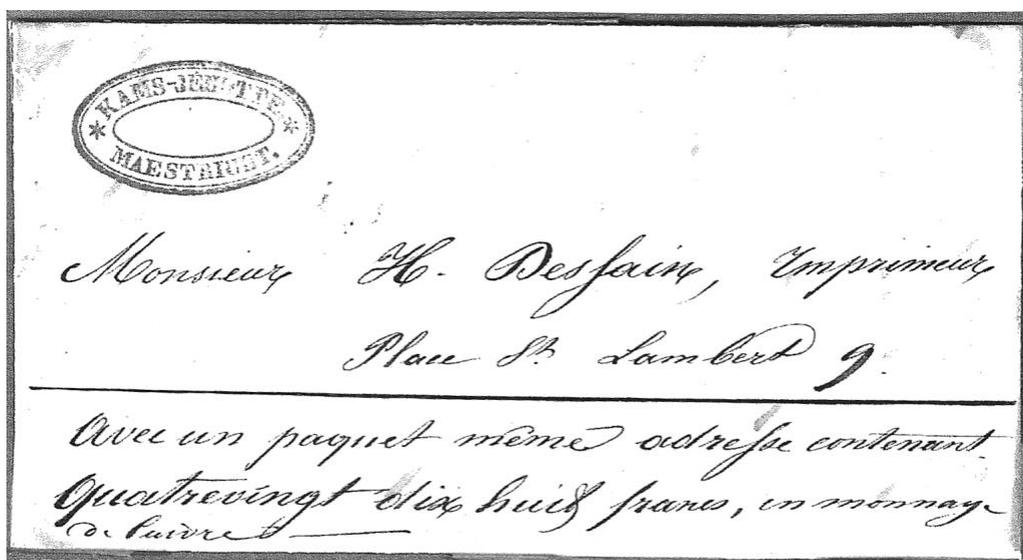


TRANSPORT DU COURRIER
(par divers moyens de transport) : suite 2

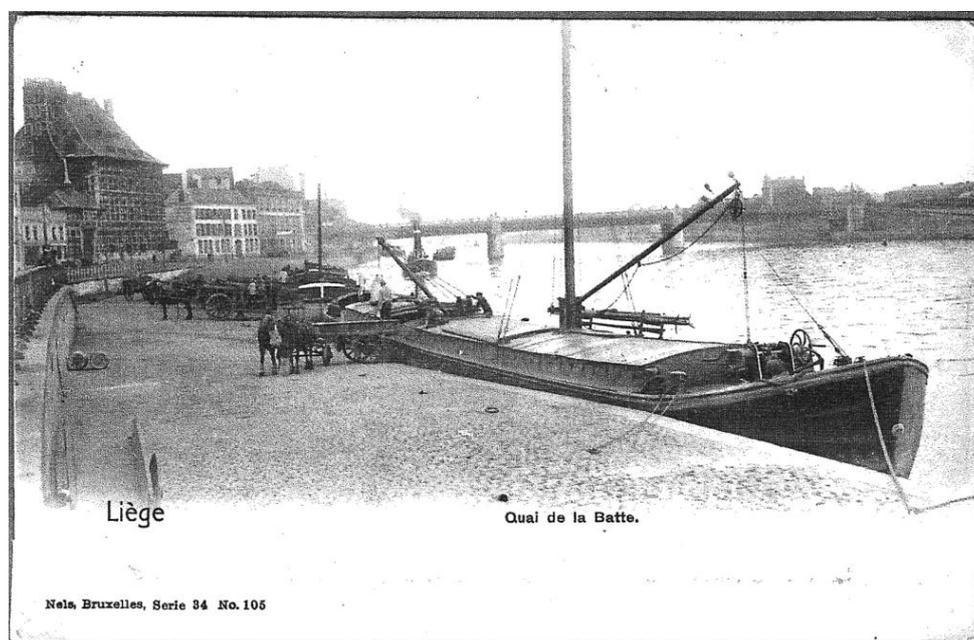
Par Jean DE BAST

TRANSPORT par BATEAU sur la MEUSE

Les moyens de transport les plus anciens pour voyageurs et marchandises, sur la Meuse, sont mentionnés à toutes époques entre Maestricht et Liège, Liège et Huy, Huy et Namur, Namur et Dinant. Le premier octroi pour une barque marchande de Liège à huy, avec messagerie y annexée, avait été délivré en date du 9 juin 1750 à Dame Anne-Marie Gordinne, pour 6 ans, contre 12 florins à la table épiscopale de Liège.



Lettre datée Maestricht 26 juin 1846, pour un imprimeur de Liège, accompagnant la cargaison, « avec un paquet même adresse contenant quatre-vingt dix huit francs en monnaie de cuivre », précision dans la lettre « faire remettre facture ci-incluse acquitée à Mr. Jehotte – quai de la Batte ». Cachet de l'expéditeur « * KAMS – JEHOTTE * MAESTRICHT ».



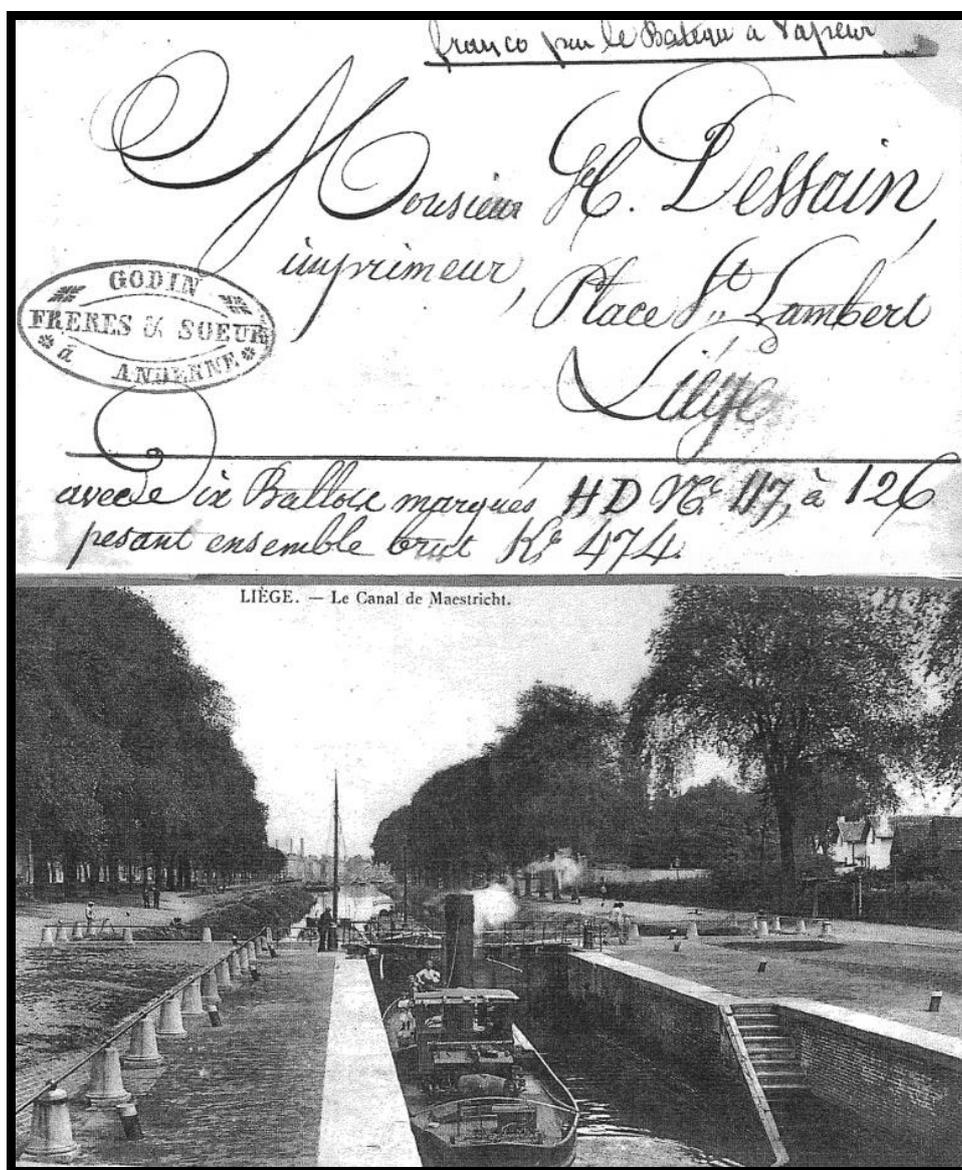
TRANSPORT par BATEAU à VAPEUR sur la MEUSE

Loi du 6 avril 1823 réitérée par l'A.R. du 29 décembre 1831 et l'A.R. du 19 novembre 1842.

« Tous les propriétaires ou personne conduisant un navire, bateau ou embarcation, sont tenus de posséder une patente pour exercer la profession de batelier, sur les eaux intérieures du Royaume.. Le droit de patente était établi d'après le tonnage du bateau..

L'A.R. du 18 mai 1825 fixe un terme pour l'usage des concessions obtenues pour l'établissement de bateaux à vapeur.

Etant donné le peu de demande de concessions pour l'établissement de bateaux à vapeur, il avait été statué que les concessions qui n'avaient pas été en service endéans l'année seraient considérées comme nulles ».



Lettre accompagnant la cargaison, avec facture mentionnant « à ses risques et périls par le bateau à vapeur », datée Andenne 28 8bre 1844, pour Liège. Mentions manuscrites « franco par le bateau à vapeur » et « avec dix ballots marqués ... / pesant ensemble brut Kg 474 ». Cachet de l'expéditeur « GODIN * FRERES & SŒUR * à ANDENNE ».

EXPRES par « TRAMWAY BRUXELLOIS »

Depuis l'inauguration du Chemin de Fer le 5 mai 1835, deux services de diligence effectuaient le transport de personnes depuis la Porte de Namur et la Place Royale vers l'Allée Verte, lieu devenu la « coqueluche » des bruxellois.

Des promoteurs s'intéressèrent à ce système et en quelques années, plusieurs lignes de transports urbains sillonnaient la ville de Bruxelles et sa banlieue. De toutes les sociétés concessionnaires qui défilèrent à Bruxelles, deux sociétés émergèrent, la « **Belgian Street Railway & Omnibus Company Ltd.** » (BSROC) et la « **Société Générale des Chemins de Fer Economiques** ».

En 1872, la ville de Bruxelles désirait que les différentes sociétés de transport urbain soient réunies en une direction. La « Société Morris » et la « BSROC » s'associèrent pour constituer la S.A. « Les Tramways Bruxellois » le 1^{er} janvier 1875, société qui racheta par la suite, toutes les concessions déficitaires.

Le réseau de transport urbain devenant une organisation bien établie, le gouvernement pris des mesures pour garantir les intérêts du pays. La Loi du 9 juillet 1875 déterminait certaines obligations aux concessionnaires ; notamment d'adapter des boîtes aux lettres aux convois de tramways, pour que le public puisse y déposer lettres et télégrammes.

Des petits télégraphistes dirigeaient les correspondances des boîtes-tram vers les stations télégraphiques adéquats (Nord, Midi, Quartier Léopold, Grande Poste), qui en assuraient la distribution.

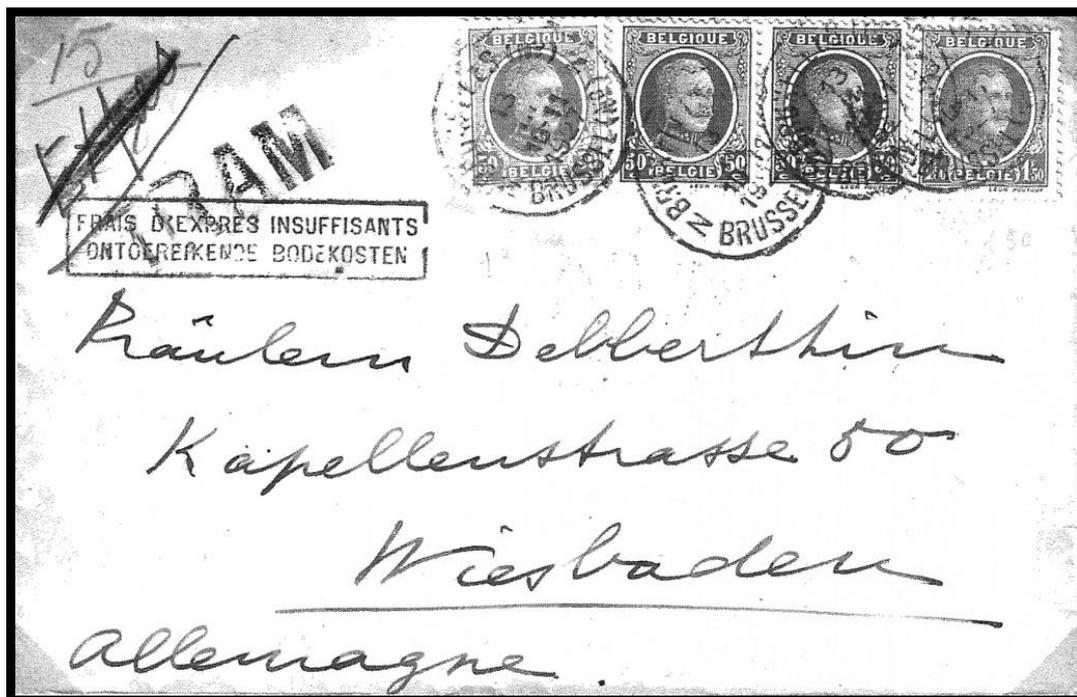
En 1894, l'électrification des motrices améliora grandement la locomotion.



En 1926, l'Administration des Postes instaurait une surtaxe de 0,30 fr. sur les télégrammes et les lettres EXPRES, à destination de l'intérieur du pays (O.S. 104 du 20 octobre 1926). Pour justifier la surtaxe, toutes les lettres EXPRES étaient revêtues d'une griffe « TRAM ».

Suite à cette mesure, la désaffection du public se fit ressentir sur les recettes. Comprenant son erreur, la Poste avisa le public que cette surtaxe sera supprimée dès le 8 avril 1929.

Ce système fort ingénieux, cessa définitivement lors de l'occupation allemande de Bruxelles.



Lettre EXPRES expédiée du 190, Chaussée de Vleurgat (50 m. de l'avenue Louise), à destination de **Wesbaden (Allemagne)**. Affranchissement à 2,80frs au lieu de 4,50 frs. (tarif du 1^{er} novembre 1926 : port : 1,50 + EXPRES : 3,00 = 4,50 frs.).

Envoi déposé dans une boîte-tram et transporté jusqu'à la gare du Nord. Pli frappé de la griffe « **TRAM** » par le bureau télégraphique du Nord et annulation de l'affranchissement par le bureau postal BRUXELLES (Nd) le 13.02.1927. Apposition de la griffe « **FRAIS D'EXPRES INSUFFISANTS / ONTOEREIKENDE BODEKOSTEN** » et mention « **EXPRES** » biffée.

Etant donné que les frais d'EXPRES ne sont pas honorés, 'envoi est expédié comme envoi ordinaire. Rappel, les EXPRES expédiés vers l'étranger ne supportent pas la surtaxe de 0,30 frs.

Suivant le « Recueil des Instructions sur le Service International » du Congrès de Madrid du 30 novembre 1920 (en vigueur le 1^{er} janvier 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 BODENKOSTEN », était apposé sur l'envoi* ».

par « TRAM VICINAL »

Le réseau ferroviaire belge était établi en 1835, d'abord de Bruxelles à Malines, puis s'étendit dans tout le Royaume, desservant les axes principaux en relation avec les pays voisins.

Les localités des zones industrielles et agricoles, trop éloignées des axes des Chemins de Fer, restaient privées des avantages de ce moyen de transport.

Le Chemin de fer de l'Etat, relativement coûteux, par les contraintes imposées pour son exploitation, n'était pas en mesure d'en effectuer la réalisation.

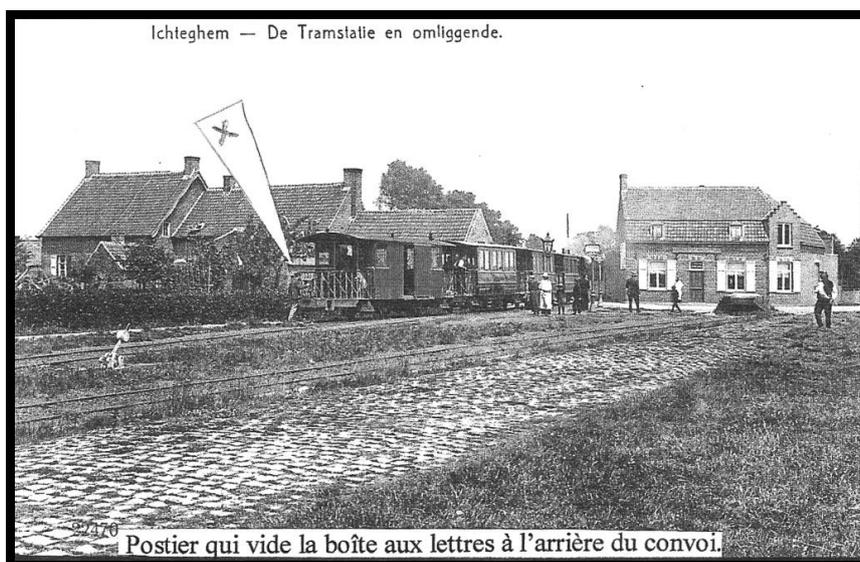
Un réseau local et vicinal (1) fut institué sous l'appellation de « société nationale des chemins de fer vicinaux » (s.n.c.v.), constitué en S.A. le 9 juin 1884, et qui avait la charge de construire et d'exploiter des voies vicinales dans le royaume. Pour l'exploitation, la société rétrocéda ses droits à des sociétés affermées.

Pour la recherche de crédits, une loi était promulguée le 24 juin 1884, pour la répartition des actions. Les deux tiers des actions devaient être souscrits par les pouvoirs publics. Ceux-ci ne disposant que de ressources limitées, la s.n.c.v. leur venait en aide en émettant des obligations représentant des annuités, remboursables à la société. Grâce à cela, les communes eurent l'occasion de participer à la mise en place de lignes vicinales, sans verser d'argent.

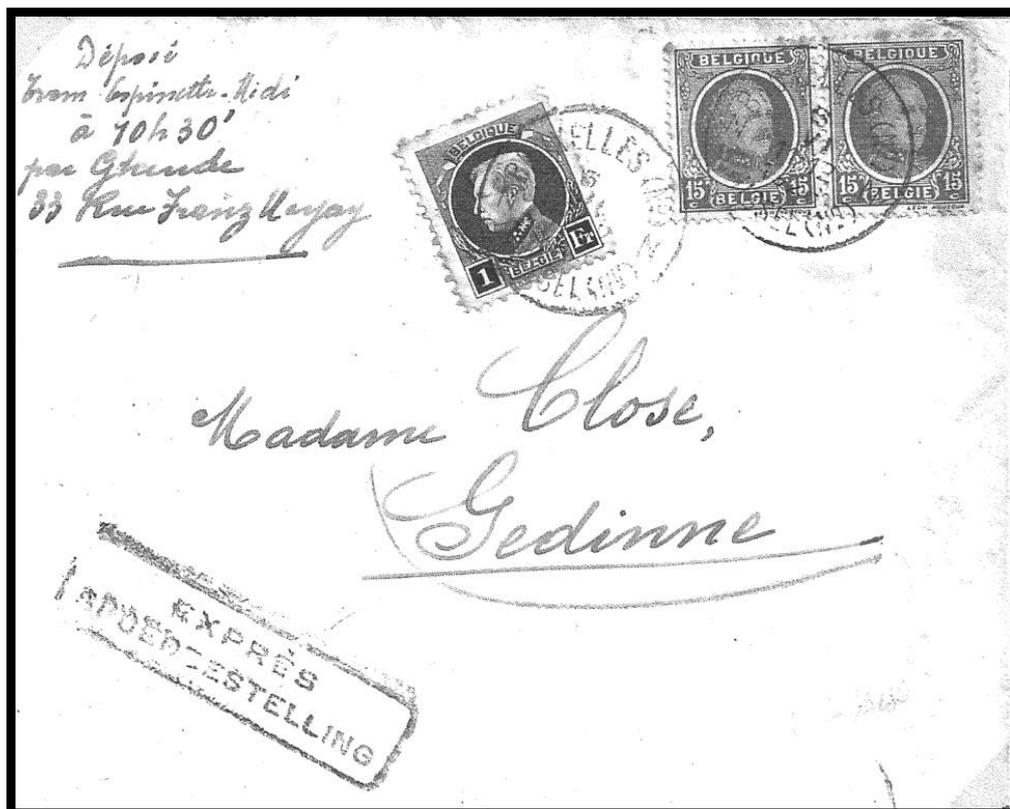
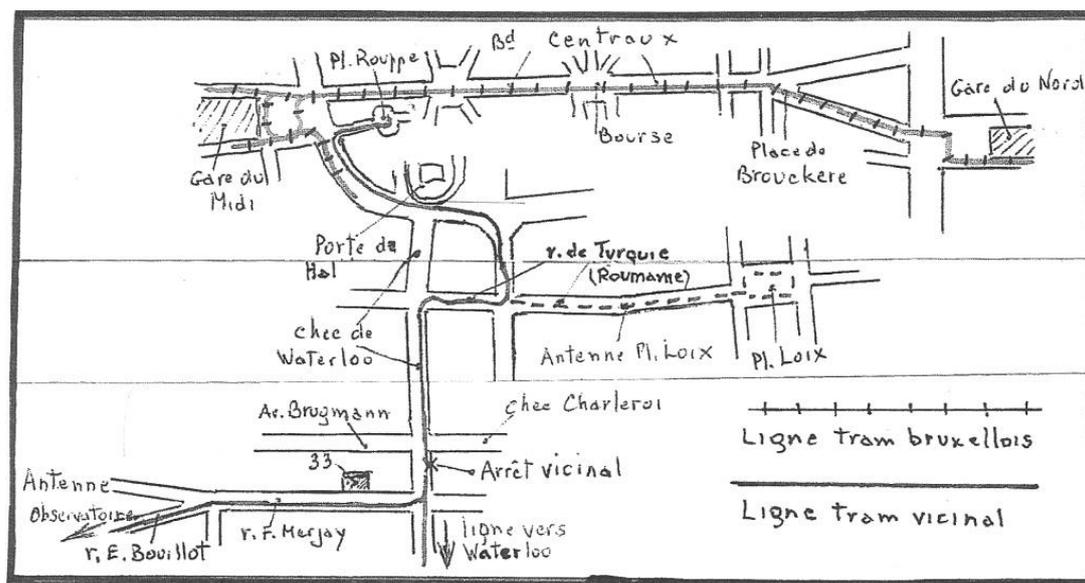
Pour garantir les intérêts du pays, une loi du 9 juillet 1885 était édictée, dans laquelle il était stipulé, entre autres, que le gouvernement pouvait imposer aux concessionnaires des obligations dans l'intérêt de certains services publics, tels la Poste et le Télégraphe. Dès lors, le cahier des charges de chaque concession comportait un chapitre « *Poste et Télégraphe - La société concessionnaire devait transporter, gratuitement, les dépêches de la Poste, par tous les convois vicinaux. Des boîtes mobiles, disposées pour recevoir les correspondances de toute nature et télégrammes, devaient être adaptées aux trains vicinaux, aux frais des concessionnaires.* ».

Les bureaux postaux chargés de lever les boîtes des trains vicinaux ne retenaient que celles qu'ils étaient à même de distribuer, et les annulaient au moyen de leur timbre à date.

Les tramways vicinaux étaient considérés comme les affluents des lignes de l'Etat. Ils contribuèrent fortement à l'acheminement du courrier.



(1) vicinal dérivant du latin « **vicinus** » signifiant « **voisin** ». Le Larousse précise : « *chemin qui relie des villages entre-eux* ».



Lettre EXPRES affranchie à 1,30 frs. avec l'indication manuscrite « *Déposé tram Espinette – Midi à 10h30 par Gheude, 33 rue Franz Merjay* » et destinée à Gedinne. Déposée dans la boîte aux lettres du tram vicinal à l'arrêt à « Ma Campagne » (à 50 m.). Véhiculé jusqu'à la gare du Midi où il est transbordé par un petit télégraphiste dans une boîte-tram se dirigeant vers la gare du Nord, où un autre petit télégraphiste l'extrait de la boîte-tram et le remet au bureau postal qui l'annule BRUXELLES (Nd) / 6.VI / 11 – 12 / 1926 / BRUSSEL (Nd), et dresse la griffe bilingue **EXPRES / SPOELBESTELLING**. Transporté par Chemin de Fer jusqu'à Gedinne. Au dos, cachet télégraphique octogone GEDINNE-POSTE / 6 JUIN 1926 / *. Tarif intérieur : port : 0,30 + expès : 1,00 = 1,30 frs.

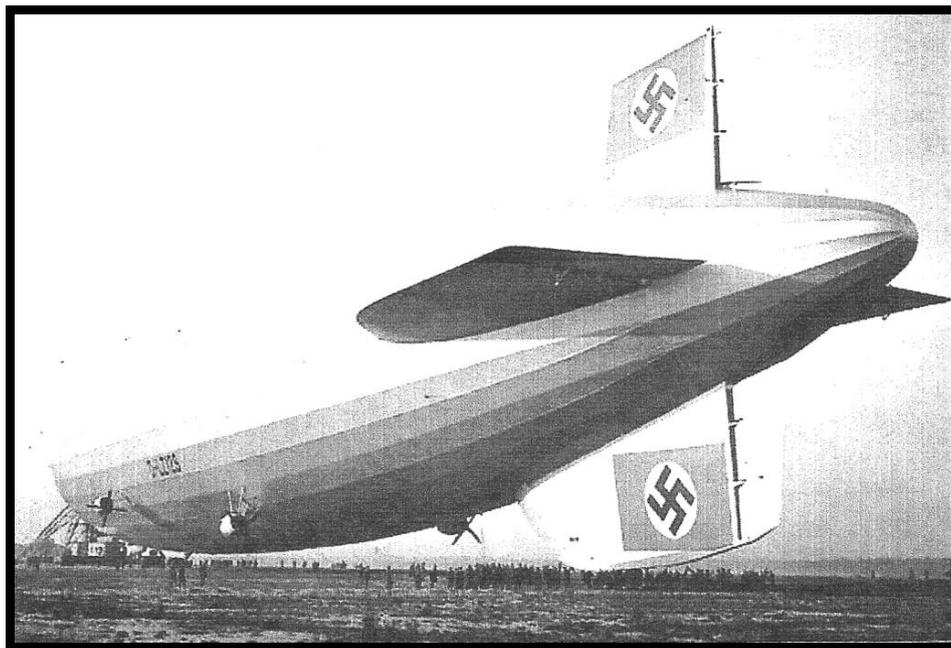
par « DIRIGEABLE ZEPPELIN »

Le comte Ferdinand Adolf August Heindrich von Zeppelin est né le 8 juillet 1838 et mort à Constance (Allemagne) le 8 mars 1917. Fondateur de la Société Zeppelin et inventeur des aéronefs (ballons dirigeables) qui portent son nom. Promu Lieutenant en 1858 à sa sortie de l'Ecole Militaire de Ludwigsbourg, il s'engage en 1859 dans l'armée civile. Il participe à divers conflits européens et américains comme observateur. Nommé Commandant en 1882, il est promu Général de Cavalerie en 1906.

Depuis 1880, il s'intéresse aux ballons dirigeables. En 1900, il construit un aéronef avec lequel il effectue trois ascensions. L'armée lui achète en 1909, un LZ 23.(1). Jusqu'en 1914, plus de 35.000 personnes étaient transportées au cours de 1.500 vols, sans aucun incident.

Lors de la 1^{ère} guerre mondiale, un Zeppelin allemand bombardait des quartiers de Paris (25 victimes). Ce sera l'unique attaque en Zeppelin, les avions remplaçant les dirigeables.

La mort du comte von Zeppelin, n'enterre pas le succès des Zeppelins. Plusieurs vols sont effectués, en diverses circonstances, par exemples en 1928, la première traversée intercontinentale, de Friedrichshaven (Allemagne) vers le New Jersey (USA) et en 1929 le tour du monde en « Graf Zeppelin », un périple qui dura plus de 20 jours



Le dirigeable LZ 129 « Hindenburg » (246,7 m.) effectua son vol d'essai le 23 mars 1936.

Après le voyage inaugural du premier service passagers, le 6 mai 1936 vers les Etats-Unis, avec une traversée de l'Atlantique qui dura moins de 3 jours, le «Hindenburg » fit encore de nombreuses traversées.

Le 6 mai 1937 c'est la catastrophe, le Zeppelin LZ 129 « Hindenburg » s'enflamme lors de son arrivée à l'aéroport de Lakehurst (près de New York) et s'écrase au sol. Sur la centaine de voyageurs qui étaient à bord, l'accident fit 35 victimes et mit fin à l'épopée des ballons dirigeables allemands.

(1) : LZ 23 : est l'abréviation pour Luftschiff Zeppelin, 23^{ème} de la série.

par « DIRIGEABLE ZEPPELIN »

Les dirigeables Zeppelin transportaient officiellement du courrier postal et du fret. Le courrier était oblitéré par le bureau de poste du bord. Lors du 3^{ème} voyage aux Etats-Unis du dirigeable LZ 127 (du 17 au 28 octobre 1931), il était accepté du courrier autre que lettres et cartes postales (recommandés, imprimés, échantillons, papiers d'affaires et colis). La taxation forfaitaire était abandonnée et les tarifs et surtaxes aériennes furent harmonisés. L'utilisation de la machine à affranchir était tolérée à partir de 1932.



Dirigeable allemand Zeppelin LZ 127 « Graf Zeppelin » ayant transporté des passagers du 18 septembre 1928 au 18 juin 1937. longueur : 236,53 m – 20 passagers – vitesse : 117 à 128 km/h.

Lettre recommandée affranchie à 2 pts 10 cts (TP anglais surchargés Morocco / Agencies + valeur centimos) et annulée par le cachet oval « REGISTERED / * / 14 JU 34 / LARACHE B.P.O. », à destination de Pernambuco (Bresil). Au dos, passage « REGISTERED / 14 JU 34 / BRITISH P.O. TANGIER », « STUTTGART / 23.6.34 5-6 / * 9 * ». Devant cachet « FRIEDERICHSHAFEN / 23.6.34 19-20 / * (Bodensee) b » et griffe illustrée « LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN / ARGENTINIENFAHRT » et cachet d'arrivée « PERNAMBUCO / 27.VI.34 / 5A SECCAO – MANHA ».

par « AVION » vol CASABLANCA – ORAN et retour

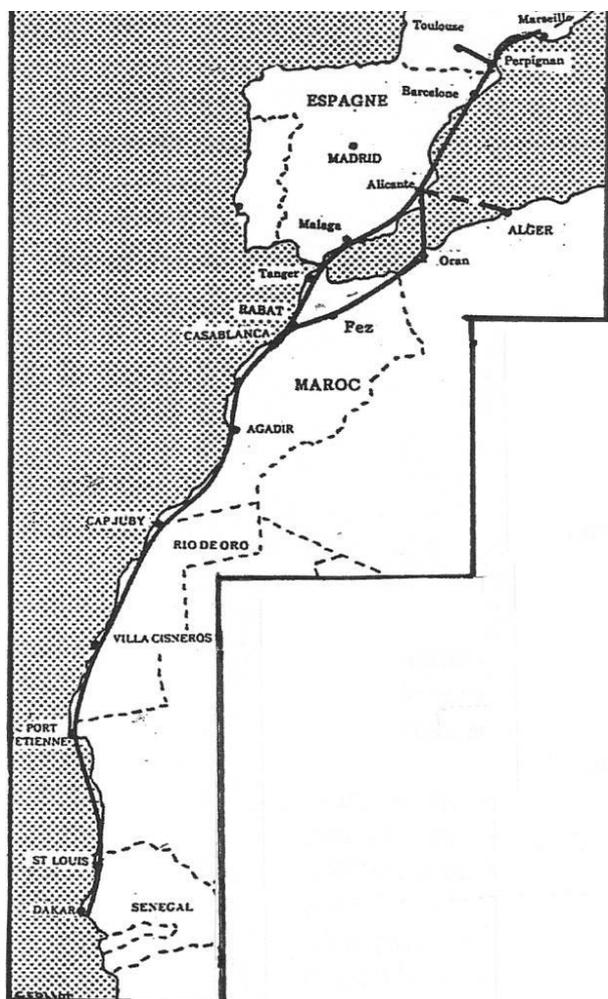
Le 6 octobre 1922 la CGEA (Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques) inaugure la ligne Casablanca – Oran via Rabat et Fez. Le service est bihebdomadaire, avec quelques « Laté 15 », puis avec des « Bréguet 14 ». Pilote : Daurat, qui emporte 9 kgs de courrier. Trajet de retour : Oran – Fez – Rabat – Casablanca. Pilote : Vachet qui emporte 4 kgs de courrier.

Les deux pilotes (Daurat et Vachet) échangent leurs sacs postaux sur l'aérodrome de Fez, et retournent vers leurs points de départ respectifs. Vol supprimé le 31 décembre 1927.



Lettre en FM par avion (vignette Guynemer) affranchie à 0,50 (TP Mouchon surchargé « 10 / PROTECTORAT / FRANÇAIS / ARABE » et TP site à 0,40 annulé par « FEZ-VILLE-NOUVELLE / 5 50 / 22 - 10 / 22 / MAROC », à destination de Marseille. Tarif métropole – franchise pour FM + PA du 15.01.1922 = 0,50. Acheminée par avion de Fez à Rabat. Cachet de passage « RABAT R.P. / 17 * / 22 - 10 / 22 / MAROC », puis emportée sur la ligne aérienne de Rabat à Perpignan ou Toulouse, ensuite par Chemin de Fer jusqu'à Marseille.

par « AVION » vol CASABLANCA – DAKAR

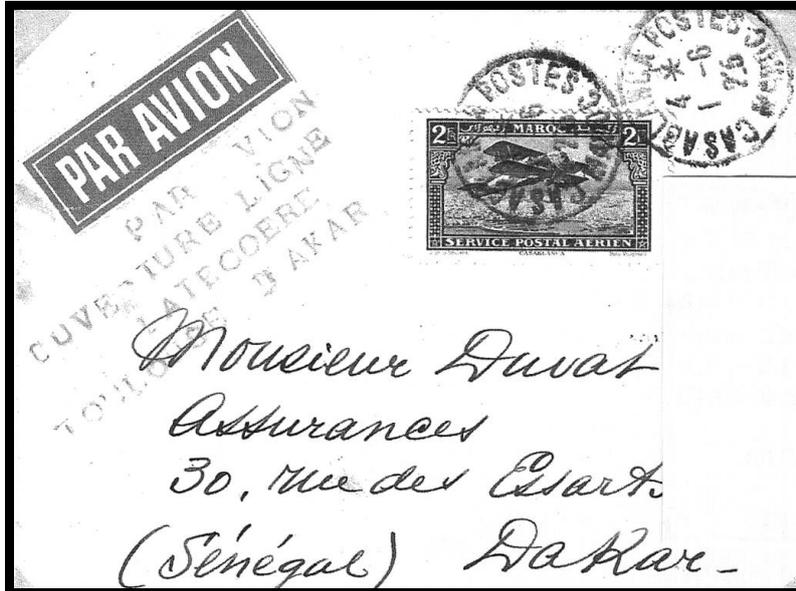


L'idée de M. P.G. Latécoère prend naissance avec le raid effectué par le pilote Lemaître qui effectue un raid aérien entre Casablanca et Dakar, du 18 au 28 juin 1919, sur un appareil Breguet 14. Malheureusement l'avion capote à l'atterrissage à Port-Etienne. Pas de courrier à bord.

Le 3 mai 1923, la CGEA entreprend un voyage d'étude entre Casablanca et Dakar, avec retour, en vue de prolonger la ligne Toulouse-Casablanca. Trois appareils Breguet 14 sont mis en piste avec les pilotes Roig, Cueille, Delrieu et Hamm. La mission est réussie malgré les avatars sur le retour. Arrivée à Casablanca les 21 et 22 mai 1923.

Il faudra cependant deux ans de négociations avec les autorités espagnoles pour obtenir les droits d'escale sur le territoire de Rio de Oro. Courrier transporté dans les deux sens.

Ouverture du vol Casablanca – Dakar (et retour), le 1^{er} juin 1925 avec des appareils Breguet 14. Le service hebdomadaire, long de 2.760 km doit être normalement couvert en 23 h l'été et 32 h en hiver, avec 30 min. de transit à chaque étape : Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros, Port-Etienne et St-Louis. Ces horaires ne sont jamais respectés, à cause des problèmes mécaniques, le vent, la brume et l'insécurité pour les équipages aux escales (attaques maures). Arrivée à Dakar le 3 juin 1925 à 17h. (1 jour de retard).



Lettre **PAR AVION** affranchie à 2,00 et annulée par le bureau de casablanca postes / 4 * 1 – 6 / 25 / maroc, à destination de Dakar (tarif du 24 mars 1924 : port L : 0,25 + PA du 1^{er} juin 1925 = 1,40).

Griffe bleu-vert :

PAR AVION
OUVERTURE LIGNE
LATECOERE
TOULOUSE - DAKAR