



# LES TIMBRES "Chemins de fer et colis postaux"

L. MAHY,  
Inspecteur en chef honoraire

**L**A philatélie est universelle. Elle est née le jour de l'émission des premiers timbres d'affranchissement des lettres.

En Belgique, les premiers timbres-poste furent émis en 1849, mais ce n'est que beaucoup plus tard, que l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes décida d'émettre des timbres pour couvrir d'autres affranchissements : transport des colis, communications téléphoniques et dépêches télégraphiques.

Les premiers timbres destinés à l'affranchissement des colis datent de 1879. Leur émission était dictée par le désir de l'Administration de supprimer les formalités d'enregistrement des taxes des petites expéditions tant au départ qu'à l'arrivée. Les essais ayant été concluants, les dirigeants des Chemins de fer intensifièrent peu à peu l'usage des timbres qui, aujourd'hui, sont utilisés pour l'affranchissement de tous les transports ne comportant pas la charge complète d'un wagon.

La première série de timbres dits de « Chemins de fer » comportait 6 valeurs de 10 c. à 1 fr. et fut suivie, en 1882, d'une nouvelle série de 8 valeurs de 10 c. à 2 fr. Cette série fut maintenue jusqu'en 1895, quand apparut la première série bilingue de 13 valeurs de 10 c. à 2 fr. En 1902, cette série fut remplacée par une série de 20 valeurs, de 10 c. à 10 fr. qui fut maintenue jusqu'en 1914.

Tandis que les trois premières séries étaient exécutées en taille-douce, la dernière fut imprimée en typographie.

D'importantes quantités de vignettes neuves ayant été volées lors de l'invasion du territoire belge en 1914, l'Administration des Chemins de fer, réfugiée au Havre, décréta la déchéance de la série des timbres en cours et remplaça celle-ci par une émission de 21 valeurs imprimées à Londres.

Après la guerre de 1914-1918, les émissions se succédèrent à un rythme accéléré, tantôt en taille-douce, tantôt en lithographie. A l'heure

actuelle, les timbres émis depuis 1879 pour l'affranchissement des colis, qu'ils soient postaux ou chemins de fer, comportent 327 vignettes.

D'une façon générale, les auteurs de ces timbres se sont efforcés de rappeler dans les images reproduites l'activité des chemins de fer. C'est ainsi que dès la troisième émission, en 1902, les timbres de valeur élevée font apparaître la roue ailée qui symbolisait à cette époque les chemins de fer. L'Administration de l'Etat n'abandonnera plus cette effigie dans ses émissions ultérieures, et recourra fréquemment à la reproduction de locomotives et même de trains complets.

Après la création de la Société Nationale des Chemins de fer belges en 1926, la roue ailée fut remplacée par le B symbolique qui se retrouve sur tous les timbres émis depuis lors. L'émission de 1942 fut réservée aux divers hommes de métiers attachés aux trois grands services : Exploitation — Voie et Matériel. La dernière émission, celle de 1949, comportant 18 valeurs gravées retrace l'histoire de la locomotive en Belgique depuis 1835. Cette série comporte une innovation : les caractéristiques des timbres (pays et valeur notamment) y figurent en termes très condensés, qui sont à la fois français et flamands, de sorte que les dessins ne sont pas étouffés par les inscriptions bilingues que la loi impose.

Dès leur apparition, les timbres des Chemins de fer connurent la faveur des collectionneurs qui n'ont pas cessé de s'y intéresser. Le fait est d'autant plus curieux que généralement les philatélistes négligent les timbres qui ne présentent pas un caractère postal exclusivement.

A quoi faut-il attribuer cette exception en faveur des timbres belges ? Peut-être à la qualité des premiers timbres émis en 1879. Cette série due au graveur Wiener, qui était l'auteur de tous les timbres belges parus jusqu'alors, est exceptionnelle, tant par l'originalité du dessin que par la finesse de la gravure. Peut-être aussi au fait que les Chemins de fer étaient gérés, à cette



époque, par l'Etat et que l'Administration commune des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Téléphones, donnait à tous les timbres qu'elle émettait, le même caractère, quelle que fut leur affectation.

Quoi qu'il en soit, les collectionneurs s'intéressèrent aux timbres Chemins de fer aussi bien qu'aux timbres postaux.

La tradition s'est perpétuée et, actuellement, nombreux sont les philatélistes, même étrangers, qui se passionnent pour les timbres belges de Chemins de fer.

Cet intérêt se constate surtout dans la vente des timbres neufs. Les préjugés que les premiers collectionneurs nourrissaient à l'égard des timbres non oblitérés ont disparu depuis fort longtemps, lorsque les amateurs se sont rendus compte que la falsification d'un timbre, surtout s'il est gravé, est plus difficile que celle d'un billet de banque, car, si le détenteur d'un billet de banque détaille bien rarement celui-ci, il en est tout autrement du philatéliste qui n'achètera jamais un timbre neuf, sans l'examiner minutieusement à la loupe.

A la Société Nationale, la vente des timbres neufs aux collectionneurs est assurée par un service spécial, le Centre Philatélique, dont il sera question plus loin.

D'une façon générale, les timbres Colis Postaux, c'est-à-dire les timbres appelés à l'affranchissement des petits colis de 1 à 5 kg se vendent en plus grande quantité, mais il faut en attribuer la cause plutôt au bon marché des séries émises qu'à la préférence des philatélistes pour ces timbres. On en trouverait une preuve dans le produit des ventes aux marchands et collectionneurs en 1948 et 1949.

En 1948, la Société Nationale émettait une série de 3 timbres Colis Postaux, « Le Colis », au prix unitaire de 33 fr 50; elle en vendait plus de 10.000 séries. Au début de 1949, elle émettait la série « Locomotives » comportant 17 valeurs, dont le coût était de 305 fr; elle n'en vendait que 5.500 séries. Mais quelques mois plus tard, à l'occasion de l'inauguration de la ligne électrique Bruxelles-Charleroi, elle émettait le timbre de 60 fr de cette série, dont plus de 7.000 exemplaires furent vendus en quelques semaines.

La faveur du public envers les timbres oblitérés Colis Postaux et Chemins de fer n'est pas moins grande, au contraire.

Pourtant, contrairement à ce qui existe pour les timbres-poste, le destinataire d'un colis ou d'un transport n'entre jamais, et n'est jamais entré, en possession des timbres d'affranchissement. Ces timbres sont apposés, non pas sur les colis, en Belgique tout au moins, mais sur les documents qui accompagnent les transports.

Pendant de nombreuses années, jusqu'en 1924 pour préciser, l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes fut hostile à la diffusion des timbres oblitérés. Elle craignait que les timbres d'affranchissement répandus dans le public n'incitent les fraudeurs à laver les oblitérations et à réutiliser les timbres. Ce scrupule était vain, grâce aux mesures prises par l'Administration qui utilisait pour ses oblitérations une encre grasse spéciale absolument indélébile.

En théorie, jusqu'à cette date, les bulletins d'affranchissement, revêtus de leurs vignettes, devaient être détruits lorsqu'était expiré le délai de garde des documents de transport.

Comment expliquer dans ces conditions que l'on trouve sur le marché tant de timbres oblitérés des émissions antérieures à 1924? Simple-ment, parce que les agents des chemins de fer n'avaient pas les mêmes scrupules que leur administration et qu'ils ne se sont pas fait faute, dans le passé tout au moins, de recueillir les timbres oblitérés avant de détruire les documents de transport.

Et c'est tant mieux. Car il est douteux, autrement, que les collectionneurs eussent porté de l'intérêt aux timbres des Chemins de fer, puisqu'il ne se serait trouvé sur le marché que des timbres neufs ou des timbres neufs que les amateurs auraient dû faire oblitérer par des agents complaisants.

En 1924, l'Administration se rendait enfin compte des ressources qu'elle pourrait retirer de la vente de ses timbres oblitérés.

A cette fin, elle organisa par adjudication publique, la vente des documents de transport revêtus des timbres. Etant donné la quantité de documents offerte (30.000 à 80.000 kg) un seul adjudicataire, et toujours le même, se vit adjudger ces lots importants au prix modique de 72 centimes le kg, tandis qu'à cette époque le prix des vieux papiers était d'environ 65 centimes. En somme, cet adjudicataire réservait fort peu de chose aux timbres Chemins de fer, malgré l'existence dans le lot adjudgé de 10 % de vignettes oblitérées dont une certaine quantité de timbre-poste, affranchissant les colis postaux venant de l'étranger et qui, de l'avis des spécialistes, valaient 40 ou 50 francs au kg sur fragments.

Ces ventes durèrent jusqu'en 1937, année au cours de laquelle il apparut que l'adjudicataire de la masse d'archives offerte retirait des bénéfices plantureux de leur dépouillement, soit en cédant à des marchands étrangers les mêmes archives, mais par petites quantités, à 10 et 12 francs le kg, soit en détaillant les timbres recueillis à des prix plus intéressants encore.

Il fut décidé, en conséquence,

- de créer au sein de la Société Nationale, un service spécial dénommé « Centre Philatélique de la Société Nationale des Chemins de fer belges » et d'en confier la direction à un agent spécialiste des questions philatéliques;
- de charger le Centre Philatélique de la vente de timbres neufs aux marchands et collectionneurs;
- de créer au sein du Centre Philatélique un atelier de dépouillement, qui utiliserait des ouvriers semi-valides et dont le travail facile consisterait à fragmenter les bulletins d'affranchissement de façon à recueillir les parties revêtues de timbres ;
- de charger le Centre Philatélique de prendre toutes dispositions pour que tout « coulage » disparaisse dans les gares, invitées à envoyer régulièrement leurs documents au nouveau service;
- de charger le dit Centre d'opérations de contrôle des documents réceptionnés, de s'assurer notamment s'ils ne sont pas revêtus de

timbres lavés ou réutilisés, de détruire les vignettes dont l'oblitération à la main notamment permettrait le lavage, etc.

La direction de ce nouveau service fut confiée à un agent de la Société Nationale, particulièrement versé en matière philatélique et qui était le promoteur d'ailleurs de la nouvelle organisation.

Les résultats enregistrés par le Centre Philatélique, dès sa constitution en 1938, furent remarquables et il est intéressant de citer à ce propos quelques chiffres.

Tandis qu'en 1936, la vente de 47.500 kg de documents de transport rapportait 30.631 fr et en 1937, 27.560 kg, 19.849 fr soit à peine 70 centimes au kilogramme, le traitement par le Centre Philatélique de 20.845 kg d'archives, représentant le quart de la manipulation annuelle, rapportait à la Société Nationale plus de 102.000 francs après avoir défalqué les frais de main-d'œuvre, soit près de 5 fr au kg.

Ces résultats encourageants incitèrent la Société Nationale à rendre définitive, une organisation qui avait été décidée à titre d'essai.

Malheureusement, les événements politiques qui, déjà en 1939, annonçaient la guerre de 1940, allaient paralyser l'œuvre du Centre Philatélique, qui reprit cependant son activité durant l'occupation, dans l'intérêt des œuvres d'assistance sociale soutenues par la Société Nationale.

S'inspirant des méthodes en vigueur à la Poste et du succès obtenu dans le passé pour quelques timbres de l'espèce, la Société Nationale mettait en vente, en 1942, au bénéfice de ses œuvres des timbres **non dentelés**. Elle a continué cette tradition dans la suite. L'intérêt de ces timbres résulte du nombre très réduit d'exemplaires qui fut tiré au moment de l'émission et de la garantie que la Société Nationale ne pourrait renouveler l'émission, puisque tout le matériel du tirage a été enrayé ou détruit.

Le nombre d'exemplaires des « non dentelés » n'a jamais dépassé 500. Ce nombre a même été ramené à 200 pour la série « Tireur à l'Arc » émise en 1947 et à 250 exemplaires pour les séries « Locomotives » et « Colis Postaux » émises en 1949, en 1950 et en 1951. C'est la raison pour laquelle les séries non dentelées sont évaluées de 2.000 à 10.000 fr par la firme Prinnet dans son catalogue spécial des timbres belges.

Le même catalogue signale l'existence de

quelques particularités que, d'une façon générale, l'administration répudie, parce que ces timbres n'ont pas été émis pour couvrir des taxes de transport. Il s'agit, dans la majorité des cas, de planches d'essais de couleur ou de déchets d'impression.

Pourtant certaines variétés ont un caractère officiel incontestable, et notamment celles de nuances spéciales recherchées par des philatélistes et qui sont la conséquence des difficultés éprouvées dans la composition des couleurs lors des réimpressions.

La crise qui sévit depuis plusieurs années dans le commerce philatélique a évidemment affecté les recettes du Centre Philatélique. Cependant, les résultats financiers que celui-ci enregistre restent favorables grâce aux mesures prises par la Société Nationale et qui consistent

- dans la création de vignettes à sujets intéressants et à couleurs attrayantes, deux qualités qui sont très difficiles à réaliser, d'abord parce que les sujets doivent toujours présenter un intérêt ferroviaire et ensuite, parce qu'eu égard à l'importance des valeurs émises, les timbres doivent être de couleurs claires pour éviter les réemplois.
- dans le domaine des timbres usagés, l'organisation à l'intention des marchands, d'adjudications de lots d'importance secondaire et, à l'intention des amateurs, la mise en vente de colis de 1 à 5 kg qui constituent un excellent matériel d'échange, à bon marché, pour les petits collectionneurs.

Le Centre Philatélique est en deuil. Son chef, M. Bury est décédé à Bruxelles au mois de décembre 1951.

M. Bury était le fondateur du Centre Philatélique et avait su lui donner l'essor qu'il connaît aujourd'hui. C'est à mon regret collaborateur que la Société Nationale doit l'intérêt de plus en plus grand que les philatélistes belges et étrangers prennent aux timbres colis postaux et de chemin de fer.

Il était un serviteur intelligent et dévoué à la tâche qui lui était confiée. La Société Nationale a perdu en lui non seulement un agent de tout premier plan, mais encore une compétence en matière philatélique qu'elle pourra difficilement remplacer.

J'é salue la mémoire de mon collaborateur, mon ami, qui ne me donna que des satisfactions.



TIMBRES POSTE POUR COLLECTIONS • Stock général

**FRANÇOIS HANSENS**

Philatéliste-Expert

Organisateur de ventes aux enchères

55, rue du Midi • BRUXELLES • Tél. 12.14.08

Agent général des Albums et Classeurs PAX

En vente partout