

A propos des timbres

Un peu d'histoire

Au début des « Chemins de fer de l'Etat », toutes les expéditions de marchandises étaient enregistrées, soit au départ soit à l'arrivée, suivant que le port était payé avant ou après le transport. Le Contrôle des Recettes vérifiait la concordance des comptes courants par relation que tenaient toutes les gares.

A la suite du développement du réseau et du commerce, ce système devint de plus en plus compliqué et coûteux.

Aussi, vers la fin du siècle dernier, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat instaura-t-elle l'affranchissement au départ au moyen de « vignettes-valeur », à coller sur les bulletins d'expédition, pour les envois de petits colis d'un poids très limité.

C'est en 1879 que furent imprimés, dans les ateliers des frères Gouweloos, de Bruxelles, les premiers timbres « chemin de fer ».

A cette époque, six valeurs, soit 10, 20, 25, 50, 80 centimes et 1 franc, suffisaient.

A partir de 1882, ce fut l'Atelier du Timbre de la Poste, situé à Malines, qui procéda à l'impression typographique des timbres « chemin de fer ».

Pendant et immédiatement après la première guerre mondiale, il fallut recourir à l'industrie privée ; c'est ainsi que parurent en 1916 l'émission dite « du Havre », en 1920 l'émission dite « de Londres », toutes deux sorties des ateliers de Waterlow and Son de Londres, et en 1922 une série imprimée par John Enschede en Zonen de Harlem.

Des artistes renommés ont dessiné et gravé les figurines dont les sujets le plus souvent ont trait au rail : roue ailée, locomotives à vapeur de tous types, ouvrages d'art, métiers cheminots...

Les développements du système

Outre que l'affranchissement au moyen de timbres « chemin de fer » est, de loin, plus pratique que la comptabilisation des recettes dans des registres, l'utilisation des timbres donne aux expéditeurs la faculté d'affranchir leurs envois eux-mêmes. La S. N. C. B., dès sa constitution, étendit donc le système d'abord à toutes les expéditions de marchandises de détail dont le port est perçu au départ, que



"Chemin de fer"

qu'en soit le poids, ensuite aux envois de détail dont le port est à percevoir à l'arrivée, ainsi qu'aux expéditions de bagages en service interne.

Des machines à affranchir... à l'électronique sans timbre

Le trafic intérieur de nos marchandises de détail comporte mensuellement environ 1.500.000 expéditions.

Pour en accélérer les opérations, la Société a progressivement équipé une cinquantaine de gares importantes de machines à affranchir. De plus, elle autorise quantité de firmes commerciales à employer elles-mêmes pour l'affranchissement de leurs envois des machines offrant les garanties requises, ce qui accélère et simplifie les opérations d'acceptation dans les gares intéressées.

On a fait mieux encore à Bruxelles Tour et Taxis.

Cette gare, à elle seule, accepte chaque jour au transport environ 13.000 expéditions, soit environ 40.000 colis à taxer, à lotir, à étiqueter et à affranchir en un laps de temps très court, environ cinq heures, avec une pointe entre 17 et 18 heures.

Auparavant, tout le travail était effectué, manuellement pour la plus grosse partie, avec l'aide de timbres, de machines à affranchir et d'une machine à facturer.

Actuellement, la gare de Bruxelles Tour et Taxis est équipée d'un ensemble électronique qui effectue, au moyen de cartes mécanographiques servant de documents de transport, toutes les opérations dans un temps record, pour environ 3.000 clients réguliers. Pour les envois de détail en service intérieur, nul autre pays d'Europe ne pratique un système d'affranchissement à la fois aussi complet, aussi simple, aussi rapide et aussi économique. C'est la clientèle qui en bénéficie en tout premier lieu. Autre facilité pour les clients réguliers : les frais d'expédition ne sont plus payés au jour le jour, mais mis en compte, pour chaque expéditeur, par période de dix jours.

Le Centre philatélique

Nos timbres «chemin de fer» anciens et nouveaux, oblitérés ou non, ont une valeur philatélique et sont recherchés dans le monde entier. Il s'agit là d'un cas exceptionnel qui s'explique par le fait que, de l'ensemble des timbres



« chemin de fer », seuls les timbres belges se substituent aux timbres-poste pour l'affranchissement des colis postaux en service international, ceci en application des conventions des congrès de l'Union postale universelle.

C'est pourquoi notre Centre philatélique, situé à Bruxelles-Central, est bien connu des amateurs. Ils peuvent y acquérir les séries en cours de timbres neufs. Quant aux timbres oblitérés, ils n'atteignent pas le public comme les timbres-poste. Ils sont appliqués, en effet, sur des documents qui restent la propriété de la Société. Celle-ci ne les vend que périodiquement par voie d'adjudications annoncées dans la presse.

Depuis la première impression de 1879, environ 25 séries ont été imprimées, compte non tenu des variétés et des séries avec surcharges. Elles comprennent les émissions spéciales faites à titre commémoratif pour certains grands événements, tels le centenaire des Chemins de fer belges, le 25^e anniversaire de la fondation de la S. N. C. B., le 75^e anniversaire de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer.

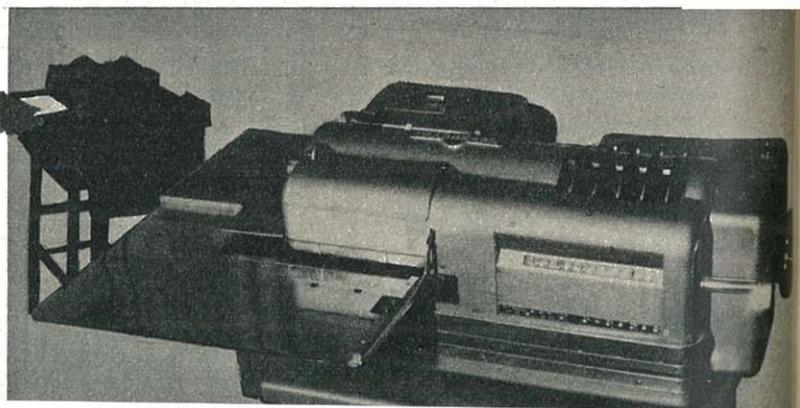
Quelques vignettes non oblitérées des plus anciennes séries ont acquis une valeur de plusieurs milliers de nos francs actuels ; d'autres, même oblitérés, sont devenues pratiquement introuvables et ne sont même pas cotées dans les catalogues des maisons spécialisées en philatélie.

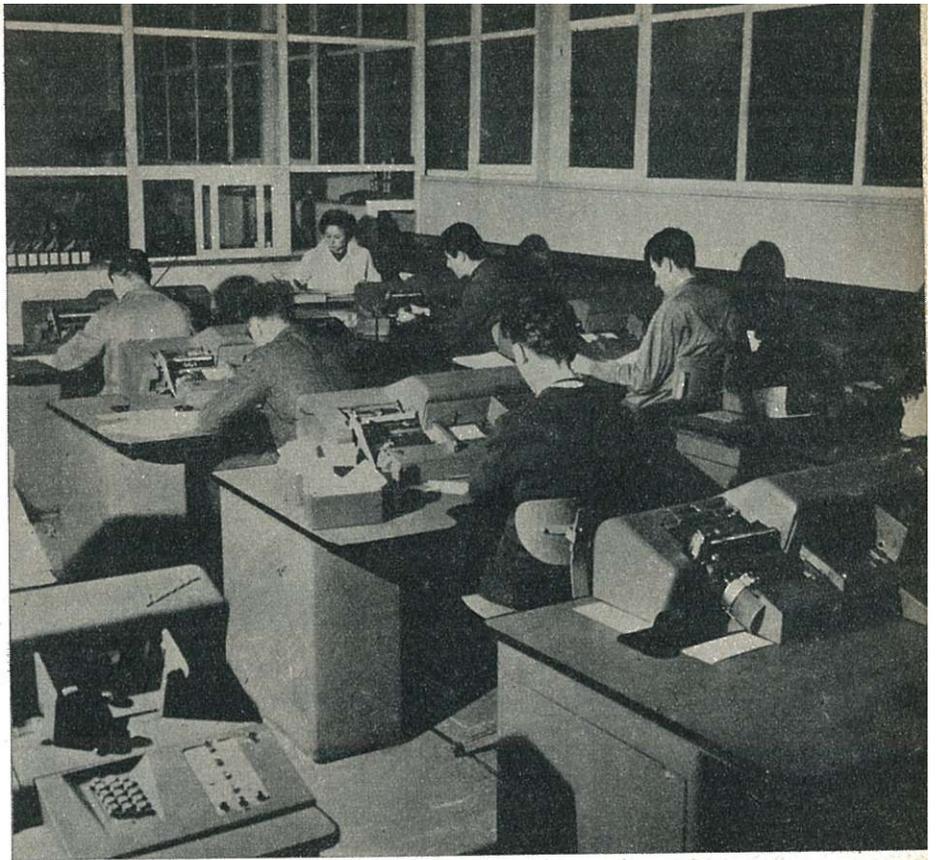
Notre musée du Chemin de fer expose une collection quasi-complète des timbres émis depuis le siècle dernier.

R. BERNIER.



DES MACHINES A AFFRANCHIR





● ● A L'ÉLECTRONIQUE SANS TIMBRE
●
●

