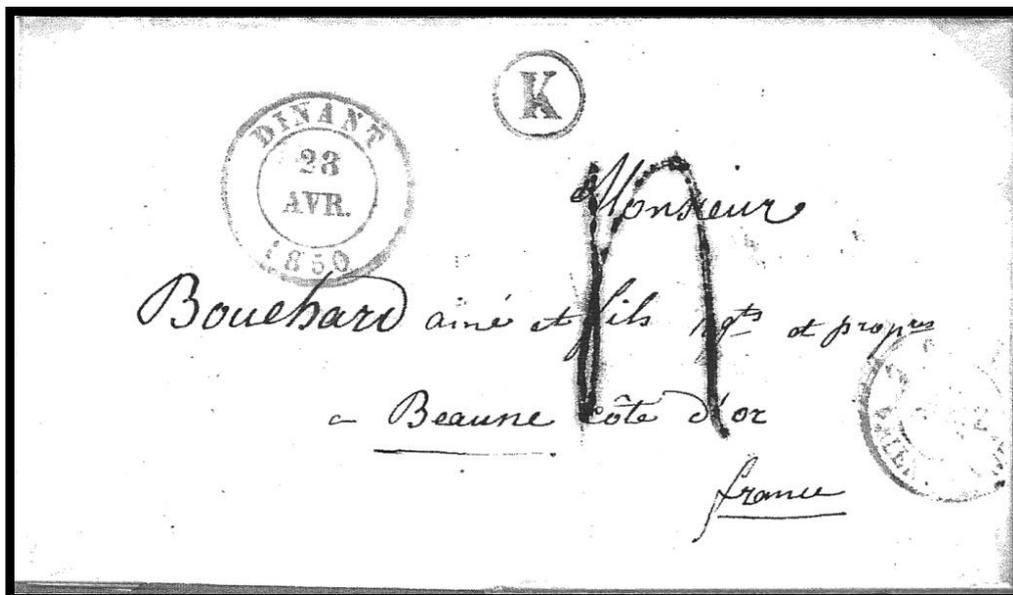


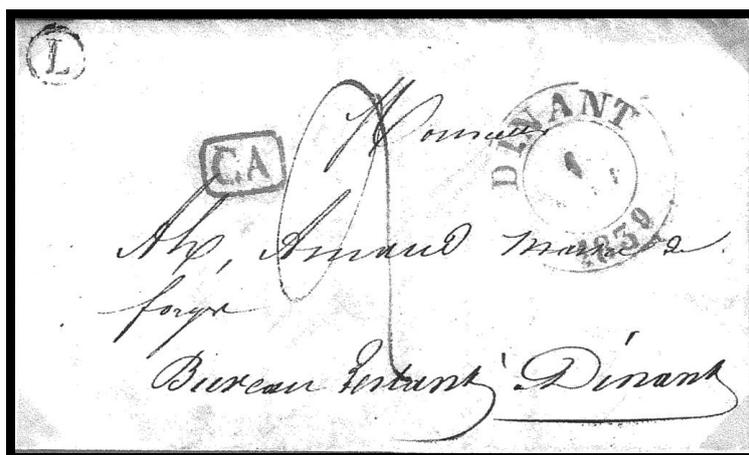
TRANSPORT DU COURRIER
(par divers moyens de transport) : suite 1

Par Jean DE BAST

« PAR MALLE-POSTE » et « CHEMIN DE FER »



Lettre de Moulins (boîte « K ») annulée par DINANT / 23 AVR 1850, vers Beaune (Côte d'Or).
Indication du port 4 déc. Transport par Malle-Poste par les Entreprises Van Gend, départ de Dinant à 4 h00 S vers Namur (3 h de trajet), puis par chemin de fer de la ligne Namur, Charleroi, Mons, Quiévrain (ouverte en 1849). Remise du courrier à la ligne de chemin de fer française Valenciennes à Paris. Cachet de bureau d'échange français de Paris BELG. / VALENCIENNES 5. Dos arrivée BEAUNE / 2 MAI 50 (20).



Lettre de Bouillon (cachet boîtier « L ») vers bureau restant à Dinant qui annule DINANT / 1 AOUT 1839.

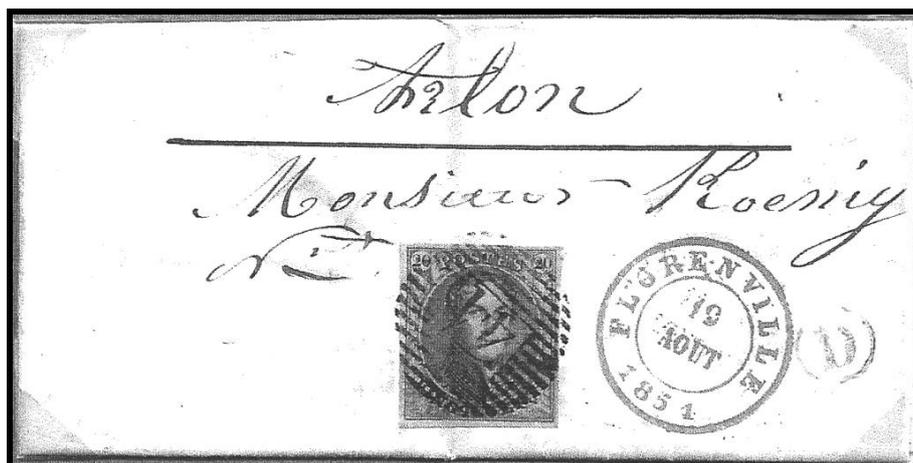
Apposition timbre « CA » (C A = Correspondance d'Arrondissement pour pli venant ou allant vers une commune sans bureau de Poste et ne sortant pas de l'arrondissement de la Direction ou Perception). Port « 2 ». Transport par Malle à 1 ou 2 colliers (A.R. du 10 décembre 1832, en cours le 1^{er} janvier 1833) venant de Sedan pour Bruxelles via Dinant.

Par « CARRIOLE » et « CHEMIN DE FER »



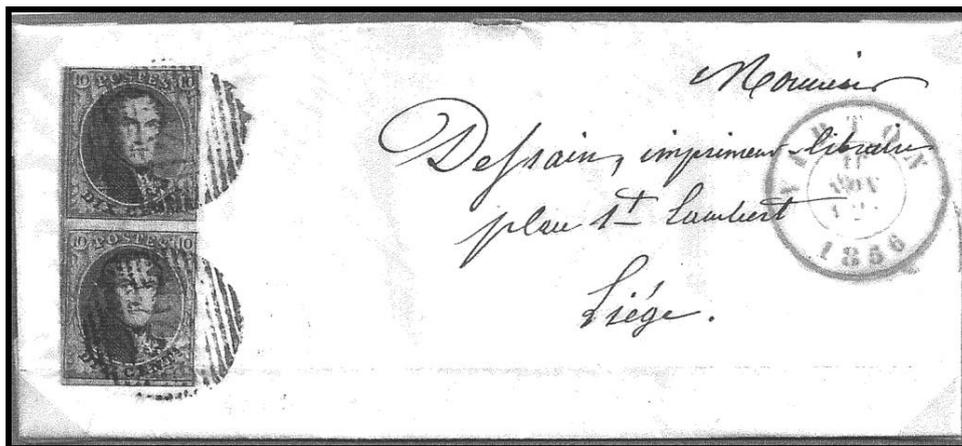
Lettre affranchie TP n°4 (4 marges + voisin + retouche au cadre supérieur gauche), annulée LESSINES / 23 JANV / 1851, pour LAERNE (Wetteren).

Transport par Entreprises J. Vanderlinden en carriole. Départ Lessines à 5 h00 M au 14.10 et à 5h30 M du 15.10 au 14.03) via Grammont et Ninove et arrivée Bruxelles après 1h00 de route. Transportée par chemin de fer de Bruxelles à Gand, via Malines, Termonde et Wetteren (1837). Arrivée WETTEREN / 24 JANV / 1851. Griffes « après le départ » frappées au dos par Wetteren.



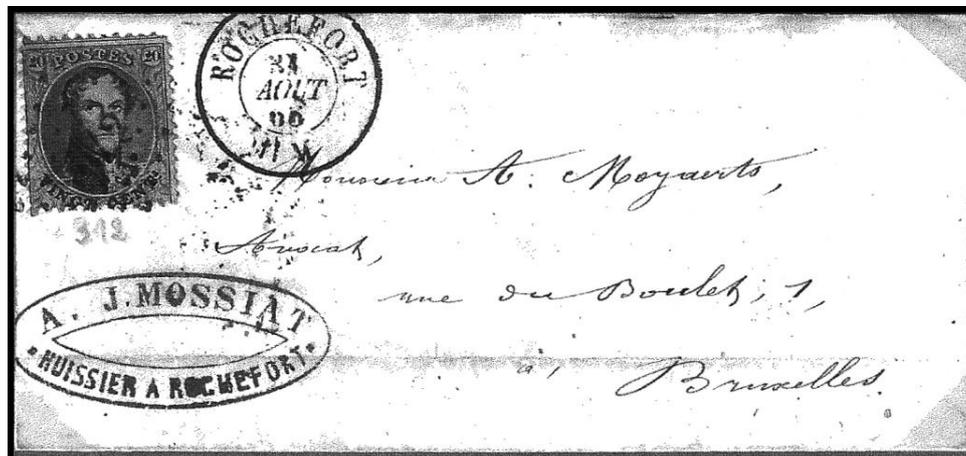
Lettre datée de Muno 17 août 1851 (cahier boîtier D) affranchie avec n°7 (4 marges). Annulée FLORENVILLE / 19 AOUT / 1851. Transport par carriole de Florenville à Neufchâteau, puis par « malle-estafette » des entreprises Piéton. Ligne Namur (départ 12h30 M) via Dinant, Rochefort, St-Hubert, Neufchâteau (départ 10h 45), Habay-la-Neuve, arrivée ARLON 20 AOUT 10-11 M / 1851, après 14h de route.

Par « MALLE-ESTAFETTE » et « CARRIOLE »



Lettre affranchie avec paire N° 6 (4 marges), annulée Virton 16 nov 1-2 s / 1856, vers Liège.
Transportée par les Entreprises Glouten et Ribonnet. Départ de Virton vers Arlon via St-Léger (du 15.3 au 15.10 à 5h M et du 16.10 au 14.3 à 6h M). Durée du trajet 3 h00. Arrivée à Arlon, prise en charge par la « Malle-Estafette » des Entreprises Piéton. Départ d'Arlon à 3h00 S, par Habay-la-Neuve, Neufchâteau, St-Hubert, Rochefort, Dinant et arrivée à Namur après 14h de route. Transbordement sur la ligne ferroviaire Namur – Liège (1851). Arrivée Liège 17 nov 1-2 s /1856. La ligne ferroviaire d'Arlon à Namur n'a été ouverte qu'en 1858.

Par « MALLE-POSTE » et « CHEMIN DE FER »



Lettre affranchie par TP N°15 (12½ x 13½), annulée par losange de points « 312 », ROCHEFORT / 31 AOUT 65 / 11 M, pour Bruxelles.
Transportée par Malle-Poste sur la ligne Namur, Dinant, Rochefort, Jemelle. Namur et arrivée Bruxelles / 31 aout 65 / 4-s. cachet de facteur « 29 ».

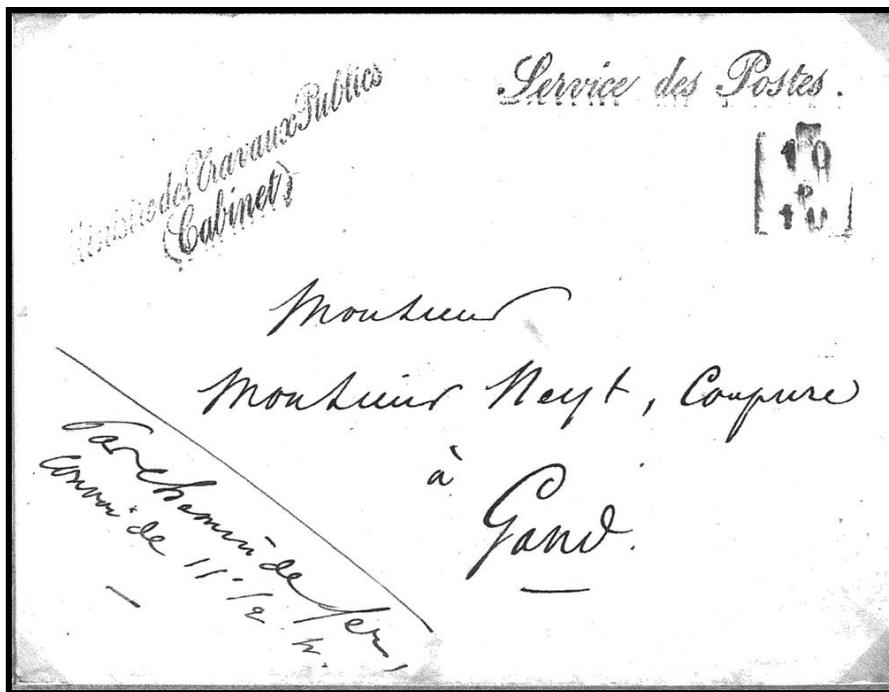
Par « CHEMIN DE FER »

Le premier tronçon du Chemin de Fer, pour le transport des voyageurs, avait été inauguré le 5 mai 1835, entre Bruxelles et Malines. L'entière de la ligne, jusqu'à Anvers, était terminée le 3 mai 1836.

Après la réalisation d'autres voies, nos dirigeants songèrent à utiliser ce moyen de transport, au bénéfice de l'Administration des Postes, en véhiculant les dépêches postales.

Au début (1840-1849) ce transport s'effectuait principalement par les voies internationales, vers l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, et plus tard vers les Pays-Bas.

Par la suite (1849-1850), il était décidé que les bureaux ambulants effectueraient, également, le tri, le transport et l'expédition des correspondances, qu'ils devaient réceptionner lors de leurs passages aux stations. C'est entre 1850 et 1852, que les chemins de fer transportaient les correspondances sur les lignes secondaires. Par la suite (1853), le Gouvernement établissait une réglementation et un tarif, pour le transport des correspondances par chemin de fer.



Enveloppe du « Ministère des Travaux Publics / Cabinet » « Service des Postes » et la mention manuscrite « Par chemin de fer, convoi de 11 ½ h. », vers Gand.

Marque trilinéaire encadrée « 10 / 6 / 10 » (10 juin / contrôleur 10), qui servait à l'annulation des billets de chemin de fer. Au dos, cachet de cire des Travaux Publics. Acheminée par la ligne Bruxelles à Gand en 1837 par Malines ou en 1836 par Alost et Wetteren. (Certificat d'authenticité établi par l'expert philatélique Van der Linden de Baelen – pièce de grande rareté – présumée unique).

Suite à l'A.R. du 8 juin 1853 et à l'A.M. du 25 juin 1853, il a été mis en vigueur le 1^{er} juillet 1853 des nouvelles conditions pour le transport des marchandises sur le Chemin de Fer de l'Etat.

A - transport à grande vitesse (petits paquets)

B - transport accéléré (articles de messageries)

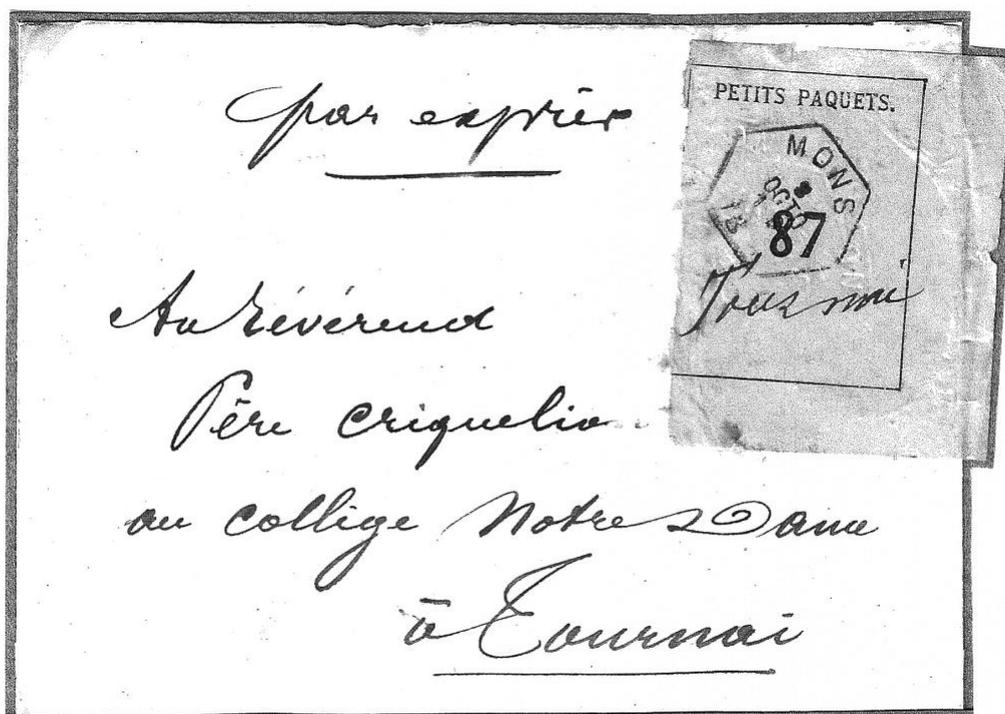
C - transport à petite vitesse (articles de roulage).

Pour le transport à grande vitesse, les articles 1 à 4 spécifiaient que les petits paquets de 2 kgs et moins étaient transportés à toute distance sur les Chemins de fer de l'Etat, au prix de 50 cts. par colis, remise à domicile compris. Toute lettre simple (10 grs et moins) pouvait être expédiée au prix de 50 cts. L'Expédition se faisait par tous les convois, indistinctement, partant une ½ heure après l'inscription.

Les expéditions urgentes de tout poids et les lettres, pouvaient être remises à domicile par EXPRES, immédiatement après l'arrivée du convoi, dans toutes les communes où il existait une station de chemin de fer, jusqu'à 9 heures du soir. Dans le cas d'envoi par EXPRES, le tarif était doublé, soit 1 fr.

Ces expéditions devaient toujours être affranchies. Les frais étaient indiqués sur le bulletin d'expédition, qui accompagnait chaque objet et une étiquette, jaune, verte ou blanche, était appliquée sur les objets. A partir du 1^{er} mai 1879 (date d'émission des premiers timbres chemin de fer), le port des envois était représenté par ces timbres, sur les bulletins d'expédition.

La réorganisation postale de 15 novembre 1887, qui remodela le service des EXPRES, ruina ce type de service par EXPRES.



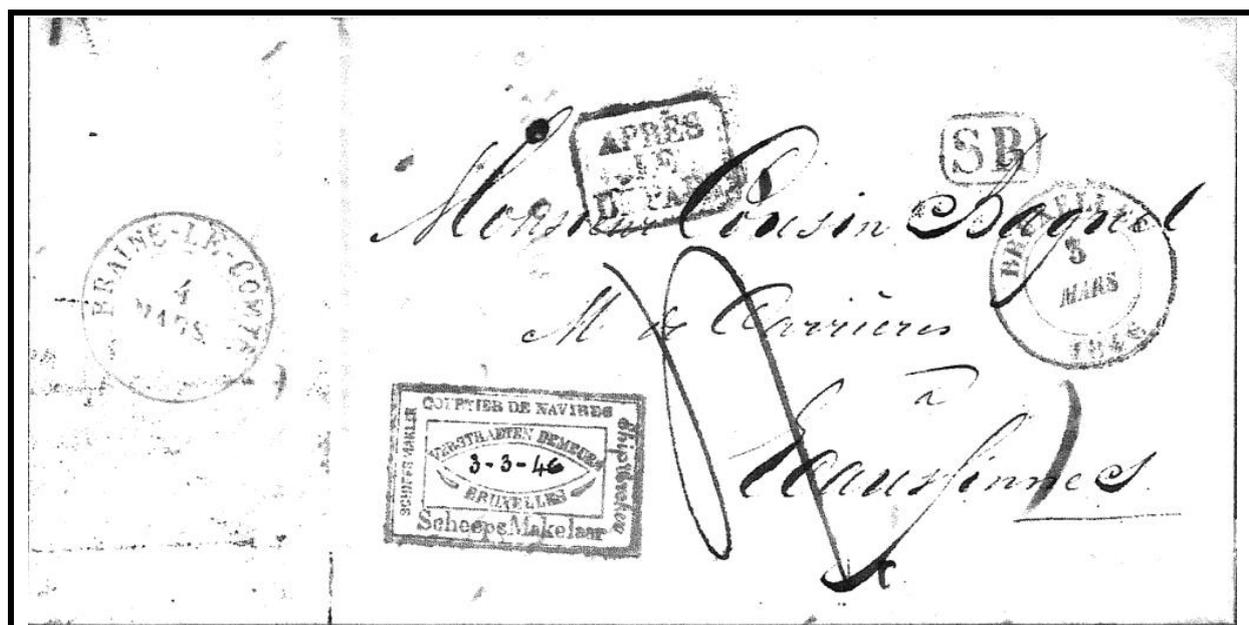
Lettre déposée à la station de Mons pour être transmise par EXPRES vers Tournai.

Apposition d'une étiquette jaune « PETITS PAQUETS » frappée du timbre à date hexagonal « MONS / 8 / OCTO. / 18.. » et de l'indication manuscrite « Tournai » (qui est la destination).

La ligne Bruxelles, Tubize, Jurbise, Mons était terminée en 1841. Celle de Jurbise, Ath, Tournai, Mouscron était en exploitation en 1847.

Par « VOIE NAVIGABLE »

Parallèlement à la Poste officielle, le transport des lettres des particuliers, de ville à ville, était effectué par des messagers privés aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles, des achemineurs aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles. De même, des courtiers de navires, des capitaines de bateaux et des bateliers acheminaient des lettres des particuliers à travers mers, fleuves et rivières, du 17^{ème} au 20^{ème} siècle.



Lettre datée d'Amsterdam, 2 mars 1846, destinée à Ecaussines.

Pli pris en charge par le « COURTIER DE NAVIRES / VERTRAETEN DEMEURS / BRUXELLES », cachet quadrilingue daté du « 3 - 3 - 46 ».

Pli remis au bureau de BRUXELLES / 3 MARS 1846, qui appose les griffes « APRES LE DEPART » ET « SR » (Service Rural, + 1 déc.).

Indication de la taxe, pour le trajet : 3 déc. + 1 déc. Rural = 4 décimes pour la distance entre 30 et 60 km. Transport par Malle-Poste de Bruxelles, via Hal, La Genette, Braine-le-Comte, vers Mons. Arrivée « BRAINE-LE-COMTE / 4 MARS / 1846 », qui effectue la distribution par facteur rural.

Par « NAVIRE COMMERCIAL »

RIGA – Ville de la Russie d'Europe, capitale du gouvernement de Livonie, sur la Dvina.

Le développement des Chemins de Fer russes a favorisé la prospérité commerciale de Riga, dont le port est d'une grande activité.

La Livonie fut colonisée au début du XIII^{ème} siècle par les chevaliers porte-glaive, associés par la suite à l'Ordre Teutonique. Passée à la Pologne en 1561, puis à la Suède en 1660, elle fut acquise par Pierre le Grand en 1721.

Les capitaines de navire arrivant dans un port belge, devaient remettre au bureau de poste les correspondances qui leurs avaient été confiées, contre paiement de 3 décimes par lettre ou paquet (Arrêté du 19 germinal a X, soit le 2 février 1818).

La prime à payer aux capitaines était réduite à 2 décimes, à partir d 1^{er} juillet 1849, pour chaque lettre ou paquet apporté d'Outre-mer, et déposé dans un bureau de poste belge (loi du 22 avril 1849 et A.R. du 17 juin 1849).



Lettre expédiée de Riga, datée du 19/31 juillet 1826 (13 jours d'écart entre le calendrier russe et grégorien) et destinée à Gand.

Transportée par navire commercial et déposée au bureau d'Anvers, qui appose sa griffe « **ANTWERPEN** » (rouge) et indique la taxe à payer « **3** » (stuyvers – tarif hollandais du 18 janvier 1818 au 31 décembre 1826).

Cien
 D'Heer heer
 P. Loopijf
 a Schiedam
 te bestellen 23 = Diege ofhoofde
 gemerkt: M per Schipper
 Klaasens

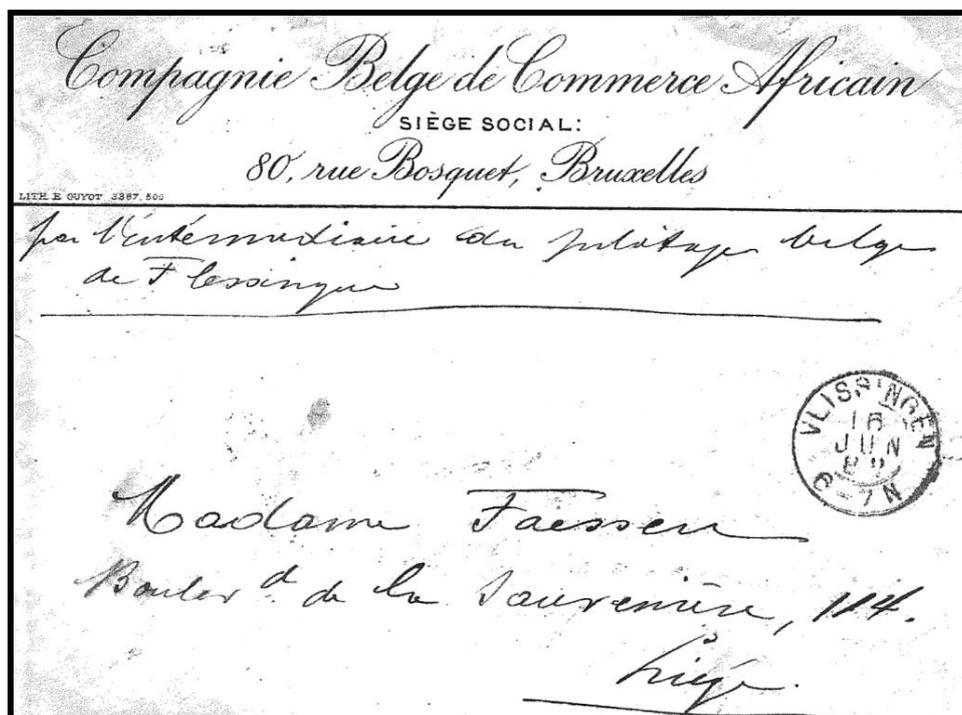
Lettre datée ANTWERPEN 2 february 1824, pour Schiedam (Rotterdam).

Mention manuscrite « D'Heer à Schiedam te bestellen 23 Gemeert M per Schipper Klaasens ».

Mynheeren
 Mynheeren Gebroeders. Diege
 a Ste Niclaes
 met eenen gecochtenenden
 geld. Zelf gemerkt FCS
 per Schipper Van Hesperen

Lettre de LIER datée 16 7bre 1831, pour Ste Niclaes.

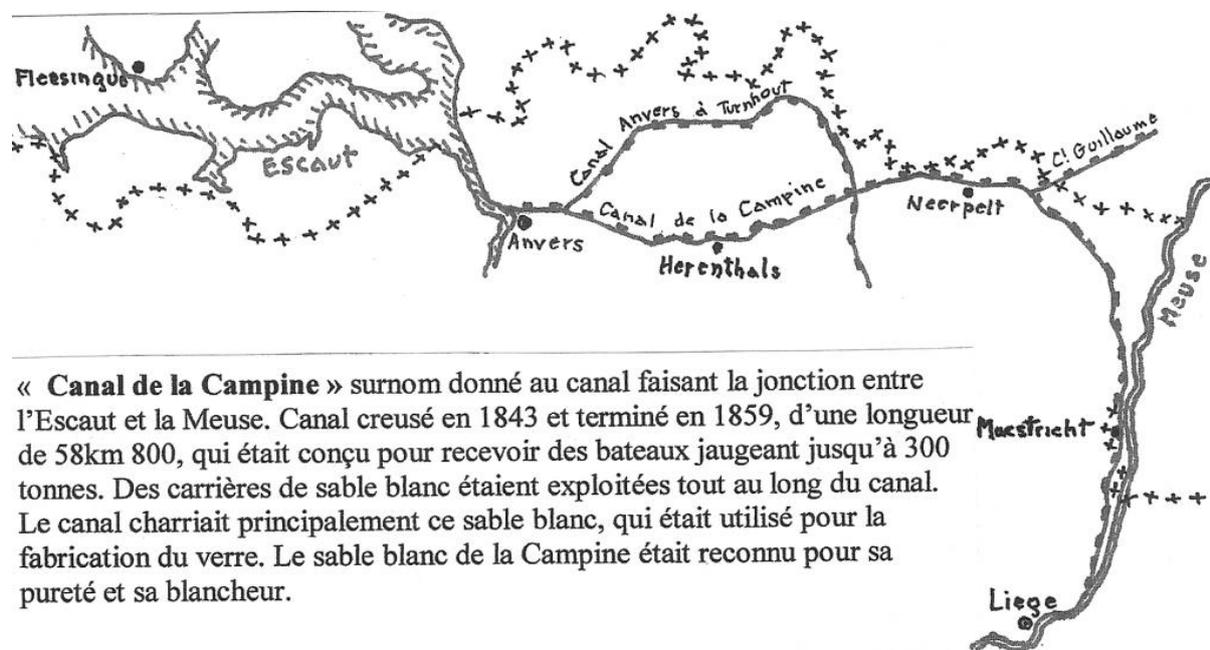
Mention manuscrite « Ste Niclaes, met eenen.....geld. Zelf gemerkt FCS per Schipper Van Hesperen ».



Lettre non affranchie avec indication manuscrite « par l'intermédiaire du pilotage belge de Flessingue ».

Timbre à date hollandais « VLISSINGEN / 16 / JUN / 82 / 6 - 7 N ». Destination : Boulevard de la Sauvenière à Liège. Au dos, cachet d'arrivée à Liège « LIEGE 17 JUN HEURE ? / 1882 ». Timbre du facteur distributeur « 15 ». Aucune trace de timbre-poste ni de timbre d'annulation.

Lettre ayant été acheminée par bateau le long de l'Escaut et du Canal de la Campine depuis Anvers, via Herenthals, Neerpelt, Maestricht et Liège, où la lettre a été déposée au bureau postal.



« **Canal de la Campine** » surnom donné au canal faisant la jonction entre l'Escaut et la Meuse. Canal creusé en 1843 et terminé en 1859, d'une longueur de 58km 800, qui était conçu pour recevoir des bateaux jaugeant jusqu'à 300 tonnes. Des carrières de sable blanc étaient exploitées tout au long du canal. Le canal charriait principalement ce sable blanc, qui était utilisé pour la fabrication du verre. Le sable blanc de la Campine était reconnu pour sa pureté et sa blancheur.

à suivre ...