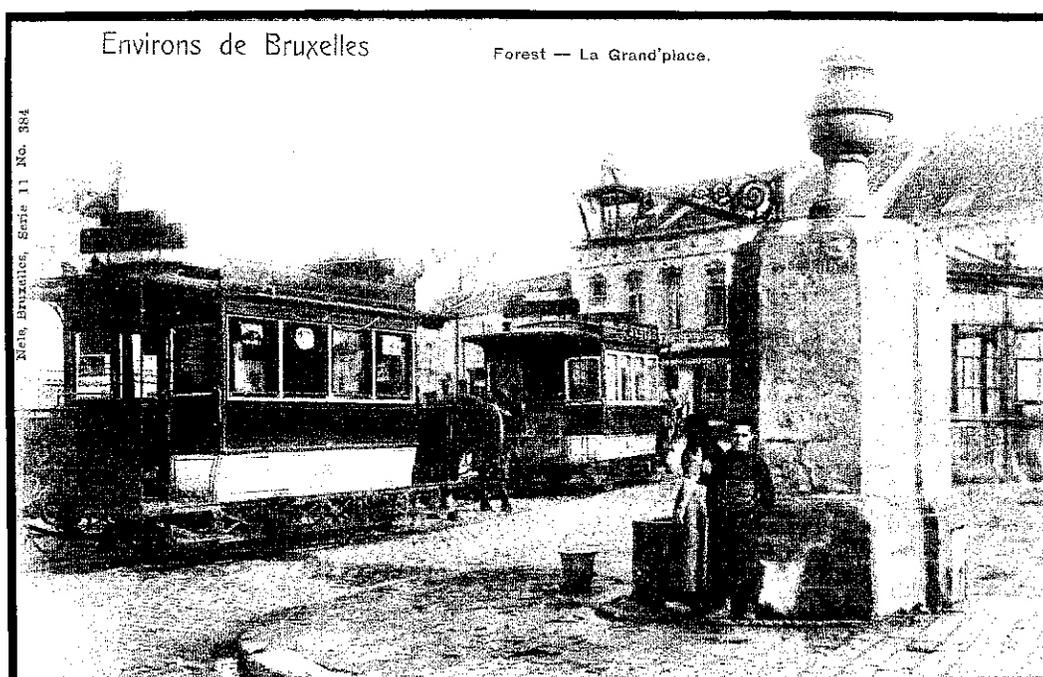


## FOREST

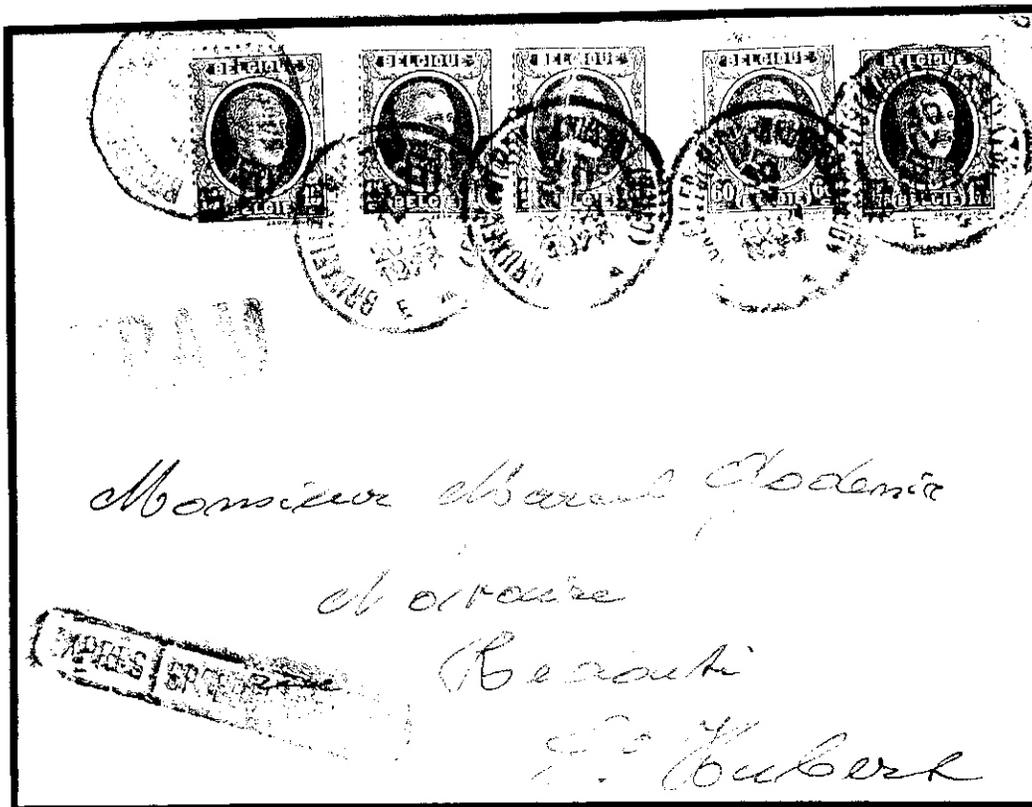
« Vorstbosch » (Vorst = Prince) traduit plus tard en latin d'église « **FORESTRUM** ». Nom donné en possession domaniale du prince souverain, dans la vallée de la Senne, où fut fondé un cloître en 1096 qui devint autonome en 1245.

## FONTAINE ST-DENIS

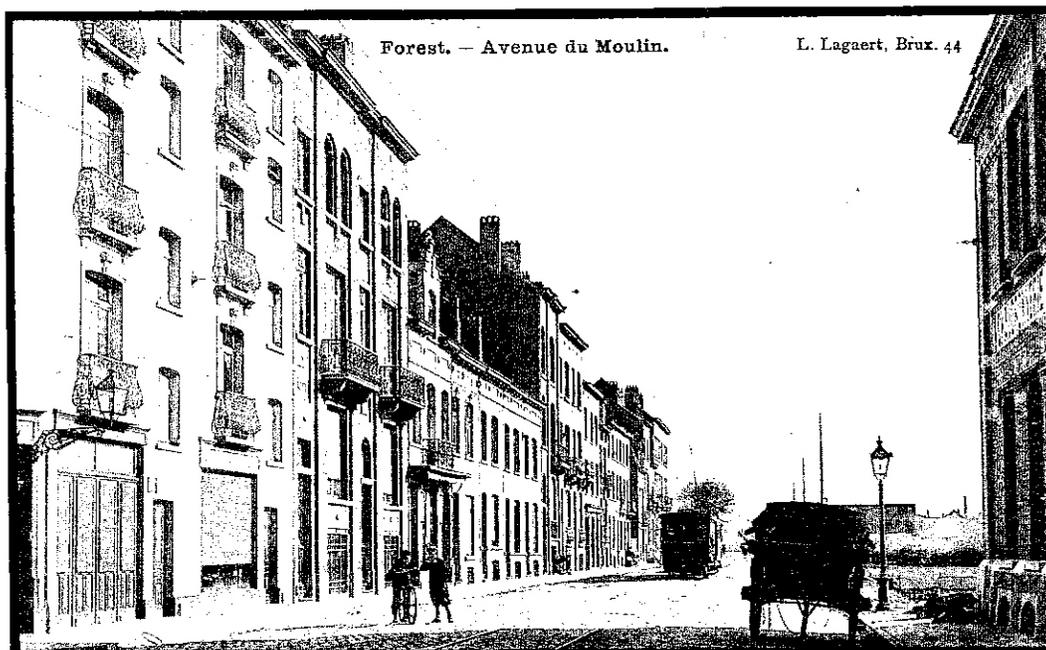
Déjà citée en 1379 (archives de l'abbaye) et connue sous l'appellation de « St-Denijsborre ». Fontaine alimentée par un réseau d'aqueducs qui amenait l'eau du « Beukenberg » (partie de la forêt dénudée pour y planter un vignoble au 15<sup>e</sup> S. par les Dames Bénédictines de l'abbaye. Devant la fontaine se trouve le terminus du tramway hippomobile « **MIDI – FOREST** », dont les rails étaient inaugurées en 1895. Tarifs : 15cts avec correspondance à la place de l'Eglise des Augustins, 20cts jusqu'à la place Liedts (250 x du prix actuel).







Lettre EXPRES, émanant du 28, rue Brichaut (pl. Liedts) affranchie à 2,65frs (tarif du 15.12.1927) : port 0,60 + exprès 1,75 + surtaxe tram 0,30) déposée dans la boîte d'un tram passant place Liedts et se dirigeant vers la place Rogier (bureau télégraphique), place de Brouckère (bureau télégraphique), gare du Midi où un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES (MIDI) qui applique son timbre **TRAM**, puis remise de l'express au bureau postal de BRUXELLES (MIDI-BRUSSEL (ZUID) E / 30.IV. / 20-21 / 1928. Express pris en charge par le Ch. d. Fer Bruxelles (Midi) – Luxembourg via Namur et Poix St-Hubert (station). Distribution effectuée par le bureau postal. Cachet d'arrivée ST-HUBERT 1.V. / 6-7 / 1928.



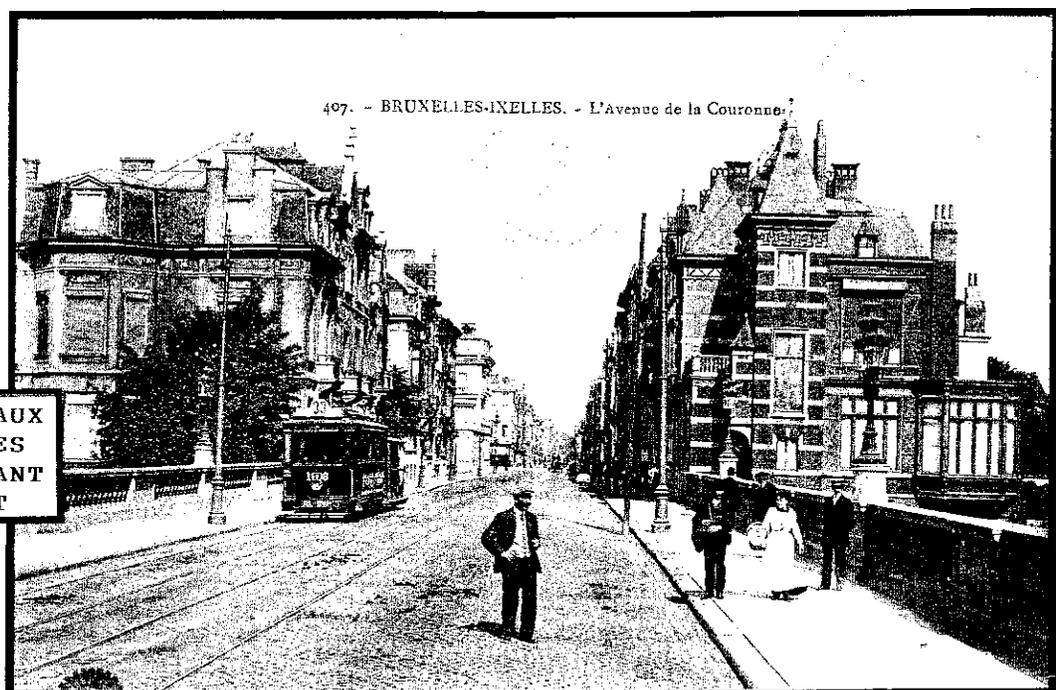
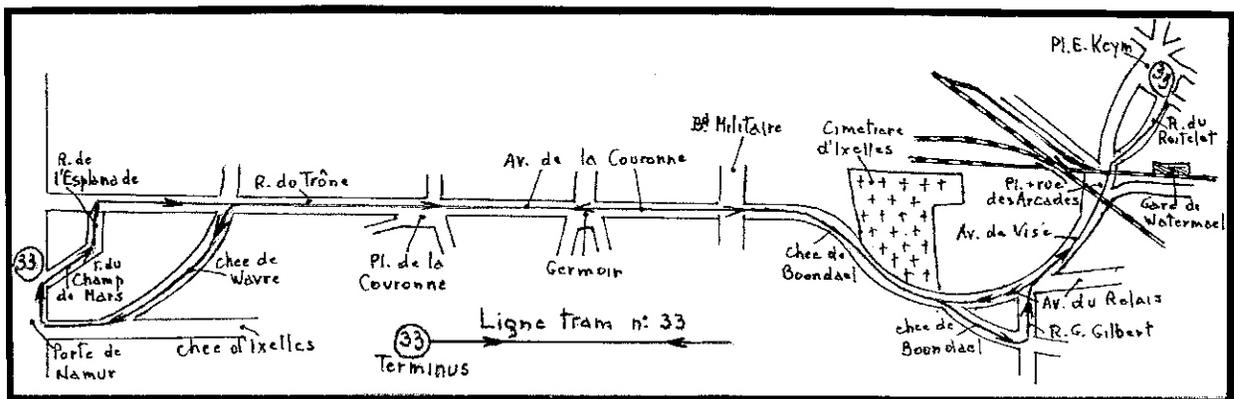
En 1915, le tram circulait dans les deux sens, dans l'avenue du Moulin (act Pont de Luttre). Le 05.10.1933, la ligne n° 50 était supprimée et remplacée par le n° 58 barré.

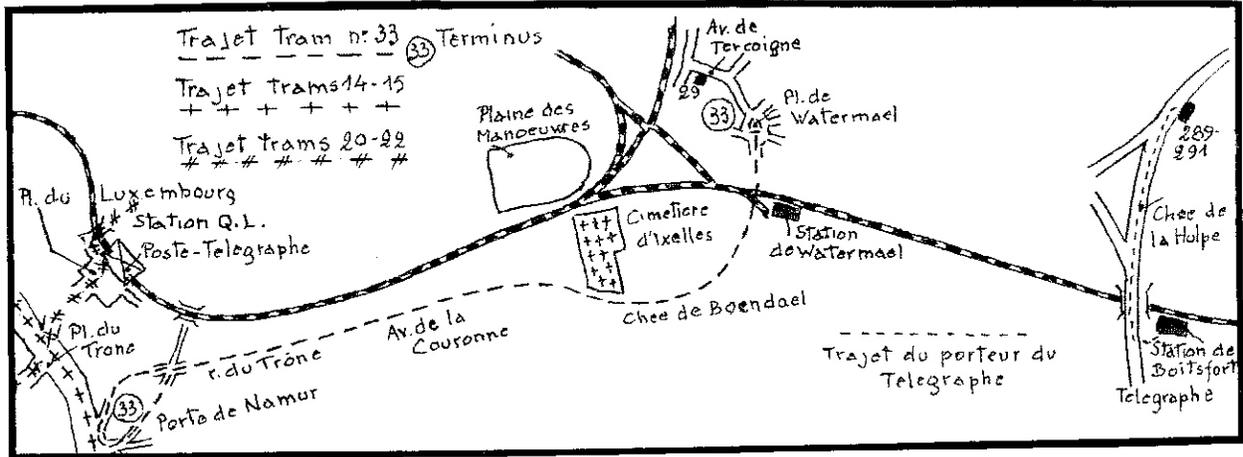
**PORTE DE NAMUR - WATERMAEL**

Création d'une nouvelle ligne n° 33. Itinéraire : Porte de Namur, rue du Champ de Mars, les rues de l'Esplanade, du Trône, place de la Couronne (act. R. Blyckaert), avenue de la Couronne, chée de Boendael, les rues G. Gilbert, d'Ixelles (act. Visé), place des Arcades, rue du Roitelet, place de Watermael, (act. E. Keym).

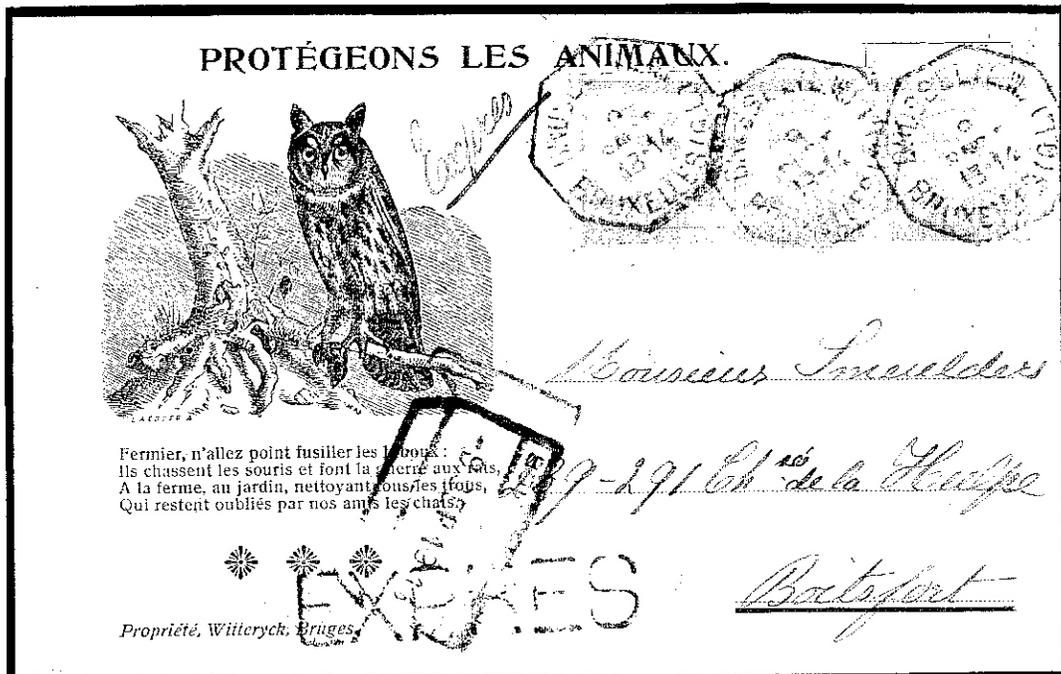
Retour : après la rue d'Ixelles, le tram continue par la rue du Relais et puis la chée de Boendael. Au carrefour rue du Trône-chée de Wavre, les trams rejoignaient la porte de Namur par les chées de Wavre et d'Ixelles.

Cette ligne avait été réalisée en 4 étapes : le 23.04.1910, porte de Namur au cimetière d'Ixelles. Le 15.06.1910 jusqu'à la rue G. Gilbert. Le 12.07.1910, parcours jusqu'à la station de Watermael, et le 30.07.1910 jusqu'à la place Watermael (E. Keym).





Carte-postale émanant du 29, rue de Tercoigne, affranchie comme EXPRES à 0,30frs (tarif du 01.12.1887 : port 0,05 + exprès 0,25) déposée dans la boîte du tram n° 33, à la place de Watermael, son terminus (distant de 100m de l'adresse). Parcours via chée de Boendael, av. de la Couronne, Porte de Namur, où un petit télégraphiste transfère l'express dans la boîte du tram n° 14 ou 15, circulant sur les bds extérieurs vers la place du Trône. Un autre petit télégraphiste extrait l'express de la boîte-tram et le transfère dans la boîte du tram n° 20 ou 22, venant de la place des Palais et se dirigeant vers la gare du Quartier Léopold. Un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUSSEL (L.W.) / BRUXELLES (Q.L.) 9 SEPT 13-14 (1913), qui annule les timbres-poste et appose la griffe EXPRES. Transport par Ch.d.Fer jusqu'à la station de Boitsfort, qui appose son cachet ferroviaire d'arrivée BOITSFORT n° 1/ 9 SEPT 1913, et assure la remise au destinataire, 289/291 chée de la Hulpe.



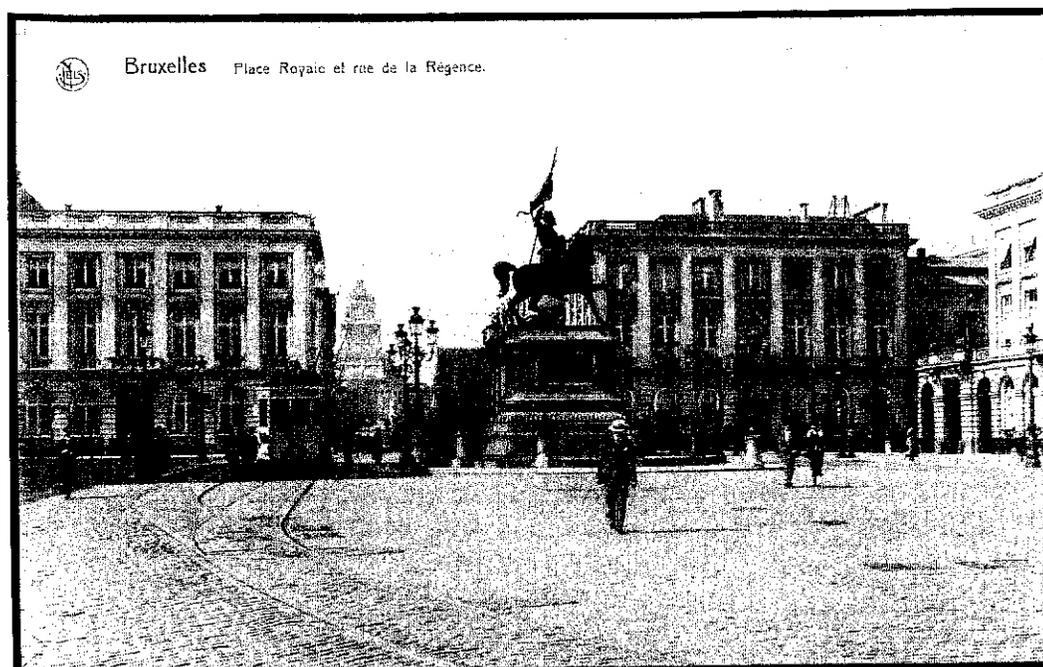
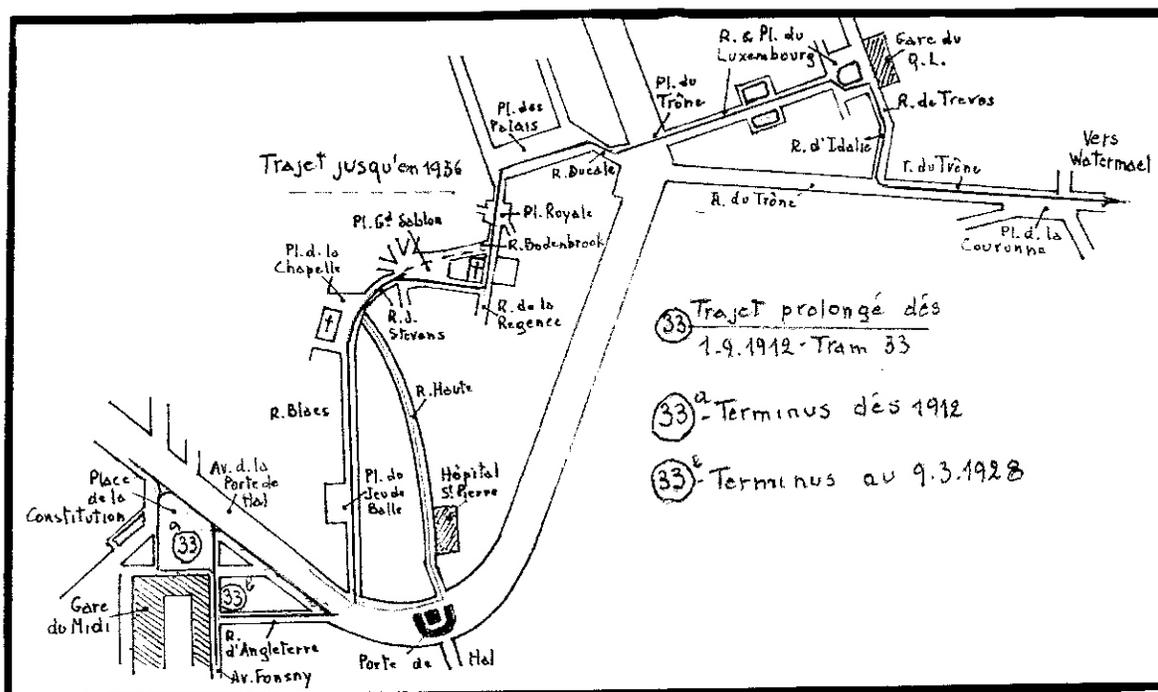
Le 01.09.1912, des nouvelles voies sont mises en service dans les rues de Trèves et d'Idalie, ce qui permet d'établir un nouveau parcours .

bleu **33** bleu

MIDI - WATERMAEL

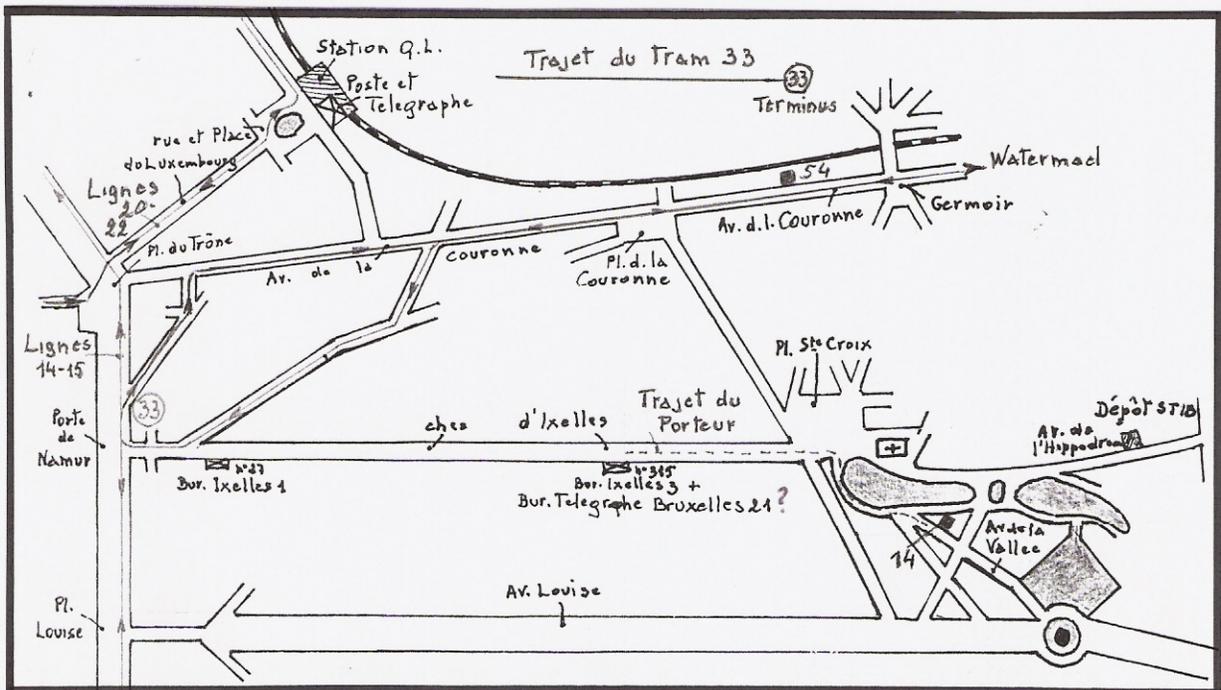
Itinéraire : Place de la Constitution, av. de la Porte de Hal, Porte de Hal, rue Blaes, place de la Chapelle, rue Joseph Stevens, place du Grand Sablon, rue Bodenbroeck, rue de la Régence, place Royale, rue Royale, place des Palais, rue Ducale, place du Trône, rue et place du Luxembourg, rue de Trèves, rue d'Idalie, rue du Trône, puis le parcours initial.

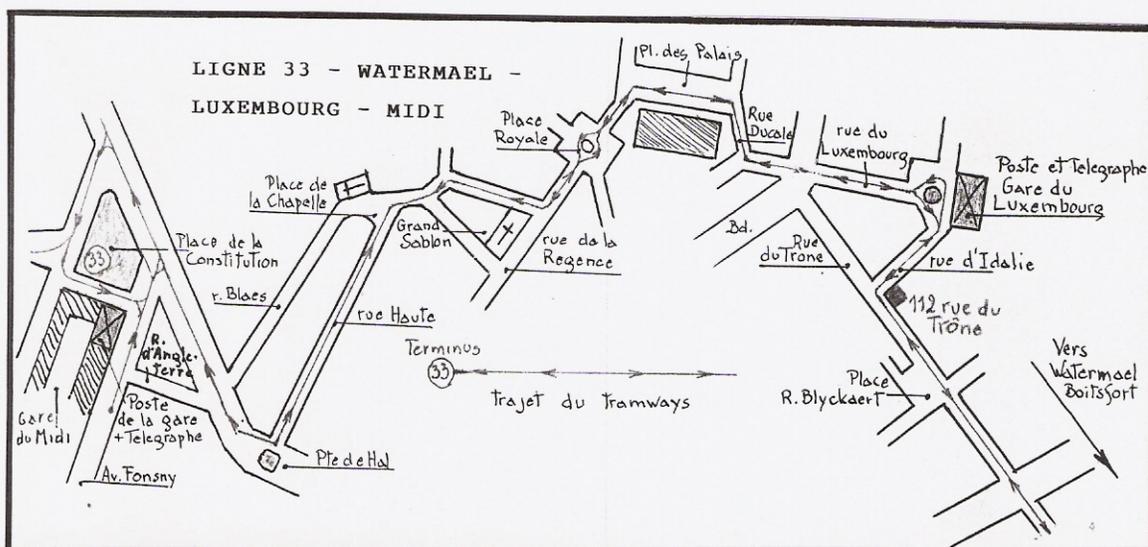
Pour le retour, même trajet, sauf qu'à partir de la porte de Hal, les trams empruntaient la rue d'Angleterre et l'avenue Fonsny, pour atteindre la place de la Constitution.



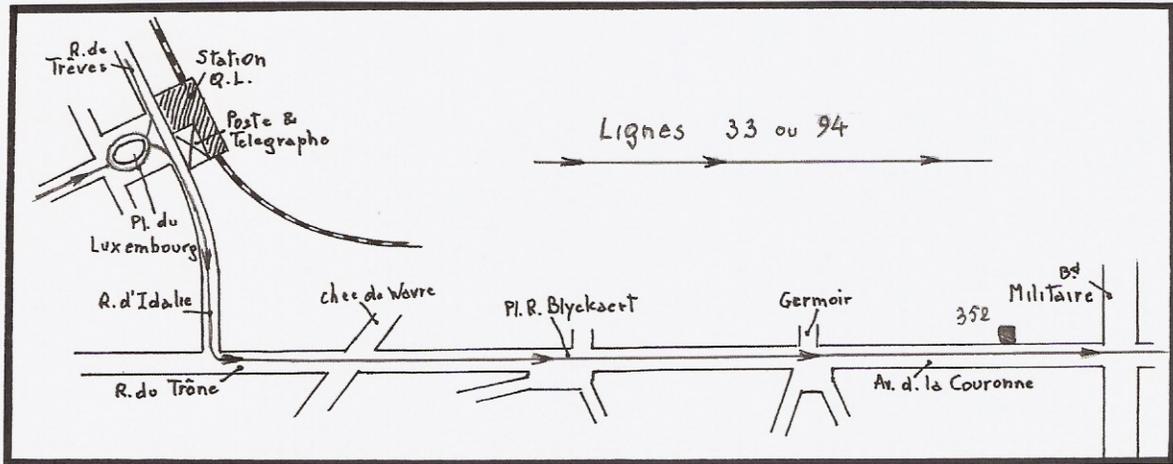


Carte-télégramme à 0,30frs émanant du 54, av. de la Couronne expédiée par EXPRES au 14, rue de la Vallée, Ixelles (tarif du 01.12.1887 : port 0,05 + exprès 0,25) déposée dans la boîte du tram n° 33, circulant av. de la Couronne, venant de Watermael et se dirigeant vers la porte de Namur (terminus), où un petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le transborde dans la boîte du tram n° 14 ou 15, circulant sur les bds du haut vers la place du Trône, où un autre petit télégraphiste lève l'exprès de la boîte-tram et le transfère dans la boîte du tram n° 20 ou 22, passant par la place du Trône et se dirigeant vers la gare du Quartier Léopold, où l'exprès était annulé par le bureau télégraphique BRUSSEL (L.W.) BRUXELLES (Q.L.) 6 JUN 18-19 (1912), qui appose la griffe EXPRES, puis transmet l'exprès au bureau télégraphique de BRUSSEL 21 BRUXELLES 21 / 19-20 / 6. VI. 1912. Un porteur du télégraphe se charge de la distribution au 14, rue de la Vallée.





Lettre EXPRES émanant du 112, rue du Trône, Ixelles, affranchie à 4,80frs (soit 7 ports à 0,50 = 3,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30 – tarif du 01.11.1926) déposée dans la boîte du tramway n° 33, passant rue du Trône et rue d'Idalie vers la gare du Midi (av. Fonsny). Exprès extrait de la boîte-tram par un petit télégraphiste et remis au bureau télégraphique de BRUXELLES – MIDI / T 25.II.1927 T / BRUSSEL – ZUID, et apposition de la griffe EXPRES, ainsi que le timbre encadré TRAM. Au dos cachet du bureau télégraphique distributeur NORD - BELGE / 25 FEV. 1927 / localité illisible.



Carte-postale EXPRES affranchie à 1,30frs, ayant été déposée dans une boîte de tram, et relevée par un petit télégraphiste place du Luxembourg, qui la remet au bureau télégraphique de BRUXELLES Q.r LEOPOLD / T 1.VIII.1927. T / BRUSSEL LEOPOLDSWIJK, qui appose sa griffe **TRAM**. Envoi remis par un porteur du télégraphe, au 352, avenue de la Couronne, en utilisant le tram n° 33, comme moyen de transport (tarif du 01.11.1926 : port 0,30 + exprès 1,00). Griffé « T » et indication manuel au crayon bleu 0,30, taxe à payer par le destinataire (surtaxe de tram non incorporée à l'affranchissement).

Lettre épaisse et pesante, émanant du 31, av. Alphonse Hottat (à 200m du Gerموir) affranchie à 1,75frs, expédiée en EXPRES à un militaire en A.B.O./B.P. 1, Aix-la-Chapelle. Déposée dans la boîte du tram n° 33, au Gerموir, venant du cimetière d'Ixelles, via le Gerموir, pl. du Luxembourg, Grand Sablon, Gare du Midi, où un petit télégraphiste extrait l'expres de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique du Midi, qui appose sa griffe **TRAM**, puis le remet au bureau postal de BRUXELLES MIDI / BRUSSEL ZUID / 15.VI / 9-10 / 1928, qui annule le timbre-poste, appose la griffe bilingue EXPRES et le timbre « T » (Taxe).

### ORDRE SPECIAL N° 19 du 01.02.1919

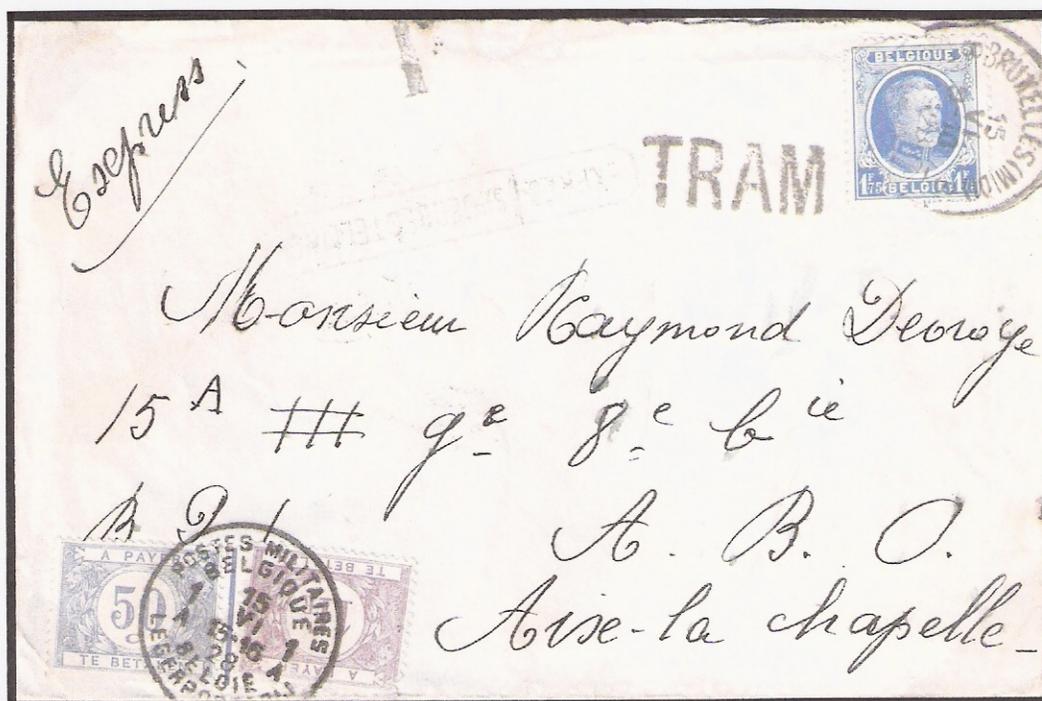
Les militaires de l'A.B.O. jouissaient de la franchise postale pour les cartes postales et les lettres ordinaires d'un poids du 1<sup>er</sup> échelon, adressées en Belgique, France, Angleterre, Italie et aux colonies de ces pays. Bénéficiaient également de la même franchise, les correspondances ordinaires expédiées aux militaires belges se trouvant au Congo-Belge, en France, en Angleterre et en zone occupée du territoire allemand.

Le service postal de l'A.O. était considéré comme service intérieur.

Les militaires sous les drapeaux bénéficiaient de la franchise de port pour le 1<sup>er</sup> échelon de poids. Les envois non affranchis adressés aux militaires sous les drapeaux, étaient exemptés de la surtaxe (X2) pour non affranchissement (article 6 & 2 de l'I.G. de 1926).

Tarif intérieur belge du 15.12.1927 : port 0,60 / 50grs (lettre pesante de 100 à 150grs) 3 ports à 0,60 = 1,80 + exprès 1,75 + surtaxe tram 0,30 = 3,85frs, moins 1,75 d'affranchissement = 1,10 moins 0,60 de franchise pour le 1<sup>er</sup> échelon de poids = 1,50frs manquant et de taxe à payer par le destinataire, représentée par 2 chiffres-taxe de 1 fr et 0,50fr, annulés par le bureau **POSTES MILITAIRES / Belgique - 15.VI. / 16-17 / 1928 - LEGERPOSTERIJEN / BELGIE/ 1A**. Au dos, cachet P.M. 1 DU 15.VI / 16-17 / 1928 .

Les bureaux P.M. 1/A et P.M. 1 se trouvaient dans le même bâtiment.

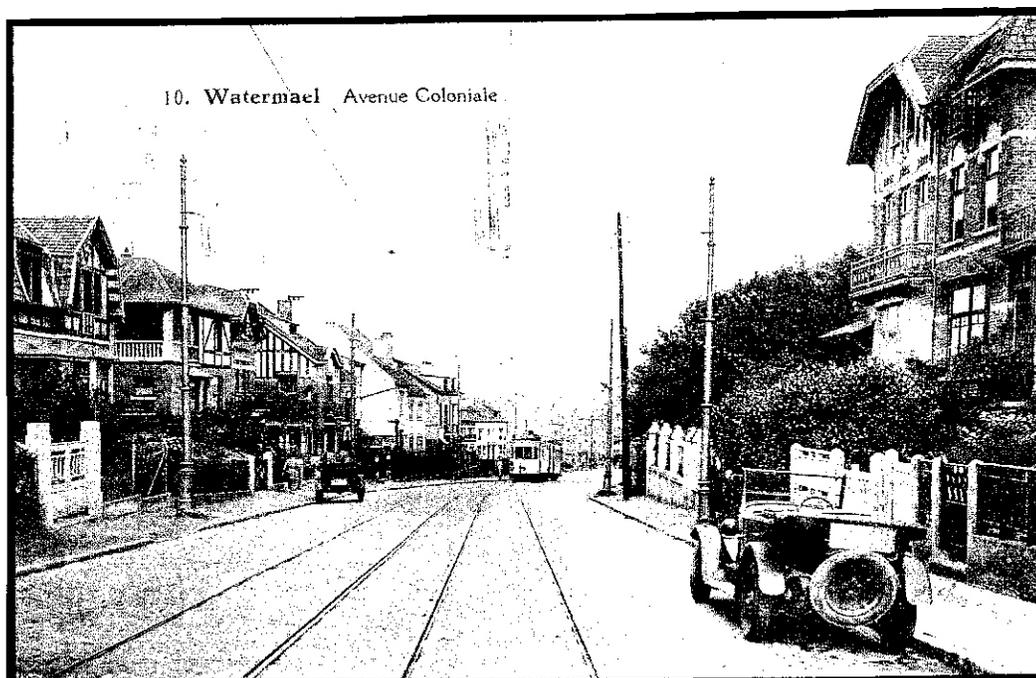


## WATERMAEL – BOITSFORT ou BOITSFORT - WATERMAEL

Ces deux territoires étaient séparés par le plateau des « Trois Tilleuls ». En 1811, sous Napoléon, ces deux communes furent réunies.

Dans un acte de donation au Chapitre d'Aachen, Watermael était mentionné en 888, tandis que Boitsfort n'apparaissait qu'en 1227.

L'église paroissial de Watermael remonte à la moitié du Xie siècle.



### bleu (33) rouge MIDI - BOITSFORT

A partir du 26.04.1926, cette ligne était prolongée depuis la place de Watermael jusqu'à la place de Boitsfort, via la rue Théophile Vander Elst, av. des Bouleaux, av. des Ortolans, Trois Tilleuls, av. de la Fauconnerie, bd du Souverain, rue Major Brück. Au retour, les trams empruntaient la rue des Trois Tilleuls et ensuite le trajet normal.

### bleu (33) rouge PLACE ROYALE - CIMETIERE D'IXELLES

Le 26.04.1926, il était créé un service de renfort sous la plaque 33 barré.

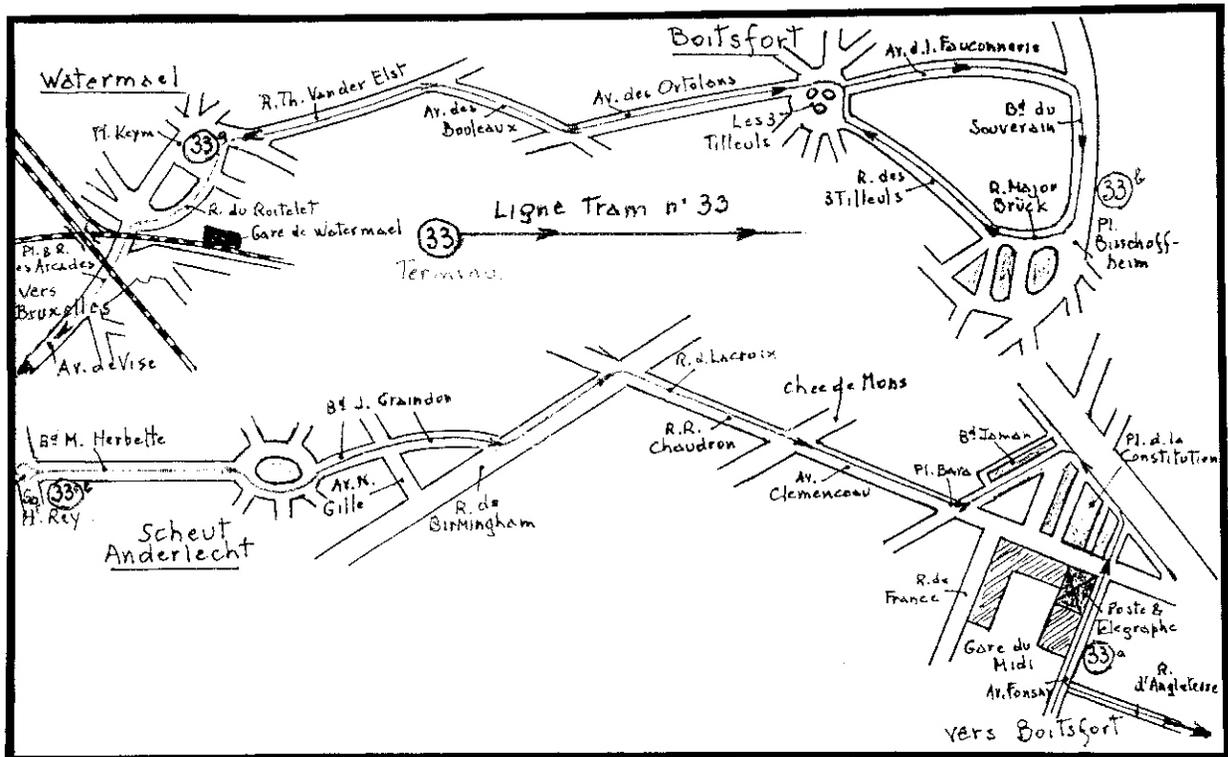
### bleu (33) rouge PLACE DE LA CHAPELLE - CIMETIERE D'IXELLES

Le 10.05.1926, le renfort était prolongé de la place Royale à la place de la Chapelle. Le terminus était à simple rebroussement place de la Chapelle.

### bleu (33) rouge PLACE DE LA CHAPELLE - WATERMAEL

Le 09.11.1926, le 33 barré était à nouveau renforcé, le parcours était prolongé depuis le cimetière d'Ixelles jusqu'à Watermael.

Le 23.02.1927, le parcours faisant le crochet par la chée de Boendael et l'av. G. Gilbert était désaffecté. Le retour se faisait par la rue du Relais.



Le 09.03.1928, le terminus était reporté du côté ouest de la place de la Constitution (act. av. Fonsny) face à l'Hôtel de l'Espérance, entre la rue d'Argonne et l'av. de la Porte de Hal.

Le 15.01.1931, la circulation des trams dans la rue Haute était modifiée. Les trams venant de la Porte de Hal et se dirigeant vers la place de la Chapelle utilisaient la rue Haute. Dans l'autre sens, les trams circulaient par la rue Blaes. (Jusqu'à cette date les trams circulaient dans les deux sens rue Haute). Le 21.12.1935, le terminus du tram n° 33, à Boitsfort, était permuté. Arrivé à Boitsfort, il continuait jusqu'au bd du Souverain, où il stationnait. Par après, il rejoignait les « Trois Tilleuls » par la place Bisschoffsheim.

Le 17.04.1936, à la place du Gd Sablon, le tram ne circulait plus par la rue Bodenbroeck, mais par la rue des Sablons.

Le 12.05.1936, le n° 33 barré « PLACE de la CHAPELLE – WATERMAEL » était supprimé.

### SQUARE HENRY REY - BOITSFORT

Depuis le 20.12.1938, le parcours du tram n° 33 était prolongé depuis le Midi jusqu'à Anderlecht. Itinéraire: Sq. Henri Rey, bd Maurice Herbette, bd Jules Graindor, av. Norbert Gille, rue Birmingham, rue Léon Delacroix, rue Ropsy-Chaudron, av. Clémenceau, place Bara, bd Jamar, place de la Constitution (Gare du Midi).

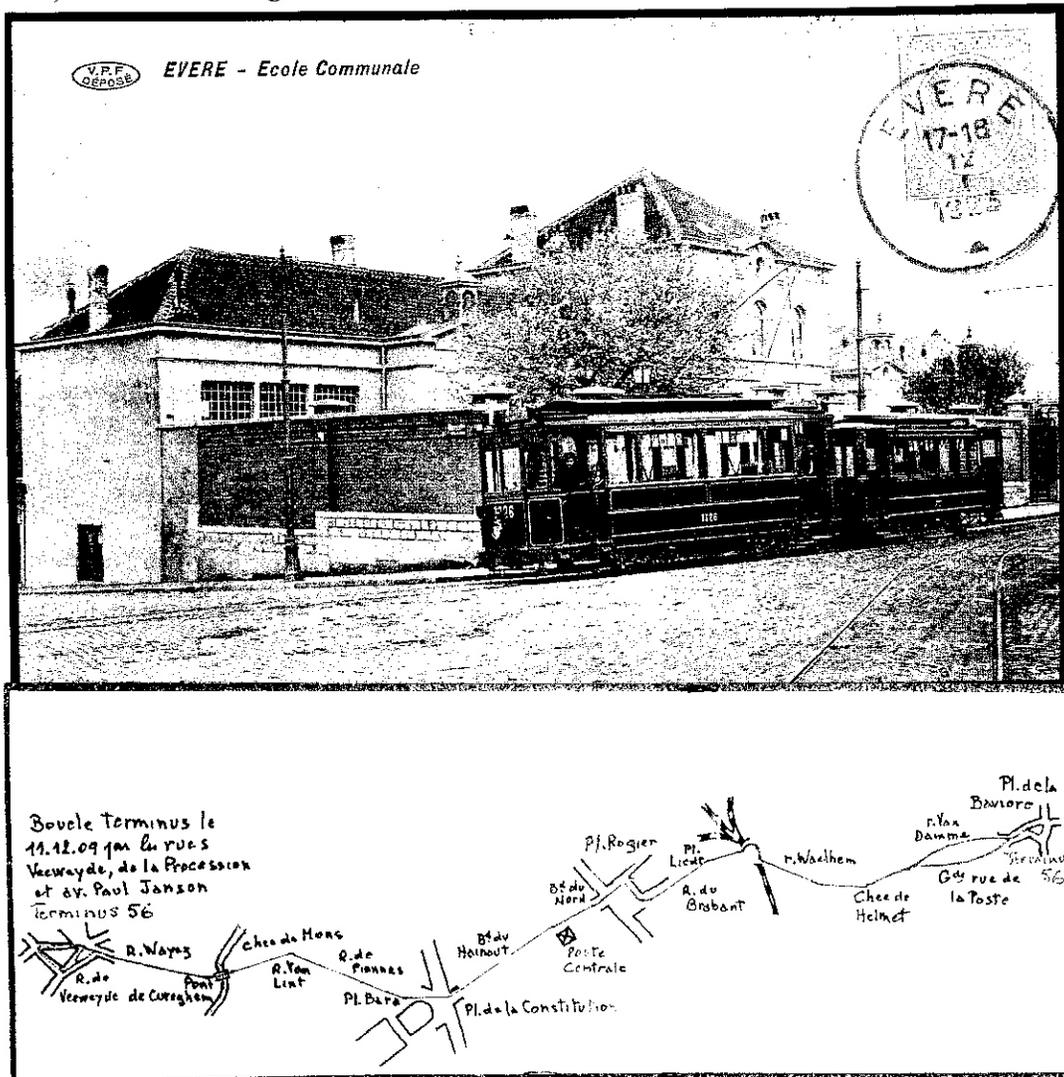
### MIDI - BOITSFORT

Le 20.12.1938, remise en service du 33 barré.

Du 03.11.1938 au 18.04.1940, le tram était dévié par la rue Nicolas Doyen, la rue Vandermeeren et la chée de Ninove, jusqu'au terminus du tram n° 77, à Scheut, suite à des travaux au Pont du Chemin de Fer, rue Birmingham.

Une nouvelle ligne est mise en service le 29.10.1905, sous le n° 56. Départ de la place de Bavière (act. pl. de la Paix), Grande rue de la Poste (act. Ed. Stuckens), rue Henri Van Damme, Vieille route de Cologne (act. H. Van Damme), chée de Helmet, rue Waelhem, place Eugène Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, rue du Brabant, place Rogier, bd du Nord (act. A. Max), place de Brouckère, bd Anspach, place de la Bourse, bd Anspach, place Fontainas, bd du Hainaut (act. Lemonnier), place de la Constitution, bd Jamar, place Bara, rue de Fiennes, place du Conseil, rue Van Lint, chée De Mons, pont de Cureghem, rue Wayez, place Wayez (act. pl. de la Résistance), rue Wayez, rue de Veeweyde. Terminus à rebroussement à l'entrée de la rue de Veeweyde.

Au retour, après la chée de Helmet, la ligne empruntait la Grande rue de la Poste (Ed. Stuckens) sur toute sa longueur.



Dans un acte de donation de 1185 (abbaye de Forêt) le village était orthographié « Ever » ou « Evere », signifiant en néerlandais « Sanglier ». En 1120, le chapitre de Soignies obtenait de l'Evêque Burchard, la propriété de l'église, qui avait comme patron « St-Vincent ». Au début de 1900, la moitié sud étaient des fermes. Navets et radis étaient réputés. Au milieu de 19<sup>e</sup> S., les fermes d'Evere étaient les premiers à produire le « Wit Loef » (Witloof – Chicons). En 1915, l'armée allemande construisit un aérodrome militaire sur le site de « Tournooiveld ». En 1919, il fut utilisé par l'armée belge et la « SABENA ».



## Cahier des charges

relatif à la construction, l'entretien et l'exploitation du prolongement jusqu'au Rond-Point du Meir, par l'avenue Paul Janson, de la ligne ayant son terminus, place de la Vaillance.

ARTICLE PREMIER. — La présente entreprise a pour objet la construction, l'entretien et l'exploitation à l'action électrique du prolongement jusqu'au Rond-Point du Meir de la ligne ayant son terminus Place de la Vaillance.

Entête du cahier des charges du 13 août 1928, concernant le prolongement de la ligne n° 56, jusqu'au Rond-Point du Meir. La traction devait se faire à l'électricité. En dernière page l'A.R. du 06.04.1929 d'ALBERT 1<sup>er</sup>, approuvant l'exécution du projet.



### PLACE DE LA PLAINE

Place qui était achevée en 1909, après avoir dégagé la collégiale d'un dédale de ruelles. Après la guerre 1914-1918, cette place reçut l'appellation de « **PLACE de la VAILLANCE** ».

Commune d'Anderlecht

# TRAMWAYS

## ENQUÊTE

Par requête en date du 29 avril 1914, adressée à l'Administration communale, la société anonyme « Les Tramways bruxellois » sollicite la concession d'un tronçon de ligne de tramway à établir avenue Paul Janson jusqu'au rond-point créé devant l'entrée du Parc d'Anderlecht, en prolongement des lignes aboutissant actuellement au carrefour de la rue Weyer et de la place de la Plaine.

Les pièces accompagnant cette requête sont déposées à l'Hôtel communal, bureau des travaux publics, l'après-midi à l'inspection des intéressés. Conformément aux articles 2 et 8 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, le projet dont il s'agit est soumis à une enquête sur l'utilité de l'entreprise, le tracé de la voie, la durée de la concession et le taux des péages.

Le public pourra prendre connaissance des documents pendant quinze jours, délai qui prendra cours à partir du 29 mai au 19 juin 1914.

Les observations auxquelles le projet pourra donner lieu seront recueillies par le Collège des Bourgmestre et Echevins. Elles pourront lui être adressées, verbalement ou par écrit, jusqu'au 19 juin 1914, à 4 heures de relevé, date de la clôture du procès-verbal de l'enquête.

Anderlecht, le 19 mai 1914.

PAR LE COLLÈGE :

*Le Collège*  
des Bourgmestre et Echevins.  
**P. Biddaer.** **G. Moreau.**

Impr. Léon HENIN et Georges NOROIS, 109, Bruxelles — Téléph. 4 002

Commune d'Anderlecht

# TRAMWAYS

## ENQUÊTE

Par requête en date du ~~29 avril 1914~~ <sup>15 juin 1914</sup>, adressée à l'Administration communale, la société anonyme « Les Tramways bruxellois » sollicite la concession d'un tronçon de ligne de tramway à établir avenue Paul Janson jusqu'au rond-point ~~créé devant l'entrée du Parc d'Anderlecht~~ <sup>de la place de la Plaine</sup>, en prolongement des lignes aboutissant actuellement au carrefour de la rue Weyer et de la place de la Plaine.

Les pièces accompagnant cette requête sont déposées à l'Hôtel communal, bureau des travaux publics, l'après-midi à l'inspection des intéressés. Conformément aux articles 2 et 8 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, le projet dont il s'agit est soumis à une enquête sur l'utilité de l'entreprise, le tracé de la voie, la durée de la concession et le taux des péages.

Le public pourra prendre connaissance des documents pendant quinze jours, ~~déjà pris en compte à partir du 29 mai au 19 juin 1914~~ <sup>de la date de son dépôt le 15 juin 1914</sup>.

Les observations auxquelles le projet pourra donner lieu seront recueillies par le Collège des Bourgmestre et Echevins. Elles pourront lui être adressées, verbalement ou par écrit, jusqu'au ~~19 juin 1914~~ <sup>15 juin 1914</sup>, à 4 heures de relevé, date de la clôture du procès-verbal de l'enquête.

Anderlecht, le 19 mai 1914.  
*15 juin 1914*

PAR LE COLLÈGE :

*Le Collège*  
des Bourgmestre et Echevins.  
**P. Biddaer.** **G. Moreau.**

Impr. Léon HENIN et Georges NOROIS, 109, Bruxelles — Téléph. 4 002

Affiche datée du 19 mai 1914, concernant la demande d'une concession pour l'établissement d'un tronçon supplémentaire à la ligne n°56, à établir à partir de la place de la Plaine (act. de La Vaillance) par l'avenue Paul Janson jusqu'au Rond-Point du Meir, devant l'entrée du Parc d'Anderlecht. (Original au dos).

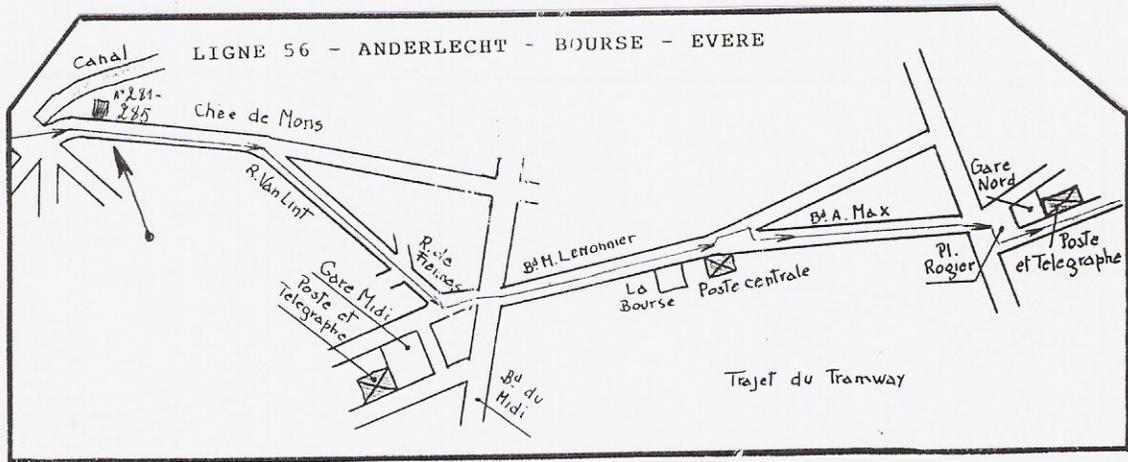
Malheureusement, suite à la guerre 1914-1918, cette demande était reportée après la guerre.

Affiche datée du 15 juin 1928, concernant une demande sur le projet qui avait été fait en 1914. (Original au dos).

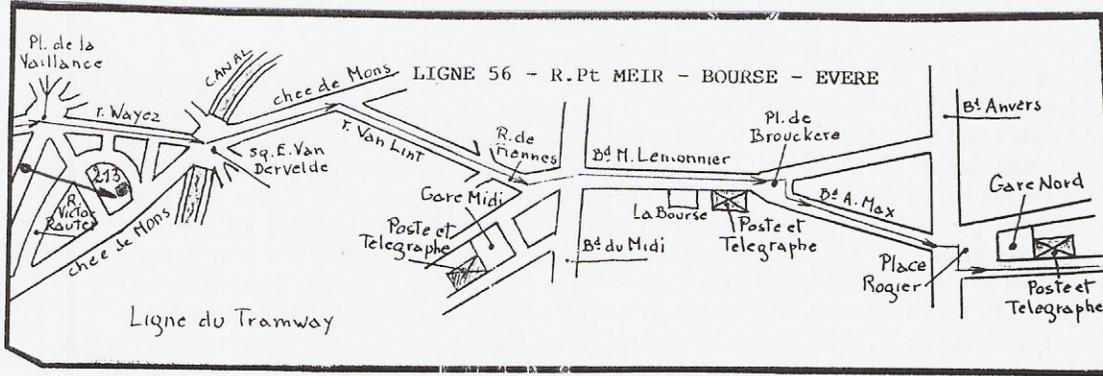
Le 31.12.1929, la ligne n° 56 était prolongée jusqu'à l'entrée du Parc d'Anderlecht.







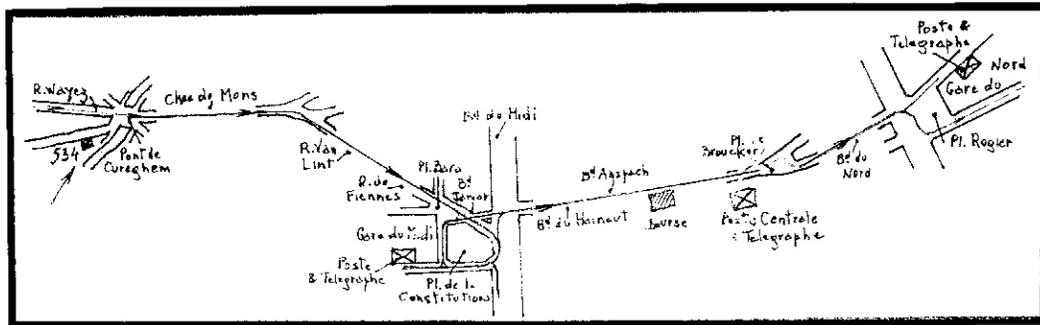
Lettre EXPRES affranchie à 1,80frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30) émanant du 281-285 chée de Mons, déposée dans la boîte du tram 56, venant d'Anderlecht et passant par la chée de Mons, rue Van Lint, rue de Fiennes, Gare du Midi, Bourse, place Rogier, où un petit télégraphiste lève la boîte-tram et remet l'express au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD / 27.III. 1927 / BRUSSEL NOORD, qui applique sa griffe TRAM, puis l'envoi est distribué par porteur à Uccle.



### DISTRIBUTION par DEPOTS - RELAIS

Les agents des dépôts-relais et des dépôts, recevaient directement les correspondances à distribuer par exprès. Ils donnaient décharge des exprès à distribuer sur l'enveloppe rose (n°361) dans laquelle l'exprès était parvenu.

Carte-postale EXPRES émanant du 213, rue V. Rauter, Anderlecht, à destination de Lophem-lez- Bruges. Affranchissement à 2,45frs (tarif du 15.12.1927 : port 0,35 + exprès 1,75 + surtaxe tram 0,30 = 2,40frs), déposée dans la boîte du tram n°56, partant du Rond-Point du Meir, et passant par le place de la Vaillance, chée de Mons, gare du Midi, Bourse, pl. Rogier, où un petit télégraphiste lève la boîte-tram et remet l'exprès au bureau télégraphique du Nord qui appose sa griffe **TRAM**, puis transmet l'exprès au bureau postal de BRUXELLES 4 / 15.X.1928 / BRUSSEL 4. Expédition par Ch.d.Fer de Bruxelles (Nord) vers Ostende. Correspondance à Bruges vers Roulers et arrivée à la station LOPHEM /15 OCTO 1928/ \* \* \* Transport jusqu'au dépôt-relais de LOPHEM \* 16.X.1928 \*, qui effectue la remise.



Lettre EXPRES émanant du 534, chée de Mons, affranchie à 2,65frs (tarif du 15.12.1927 : port 0,60 + exprès 1,75 + surtaxe tram 0,30) déposée dans la boîte du tram n° 56, venant du Rond-Point du Meir et passant par la rue Wayez, chée de Mons, bd Jamar, Bourse, place Rogier, où un petit télégraphiste extrait l'expres de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD / T 22.II.1929 T / BRUSSEL NOORD, qui appose sa griffe TRAM. Pas de cachet d'arrivée. Destination certainement Bruxelles et agglomération..

**LIGNE GARE DU MIDI - UCCLÉ (GLOBE)**

Une nouvelle ligne à énergie électrique, accordée le 25.09.1895 (A.R. du 27.03.1896) était mise en exploitation. Itinéraire : Gare du Midi, Porte de Hal, chée de Waterloo, Barrière de St-Gilles, chée d'Alseberg jusqu'à Uccle (Globe). De 6 h. à 23 heures.

L'inauguration qui avait lieu le 25 octobre 1896, à 14 heures, s'était effectuée dans l'allégresse générale. Un journal de l'époque écrivait « ... les badauds étaient massés tout au long du parcours, admirant les tramways parés de bouquets de fleurs. Sur le territoire de Forest et d'Uccle, des maisons étaient pavoisées ».



COMPAGNIE  
DES

# TRAMWAYS BRUXELLOIS

---

LIGNE

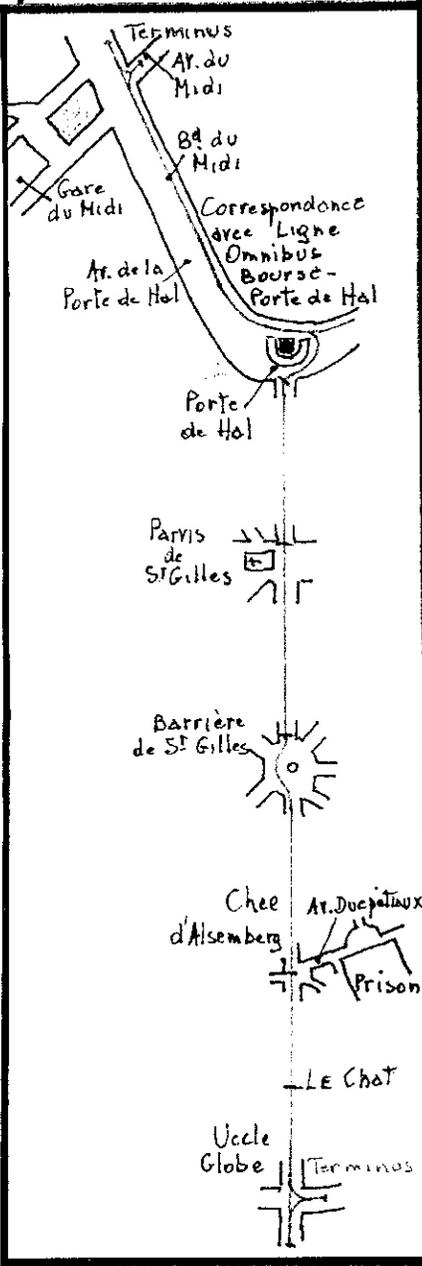
*Gare du Midi - Uccle (Globe)*

TRACTION ÉLECTRIQUE

---

Inaugurée le 25 Octobre 1896



TERMINUS  
Ar. du Midi  
Bd du Midi  
Gare du Midi  
Correspondance avec Ligne Omnibus Bourse-Porte de Hal  
Ar. de la Porte de Hal  
Porte de Hal  
Paris de St Gilles  
Barrière de St Gilles  
Chée d'Alseberg  
Ar. Ducpatiaux  
Prison  
LE CHAT  
Uccle Globe  
Terminus

FAIRE-PART INAUGURAL

— 22 —

LÉOPOLD II, Roi des Belges,  
A tous présents et à venir, SALUT.

Vu le règlement de police relatif à l'exploitation des tramways concédés ou à concéder par la Députation permanente du Conseil provincial du Brabant du 13 octobre 1897, approuvé par Notre arrêté du 16 novembre 1897 ;

Vu l'arrêté de ce collège également en date du 13 octobre 1897 rendant le dit règlement applicable à l'exploitation de la ligne de tramway de Bruxelles (boulevard du Midi) à Uccle (Globe), concédée en application de l'article 107 de la loi organique provinciale ;

Vu la loi provinciale ainsi que celles du 9 juillet 1875 et du 15 août 1897 ;

Sur la proposition du Notre Ministre de l'agriculture et des travaux publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. L'arrêté susvisé de la Députation permanente du Brabant, rendant le règlement de police du 13 octobre 1897 applicable à l'exploitation du tramway de Bruxelles (boulevard du Midi) à Uccle (Globe) est approuvé tel qu'il se trouve ci-annexé.

ART. 2. Notre Ministre de l'agriculture et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 16 novembre 1897.

LÉOPOLD.

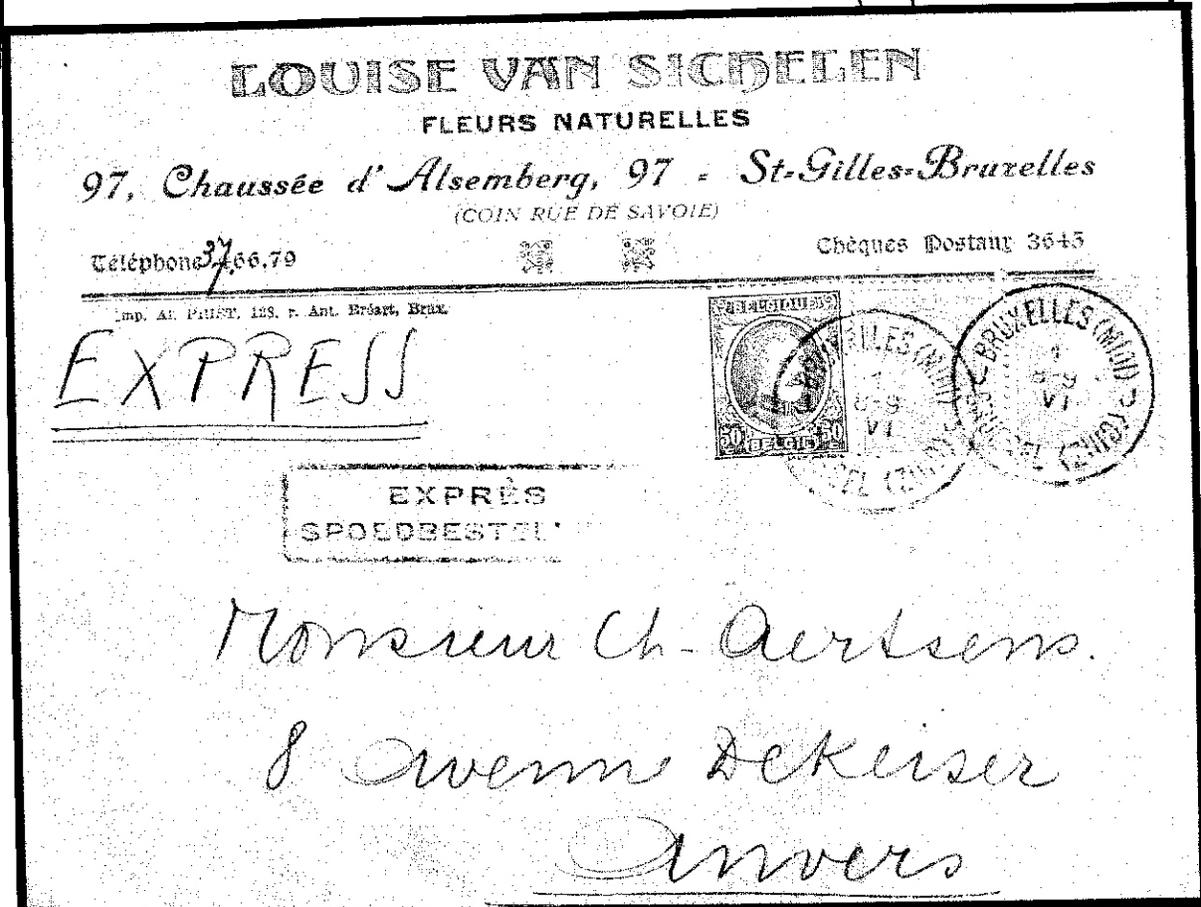
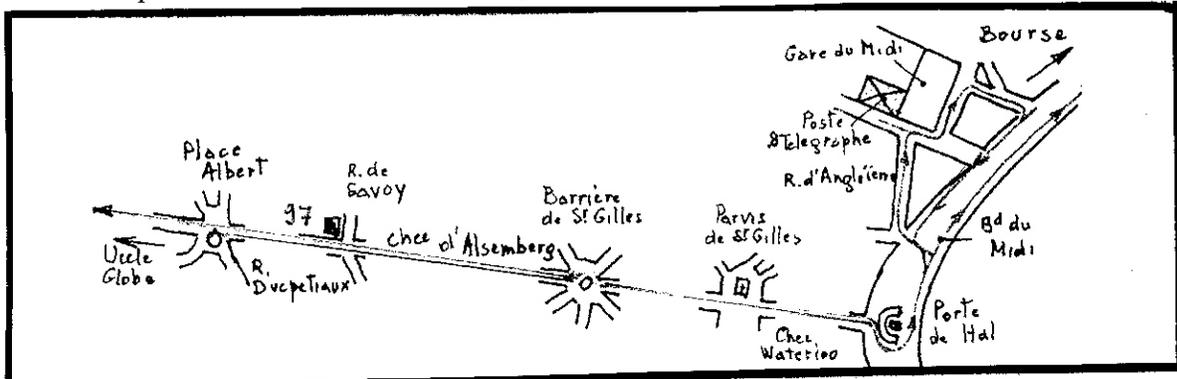
Par le Roi :  
*Le Ministre de l'agriculture  
et des travaux publics,*  
LÉON DE BRUYN.

Le 13.11.1926, la ligne n° 9 était prolongée par un service « NAVETTE » entre la gare d'Uccle Calevoet et l'avenue du Silence (Cimetière de St-Gilles) via la chée d'Alseberg, Voie unique et évitement à hauteur du carrefour du Bourdon. Plaque 9 (rouge au lieu de noir).

jaune  jaune

**UCCLE - CALEVOET (av. du Silence)**

Le tram ne savait pas franchir la ligne du Chemin de Fer Bruxelles-Charleroi) avec les voyageurs. Une motrice était affectée à cette navette, ne traversant les voies du Ch.d.Fer que le matin en prenant le service, et le soir, après le service.



Lettre émanant d'un fleuriste, 97 chée d'Alseberg, St-Gilles (près de la place Albert), affranchie à 2,50frs (tarif du 09.11.1931 : port 0,75 + expès 1,75), à destination d'Anvers. Déposée dans la boîte du tram n° 9, circulant chée d'Alseberg, venant d'Uccle Globe, passant par la place Albert et se dirigeant vers la gare du Midi, où un petit télégraphiste retire l'expès de la boîte -tram et le remet au bureau postal de BRUXELLES (NORD) / BRUSSEL (NOORD) / 1.VI.1932. Apposition du timbre bilingue EXPRES.

Un peu plus tard (sans précision de date), cette ligne était complétée par un service partiel, depuis la gare du Midi, à l'avenue Ducpétiaux. Terminus à hauteur de la place Albert.

**LIGNE MIDI - AVENUE DUCPETIAUX**

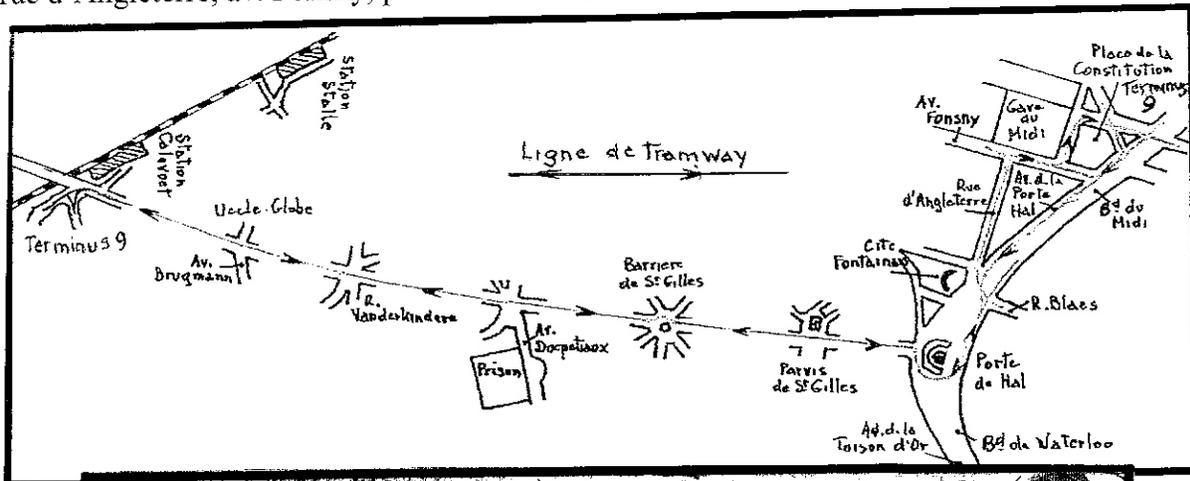
Fin 1905, début 1906, les « T.B. » numérotaient leurs lignes. Egalement en 1905, le service « MIDI – Avenue DUCPETIAUX » était prolongé jusqu'à Uccle – Globe. Les deux services ayant le même numéro, la ligne « Midi – av. Ducpétiaux » était pourvue d'une plaque spéciale.

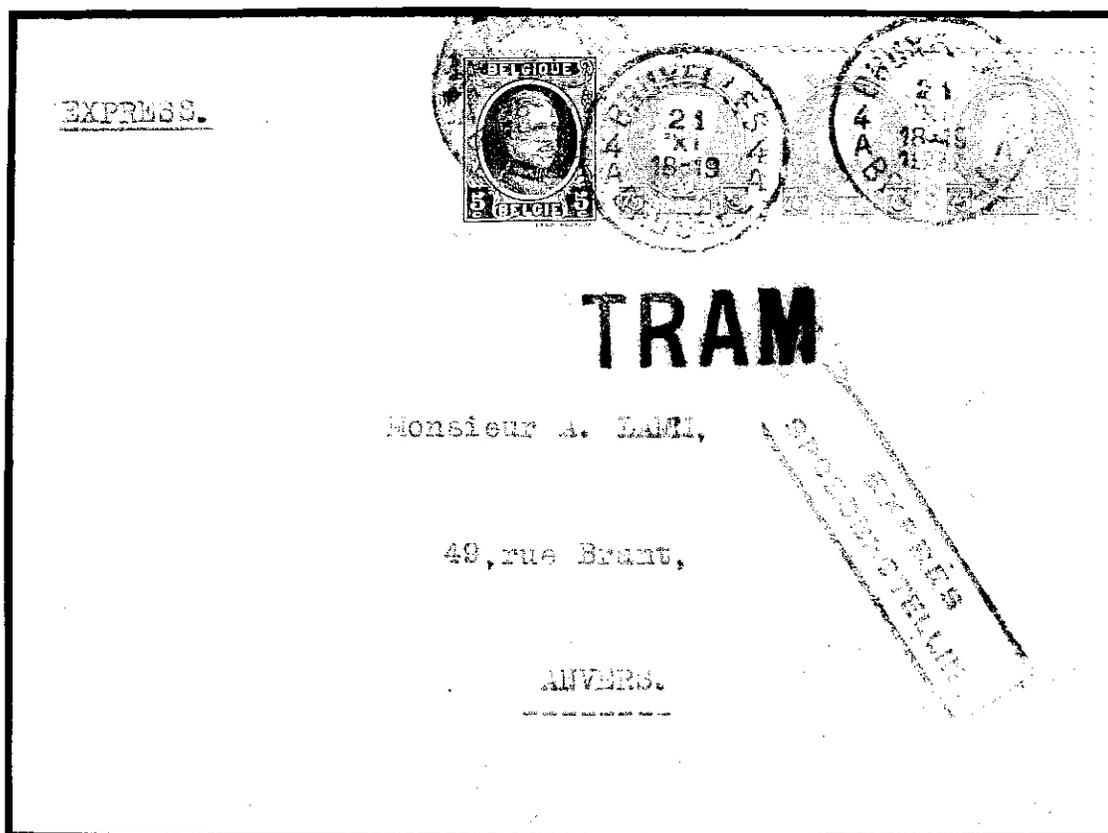
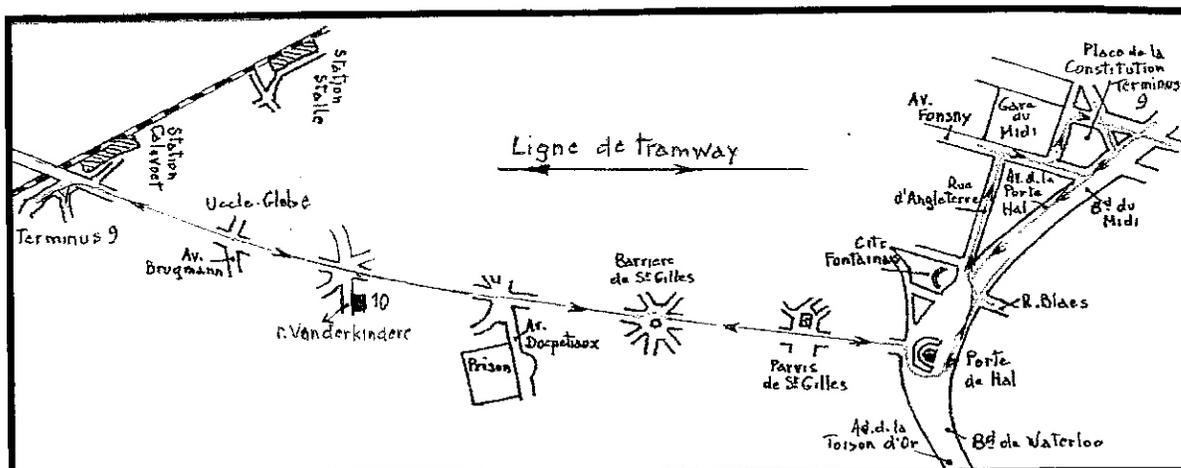
jaune **9** jaune      **MIDI - UCCLE GLOBE**

Le 01.09.1911 cette ligne était prolongée jusqu'à la gare de Calevoet

jaune **9** jaune      **MIDI - UCCLE CALEVOET**

Le 01.02.1922, le terminus bd du Midi était transféré place de la Constitution. Le trajet passait rue d'Angleterre, av. Fonsny, place de la Constitution.





Lettre EXPRES (entre 50 et 100grs = 2 ports), émanant du 10, rue Vanderkindere Uccle, affranchie à 2,30frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 x 2 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30) déposée dans la boîte du tram n° 9, circulant chée d'Alsemberg, venant de Uccle Globe et se dirigeant vers la Barrière de St-Gilles, la Porte de Hal et la gare du Midi, où un petit télégraphiste extrait l'expres de la boîte-tram et le transborde dans la boîte d'un tram circulant sur les boulevards centraux vers la gare du Nord, où un autre petit télégraphiste enlève l'expres de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD qui applique son timbre **TRAM**, puis transmet l'expres au bureau postal de BRUXELLES 4 / 21.XI. /18-19 / 1927 / BRUSSEL 4. Expédition par Ch.d.Fer de Bruxelles Nord vers Anvers.

jaune 9 jaune

### BOURSE - UCCLE CALEVOET

Le 07.10.1930 , prolongation de la ligne de la gare du Midi à la place de la Bourse, puis Jules Van Praet, place St-Géry, rue Van Artevelde, rue d'Anderlecht, porte d'Anderlecht, bd du Midi, porte de Hal, puis le trajet normal jusqu'à Uccle Calevoet

jaune 9 jaune

### MIDI - UCCLE CALEVOET

Une ligne de renfort était créée le 07.10.1930, effectuant l'ancien trajet, avec comme terminus la boucle, rue d'Angleterre, av. Fonsny, pl. de la Constitution, av. Porte de Hal.

jaune 9 jaune

### JETTE - UCCLE CALEVOET

Le 22.09.1931, la ligne n° 87 est supprimée et la ligne n° 9 reprend son itinéraire.

Pl. Communale de Jette (act. Card. Mercier), rue Léon Théodore, chée de Jette, av. de Jette pl. Eugène Simonis, bd Léopold II, rue de Ribaucourt, parvis St-Jean-Baptiste, rue de l'Avenir, rue de Witte de Haele, rue St-André, Quai aux barques, Quai aux bois à brûler, rue du Rouleau, pl. du Béguinage, rue de Cyprès, place du Samedi, rue de Laeken, les rues, de la Vierge Noire, des Poissonniers, Van Artevelde, rue et Porte d'Anderlecht, bd du Midi, Porte de Hal, chée de Waterloo, Barrière de St-Gilles, chée d'Alseberg jusqu'à Uccle Calevoet. Retour ; entre la rue de Laeken - place du Samedi et la rue de Witte de Haelen, par les rues, de Laeken et du Béguinage, puis les rues, du Grand Hospice, Losquenghien et d'Ophem.

jaune 9 jaune

### HOPITAL BRUGMANN - UCCLE CALEVOET

Le 26.06.1934, la ligne était prolongée jusqu'à l'Hôpital Brugmann par l'av. du Sacré-Cœur.

Du 17.09.1934 au 12.10.1935, la ligne était détournée suite aux travaux sur le canal.

Nouveau parcours pour le n° 9 barré depuis le 27.09.1938. pl. du Béguinage, r. Cyprès, pl. du Samedi, les rues de Laeken, Vierge Noire, Poissonniers, Van Artevelde, rue et Porte d'Anderlecht, bd du Midi, Porte de Hal, chée de Waterloo et d'Alseberg à Uccle Calevoet.



jaune **83** bleu

### GARE DE SCHAERBEEK - CIMETIERE D'ETTERBEEK

Le 1er mai 1914, création d'une nouvelle ligne par les "T.B."

Itinéraire : place et rue Princesse Elisabeth, place Eugène Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, rue du Brabant, place Rogier, bd du Nord (act. A. Max), place de Brouckère, bd Anspach, place Fontainas, , bd du Hainaut, (act. M. Lemonnier), place de la Constitution, avenue Fonsny, rue Théodore Verhaegen, Barrière de St-Gilles, av. Paul de Jaer, place Van Meenen, les rues, de Lombardie, Antoine Bréart, Moris, de l'Aqueduc, Africaine, Parvis de la Trinité, rue du Bailli, rue Lesbroussart, place Ste-Croix, rue de la Brasserie, rue du Gerموir, av. Victor Jacobs, place St-Antoiner, av. Ed. Permez, av. de La Chasse, place St-Pierre, avenue des Celtes, Porte de Tervueren, av. de Tervueren, Rond-Point St-Michel (act. Montgomery), bd. Brand Withlock, avenue Georges Henri, place des Vaillants (act. de Meudon) .

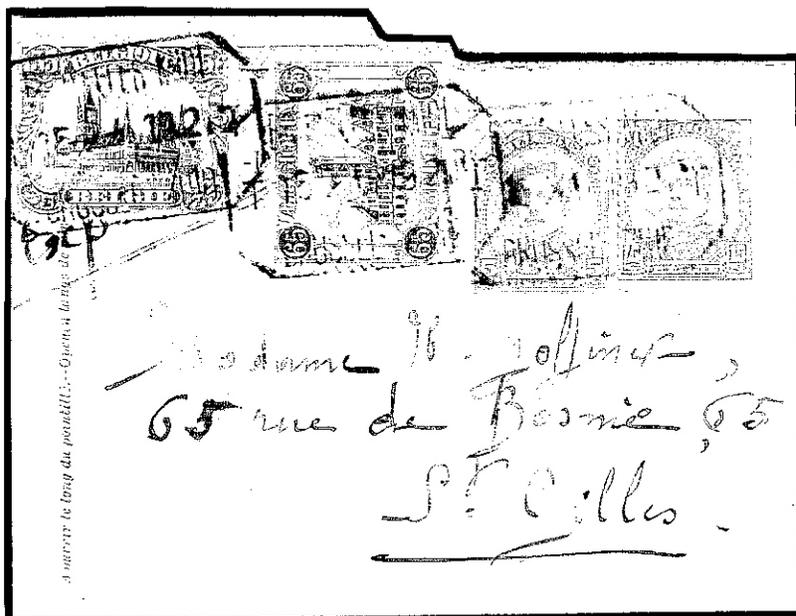
Au retour, arrivée place Van Meenen, par l'av. A. Demeur et chée de Waterloo, puis Barrière de St-Gilles, rue Th. Verhaegen, place Bethléem, chée de Forest, rue J. Clacs, rue de Constantinople (act. E. Feron), place des Héron, les rues, de Suède, d'Angleterre, place de la Constitution, puis même itinéraire qu'à l'aller.

blanc **82** bleu

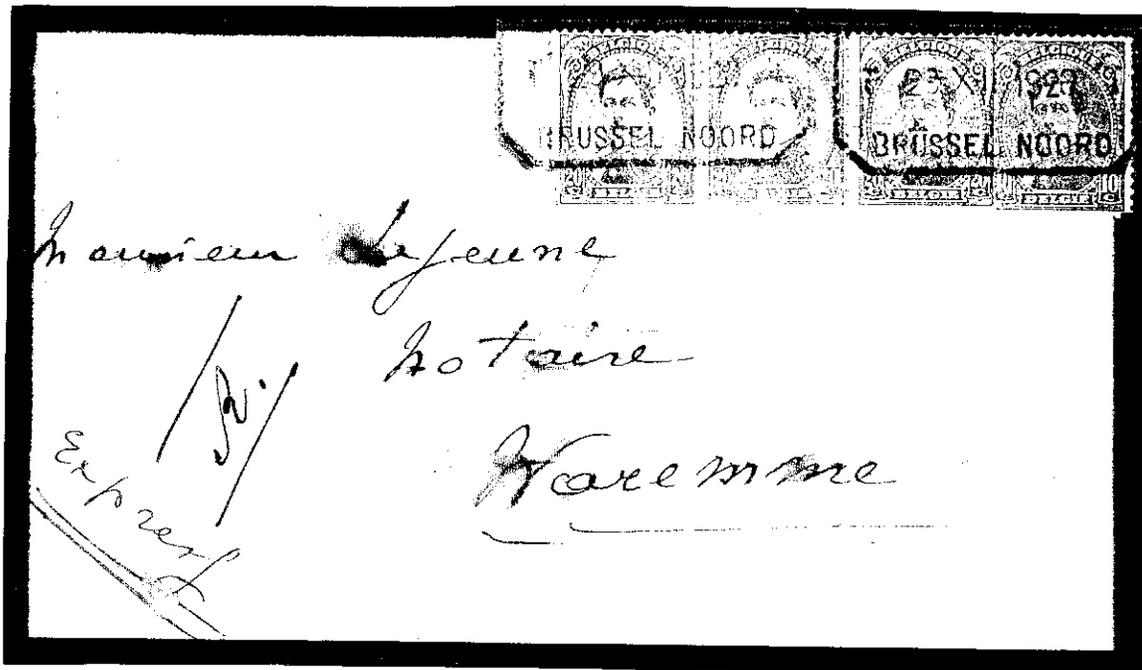
### GARE DE SCHAERBEEK- PORTE DE TERVUEREN

Ligne ouverte également le 1<sup>er</sup> mai 1914. L'itinéraire est le même que la ligne n° 82.

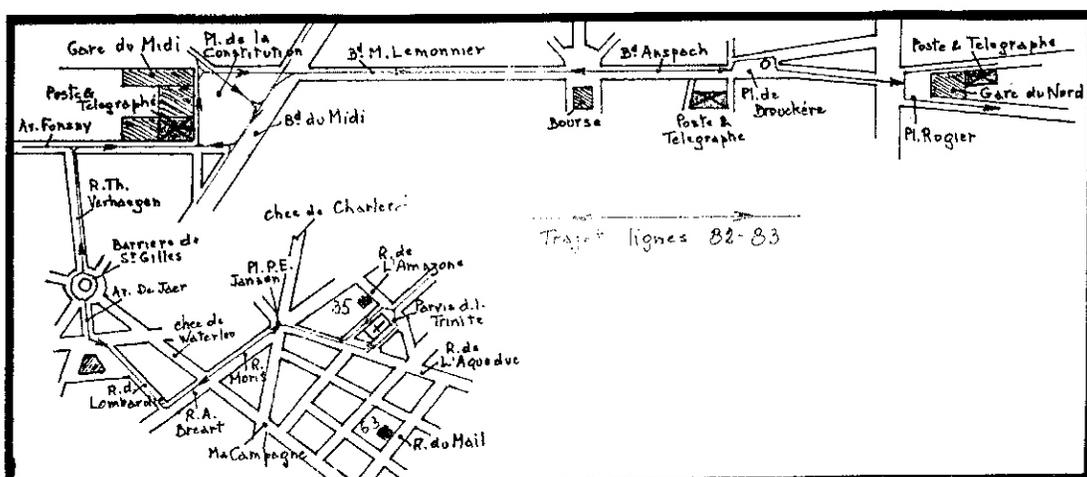
Le 16.07.1922, les deux lignes circulaient dans les deux sens, rue Th. Verhaegen.

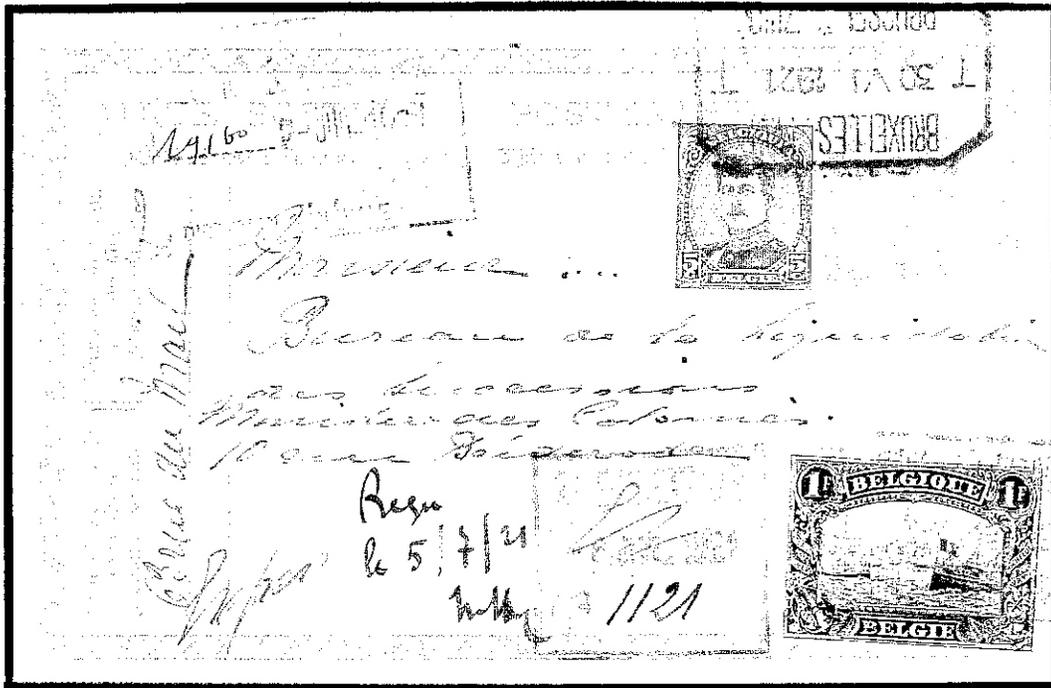


Lettre EXPRES émanant du 29, rue Victor Jacobs, Etterbeek, affranchie à 1,20frs (tarif du 01.11.1920 : port 0,20 + exprès 1,00 (01.03.1921) déposée dans la boîte d'un tram 82 ou 83, passant rue Victor Jacobs, venant de la Chasse, passant par le Gerموir (50m de l'adresse), et se dirigeant vers la place Ste-Croix, pl. Janson, Barrière de St-Gilles et gare du Midi, où un petit télégraphiste lève la boîte-tram et remet l'exprès au bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI / T 16.XI.1921 T / BRUSSEL ZUID. Lettre destinée au 65, rue de Bosnie, se trouvant dans le rayon des 2km de distribution de Bruxelles Midi.

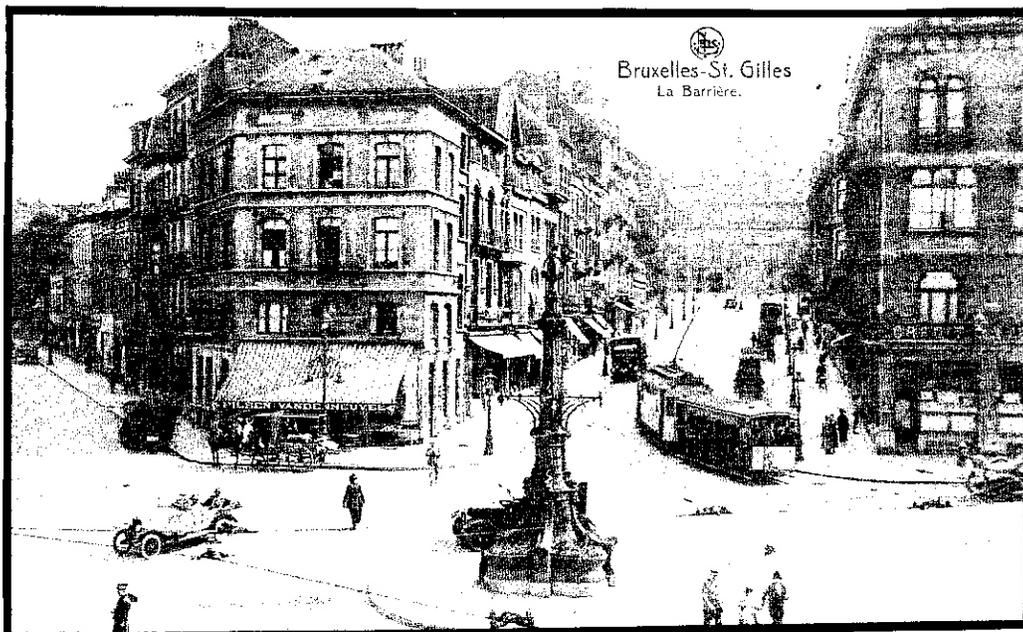


Lettre EXPRES, émanant du 35, rue de l'Amazone, St-Gilles, affranchie à 0,70frs (tarif du 01.11.1920 : port 0,20 + exprès 0,50) déposée dans la boîte du tram 82 ou 83, venant d'Etterbeek, et passant place Ste-Croix, église de la Trinité (50m de l'adresse de l'expéditeur), pl. E. Janson, Barrière de St-Gilles, gare du Midi, où le petit télégraphiste qui lève la boîte-tram, constate que l'exprès doit être traité par Bruxelles Nord (destination Waremmes par le Ch.d. Fer Bruxelles Nord vers Liège), remet l'exprès dans la boîte-tram qui se dirige, par les bds centraux, vers la gare du Nord, où un autre petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD / T 28.XII.1920 T / BRUSSEL NOORD, qui annule les timbres-poste, en place du bureau postal, comme c'est de règle pour les envois hors de Bruxelles et agglo. Expédition par Ch.d.Fer Bruxelles Nd - Waremmes.





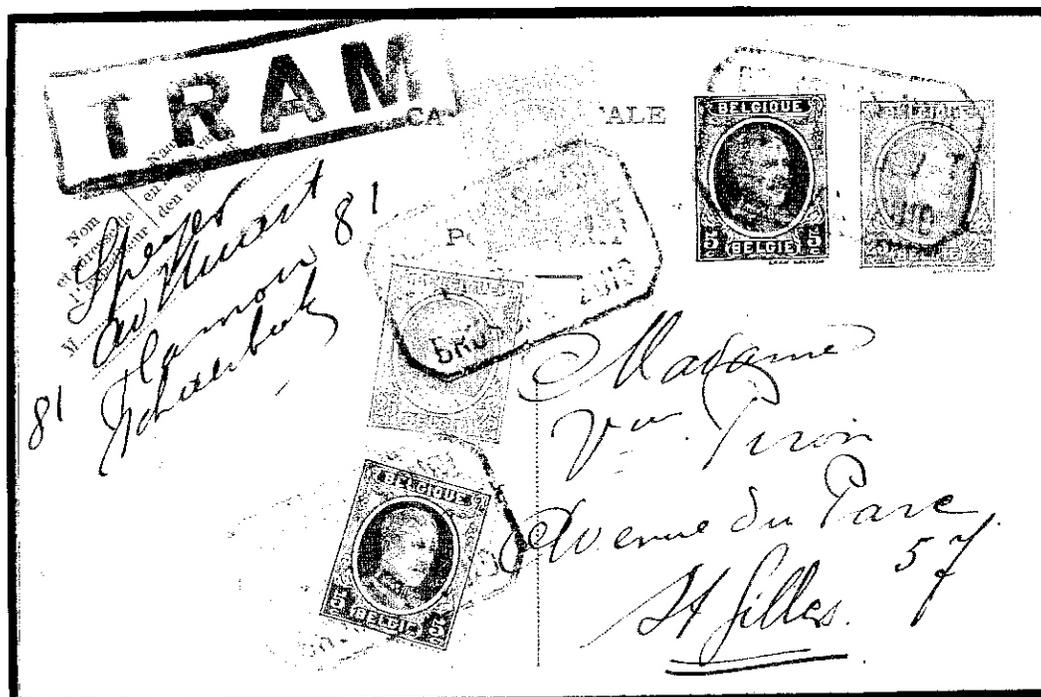
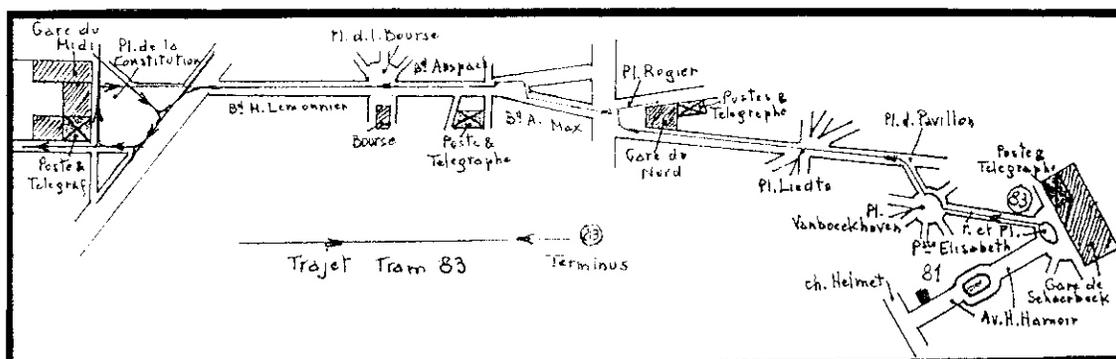
Entier-postal EXPRES, émanant du 63, rue du Mail, Ixelles, affranchi à 1,15frs (tarif du 01.11.1920 : port 0,15 + expès 1,00 (01.03.1921), déposé dans la boîte du tram n° 82 ou 83, place de la Trinité (150m de l'adresse), venant d'Etterbeek et se dirigeant vers la gare du Midi, où un petit télégraphiste extrait l'expès de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI / T 30.VI.1921 T / BRUSSEL ZUID. Un porteur du Télégraphe effectue la remise, rue de Bréderode (derrière le Palais Royal).



### BARRIERE DE ST-GILLES

Barrière qui étant placée au croisement des chées d'Alsemberg et de Waterloo (voies pavées). Un bureau de taxes était établi dans un estaminet, à proximité, pour percevoir un droit de passage sur les véhicules qui se rendaient au centre de Bruxelles. Taxe due pour l'entretien des routes. Taxes supprimées vers 1865.

La ligne n° 82 était supprimée le 21.12.1926. Son itinéraire était repris par les lignes 80 et 83.



Carte-postale EXPRES, émanant du 81, av. Huart Hamoir, Schaerbeek, affranchie à 1,60frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,30 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30) déposée dans la boîte du tram 83, ayant son terminus gare de Schaerbeek (à 50m de l'adresse de l'expéditeur). Tramways se dirigeant vers la place Liedts, place Rogier, les bds centraux, gare du Midi où un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI / T 15.IV.1927 T / BRUSSEL ZUID. Apposition de la griffe **TRAM**, après l'annulation des timbres-poste. Remise effectuée par porteur télégraphique, avenue du Parc se trouvant dans le rayon de distribution (2km) du bureau de Bruxelles Midi.

## ETTERBEEK

Village né au bord du « Maelbeek », ruisseau tumultueux, d'où il tira son nom « ITTRE » ou « ETTER » signifiant bouillonner, et « BEEK » = ruisseau.

Etterbeek ne faisait pas partie de la « Cuve de Bruxelles ». C'était un bien de l'Abbaye Ste Gertrude de Nivelles.

Après la suppression de l'Octroi (1860), Etterbeek s'urbanisa. Les petits étangs du Maelbeek étaient asséchés, pour créer de nouvelles zones d'habitations.

En 1850, Etterbeek était amputé de la plaine de Linthout, pour le Champ de Manœuvres (act. Caserne Dailly), et plus tard, le domaine d'Esgevoord, acheté par la ville de Bruxelles, pour en faire un Jardin Zoologique (Parc Léopold.)

## LA CHASSE

Carrefour regroupant quelques chaumières autour d'une auberge « La CHASSE ROYALE », qui était jadis un pavillon fréquenté par les archiducs Albert et Isabelle.



A partir du 14.11.1933, certains services de la ligne n° 83, étaient prolongés jusqu'au cimetière d'Etterbeek. Itinéraire de prolongement : Porte de Tervueren, Rond-Point St-Michel, bd Brand Withlock, av. Georges Henri, place des Vaillants (act. de Meudon).

Dans ce cas, les trams, provenant de la gare de Schaerbeek, affichaient la plaque n° 80.

Depuis le 04.12.1935, tous les trams n° 83, arrivant à la gare du Midi, venant de la gare de Schaerbeek, circulaient vers Etterbeek avec la plaque n° 80



### GARE DE SCHAERBEEK - CIMETIERE D'ETTERBEEK

Le 24.06.1936, la ligne n° 83 était prolongée définitivement, suite à la suppression du tram n° 80 et portait en butoir « CIMETIERE D'ETTERBEEK ».

Itinéraire de prolongement : Porte de Tervueren, av. de Tervueren, Rond-Point St-Michel, place des Vaillants (act. de Meudon).



## LES TRAMWAYS BRUXELLOIS à la DISPOSITION DES SERVICES PUBLICS

Outre le placement des boîtes aux lettres sur les tramways, le concessionnaire devait également se mettre à la disposition des services publics.

D'après le cahier des charges, il était stipulé :

« Sur réquisition de l'Administration des Postes, le concessionnaire devait mettre à leur disposition, des voitures réservées exclusivement au transport des facteurs, moyennant une rétribution de 2 francs par voiture et par trajet complet, sur les lignes de Bruxelles et ses faubourgs. Le concessionnaire était également astreint, moyennant le remboursement des frais, à mettre des véhicules à la disposition de l'Administration des Postes, sur tout son réseau, suivant les normes que cette administration jugerait utile de faire ».

La distribution du courrier dans l'agglomération de Bruxelles, était desservie par le bureau de BRUXELLES CENTRE. Elle comprenait 185 quartiers de distribution effectués par 704 facteurs distributeurs. Ceux-ci atteignaient leur point initial de leur tournée en empruntant les transports en commun ou les service spéciaux des tramways établis à leur intention.

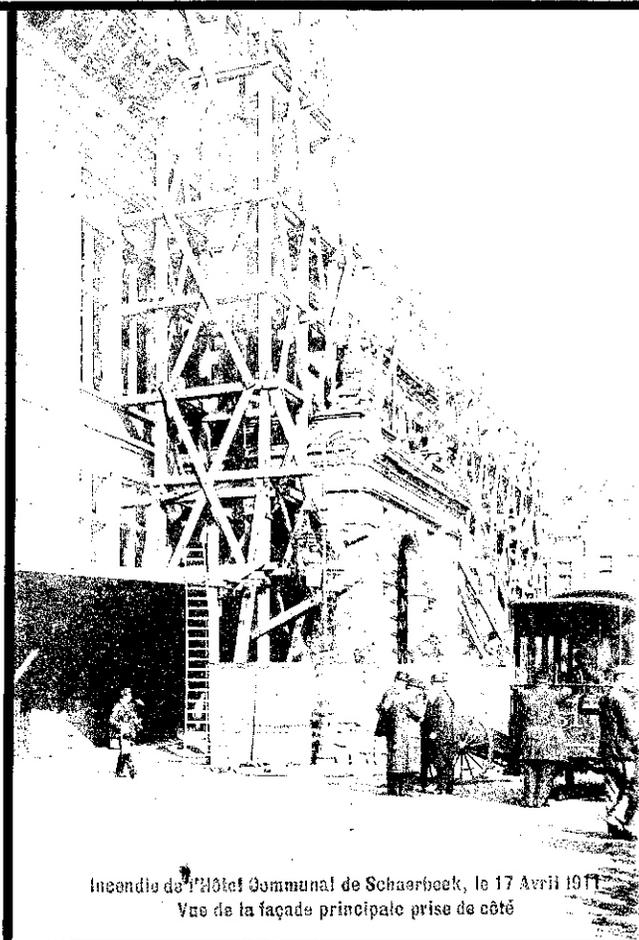


Une motrice du « SERVICE SPECIAL des POSTES » suivi par un tram n° 17, venant du « DEPOT HIPPODROME », circulant sur la place Eugène Flagey avant d'entreprendre la montée de la chée d'Ixelles.

Le « DEPOT HIPPODROME » situé sur l'avenue de l'Hippodrome, inauguré en 1884, servait à l'origine, au tramways à vapeur de la ligne IXELLES – BOENDAEL. C'est de ce dépôt que les tramways du « SERVICE SPECIAL des POSTES » sortaient pour se rendre à Bruxelles Centre, pour effectuer le transport des dépêches et véhiculer les facteurs vers leur tournée.

## AUTRE SERVICE RENDU PAR LES « TRAMWAYS BRUXELLOIS »

Le lundi de Pâques du 17 avril 1911, au soir, un formidable incendie – attribué, mais sans preuve, à un acte de malveillance – détruisait en grande partie l'Hôtel Communal de Schaerbeek. La Police Communale qui disposait de locaux dans le bâtiment sinistré, étaient ravagés et inutilisables. Spontanément les « Tramways Bruxellois » mettaient à la disposition du Service de Police, un de leur omnibus, qui servait à la fois de corps de garde et de bureau.



**« TICKETS ILLUSTRÉS des « TRAMWAYS BRUXELLOIS » »**

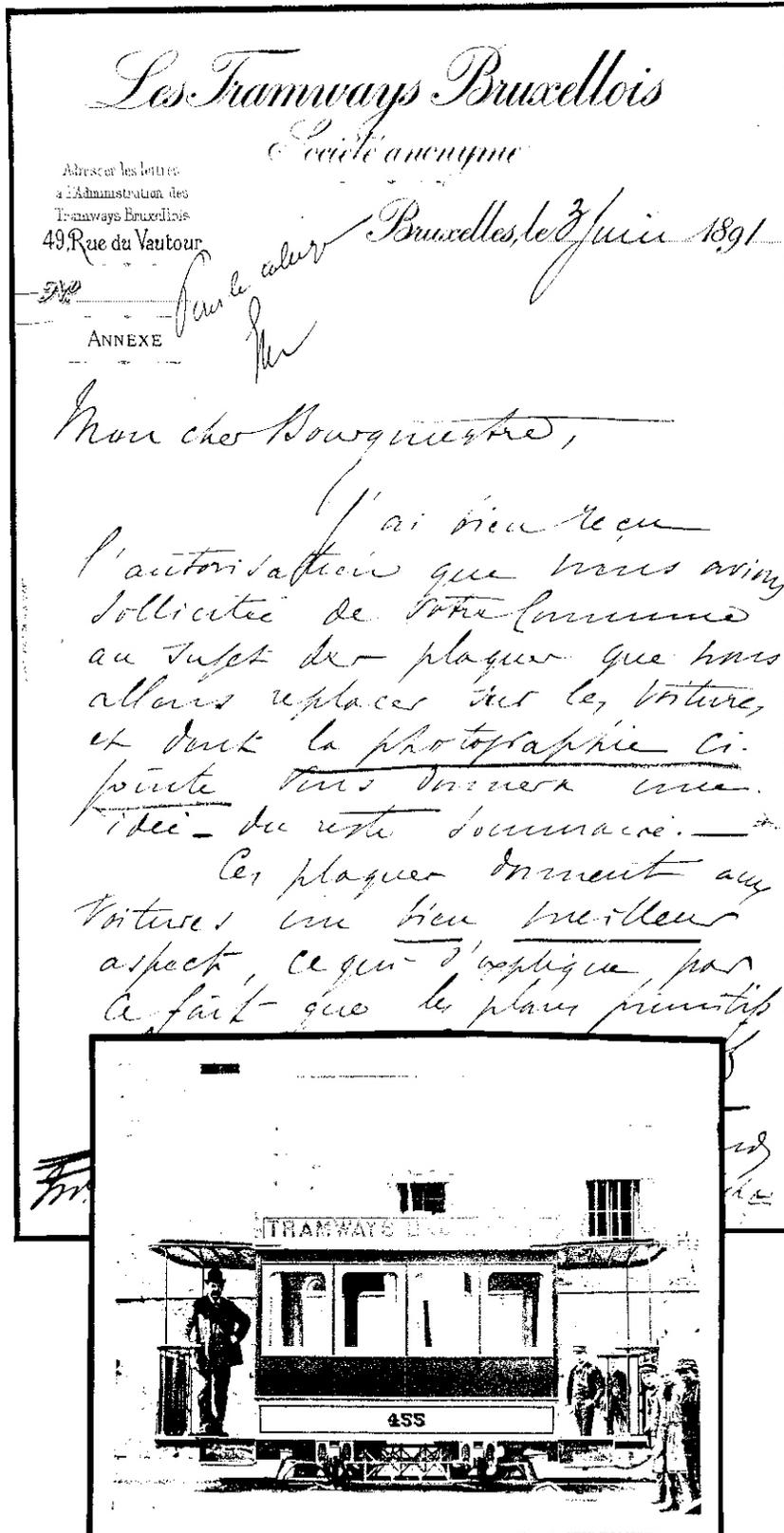
A l'étranger (Allemagne, Suisse, etc..) des Cies de Tramways mettaient en circulation des billets revêtus d'un plan sommaire des voies ferrées de tramways avec, éventuellement, des réclames publicitaires.

A Bruxelles, grâce à la contribution de certaines firmes, la Cie des « Tramways Bruxellois » put réaliser des billets en polychromie, en imprimant au recto, la publicité d'établissements vantant leurs produits



## PANNEAUX PUBLICITAIRES

Lettre de la société « **LES TRAMWAYS BRUXELLOIS** » datée du 03.06.1891, adressée au Bourgmestre d'Anderlecht et contenant une photographie (sur carton fort) d'un véhicule de la société, sollicitant l'autorisation de placer sur les véhicules des panneaux d'itinéraires et des panneaux publicitaires.



## TYPE DE TRAMWAYS BRUXELLOIS en RUSSIE

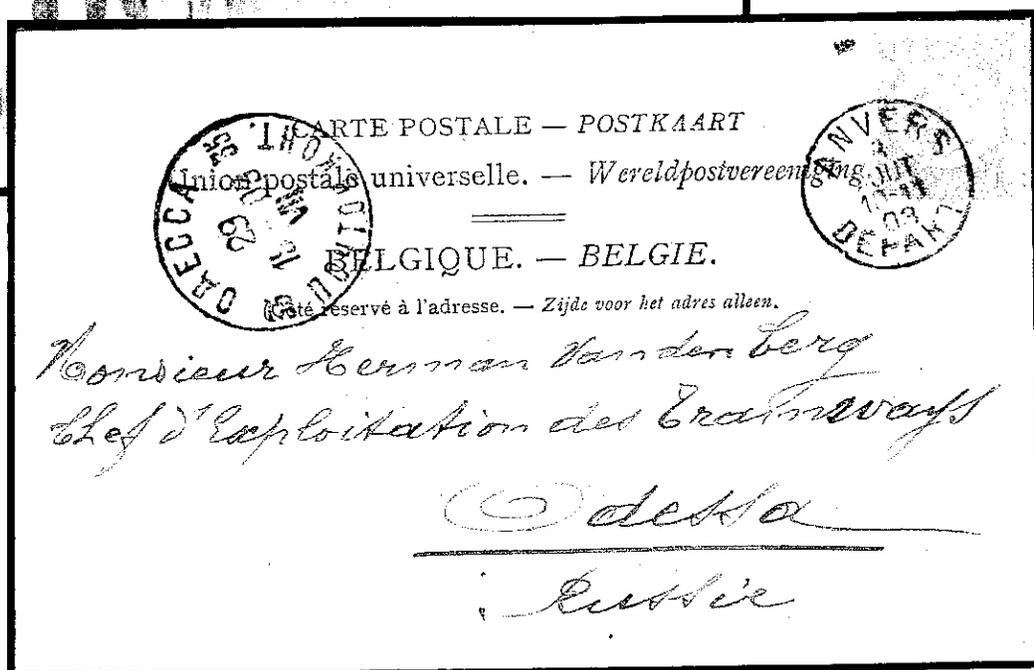
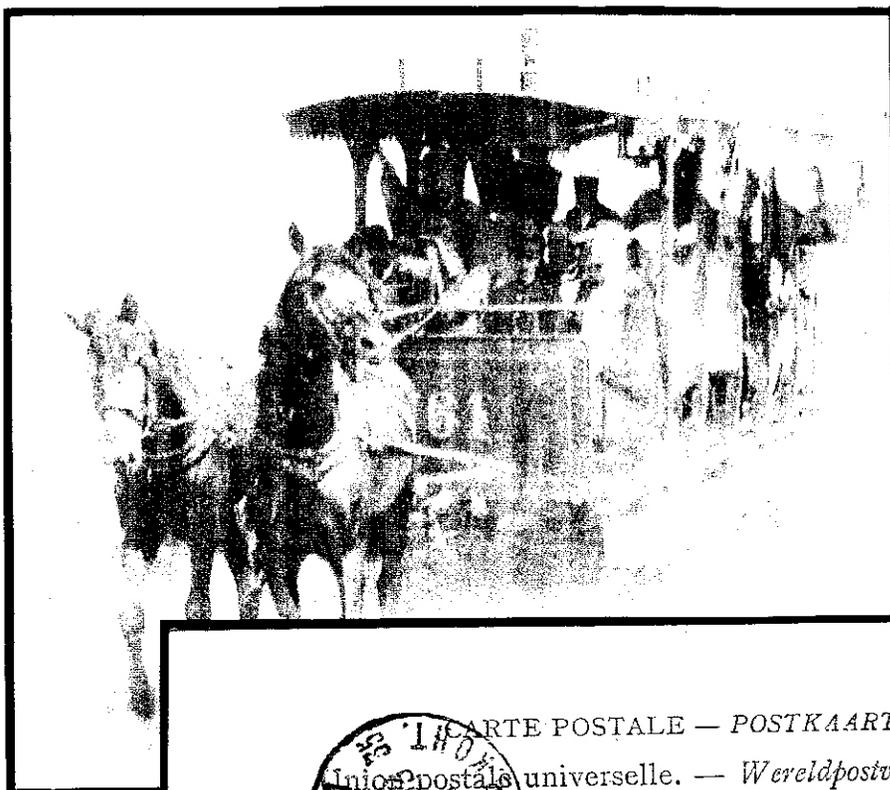
A la fin du 19<sup>e</sup> S., il existait des liens très solides entre la Russie et le Belgique, non seulement dans les échanges commerciaux, mais également sur le plan industriel (houille, verrerie, textile, construction, gaz, électricité, etc...)

Plus de 20.000 belges travaillaient dans les 166 entreprises belges établies sur le territoire russe. Surtout dans le bassin du Donetz (Ukraine) qui, avec ses riches gisements de charbon et de fer, attiraient les belges.

En ce qui concernait les transports urbains, c'est l'industrie belge qui en avait le monopole. Dès 1880, il était mis en circulation à Odessa, des tramways hippomobiles du type belge. Mais à partir de 1895, on voyait apparaître les premières lignes électriques à Koursk, à Orel en 1896, à Witebsk, Ostrakhan, puis d'autres villes les années suivantes, et ce jusqu'en 1914. A Moscou, les lignes de tramways ne furent installées qu'à partir de 1885, d'abord avec des chevaux, puis électrifiées à partir de 1901.

En 1914, suite à la guerre, les conditions de travail devenaient pénibles.

Après la révolution russe en octobre 1917, tout se dégrade, et c'est l'exode.

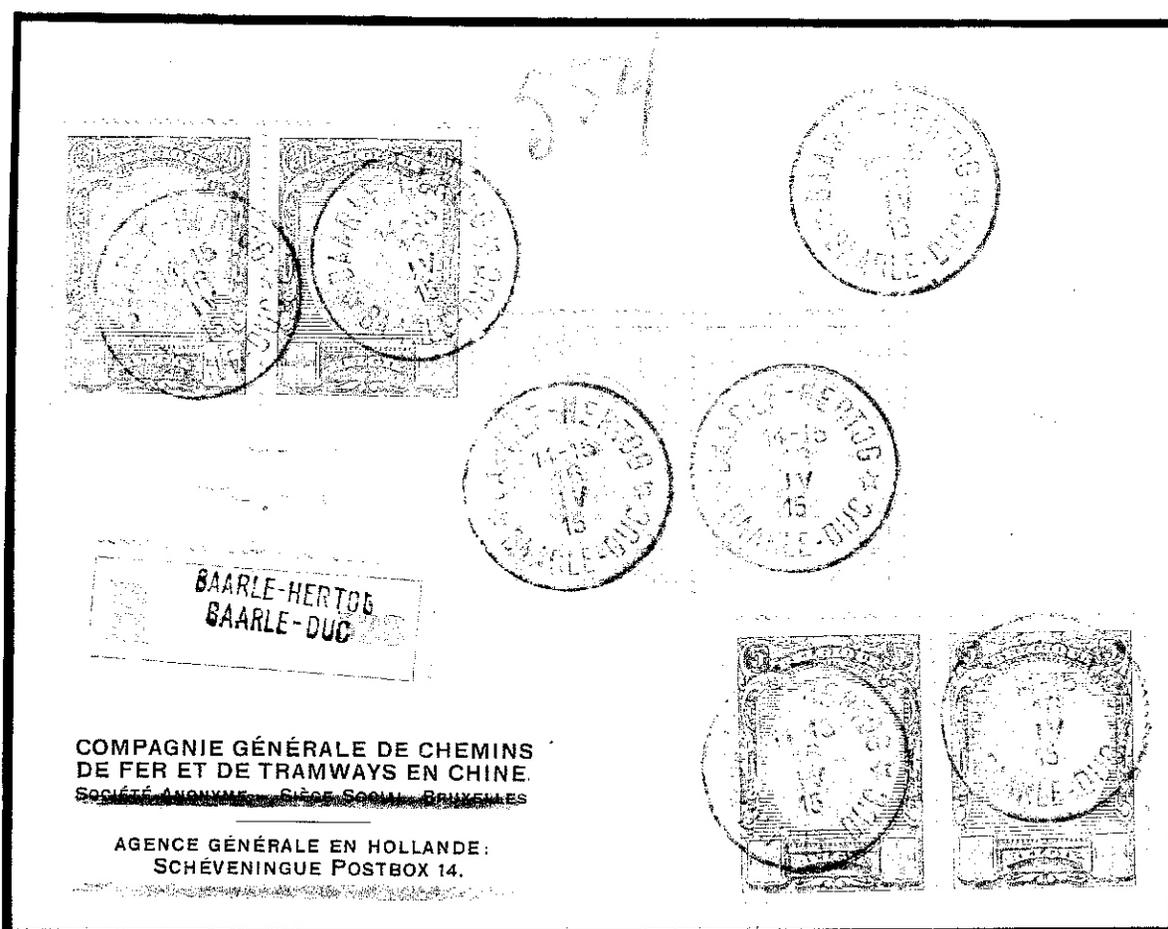


## TYPE DE TRAMWAYS BRUXELLOIS EN CHINE

La « **COMPAGNIE GENERALE DES CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS DE CHINE** », créée le 26 mars 1900, avaient établis ses bureaux au 6, rue du Congrès, Bruxelles. Une société belge « La Société de charbonnages de Kaiping » installée au 48, rue de Namur, exploitait les riches houillères de Kaiping . Elle avait construit le port de Ching-Wang-Tao.

Au 48, rue de Namur, était également établi la « **COMPAGNIE INTERNATIONALE DE TRAMWAYS ET D'ECLAIRAGE DE TIENSIN** » créée le 14 juin 1902, au capital de 6.250.000frs. Cette compagnie avait signé avec les autorités chinoises de Tientsin, un contrat lui accordant, pour cinquante ans, le monopole de l'exploitation des tramways et de l'éclairage électrique dans la ville et les concessions étrangères qu'elle englobait.

Le champ d'action en chine, de cette société, couvrait la création et l'exploitation d'entreprises de télégraphe, de téléphone, d'éclairage au gaz et de l'électricité.



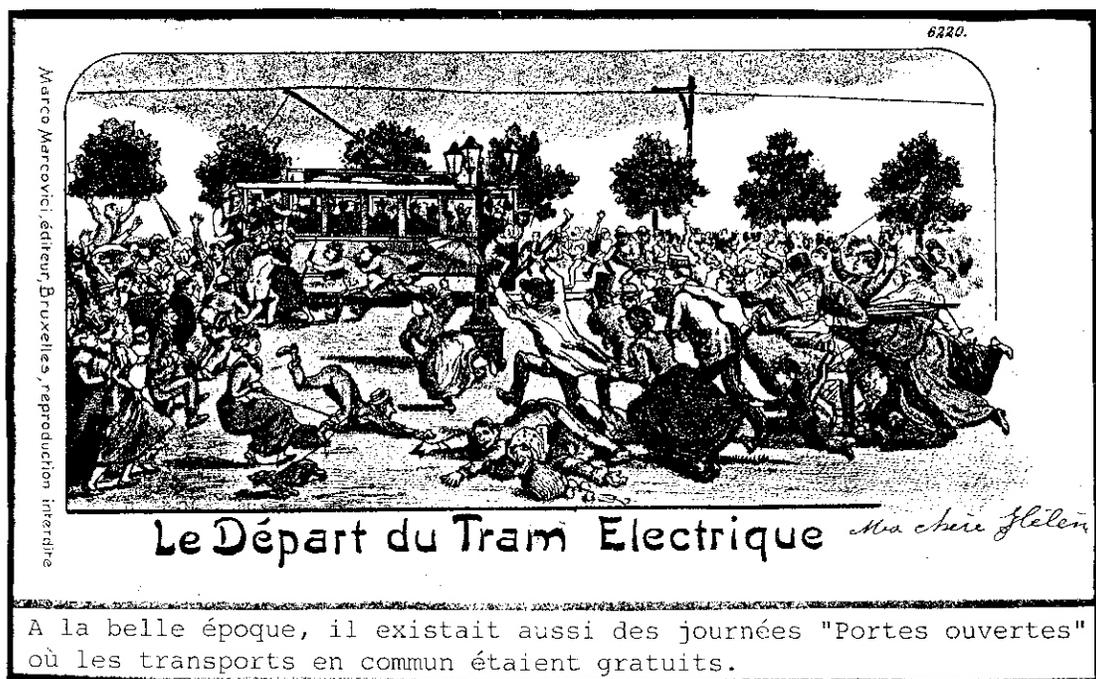
Lettre recommandée à l'entête de la « **COMPAGNIE GENERALE DE CHEMINS DE FER ET DE TRAMWAYS EN CHINE** » affranchie à 0,70frs (tarif international du 01.10.1907 : port 0,25 / 20grs + recommandé 0,25) (2 séries Croix-rouge de 1914 n° 132/134 dont le n° 132 V3 (épaulette tordue). Affranchissement de soutien national. Annulation par le bureau de dépôt-relais BAARLE-HERTOG \* / BAARLE-DUC \* / 14-15 / 16.IV.15 à destination de Scheveningue Postbox 14 (adresse soulignée en bleu- adresse S.A. Siège social à Bruxelles biffée en bleu, du fait de la cessation d'activité de la société , à Bruxelles. Au dos, cachet d'arrivée SCHEVENINGEN \* 5 \* / 17.IV.15. 5-6 V.

## ETUDES SUR LES GRIFFES TRAM

PERIODE DU 01.11.1926 AU 07.04.1929 INCLUS

Suite aux articles déjà parus de Messieurs R. Van Rompay, J. Stibbe, M. Hecq, R. Levèque et moi-même, voici les résultats que j'ai obtenu sur l'étude effectuée sur les marques **TRAM**.

La reproduction de ces marques et la période d'utilisation de chacune d'elle, permettra de mieux situer leur emploi au cours de leur courte existence, et de confondre les imitations (1). Il faut noter, que c'est uniquement à Bruxelles, dans les 4 bureaux télégraphiques bruxellois (situés aux 3 gares) et à la Poste Centrale, que les marques **TRAM** ont été apposées, et ce, pour justifier la surtaxe de 0,30frs, mise en vigueur par l'Administration des Postes, sur les envois déposés dans les boîtes fixées aux tramways bruxellois.



Durant plus de 50 ans (1875 à 1926), le dépôt des correspondances dans les boîtes-tram, avait toujours été accepté sans supplément de taxe postale.

Or, en novembre 1926, l'Administration des Postes instaurait une surtaxe pour ce genre de dépôt, effectué dans les boîtes-tram. Pour quelle raison, ???

(1) Pour sécuriser la reproduction des marques, les pièces ont été réduites.

## ORDRE DE SERVICE N° 104 du 20.10.1926

Dans l'agglomération bruxelloise, des boîtes destinées à recevoir les télégrammes et les correspondances exprès, à destination de l'intérieur du pays, déposées dans ces boîtes, seront désormais passibles d'une surtaxe de 30 centimes.

Lorsque cette surtaxe n'aura pas été représentée en timbres-poste sur les envois, elle devra être acquittée par le destinataire. Elle sera perçue de la même manière que les taxes dues pour insuffisance d'affranchissement. En vue de la perception éventuelle de la taxe manquante et afin de permettre à nos services de reconnaître aisément toute correspondance postale déposée dans une boîte de tram, les bureaux télégraphiques intéressés frapperont d'un timbre portant la mention « **TRAM** », tous les objets retirés des boîtes des tramways ».

Cette décision inopportune, mettait fin à ce système.

Décision qui entraîna la désaffection du public pour ce service, pourtant fort ingénieux.

Comprenant son erreur, mais un peu tard, l'Administration des Postes avisa le public, par sa note N° **131B du 15.04.1929** que :

« La taxe de 0,30frs appliquée sur les lettres trouvées dans les boîtes fixées aux tramways, était supprimée dès le 08.04.1929.

Malheureusement le mal était fait . Le public refroidi par cette mesure vexatoire. utilisa de moins en moins les boîtes-tram.

Au début de la 2me guerre mondiale (1940-45), ces boîtes furent supprimées des tramways.

## FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DURANT LA PERIODE des GRIFFES TRAM

Au début, les bureaux télégraphiques utilisaient des timbres en caoutchouc (grands cachets avec cadre). Mais ceux-ci se détérioraient assez rapidement, et furent remplacés par des cachets en acier (petits formats).

Pour les cachets en caoutchouc, les mesures peuvent varier de 1 à 3mm, étant donné l'écrasement dû à la dégradation du timbre.

Les correspondances extraites des boîtes fixées aux tramways, par des petits télégraphistes, étaient rapportées aux bureaux télégraphiques. Elles étaient toutes revêtues de la griffe **TRAM**.

Les envois **EXPRES** à destination de Bruxelles-ville et de l'agglomération, étaient annulés par le bureau télégraphique adéquat (cachet rectangulaire). Parfois, la griffe unilingue **EXPRES** était apposée.

Les **EXPRES** à destination de la province et de l'étranger, étaient remis, après l'apposition du timbre **TRAM**, par le bureau télégraphique, au bureau postal adéquat, qui annulait les affranchissements au moyen de son timbre à date (cachet rond ou cachet mécanique). Le timbre bilingue **EXPRES** y était également apposé.

Tous les envois non ou insuffisamment affranchis, pour le port ou pour les frais d'**EXPRES**, étaient traités par le bureau postal., aux fins d'en calculer la taxe.

Quant à la surtaxe, non payée par l'expéditeur dans son affranchissement, les bureaux télégraphiques et postaux, apposaient sur l'envoi le « T » et « 0,30 », ou complément de la surtaxe, en cas de sur-affranchissement du port. (Voir Taxation).

Les correspondances ordinaires retirées des boîtes-tram étaient également revêtues de la griffe **TRAM**, et ensuite confiées au bureau postal adéquat, pour l'annulation et l'expédition. Eventuellement pour la taxation ; s'il y avait lieu.

Si la destination se situait en Belgique, la surtaxe-tram devait être perçue.  
Si la destination était à l'étranger, aucune surtaxe ne devait être imposée.

Il n'y a pas de coefficient de valeur pour les marques, étant donné qu'une statistique a été établie, avec le nombre de pièces rencontrées dans chaque thème. Dès lors, chacun pourra estimer, facilement, la valeur intrinsèque de chaque pièce, en prenant comme valeur de base, une pièce de Bruxelles-Nord (cachet postal ou télégraphique) 350 à 400 Euros.

Sur plus de 100 pièces EXPRES répertoriées : 39 de Bruxelles-Nord – 18 de Bruxelles 4 – 34 de Bruxelles-Midi – 4 de Bruxelles Q. Léopold – 3 de Bruxelles-Central.



Lettre EXPRES émanant du 59, rue d'Artois (près de la pl. Anneessens) affranchie à 5,60frs (T.P. à surtaxe de l'émission Antituberculeux de 1928) Tarif du 01.05.1927 : port 1,75 + expès 3,50 = 5,25frs – sur-affranchissement de 0,35) déposée dans une boîte d'un tram circulant sur les bds centraux (16 lignes), venant de la gare du Midi, passant par la pl. Anneessens, et se dirigeant vers la place Rogier où un petit télégraphiste retire l'expès de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de Bruxelles-Nord, qui appose son timbre **TRAM**. Remise du pli au bureau postal de BRUXELLES-4-B / 18.I.1929 / BRUSSEL 4-B, qui annule l'affranchissement et appose son timbre bilingue EXPRES. Expédition par Chemin de Fer de Bruxelles-Nord vers Bâle.

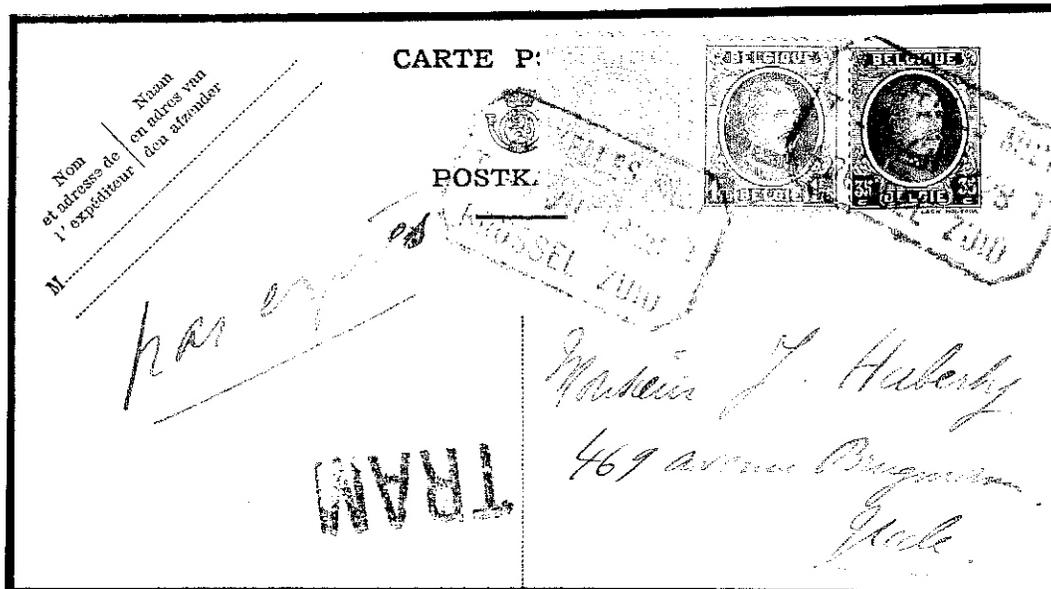
## TARIFS POSTAUX

TARIFS POSTAUX - SERVICE INTERIEUR			
	LETTRES	C. POSTALES	EXPRES
01.11.1926	0,50	0,30	1,00
15.12.1927	0,60	0,35	1,75

Mademoiselle Francine Luybrechts  
38 rue Américaine  
B.V.

Lettre EXPRES affranchie à 1,80frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30). Annulation par le bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI / T 29.11.1926 T / BRUSSEL ZUID. Apposition de la griffe TRAM (B.M.Ia) vers Ixelles. Notez l'indication de l'expéditeur à la machine « EXPRESS – TRAM »



Carte-postale EXPRES affranchie à 2,40frs (tarif du 15.12.1927 : port 0,35 + exprès 1,75 + surtaxe tram 0,30). Annulation par le bureau télégraphique BRUXELLES MIDI / T 1.VIII.1928 T / BRUSSEL ZUID. Apposition du timbre TRAM (B.M. III) pour Uccle.

## TARIFS POSTAUX

TARIFS POSTAUX - SERVICE INTERIEUR			
	LETTRES	C. POSTALES	EXPRES
<u>01.11.1926</u>	0,50	0,30	1,00
15.12.1927	0,60	0,35	1,75

Lettre EXPRES affranchie à 1,80frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30). Pli déposé au bureau télégraphique de BRUXELLES (Nd) qui appose son timbre **TRAM (B.N.I.V.a)**. Remet l'exprès au bureau postal pour l'annulation BRUXELLES (Nd) 10.II. 14-15/ 1927 BRUSSEL (Nd). Expédition à Champles (hameau de Wavre). Précisé au crayon mauve « Wavre »



### Sur plus de 100 PIECES EXPRES REPERTORIEES

Service intérieur – cachet postal (provinces)

13 Bruxelles 4 – 11 Bruxelles Nord – 5 Bruxelles Midi – 1 Bruxelles Central

Service intérieur – cachet télégraphique (Bruxelles + agglomération)

19 Bruxelles Nord- 15 Bruxelles Midi – 3 Bruxelles Q.L. – 2 Bruxelles Central

Service intérieur – cachet télégraphique (provinces)

5 Bruxelles Midi – 1 Bruxelles Nord + cachet postal – 1 Bruxelles Q.L.

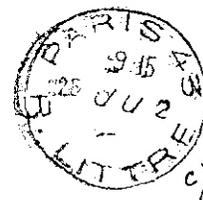
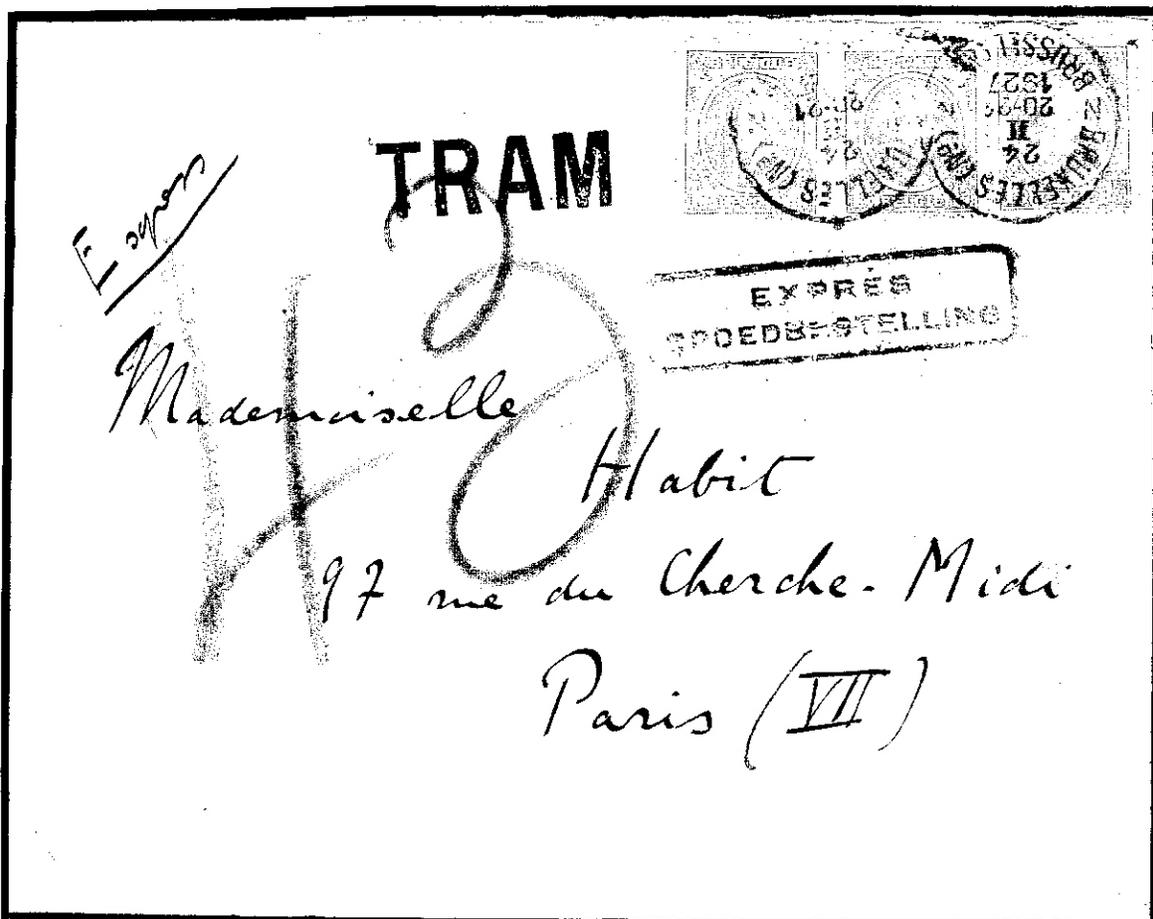
Service intérieur – Expédition ordinaire

1 Bruxelles 4 – 1 Bruxelles Nord

**TARIFS POSTAUX**

TARIFS POSTAUX - SERVICE INTERNATIONAL			
01.11.1926	1,50	0,90	3,00
01.05.1927	1,75	1,00	3,50
	LETTRES	C. POSTALES	EXPRES

Lettre EXPRES affranchie à 4,50frs pour Paris (VII) (tarif du 01.11.1926 : port 1,50 + expès 3,00 ) Pas de surtaxe-tram. Apposition du timbre **TRAM (B.N.V.)** par le bureau télégraphique de Bruxelles Nord. Pli remis au bureau postal de Bruxelles (Nd) / BRUSSEL (Nd) 24.II.1927, qui annule l'affranchissement et appose le timbre bilingue EXPRES. Au dos, cachet a) de l'ambulant BRUXELLES à PARIS \* 24 - 2/ 27/ B - cachet b) PARIS 2 / 7h45' - 25 .II./1927/ R. du Fbg St-DENIS - et cachet c) PARIS 43 / 9h15' - 25 du 2/27/R. LITTRE - du service pneumatique. Devant au crayon bleu, chiffre 43 (Paris 43).

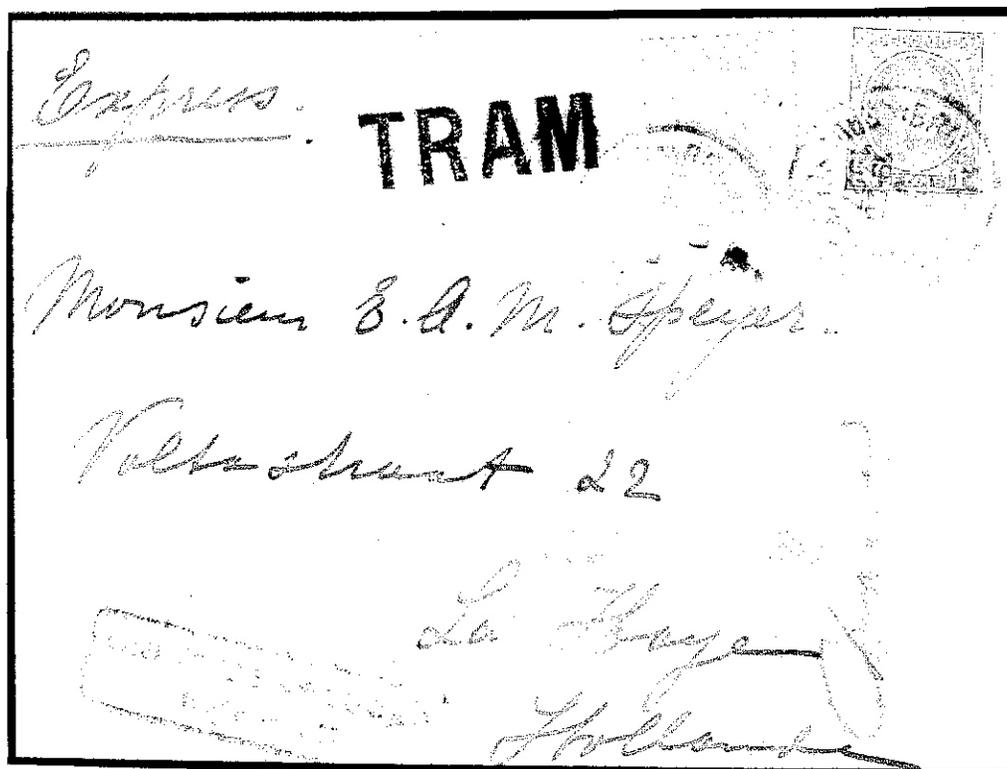


## TARIFS POSTAUX

TARIFS POSTAUX - SERVICE INTERNATIONAL			
01.11.1926	1,50	0,90	3,00
<u>01.05.1927</u>	1,75	1,00	3,50
	LETTRES	C. POSTALES	EXPRES .

### SUR-AFFRANCHISSEMENT - Pas de surtaxe à 0,30 frs

Lettre EXPRES affranchie à 5,30frs (sur-affranchissement de 0,30frs). L'expéditeur n'ayant pas tenu compte de l'exclusion de la surtaxe de 0,30 pour les plis vers l'étranger. (tarif du 01.05.1927 : port 1,50 (tarif préférentiel pour la Hollande) + expres 3,50 = 5,00frs) à destination de La Haye (P.B.) Apposition du timbre **TRAM (B.N.V.)** par le bureau télégraphique de Bruxelles Nord, qui remet l'EXPRES au bureau postal de BRUXELLES (Nd) 10.5.1927 BRUSSEL (Nd) pour l'annulation de l'affranchissement et l'apposition du timbre bilingue EXPRES. Au dos, cachet d'arrivée 'S GRAVENHAGEN / 11.5.1927 - 11-12 V, et sur le devant « ADRES ACCOORD » + signature.



Service international - EXPRES - Cachet postal

7 Bruxelles nord - 3 Bruxelles 4 - 6 Bruxelles Midi

Service international - EXPRES - Cachet télégraphique

1 Bruxelles Midi

Service international - Courrier ordinaire - Cachet postal (mécanique)

2 CP Bruxelles Midi (vers France et G.D. Luxembourg)

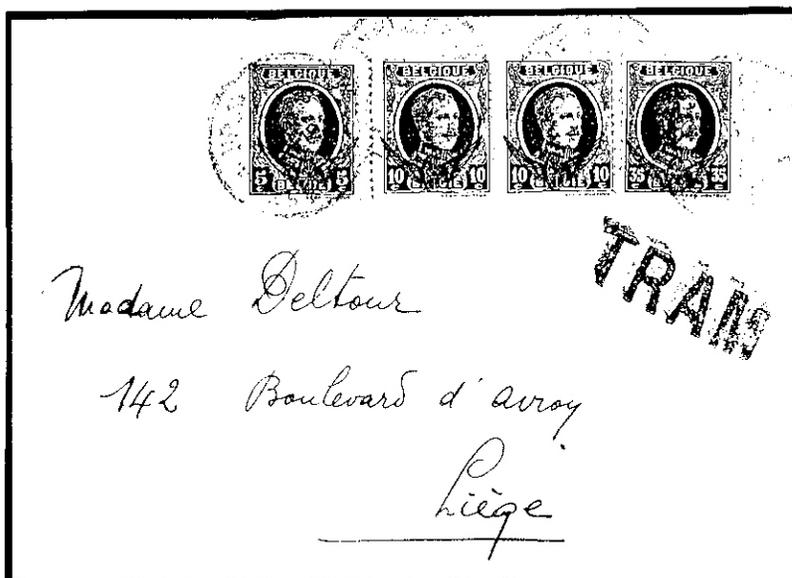
+ 1 lettre vers un militaire belge en A.B.O. (Allemagne)

## CORRESPONDANCES ORDINAIRES

Comme dit le texte de l'ordre de service n° 104 du 20.10.1926 :

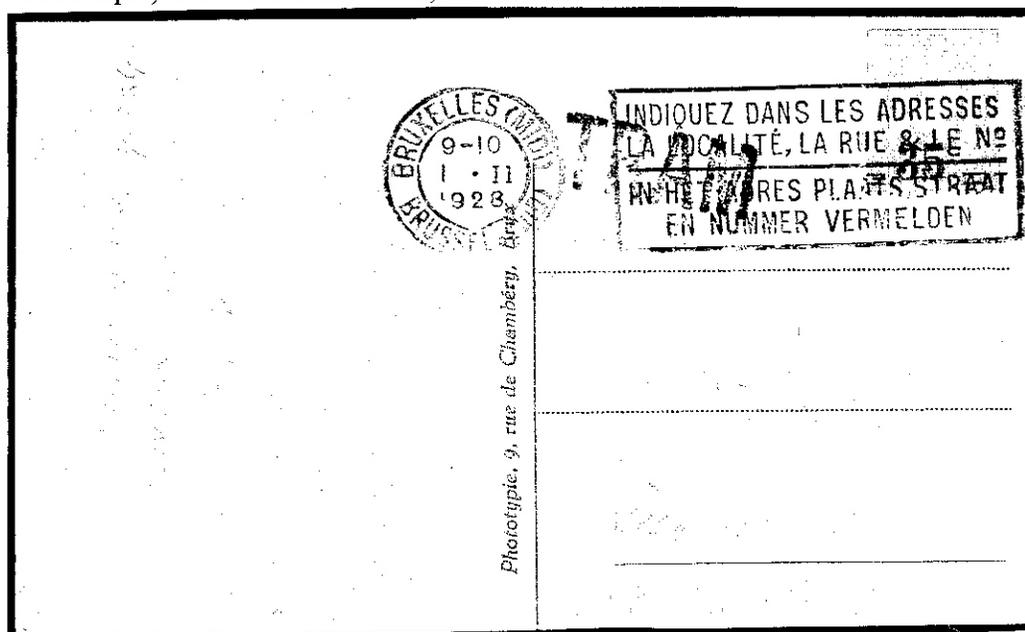
« Les correspondances ordinaires ou exprès, à destination de l'intérieur du pays, déposées dans les boîtes des tramways, seront désormais passibles d'une surtaxe de 30 centimes ».

Lettre ordinaire affranchie à 0,60frs (timbres de service S1 – S2- x 2 – S3), port de la lettre au tarif du 15.12.1927, pour Liège. Apposition du timbre **TRAM (B.N.V)** du bureau télégraphique de BRUXELLES –NORD – date illisible – qui annule les timbres-poste. Aucune surtaxe de 0,30frs n'a été appliquée ???



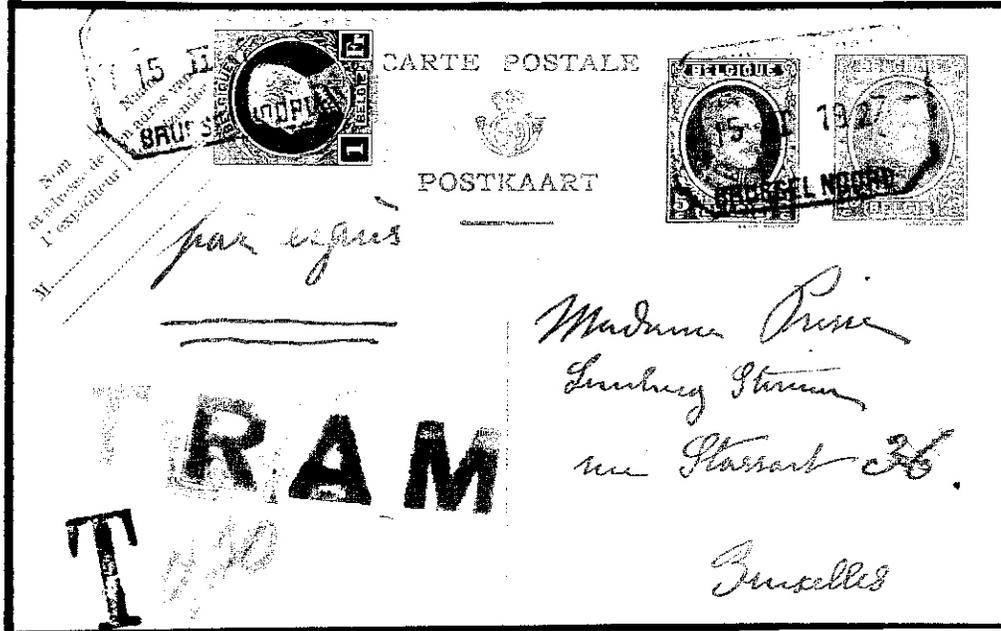
Les plis pour l'étranger ne devaient acquitter aucune surtaxe, étant donné que les tarifs internationaux étaient réglés, uniquement, lors des conventions de l'U.P.U.

Carte-vue affranchie à 0,35frs (tarif préférentiel du 15.12.1927), à destination du G.D.L. Apposition du timbre **TRAM (B.M.IV)** du bureau télégraphique de BRUXELLES Midi. Envoi remis au bureau postal de BRUXELLES (MIDI) 9-10 / 1.II.1928 / BRUSSEL (ZUID) (cachet mécanique). Pas de surtaxe-tram, en service international

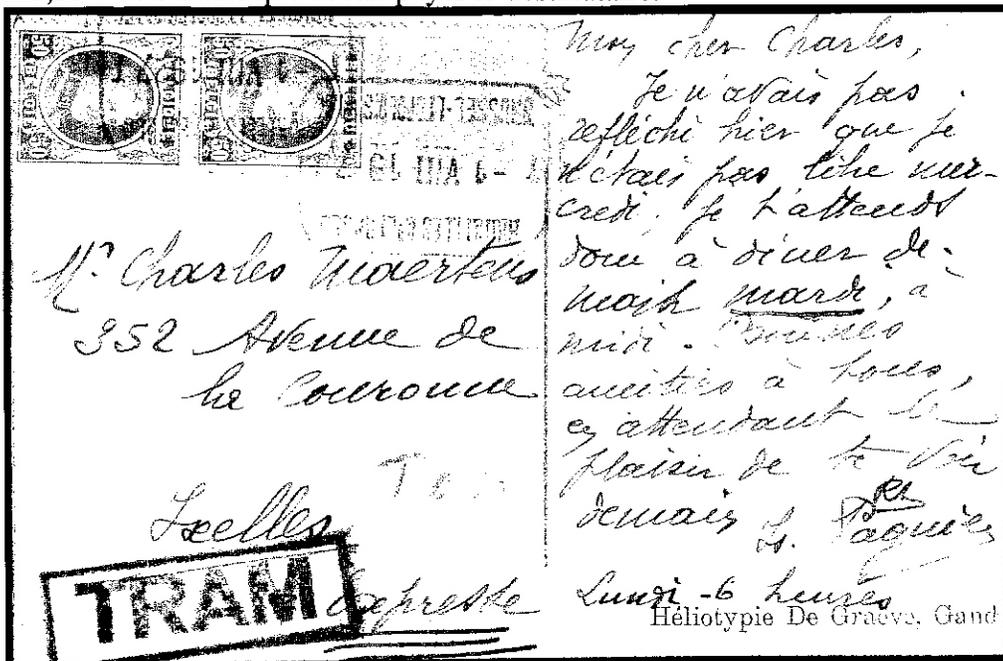


**TAXATION - SURTAXE-TRAM NON RECOUVREES**

La note de l'O.S. N° 104 de 1926, spécifiait que les envois transportés par tramways étaient greffés d'une surtaxe de 0,30frs. Si cette surtaxe n'était pas honorée par l'expéditeur, elle devait être acquittée par le destinataire. Dans ce cas, les bureaux postaux ou télégraphiques appliquaient sur ces envois le timbre « T » et la valeur de la surtaxe.



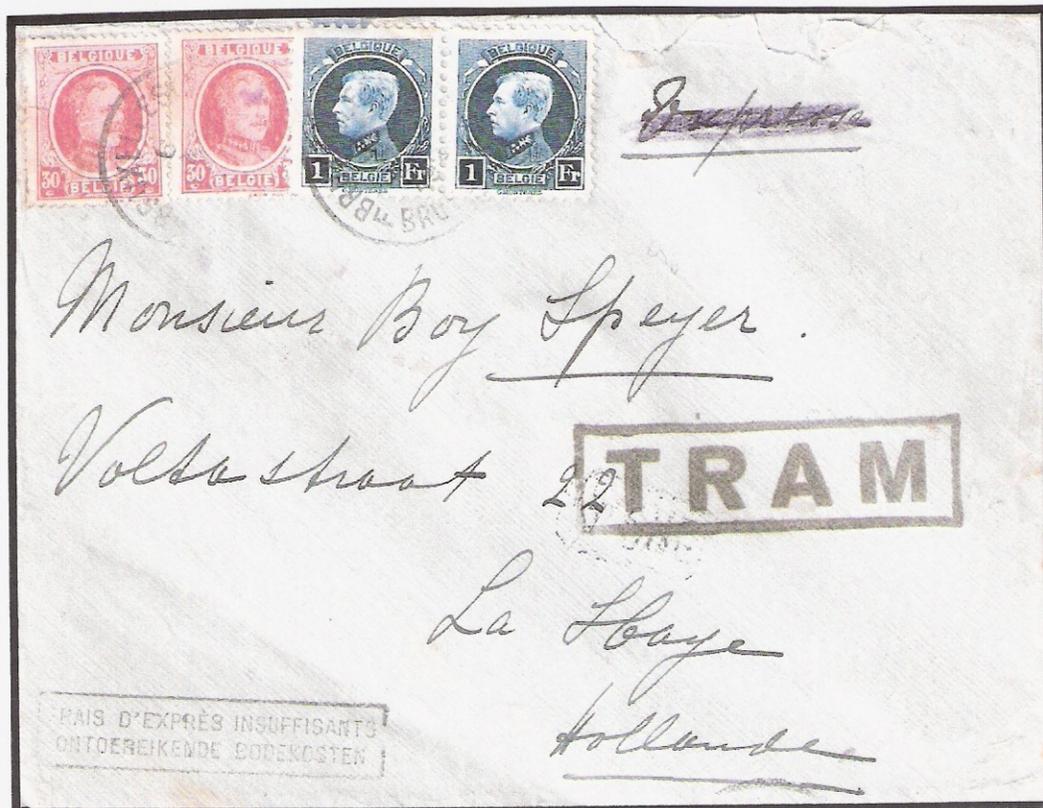
Entier-postal affranchi à 1,30frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,30 + expès 1,00 + surtaxe tram 0,30 = 1,80frs) La surtaxe n'ayant pas été incorporée dans l'affranchissement, le bureau télégraphique BRUXELLES NORD (15.II.1927) ayant réceptionné l'expès y applique le « T » et « 0,30 » de surtaxe que devait payer le destinataire.



Carte postale affranchie à 1,30frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,30 + expès 1,00 + surtaxe tram 0,30 = 1,80frs). La surtaxe n'ayant pas été honorée par l'expéditeur, le bureau télégraphique de BRUXELLES Qr LEOPOLD (1.VIII.1927) ayant réceptionné l'expès y indique au crayon bleu « T 0 30 » de surtaxe que le destinataire devait payer.

FRAIS D'EXPRES INSUFFISANTS  
ONTOEREIKENDE BODEKOSTEN

*Taxe X P insuffisant*



Lettre EXPRES pour La Haye (P.B.) affranchie à 2,60frs au lieu de 5,00frs (tarif du 01.05.1927 : exprès 3,50 + port 1,50 (port réduit pour les relations avec les Pays-Bas = 5,00frs.. Application du timbre **TRAM (B.N.I)** du bureau télégraphique de Bruxelles Nord, qui remet ensuite l'envoi au bureau postal pour l'annulation des timbres-poste et l'expédition, BRUXELLES (Nd) 6.X.1927 BRUSSEL (Nd) qui appose la griffe bilingue « FRAIS D'EXPRES INSUFFISANTS » sur l'envoi, et biffe la mention « Expresse ».

**Sur plus de 100 pièces répertoriées : 6 plis avec l'indication de frais d'exprès insuffisants – dont 1 avec l'indication manuscrite. 4 pièces de Bruxelles Nord , 1 pièces de Bruxelles 4 et une pièce de Bruxelles Midi.**

## TAXATION - AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT

FRAIS D'EXPRES INSUFFISANTS  
ONTOEREIKENDE BODEKOSTEN

*Taxe X P insuffisante*

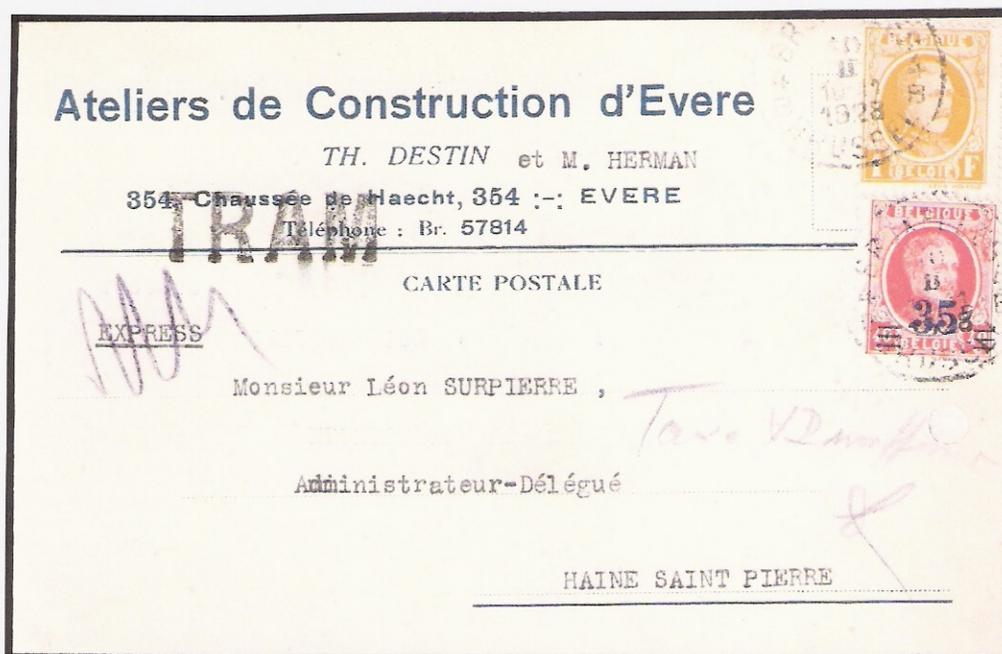
EXEMPLE  
DE MENTION  
MANUSCRITE

### Taxation – Service International

Suivant le « Recueil des Instructions sur le Service International » du Congrès de Madrid du 30.11.1920 (en vigueur le 01.01.1922) « Si l'objet est non ou insuffisamment affranchi, l'office expéditeur indique sur l'objet, le montant de la taxe à percevoir du destinataire. La taxe d'EXPRES doit être complètement acquittée à l'avance. Dans le cas contraire, l'envoi était considéré comme courrier ordinaire et le timbre bilingue « FRAIS D'EXPRES INSUFFISANTS / ONTOEREIKENDE BODEKOSTEN », était apposé sur l'envoi.

### Taxation – Service Intérieur

Instruction Générale des Postes de 1926 – art. 65/67 – « Les envois exprès supportent indépendamment du port ordinaire, une taxe spéciale, payable d'avance, destinée à couvrir les frais d'exploitation et de remise à domicile. En cas d'insuffisance d'affranchissement, si les timbres-poste représentent la taxe d'EXPRES, l'envoi est traité comme exprès. Le destinataire payera la taxe d'insuffisance (le double du montant manquant). Si au contraire l'affranchissement ne représente pas au moins les frais d'exprès, l'envoi sera traité comme envoi ordinaire, et le timbre bilingue « FRAIS D'EXPRES INSUFFISANTS / ONTOEREIKENDE BODEKOSTEN » est apposé sur l'envoi.



Carte-postale affranchie à 1,35frs au lieu de 2,35frs, à destination de Haine-St-Pierre (tarif du 11.12.1927 : port 0,60 + exprès 1,75 + surtaxe tram 0,30 = 2,35). Envoi véhiculé par le tramway jusqu'à la gare du Nord où un petit télégraphiste extrait l'envoi de la boîte –tram et le remet au bureau télégraphique de Bruxelles (Nord), qui applique son timbre **TRAM (B.4.I)**, puis remet le pli au bureau postal de BRUXELLES 4 / 10.II.1928 / BRUSSEL 4. Les frais d'exprès étant insuffisants, il était indiqué au crayon mauve « Taxe X P insuffisante ». Indication « EXPRESS » biffée.

## TAXATION - SERVICE INTERIEUR (avec chiffre-taxe)

Les lettres non affranchies supportaient le double de la taxe des lettres affranchies.

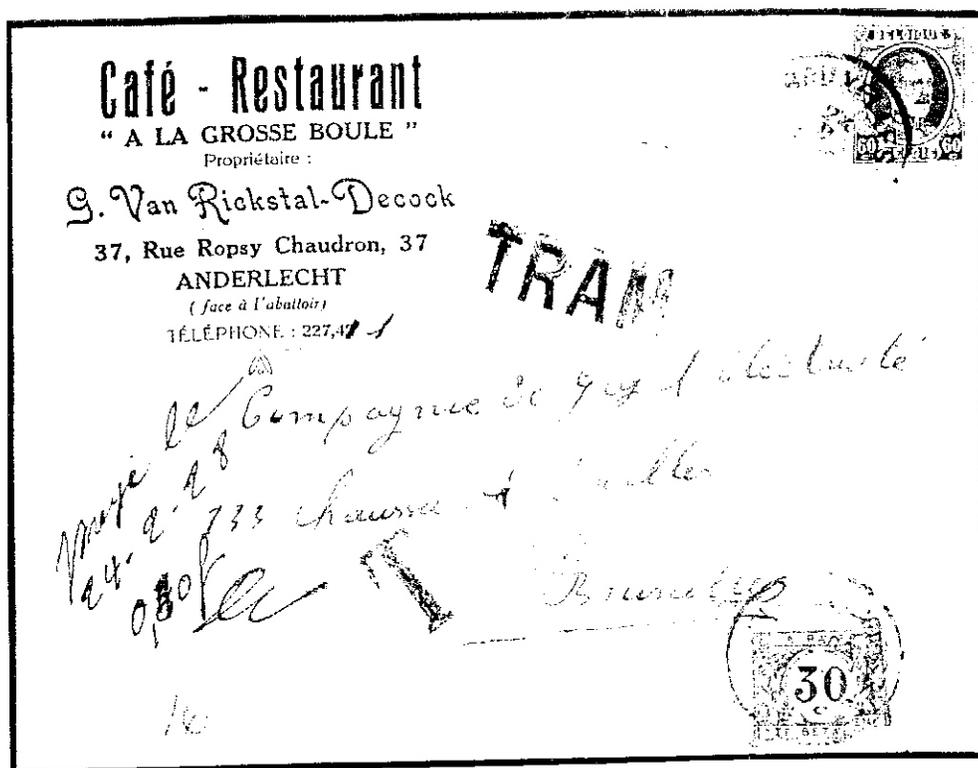
Les lettres insuffisamment affranchies étaient taxées au double de la valeur des timbres-poste manquants, et arrondies au demi-décime supérieur.

La taxe des lettres non affranchies et insuffisamment affranchies était représentée par des chiffres-taxe, que les agents appliquaient sur ces lettres, pour le montant à percevoir.

On ne pouvait utiliser les chiffres-taxe pour affranchir les correspondances.

Les taxes opérées sur les EXPRES ne pouvaient être représentées en chiffres-taxe sur ces envois. Les chiffres-taxe étaient appliqués sur la feuille n° 77 qui accompagnait chaque EXPRES.

La surtaxe de **TRAM** à 0,30frs, n'était pas une taxe de pénalité, donc non doublée. L'Ordre de Service n° 104 du 20.10.1926, stipule bien, que si l'expéditeur n'avait pas inclus cette surtaxe dans son affranchissement, cette surtaxe devait acquittée par le destinataire.



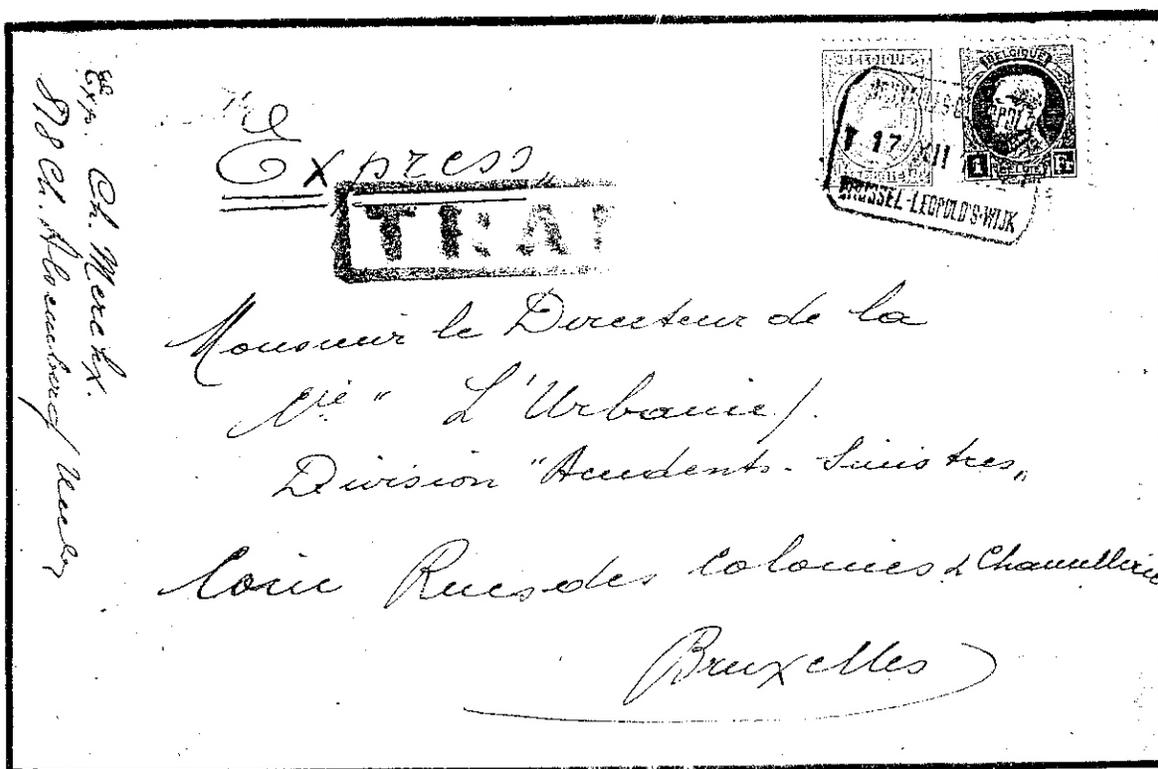
Lettre ordinaire affranchie à 0,60frs (tarif du 15.12.1927) à destination de Bruxelles (Ixelles), déposée dans la boîte-tram fixée au tram n° 60 (1) à son terminus « Abattoir de Cureghem », rue Ropsy-Chaudron, et qui se dirigeait vers la place Rogier, où un petit télégraphiste retirait l'envoi de la boîte-tram pour le remettre au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD qui applique le timbre **TRAM (B.N.V.)**. L'envoi était remis au bureau postal de BRUXELLES 4 le 24.2/11-12 / 1928 BRUSSEL 4, qui appose le timbre « T » et l'indication « 0,30 » représenté par un chiffre-taxe de 0,30frs, annulé par le dit bureau (faible). Taxe représentant la surtaxe dont étaient assujettis les envois transportés par les tramways. Il était également indiqué la réception de cette taxe « **payé le 24.2.28/0,30frs** » paraphe.

(1) Ligne n° 60 créée le 17.5.1910, avec comme trajet : Abattoirs de Cureghem, gare du Midi, Bourse, gare du Nord, place Hauwaert, Porte de Tervueren.

## TAXATION

### OMISSION DU PAYEMENT DE LA SURTAXE-TRAM NON CONSTATEE

Lettre EXPRES, émanant du 818, chée d'Alseberg, affranchie à 1,50frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + 0,30 de surtaxe tram (non incorporée) déposée dans la boîte du tram n° 9, circulant chée d'Alseberg, vers la Barrière de St-Gilles, où un petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le transfert dans la boîte du tram n° 14, se dirigeant vers la place du Trône, où un autre petit télégraphiste retire l'exprès de la boîte-tram et le transborde dans la boîte du tram n° 20 ou 22, venant de la pl. des Palais et se dirigeant vers la gare du Q. Léopold, où un autre télégraphiste retire l'exprès de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES Qr LEOPOLD / T 17.XII.1927 T / BRUSSEL LEOPOLDSWIJK, qui annule les timbres-poste et applique son timbre **TRAM (B.QL.Ia)**. Ce bureau ne constate pas l'omission du paiement de la surtaxe de 0,30. Ce timbre «TRAM» est un des premiers timbre en caoutchouc rencontré, du bureau télégraphique du Quartier Léopold.



Sur 14 pièces : 9 exprès taxés par un bureau postal – 3 de Bruxelles Nord – 5 de Bruxelles 4 – 1 de Bruxelles Midi.

: 5 exprès taxés par un bureau télégraphique – 4 de Bruxelles Nord – 1 pièce de Bruxelles Q. Léopold avec indication de la taxe au crayon bleu.

TAXATION - MILITAIRE en A.B.O.

Lettre épaisse et pesante, émanant du 31, avenue Alphonse Hottat (à - 200m du Gerموir), affranchie à 1,75frs, expédiée par EXPRES à un militaire en A.B.O. / B.P. 1, Aix-la-Chapelle, déposée dans la boîte du tram n° 33, passant au Gerموir, venant du Cimetière d'Ixelles, et se dirigeant vers la place du Luxembourg, place de la Chapelle, porte de Hal, gare du Midi, où un petit télégraphiste lève la boîte-tram et remet l'expres au bureau télégraphique de BRUXELLES Midi, qui appose son timbre TRAM (B.M.III), puis le transfert au bureau postal de BRUXELLES (MIDI) 15.VI/9-10/1928 BRUSSEL (ZUID), qui annule le timbre-poste et appose la griffe bilingue EXPRES, ainsi que le « T » (Taxe).

ORDRE SPECIAL N° 19 du 01.02.1919

Les militaires de l'A.B.O. jouissaient de la franchise postale, pour les cartes et lettres ordinaires d'un poids du 1<sup>er</sup> échelon, adressés en Belgique, France, Angleterre, Italie et colonies de ces pays.

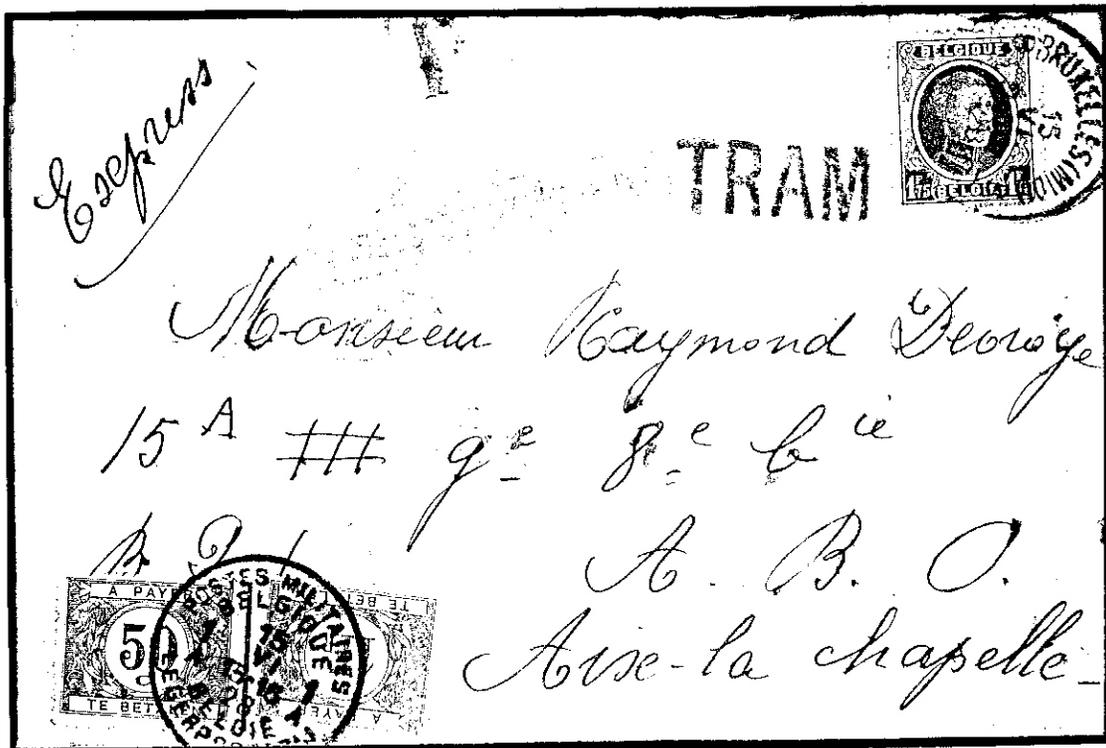
Bénéficiaient également de la même franchise les correspondances ordinaires expédiées aux militaires belges se trouvant au Congo-Belge, France, Angleterre et zone allemande occupée.

Le service postal de l'A.O. était considéré comme faisant partie du service intérieur belge.

Les envois non affranchis adressés aux militaires sous les drapeaux, étaient exemptés de la surtaxe de pénalité (X 2), pour non affranchissement (art. 6 & 2/I.G. de 1926.)

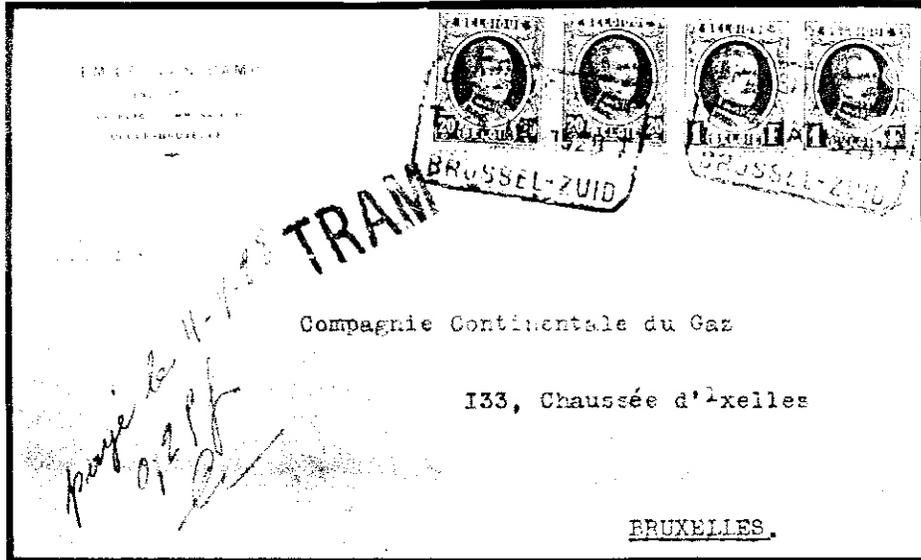
Tarif intérieur belge du 15.12.1927 : port 0,60/50grs (lettre pesante de 100 à 150grs) = 3 ports à 0,60 = 1,80 + expès 1,75 + surtaxe tram 0,30 = 3,85frs, moins 1,75 d'affranchissement = 2,10, moins 0,60 de franchise pour le 1<sup>er</sup> échelon de poids = 1,50frs manquants, et de taxe à payer par le destinataire, représentée par 2 chiffres-taxe, annulés par le bureau POSTES MILITAIRES / BELGIQUE / 15.VI/15-16/28 / LEGERPOSTERIJEN BELGIE / 1A . Au dos, cachet P.M. 1 du 15.VI/ 16-17 / 1928.

Les bureaux P.M. 1A et P.M. 1 étaient établis dans le même immeuble .

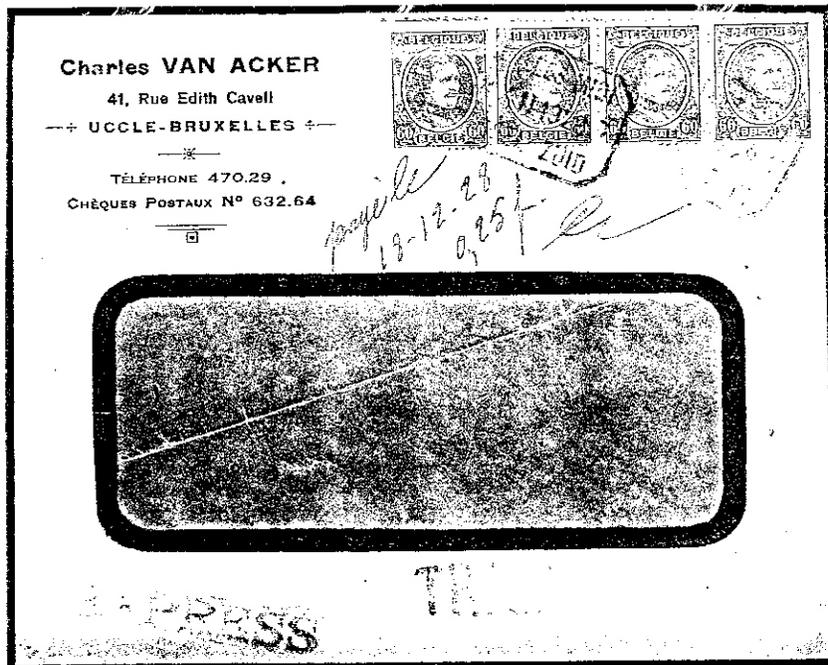


**TAXATION**  
**SURTAXE INSUFFISANTE**

Sur plus de 100 pièces répertoriées, 5 pièces EXPRES étaient revêtues d'un indication manuscrite ; « payé le .... / 0,25frs » paraphe.

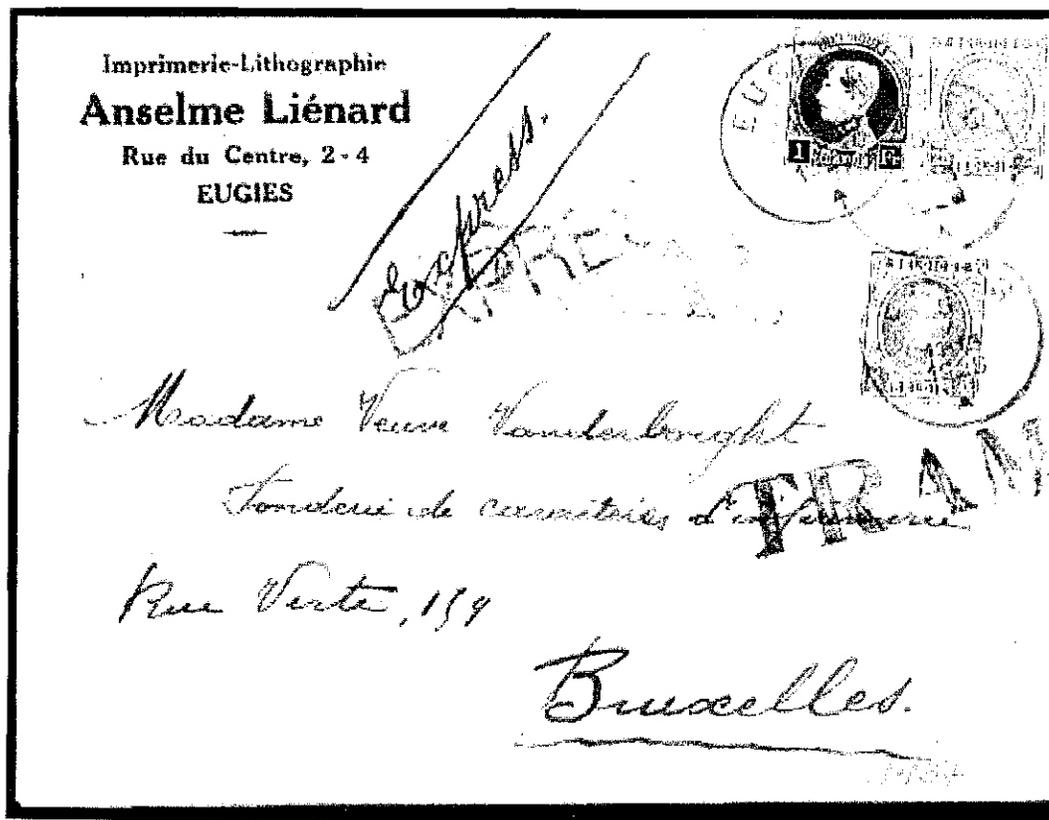


Lettre affranchie à 2,40frs (tarif du 15.12.1927 : port 0,60 + exprès 1,75 = 2,35frs) surplus d'affranchissement de 0,05fr. Application de la marque **TRAM (B.M.IV.)**. Annulation télégraphique BRUXELLES-MIDI / T 4.IX.1928 T / BRUSSEL-ZUID qui inscrit « payé le 4-9-28 / 0,25fr ». Soit surtaxe tram 0,30 moins 0,05 de sur-affranchissement = 0,25fr.



Lettre affranchie à 2,40frs (tarif du 15.12.1927 : port 0,60 + exprès 1,75 = 2,35frs) surplus d'affranchissement de 0,05fr. Application de la marque **TRAM (B.M.IV.)**. Annulation télégraphique BRUXELLES MIDI (sans tiret) / T 18.XII.1928 T / BRUSSEL ZUID qui indique « payé le 18-12-28/ 0,25f. » Surtaxe tram 0,30 - 0,05 de sur-affranchissement = 0,25f.

PIECE AVEC GRIFFE TRAM DOUTEUSE



LOT N°1437 – RECTO

Ci-dessous plusieurs points invalidant la pièce ci-dessus, avec la marque TRAM.

- 1) La griffe TRAM était appliquée pour justifier la surtaxe de 0,30fr. Or, il n'y a pas de taxe sur cette pièce.
- 2) Cette mesure de sur-taxation avait été introduite le 01.11.1926, uniquement à Bruxelles. EXPRES oblitéré à EUGIES 5.V.1926. Aucun cachet postal ou télégraphique n'a été apposé au dos. ( port 0,30 (01.10.1925) exprès 1,00 (01.03.1921)
- 3) La marque TRAM était apposée sur les correspondances déposées par les expéditeurs dans les boîtes-tram de Bruxelles, et retirées par des petits télégraphistes qui les déposaient dans un bureau télégraphique. Marque non apposée à l'arrivée. Aucun motif n'apparaît prouvant sa réinsertion à la poste (Changement d'adresse, erreur, etc..)
- 4) La marque TRAM ne correspond à aucune marque répertoriée.
- 5) La commune de Eugies n'est pas un grand centre, comme le spécifie les instructions. De 1905 à 1966, un tramway vicinal électrique y circulait : ligne Eugies - Wasmes et Eugies – Aulnoy. Les Ch.d.Fer Vicinaux Belges n'ont jamais utilisés de marque TRAM.

BUREAU TELEGRAPHIQUE - BRUXELLES (NORD)

TIMBRES en CAOUTCHOUC

B.N.Ia - 6.11.1926

B.N.Ib - 29.11.1926

B.N.Ic - 23.12.1926

**TRAM**

**TRAM**

**TRAM**

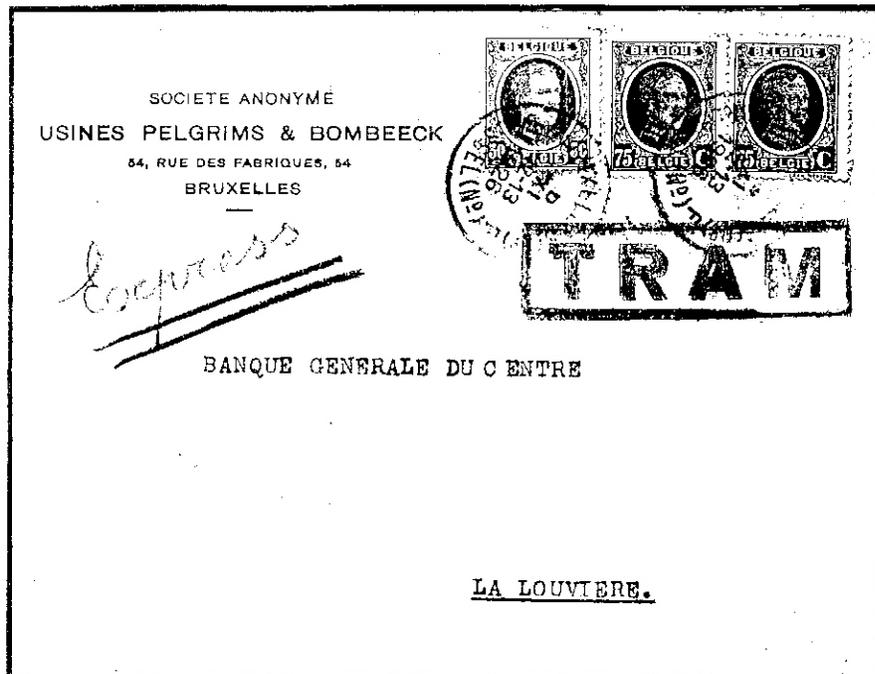
(1) 54 x 15 - 45 x 8,5

Evolution de la déformation  
Mot TRAM: 45 x 9 à 47 x 10

Vu du 6.11.1926  
au 28.11.1926

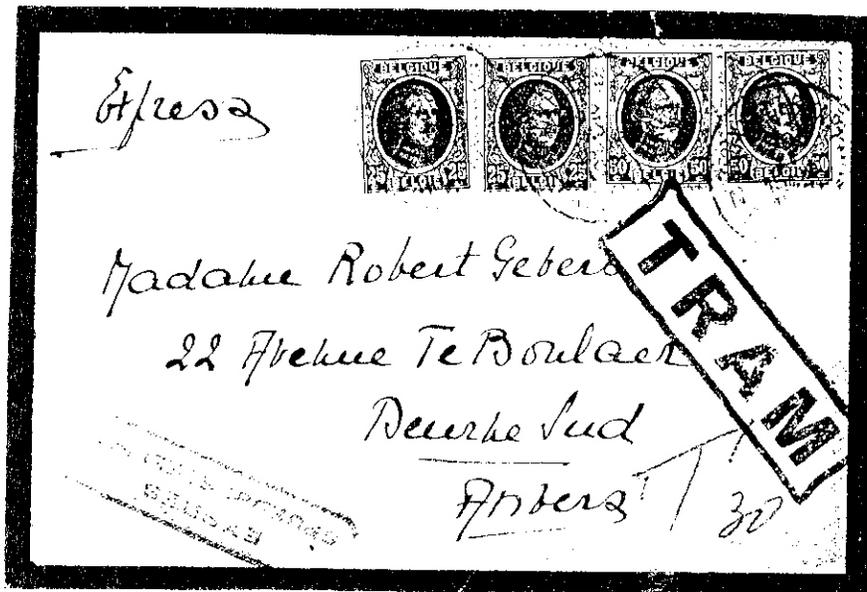
Vu du 29.11.1926  
au 3.12.1926

Vu du 21.12.1926  
au 23.12.1926

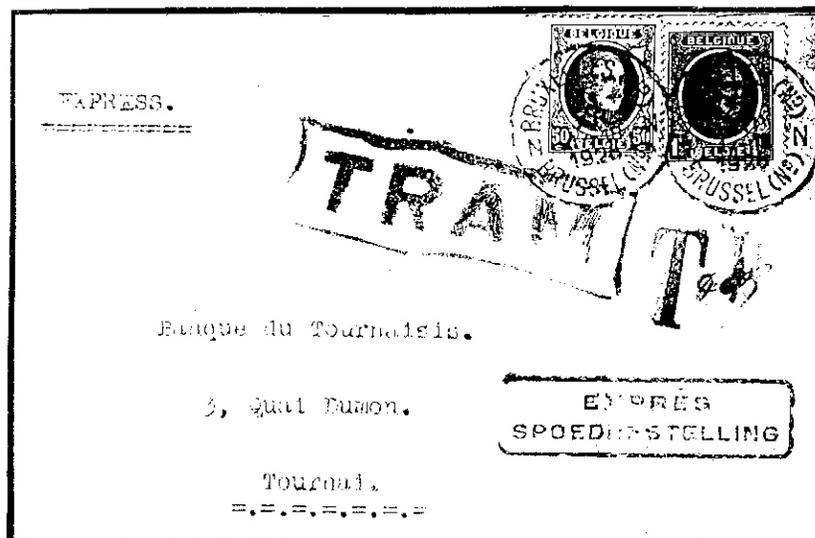


Lettre, émanant du 54, rue des Fabriques (près de la Porte de Ninove) affranchie à 1,35frs (tarif du 1.11.1926 - port 0,50 + Express 1,00 + Surtaxe 0,30 - suraffranchissement de 0,05frs). Déposée dans la boîte-tram n°15 - ligne qui venait de la gare du Midi vers la gare du Nord. Arrivée place Rogier, un petit télégraphiste extrait l'EXPRES de la boîte-tram et le dépose au bureau télégraphique de Bruxelles (Nord), qui y appose la griffe TRAM (B.N.Ia), puis transfère l'envoi au bureau postal de BRUXELLES (Nd)-BRUSSEL (Nd) 6.XI./12-13/1926, qui annule les timbres-poste, puis l'expédie vers sa destination, LA LOUVIERE.

(1) 1re mesure = celle du cadre - 2ieme mesure = celle du mot TRAM: longueur et hauteur. Les reproductions des marques et des plis ont été réduites, pour éviter d'éventuelles imitations.



Lettre de deuil affranchie à 1,50frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30 = 1,80frs - manque 0,30frs de la surtaxe, d'où " T 30 " (0,30frs). Apposition de la griffe TRAM (B.N.Ib) du bureau télégraphique de Bruxelles Nord. Annulation des timbres-poste par le bureau postal BRUXELLES N/BRUSSEL N - 29.XI.1926, à destination de Deurne Sud.



Lettre affranchie à 1,75frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30 = 1,80frs - manque 0,05 d'où taxation à " T 0,05 ". Apposition de la griffe TRAM (B.N.Ic) du bureau télégraphique de Bruxelles Nord. Annulation des timbres-poste par le bureau de BRUXELLES N/BRUSSEL N - 21.XII/17-18/ 1926, à destination de Tournai.

B.N.II - 6.1.1927

B.N.III - 26.1.1927

**TRAM**

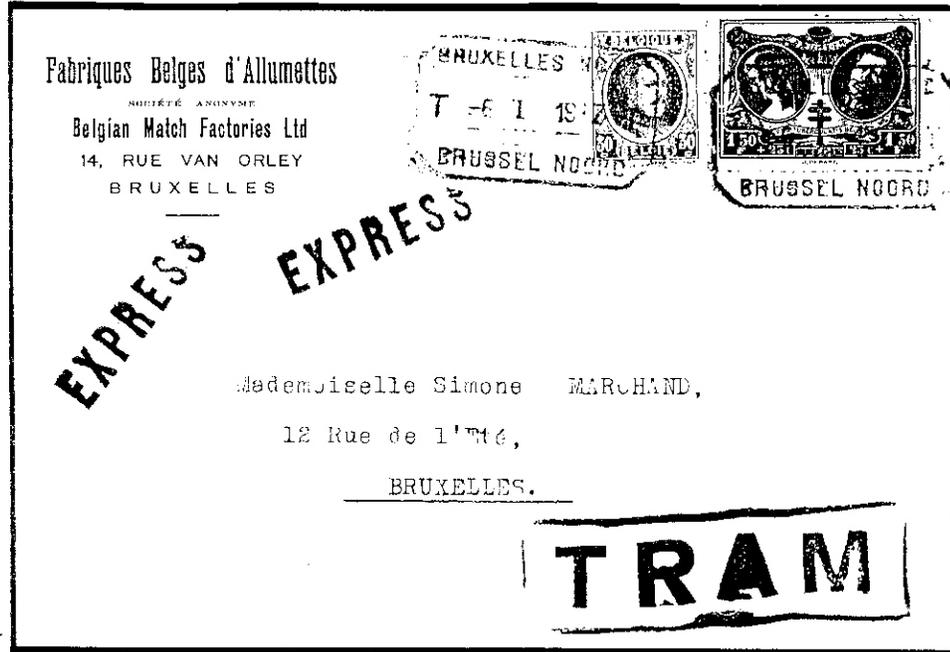
**TRAM**

65 x 20 - 53 x 10/10,5

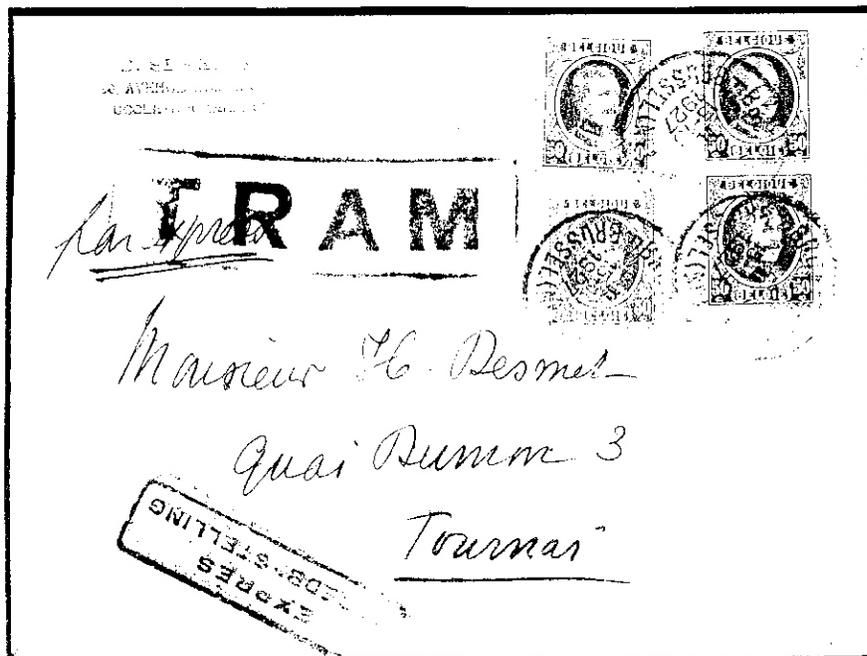
69 x 20 - 55 x 10

Vu les 6.1.1927  
12.1.1927  
19.1.1927

Vu les 26.1.1927  
4.2.1927



Lettre affranchie à 1,80frs (port 0,50 + exprès 1,00 + Surtaxe 0,30). Griffes TRAM (B.N.II), du bureau télégraphique BRUXELLES NORD/ T 6.1.1927 T/BRUSSEL NOORD, qui annule également les timbres-poste, vers Bruxelles (Ixelles).



Lettre affranchie à 1,80frs. Griffes TRAM (B.N.III) du bureau télégraphique de Bruxelles Nord. Annulation par le bureau postal BRUXELLES (Nd) F-BRUSSEL (Nd)F à destination de Tournai.

CACHET B.N.III dont le cadre a été enlevé

B.N.IVa - 10.2.1927

**TRAM**

55 x 11,5

Vu les 10.2.1927  
14.2.1927-  
15.2.1927  
16.2.1927

B.N.IVb - 14.2.1927

**TRAM**

55 x 11,5

Vu le 14.2.1927-

lettres plus épaisses dû  
vraisemblablement à une  
forte frappe

14.2.1927- est la date de deux plus exprès différents



Lettre affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926 - port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30 ). Griffes TRAM (B.N.IVa) du bureau télégraphique de Bruxelles (Nord). Envoi remis au bureau postal de BRUXELLES (Nd) N / BRUSSEL (Nd) N du 10.2.1927, qui annule les timbres-poste et expédie l'EXPRES vers Champles. Région précisée par une indication faite au crayon par le bureau postal "WAVRE".

-----  
**TIMBRE en ACIER**  
-----

B.N.V

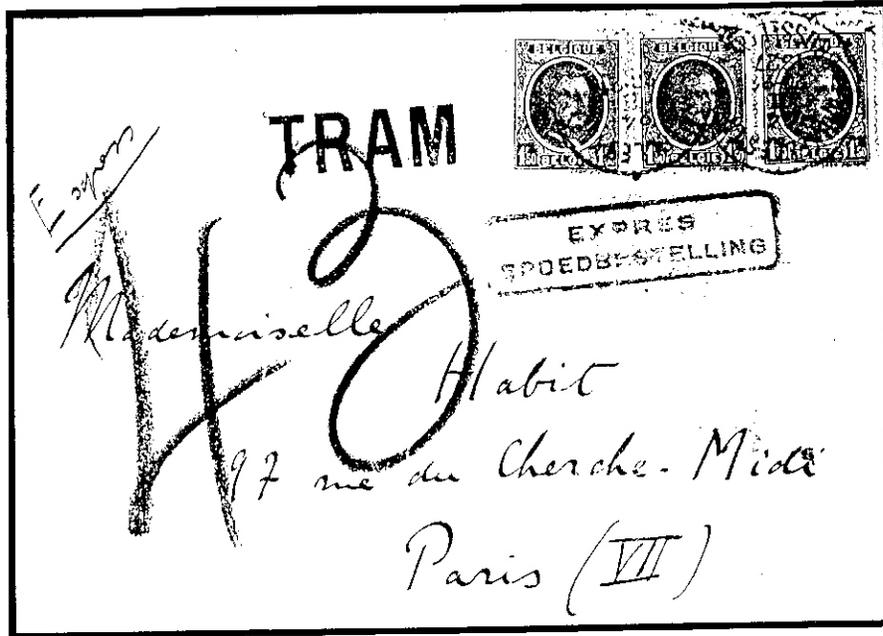
**TRAM**

31 x 10

Vu du 24.2.1927 au 22.2.1929

Pas de déformation. Seulement les lettres très légèrement plus épaisses, lors d'une forte application.

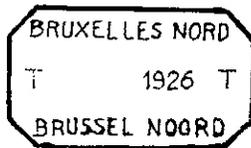
Lettre annulée par BRUXELLES (Nd) 24.2.1927



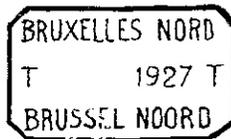
Lettre affranchie à 4,50frs (tarif du 1.11.1926: port 1,50 + exprès 3,00). Pas de surtaxe sur le courrier international. Apposition de la griffe TRAM (B.N.V.)

AUTRES MARQUES

Timbres à date télégraphiques (type rectangulaire)



42 x 24



38 x 22



35 x 23

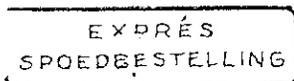
Timbre à date postal - Affranchissement mécanique



Littéra B - N ou F



Griffe EXPRES bilingue - " T " Taxation



T

Utilisé par le bureau postal  
Vu du 29.11.1926 au 14.5.1927  
Lettres X P incomplètes et le  
cadre latéral gauche manque.

Type utilisé par le bureau  
postal et le bureau télégra-  
phique

Note 312 w - 2.6.1927 - Bureau postal

" Depuis le 1er juin et, la section des expéditions de la perception de Bruxelles (Nord) est érigé en " Bureau de Tri ", sous la dénomination de BRUXELLES 4. Quant à la section de comptabilité, elle forme une perception sous la dénomination de BRUXELLES 5 ".

En définitive, BRUXELLES 4, oblitérait les envois destinés aux provinces et pour l'étranger.

Les envois destinés pour Bruxelles-ville et l'agglomération, étaient annulés par le bureau télégraphique de BRUXELLES (NORD) (situé rue du Brabant - dans l'enceinte de la station du Nord).

**TIMBRE unique EN ACIER**

B.4.I ~ 27.9.1927

Vu du 27.9.1927 au 25.3.1929

**TRAM**

31 x 10

Utilisé jusqu'au 7.4.1929  
inclus.

**EXPRES BILINGUE**

2 types de cachets  
utilisés

**OBLITERATION POSTALE -AFFRANCHISSEMENT MECANIQUE-**

**EXPRES  
SPOEDBESTELLING**

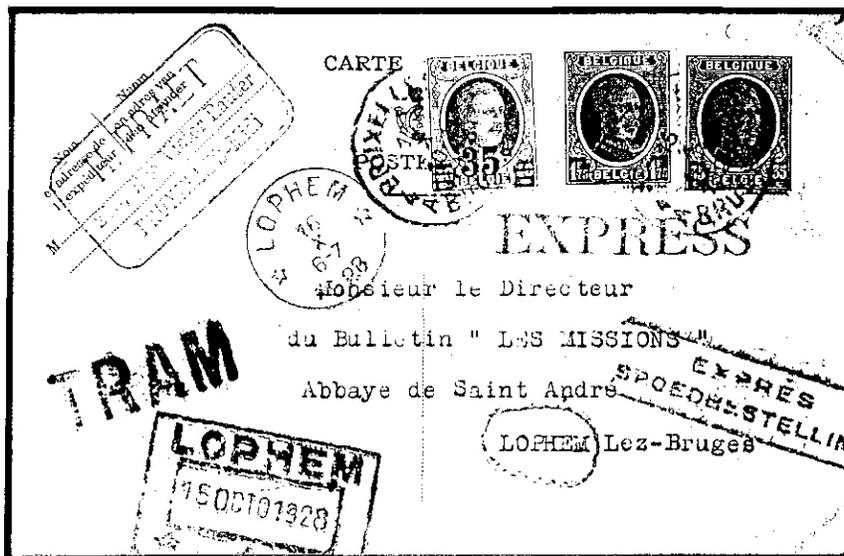


Littéra A-B-C



**EXPRES  
SPOEDBESTELLING**

lettres X P in-  
complètes et le  
cadre latéral gau-  
che manque



Entier-postal émanant du 213, rue Victor Rauter (près de la pl. de la Résistance) affranchie à 2,45frs (tarif du 15.12.1927: port 0,35 + exprès 1,75 + surtaxe 0,30 = 2,40frs). Exprès déposé dans la boîte-tram n°46 circulant chée de Mons, venant de Veeweyde et se dirigeant vers la Porte d'Anvers, où un petit télégraphiste transfère l'envoi dans la boîte-tram de la ligne n°15 se dirigeant vers la place Rogier, où un autre petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et va le déposer au bureau télégraphique de Bruxelles Nord, qui y appose la griffe TRAM (B.4.I). Remise au bureau postal de BRUXELLES 4/A-BRUSSEL 4/A du 15.X. 10-11/1928. Prise en charge par la ligne du Ch. de Fer Bruxelles à Bruges avec correspondance Steenbrugge à Lophem. Cachet ferroviaire de passage LOPHEM/ 15 OCTO 1928 / \* \* \*. Remise le lendemain au dépôt-relais de \* LOPHEM \* 16.X. 6-7/1928, qui effectue la remise.

BUREAU TELEGRAPHIQUE - BRUXELLES (MIDI)

TIMBRES en CAOUTCHOUC

B.M.Ia - 29.11.1926

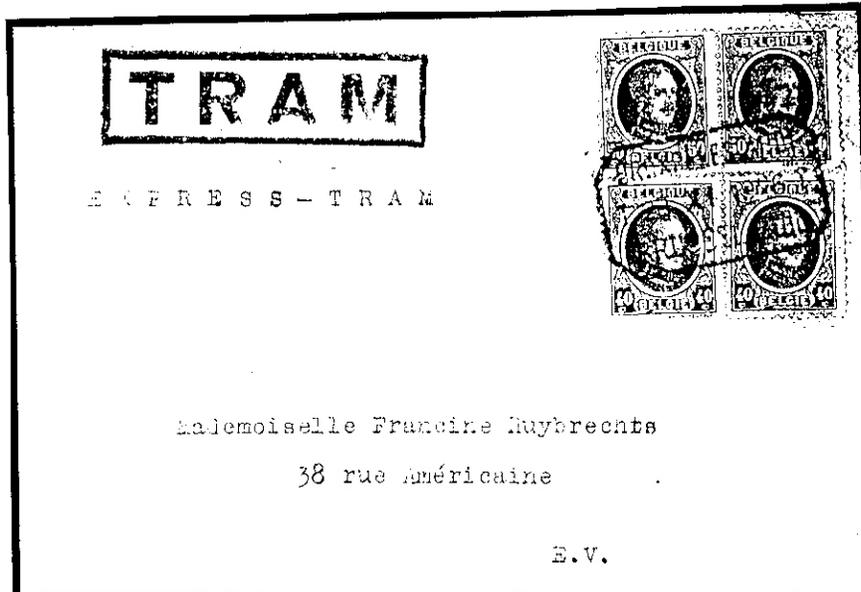
B.M.Ib - 16.1.1927

**TRAM**

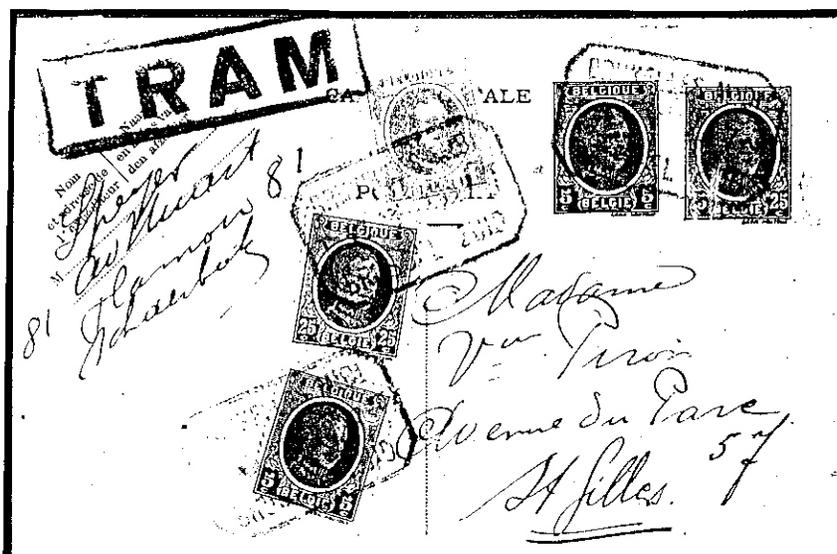
**TRAM**

54 x 15 - 45 x 8,5

Vu du 29.11.1926 au 16.1.1927  
Le cachet se déforme au fur et à mesure de l'emploi



Lettre affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30). Indication précise "EXPRESS-TRAM". Apposition de la griffe TRAM (B.M.Ia) et annulation des timbres-poste par le bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI/T 29.11.1926 T/BRUSSEL ZUID, à destination "E.V " (Ixelles)



Entier-postal émanant de l'av. Huart Hamoir Schaerbeek (près de la chée d'Helmet), affranchie à 1,60frs (tarif du 1.11.1926: port 0,30 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30), déposé dans la boîte du tram 56, circulant chée d'Helmet vers la pl. Rogier, où un petit télégraphiste extrait l'EXPRES de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI/T 12.2.1927 T/BRUSSEL ZUID qui annule les timbres-poste et appose la griffe TRAM (B.M.Ib) pour St-Gilles.

B.M.IIa - 10.2.1927

B.M.IIb - 2.5.1927



59 x 17,5 - 45,5 x 7



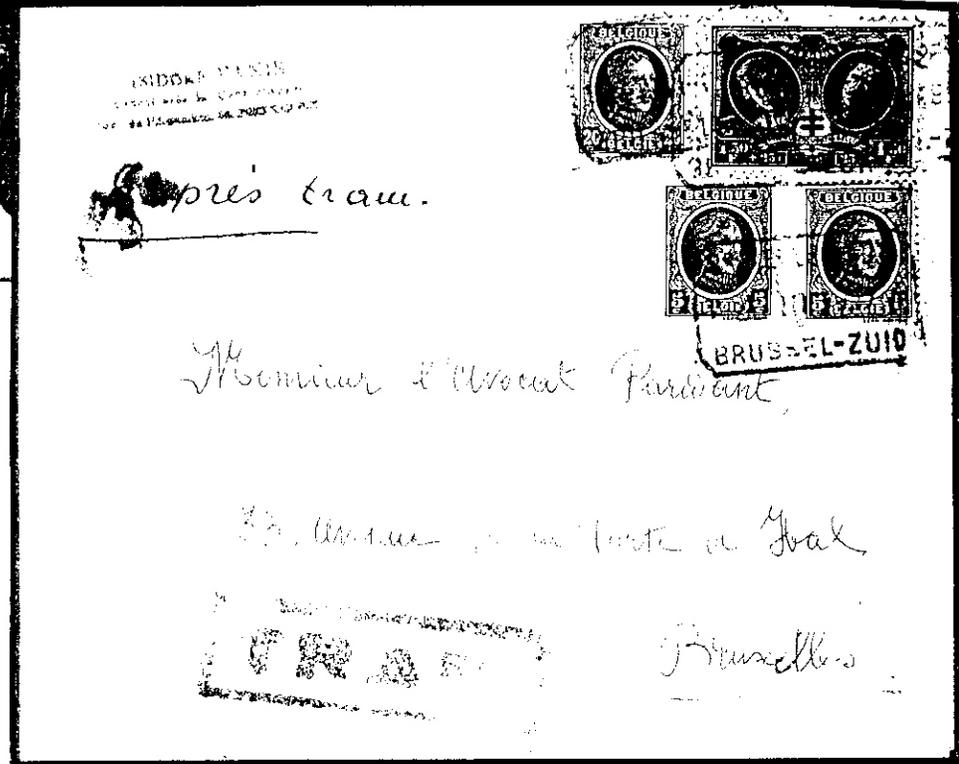
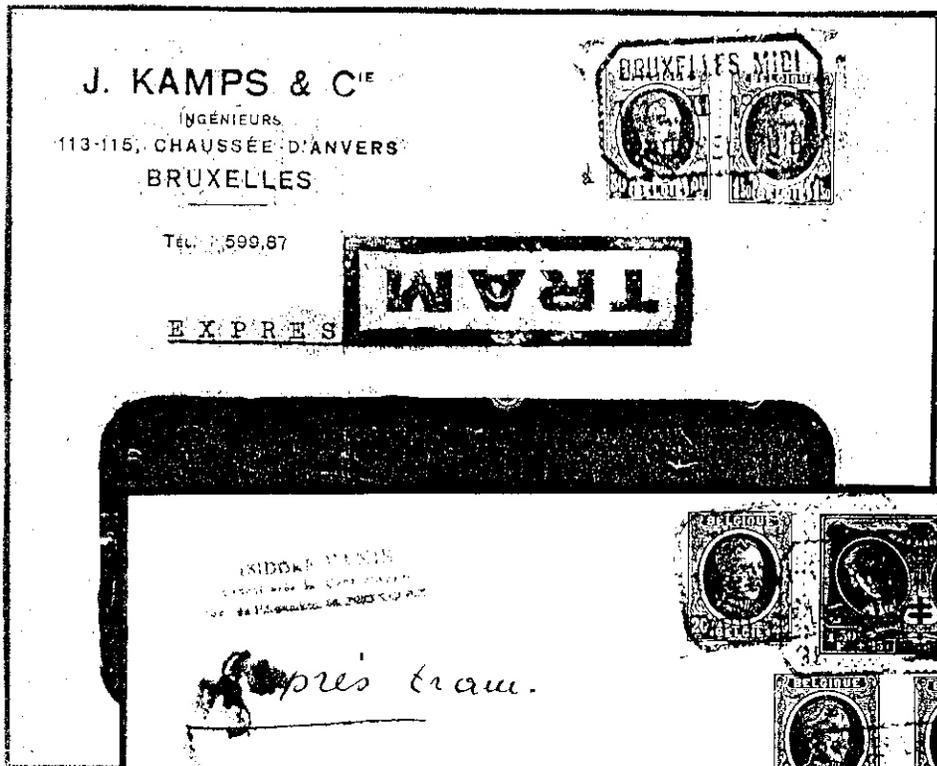
58 x 17 - 45 x 6

Forte déformation après 3 mois

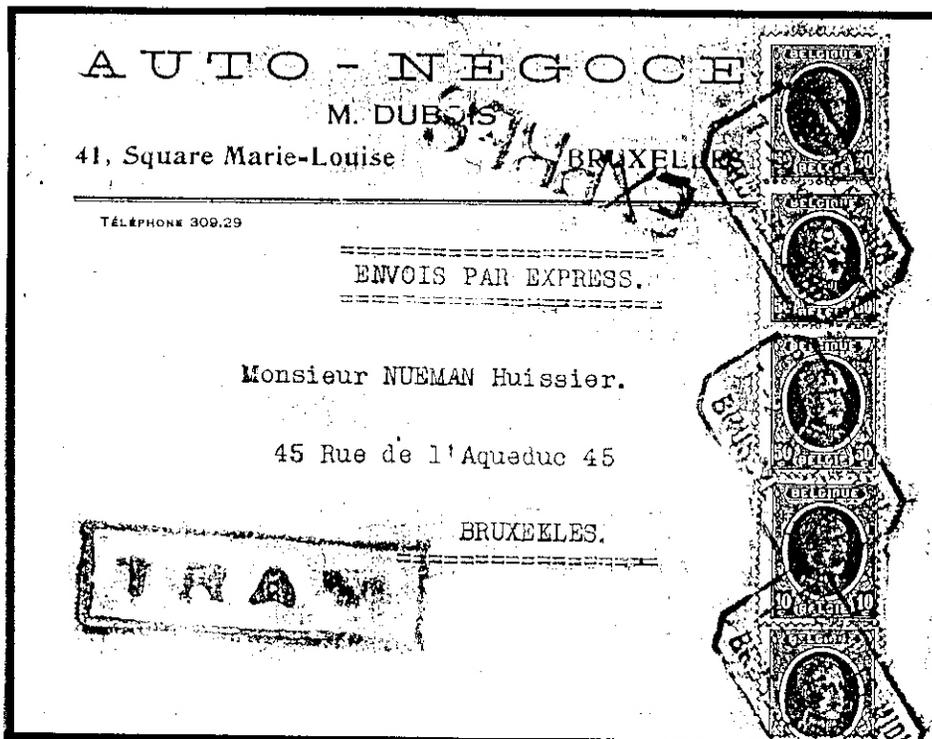
Vu du 10.2.1927  
au 25.2.1927

Vu du 27.3.1927  
au 2.5.1927

Lettre affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30). Annulation des timbres-poste par le bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI /T 10.2.1927 T/BRUSSEL ZUID, qui appose également la griffe TRAM (B.M.IIa), et l'expédie vers sa destination.



Lettre affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30). Annulation de l'affranchissement par le bureau télégraphique de BRUXELLES-MIDI/ T 28.3.1927 T / BRUSSEL-ZUID (avec tiret), qui appose également la griffe TRAM(B.M.IIb), et distribue l'EXPRES à Bruxelles.

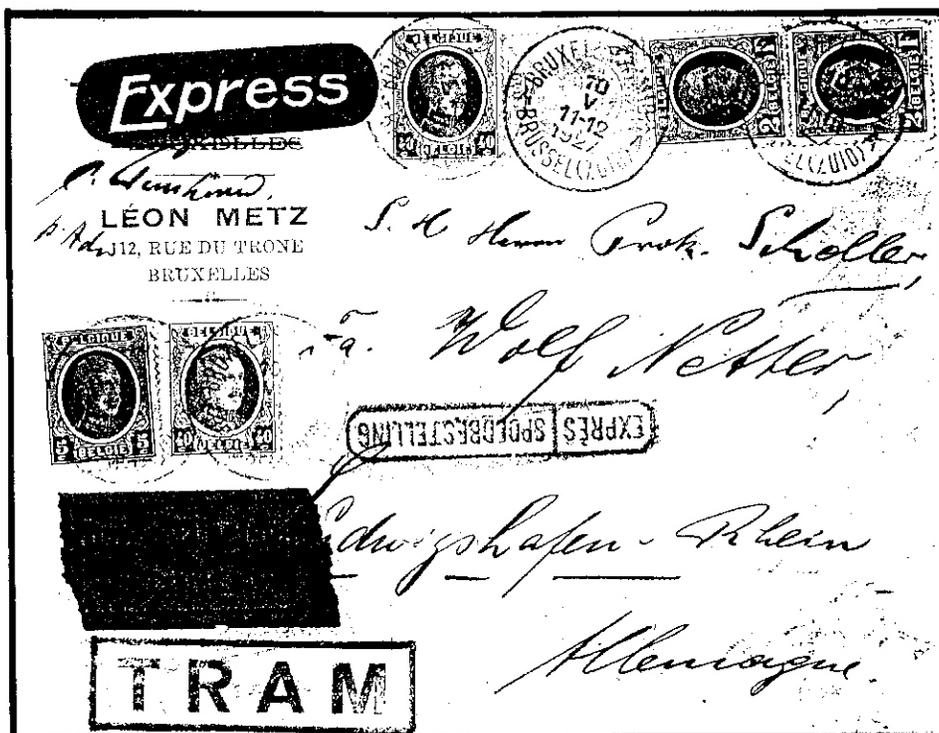


Lettre affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30). Annulation des timbres-poste par le bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI/T 2.5.1927/T BRUSSEL ZUID (sans tiret), qui appose la griffe TRAM(B.M.IIb) et le timbre unilingue EXPRES, et distribué à Ixelles (Blis).

**TRAM**

B.M.III - 10.5.1927

55 x 15 - 45 x 9



Vu l'état de déformation avancé du type B.M.IIb, un nouveau type en caoutchouc avait été utilisé, avant que ne soit livré le nouveau timbre en acier (B.M.IV)

Lettre affranchie à 5,85frs (tarif du 1.5.1927: port 1,75 + exprès 3,50 = 5,25) suraffranchissement de 0,60frs ?? Application de la griffe TRAM (B.M.III) par le bureau télégraphique de Bruxelles Midi. Pli remis au bureau postal de BRUXELLES (MIDI)/10.5.1927/BRUSSEL (ZUID) qui annule les timbres-poste et appose la griffe bilingue EXPRES. Expédition vers l'Allemagne à Ludwigshafen-Rhein.

TIMBRE en ACIER

B.M.IV - 1.8.1927

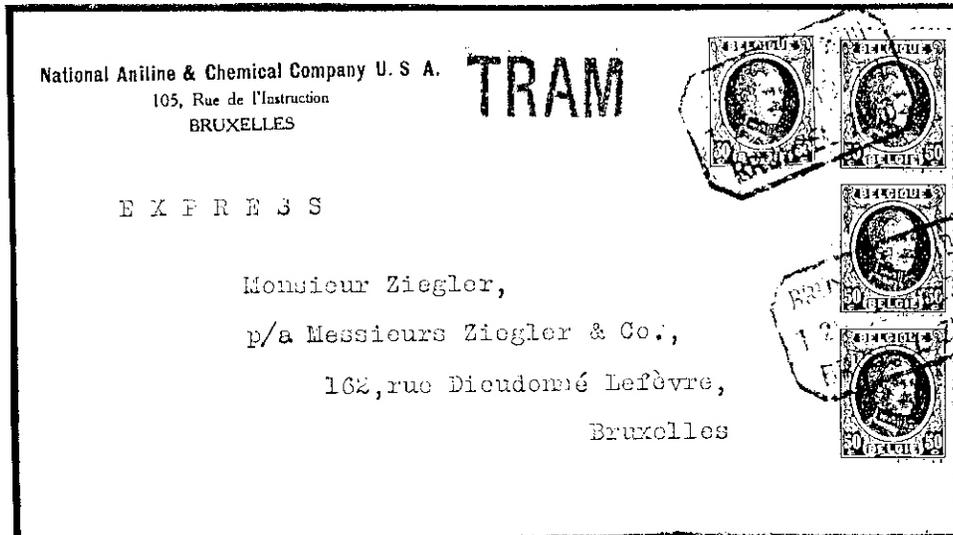
Vu du 1.8.1927  
au 12.2.1929

" T " TAXATION

**TRAM**

26 x 10

**T**

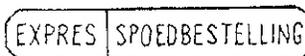
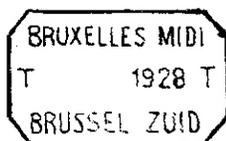
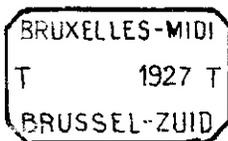


Lettre émanant du 105 r. de l'Instruction (près de la pl. du Conseil), affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30), déposée dans une boîte-tram des lignes 22 ou 56, passant par la pl. du Conseil et se dirigeant vers la gare du Midi, où un petit télégraphiste extrait l'envoi de la boîte-tram et va le déposer au bureau télégraphique de BRUXELLES MIDI / T 29.10.1927 T/ BRUSSEL ZUID, qui annule l'affranchissement et appose sur le pli la griffe TRAM (B.M.IV), puis l'EXPRES est distribué au destinataire.

AUTRES MARQUES

TIMBRES TELEGRAPHIQUES

Griffe EXPRES bilingue



Vu du 8.12.1926  
au 12.2.1929

37,5 x 22,5 avec tiret  
et sans tiret

Généralement en service postal  
Vu 2 fois avec c.télégraphique  
sur EXPRES vers Paris.

CACHETS POSTAUX

Griffe EXPRES unilingue



Littéra  
A-J-L



Littéra C



Littéra  
E-D

**EXPRES**

Vu 27.3.1927 pour Paris et  
2.5.1927 pour Ixelles  
avec cachet télégraphique

BUREAU TELEGRAPHIQUE - BRUXELLES (Q.L.)

TIMBRES en CAOUTCHOUC

B.QL.Ia

**TRAM**

54 x 15 - 45 x 9

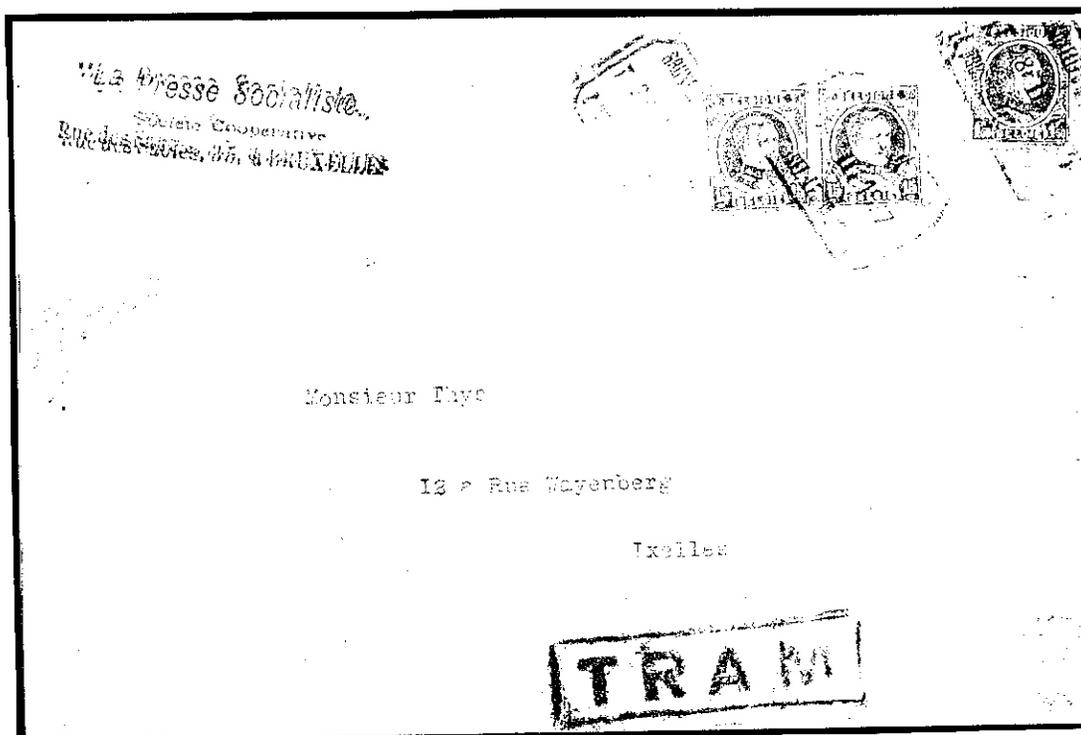
Vu le 17.12.1926

B.QL.Ib

**TRAM**

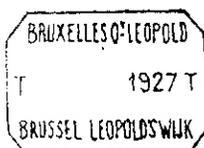
56 x 15 - 46 x 9

Vu le 28.3.1927



Lettre émanant de la rue des Saules (près de la rue Blaes) affranchie à 1,80frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30) déposée dans la boîte-tram des lignes 20 ou 22 ou 33, circulant rue Blaes, venant de la porte de Hal et se dirigeant vers la gare du Quartier-Léopold, où un petit télégraphiste extrait l'EXPRES de la boîte-tram et le dépose au bureau télégraphique de BRUXELLES Qr LEOPOLD /T 28.3.1927 T/BRUSSEL LEOPOLDSWIJK, qui annule les timbres-poste et appose la griffe TRAM (B.QL. Ib) . Puis distribution par un télégraphiste rue Wayenberg Ixelles.

TIMBRE à date télégraphique (type rectangulaire)



33 x 24

Vu sur lettre vers Bruxelles - Ixelles et Pâturages



BUREAU TELEGRAPHIQUE - BRUXELLES (CENTRAL)

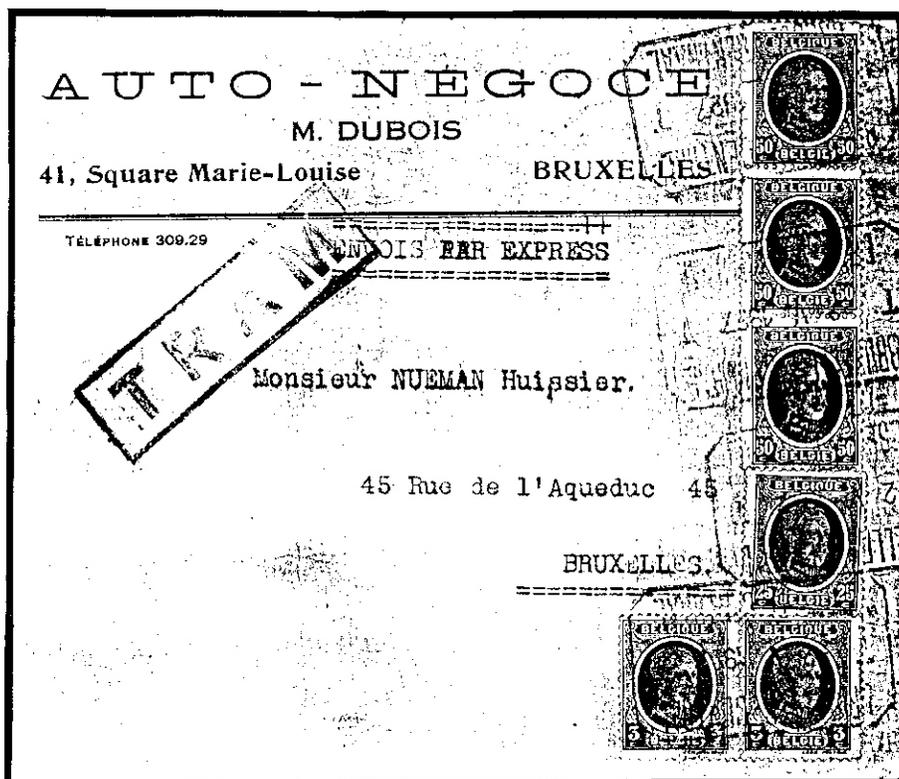
TIMBRES en CAOUTCHOUC

B.C.I - 6.1.1927

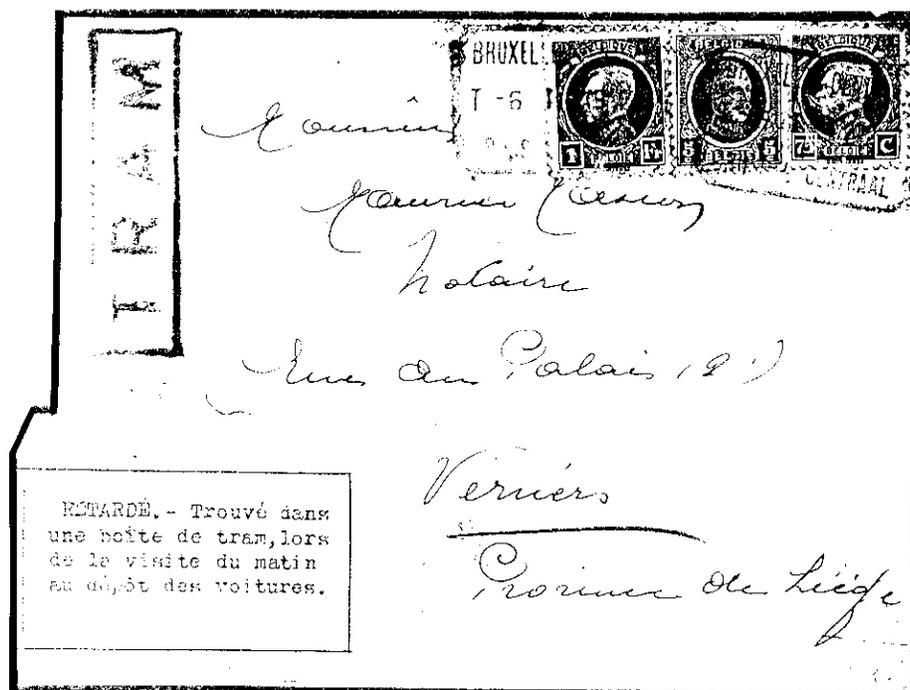
**TRAM**

54 x 15 - 45 x 8,5

Vu les 6.1.1927  
et 2.5.1927



Lettre émanant du 41, Sq. Marie-Louise, affranchie à 1,81frs (tarif du 1.11.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30) déposée dans la boîte-tram C. F.E. (Chocolat) pl. des Gueux-Bourse via r. des Eburons (près sq. Marie-Louise) arrivée à la Bourse via r. Marché-aux-Charbons (Grande-Poste), où un petit télégraphiste extrait l'EXPRES de la boîte-tram et le dépose au bureau télégraphique de BRUXELLES CENTRAL/T 2.5.1927 T/BRUSSEL CENTRAAL. Apposition de la griffe TRAM (B.C.I). Remis par un porteur du télégraphe au destinataire. Ligne Bourse-pl. des Gueux ouverte le 31.10.1909 par la C.F.E. (Ste Gle des Ch. de Fer Economiques). Société reprise par la T.B. (Tramways Bruxellois) le 1.1.1928. Cette ligne reçoit la numérotation 67, le 14.8.1928.



Lettre affranchie à 1,80frs (tarif du 1.12.1926: port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe 0,30), déposée dans la boîte d'un tram après 21 heures. Retrouvée le lendemain matin au dépôt des tramways, lors du contrôle d'un tramwayman. Application d'une vignette-motif "RETARDE - Trouvé dans une boîte de tram, lors de la visite du matin au dépôt des voitures." EXPRES remis et annulé par le bureau télégraphique BRUXELLES CENTRAL/T 6.1.1927 T/BRUSSEL CENTRAAL. Application de la griffe TRAM (B.C.I). Expédition par Ch.de fer vers Verviers.

**TIMBRE en ACIER**

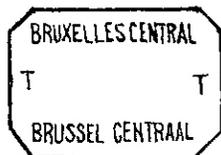
B.C.II - 20.8.1928

**TRAM**

25 x 10

**TIMBRES à DATE TELEGRAPHIQUES (RECTANGULAIRES )**

36 x 24



43 x 26



Suite à la note 131B du 15.4.1929, il était avisé que la surtaxe de 0,30frs appliquée pour les lettres trouvées dans une boîte du tram, était supprimée le 8.4.1929.

## **Bibliographie**

- Archives du Musée Postal
- Indicateurs des Postes de Belgique (Musée Postal)
- Recueil Administratif des Lois, Arrêtés et Décisions des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes
- Instructions Générales – Ordres de Service – Ordres Spéciaux des Postes de Belgique (Musée Postal)
- Tarifs Postaux (Service Intérieur et Internationaux 1849 – 1988) Deneumostier E. et M.
- La Poste Belge et ses marques postales 1814–1914 – Hanciau L.
- De Belgische Spoedbestellingstukken – Van Roye
- Nomenclature des bureaux de Poste de Belgique et du Nord de la France pendant la guerre 1914-1918 – De Bast J.
- Histoire des lignes des Tramways Bruxellois – Mupdorfer ASBL
- Les « Trams Chocolats » bruxellois – Van den Ostende C.
- Les « Almanachs » de Manceaux (1862-1914)
- La Poste par Exprès en Belgique – Janssens L.

## **Articles**

- Les griffes et étiquettes « EXPRES » - Smidts J. (Marcophila 1977)
- « TRAM » - Stibbe J. ( Balasse Magazine 1969)
- Les griffes « TRAM » – De Bast J. (Fiche marcophile Amicale Philatélique)
- Les Exprès de Belgique de 1868 à 1914 – Fontinoy M. (Conférence publié au bulletin n° 319 de l'Amicale Philatélique)
- Les Tramways Bruxellois – Delmelle J.
- Une simple histoire de facteur – « Le Soir » du 28.10.1977
- Le cachet octogonal des Télégraphes de Belgique – Vangrunderbeek A. et Simons O.
- Journal Mensuel de l'U.P.U. n° 4 de 1933 (Musée Postal)
- Petite histoire des boîtes aux lettres – Mary M. (Musée Postal)
- « Levée de 7 à 21 heures » - MTUB-News (Tram 2000)
- Strassenbahnpost in Hamburg – Kahlbom et Krieg
-

## TABLE DES MATIERES

	Pages
AVANT-PROPOS	
PROLOGUE	1
OMNIBUS de PAVE	2
LA Cie des OMNIBUS DE BRUXELLES	3
DIVERSES Cies d'EXPLOITATION DE TRAMWAYS	4
La « BELGIAN STREET RAILWAY and OMNIBUS COMPANY LTD »	5-6
DEVELOPPEMENT – LOI et ARRETE (1875)	7-9
LES BOITES AUX LETTRES (Origine)	10
LES BOITES AUX LETTRES MOBILES	11-13
SERVICE DES EXPRES (Distribution, Dépôt, Etiquette-motif)	14-18
BUREAUX TELEGRAPHIQUES (Premières dates rencontrées)	19-22
BUREAUX POSTAUX (Appellations depuis la création jusqu'en 1940)	22-23
TRANSPORT RAPIDE DES EXPRES	24
BOITES-TRAM UTILISEES AILLEURS (Anvers, Allemagne, Italie)	25-28
OMNIBUS HIPPOMOBILES AYANT EXISTES jusqu'en 1914	29-33
ETIQUETTE JUSTIFICATIVE (Surtaxe pour prolongement de course)	34
GUERRE 1914-1918	35-42
« LA Sté Gle DES CHEMINS DE FER ECONOMIQUES » (Trams chocolats)	43-44
Ligne BOURSE – ST JOSSE – PL. DES GUEUX	45-46
Ligne BOURSE – KOEKELBERG	47-51
Ligne BOURSE – JETTE	52-58
« LES TRAMWAYS BRUXELLOIS »	59
Ligne TOUR DES BOULEVARDS (Petite ceinture)	60
PREMIERES LIGNES ELECTRIFIEES	61
LIAISON NORD – MIDI	62-66
Ligne LIEDTS - ST GILLES	67-71
Ligne SCHAERBEEK – FOREST – UCCLE	72-75
Ligne PORTE DE NAMUR – WATERMAEL – BOITSFORT	76-84
Ligne EVERE – ANDERLECHT	85-91
Ligne GARE DU MIDI – UCCLE GLOBE – CALEVOET	92-97
Ligne GARE DE SCHAERBEEK – CIMETIERE d'ETTERBEEK	98-103
LES TRAMWAYS BRUXELLOIS à la disposition	
a) DES SERVICES PUBLICS	104
b) AUTRE MOTIF	105
TICKETS ILLUSTRÉS (Tramways Bruxellois)	106
PANNEAUX PUBLICITAIRES	107
TRAMWAYS BRUXELLOIS en Russie	108
TRAMWAYS BRUXELLOIS en Chine	109
ETUDE DES GRIFFES <b>TRAM</b> (Période du 01.11.1926 au 07.04.1929 inclus)	110
FONCTIONNEMENT DU SYSTEME	111-112
TARIFS POSTAUX (intérieurs et internationaux)	113-116
CORRESPONDANCES ORDINAIRES	117
TAXATIONS	118-124
GRIFFE TRAM DOUTEUSE	125
NOMENCLATURE des différentes griffes TRAM de Bruxelles NORD - MIDI	
BRUXELLES 4 - QUARTIER LEOPOLD - CENTRAL	126-139
BIBLIOGRAPHIE	140