

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.

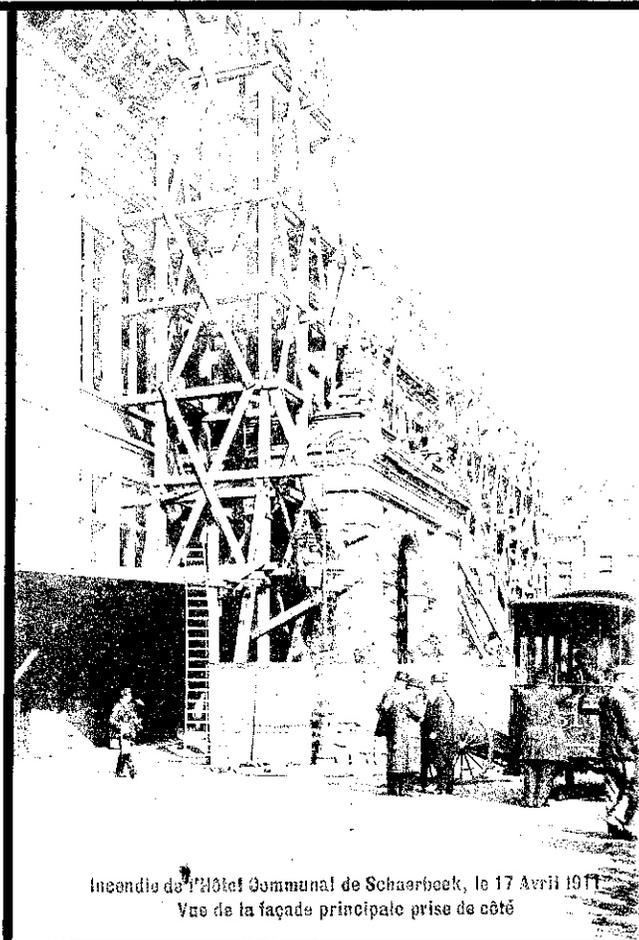


Une motrice du « SERVICE SPECIAL des POSTES » suivi par un tram n° 17, venant du « DEPOT HIPPODROME », circulant sur la place Eugène Flagey avant d'entreprendre la montée de la chée d'Ixelles.

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 »

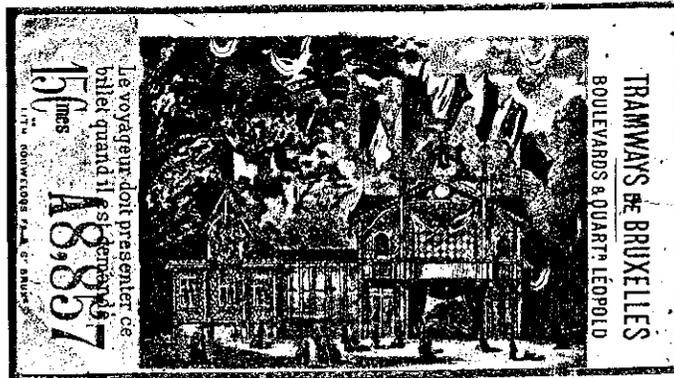
Le lundi de Pâques du 17 avril 1911, au soir, un formidable incendie – attribué, mais sans preuve, à un acte de malveillance – détruisait en grande partie l'Hôtel Communal de Schaerbeek. La Police Communale qui disposait de locaux dans le bâtiment sinistré, étaient ravagés et inutilisables. Spontanément 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.

Les Tramways Bruxellois
Société anonyme

Adressez les lettres
à l'Administration des
Tramways Bruxellois
49 Rue du Vautour

Bruxelles, le 3 Juin 1891

ANNEXE

Mon cher Bourgmestre,

*J'ai bien reçu
l'autorisation que vous m'avez
sollicitée de votre amabilité
au sujet de plaques que nous
allons remplacer sur les voitures,
et dont la photographie ci-
jointe vous donnera une
idée du reste sommaire.*

*Ces plaques donnent aux
voitures un très meilleur
aspect, ce qui s'explique par
le fait que le plan primitif*



TYPE DE TRAMWAYS BRUXELLOIS en RUSSIE

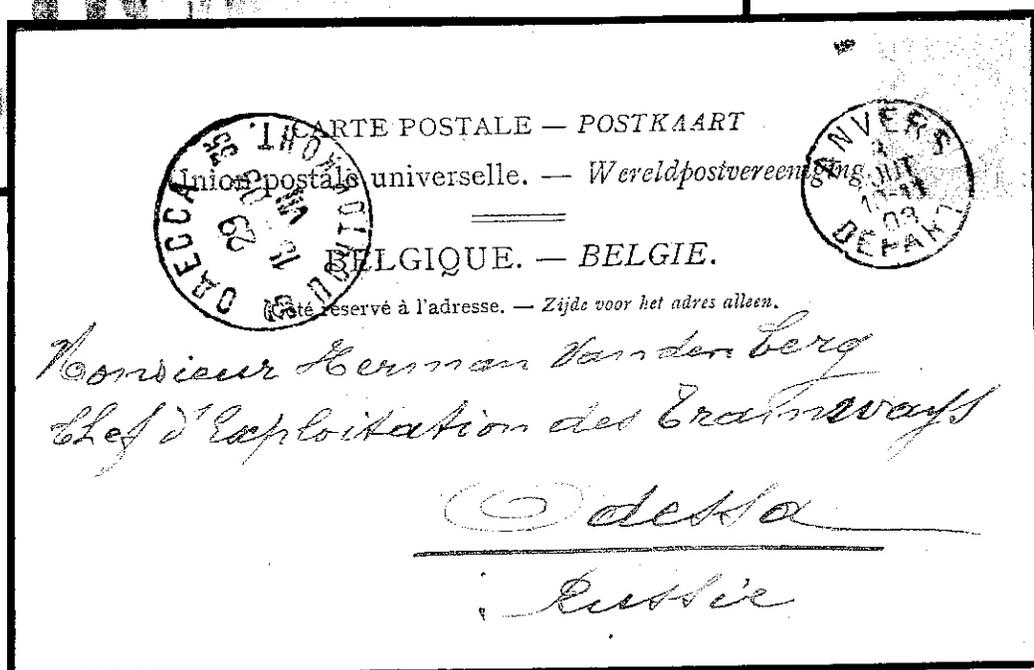
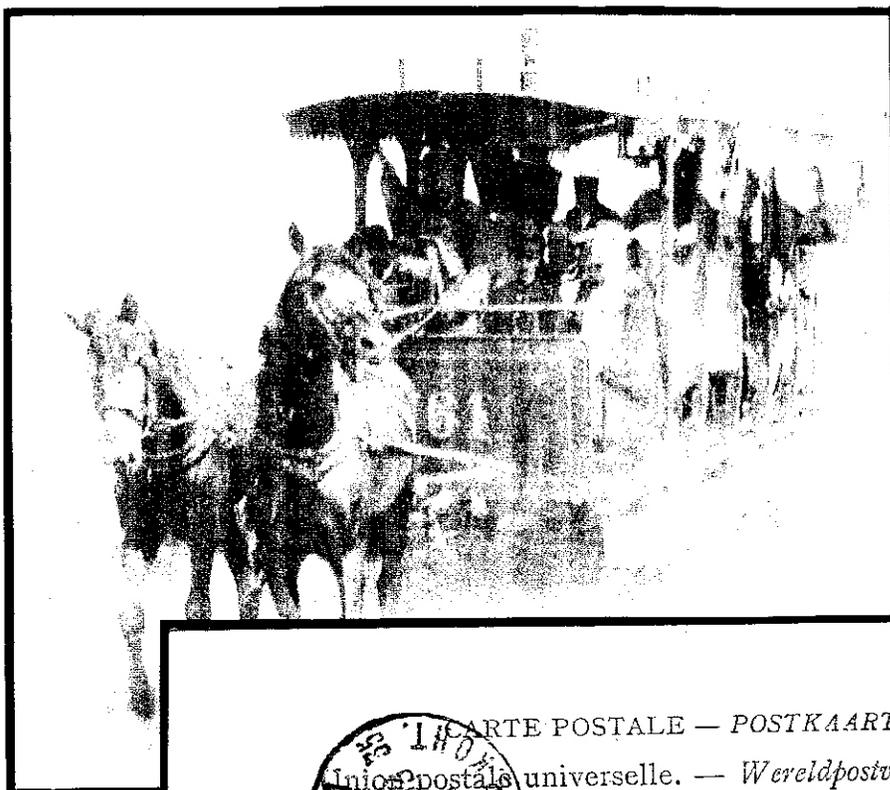
A la fin du 19^e S., il existait des liens très solides entre la Russie et le Belgique, non seulement dans les échanges commerciaux, mais également sur le plan industriel (houille, verrerie, textile, construction, gaz, électricité, etc...)

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.

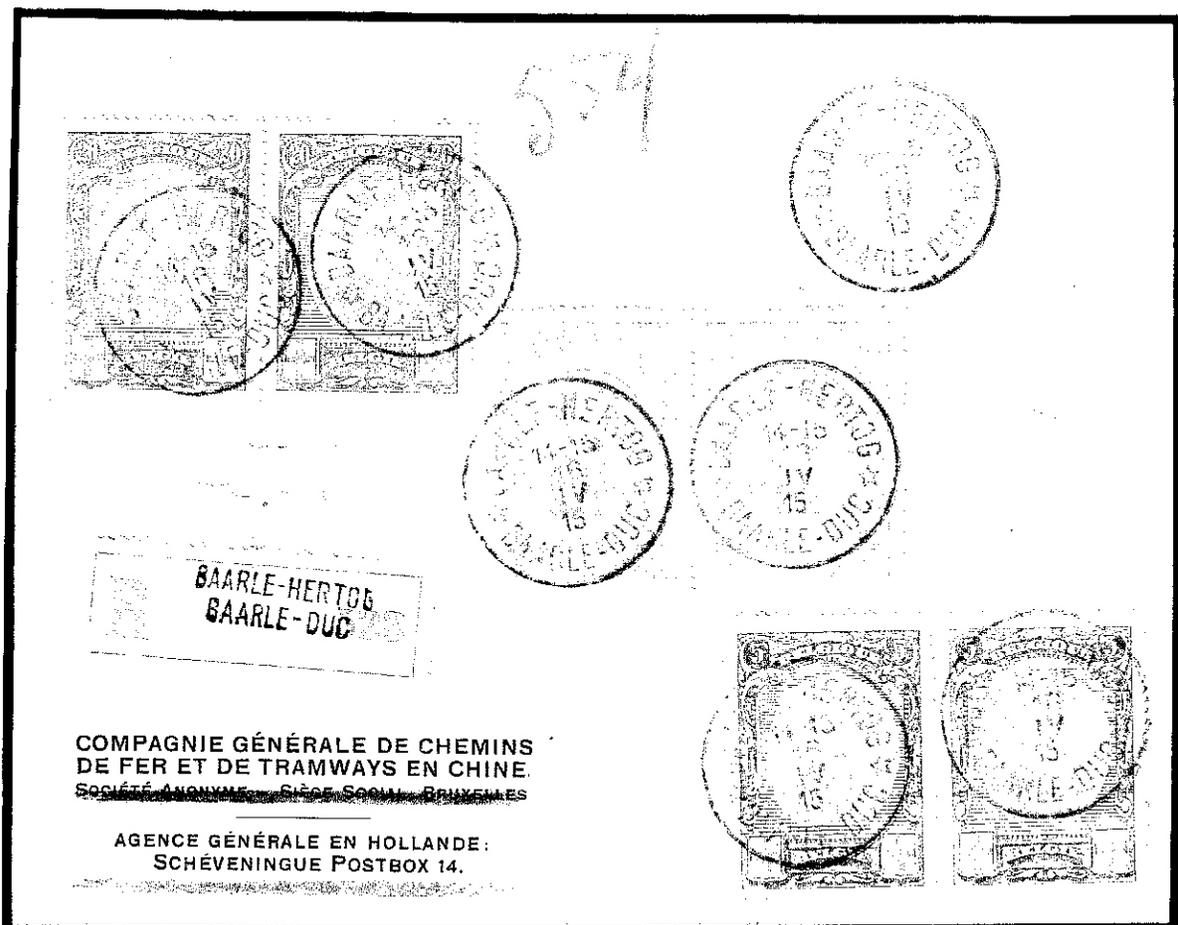


TYPE DE TRAMWAYS BRUXELLOIS EN CHINE

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.



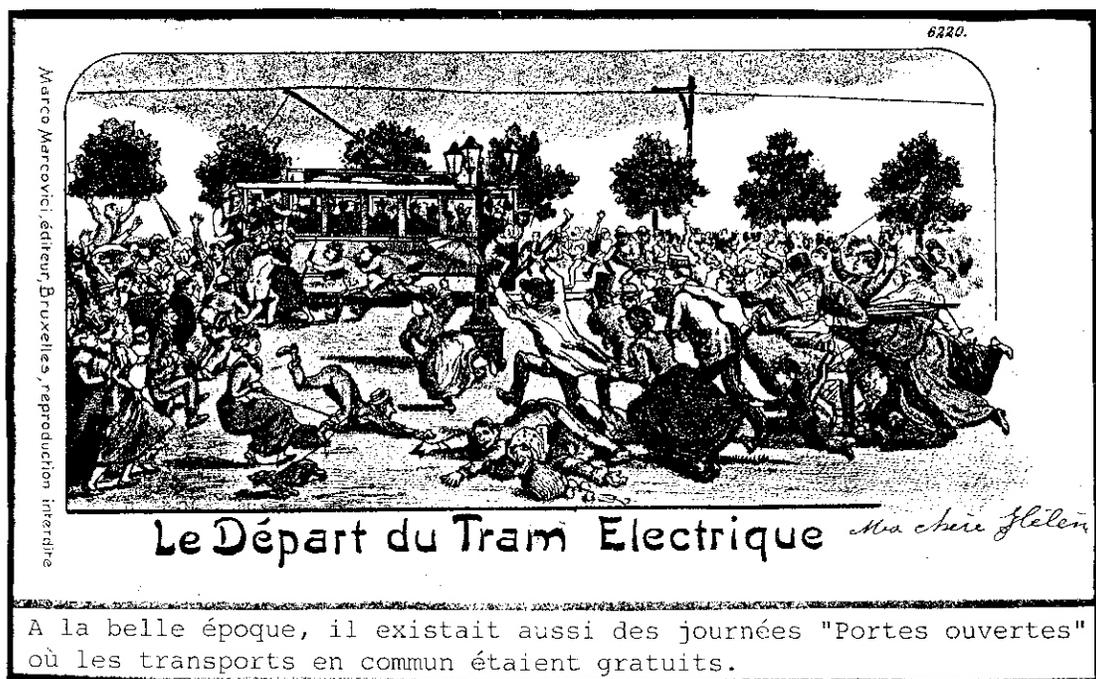
Lettre recommandée à l'entête de la « **COMPAGNIE GENERALE DE CHEMINS DE FER ET DE TRAMWAYS EN CHINE** » affranchie à 0,70frs (tarif international du 01.10.1907 : port 0,25 / 20grs + recommandé 0,25) (2 séries Croix-rouge de 1914 n° 132/134 dont le n° 132 V3 (épaulette tordue). Affranchissement de soutien 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.