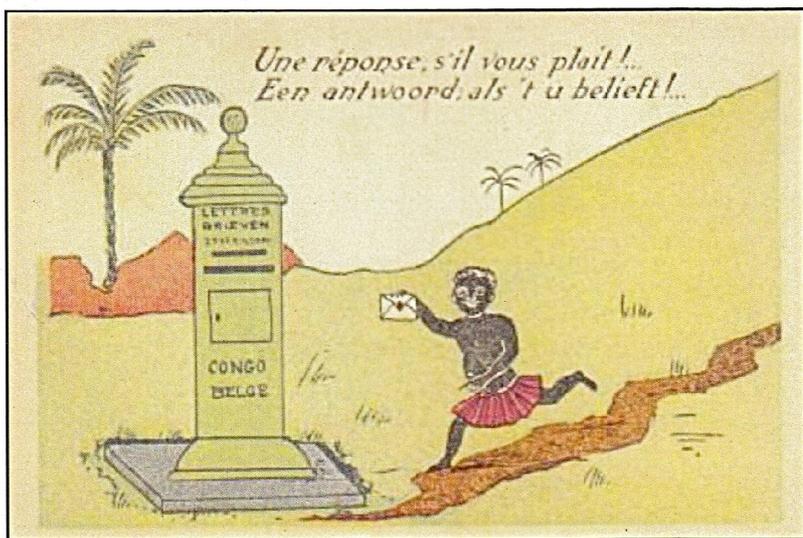


Périodique – Bureau de dépôt : 5620 Florennes

BULLETIN 24 - juin 2018

LES CAHIERS DU CONGO



Destinataire

ISSN 0775-9576

Revue philatélique trimestrielle



En cas de non distribution, retour à
Ch. Hénuzet – Place Saint Roch, 30 – 5620 Florennes

Les Cahiers du Congo

Revue trimestrielle paraissant en septembre, décembre, mars et juin. - Toute contribution rédactionnelle est la bienvenue. Elle est à envoyer à : cahiersducongo@hotmail.com.

Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite.

Editeur responsable : Th. Frennet - Rue La Rue, 17 – 1420 Braine-l'Alleud

Comité de rédaction : J. P. Flamand, Th. Frennet, Ch. Hénuzet, M. Hopperets, M. Oblin, Ch. Stockmans

Abonnement : 16 € à verser au compte BE12 7320 2753 2792 (Bic : CREGBEBB) des Cahiers du Congo.

Anciens numéros : Les anciens numéros ont été réimprimés : 16 € pour quatre

Prix au numéro : 5 €

Il est temps de renouveler votre abonnement



Document de la couverture Lettre de Kitega BPCVPK 4 du 3 mars 1918 vers l'Armée belge 13 mai 1918. Cette lettre a été censurée, est passée par Kigoma (23 mars), par un bateau de la ligne française de la Réunion à Marseille (11 avril)

Sommaire

Raid Rubin 20 décembre 1934	3
Les cachets circulaires de 23 mm	10
Aérogramme	15

Commandant Aviateur de Réserve T. M. FRANCHOMME

LES LIAISONS AERIENNES BELGIQUE-CONGO



ET
LE VOL POSTAL RAPIDE
DE L'AVION
«REINE ASTRID»

Prix : 3 Francs

Préface de M. Albert DEVÈZE,
Ministre de la Défense Nationale.

Le capitaine **Teddy Franchomme**, pilote de la Grande Guerre, devenu industriel, décida de marquer un coup décisif en vue de créer la liaison régulière Belgique / Congo et retour. La grande course du siècle, Angleterre/Australie, venait de se terminer et avait engendré la création de types d'avions de grand raid spécialement adaptés aux vols rapides sur longues distances et Franchomme se mit à la recherche d'un tel avion et de sponsors. Il réussit à convaincre un riche australien, **Mr. Rubin**, de mettre à sa disposition son avion (De Havilland DH-88 « **Comet** ») et son pilote (**Ken Waller**) qui s'étaient distingués tous les deux dans cette récente course vers l'Australie.

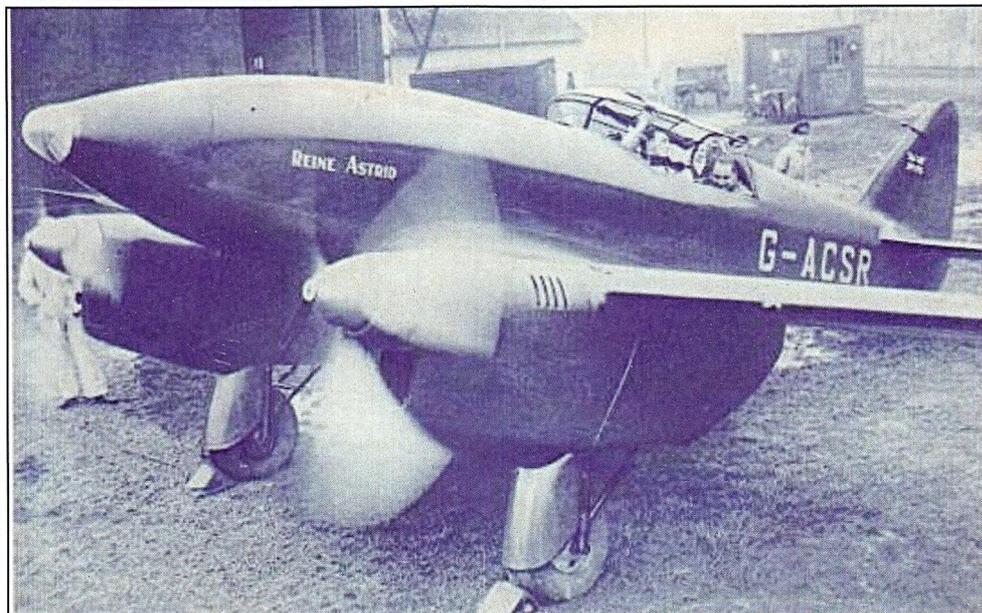
L'idée de Franchomme était de réaliser un vol aller-retour très rapide vers Léopoldville en emportant le courrier postal de Noël 1934.

C'est donc le **19 décembre** que Ken Waller réussit à positionner son avion à Evere.

Le Roi Léopold III et la Reine Astrid se déplacèrent le même soir pour admirer l'avion dont le fuselage venait d'être marqué du nom de la Reine.

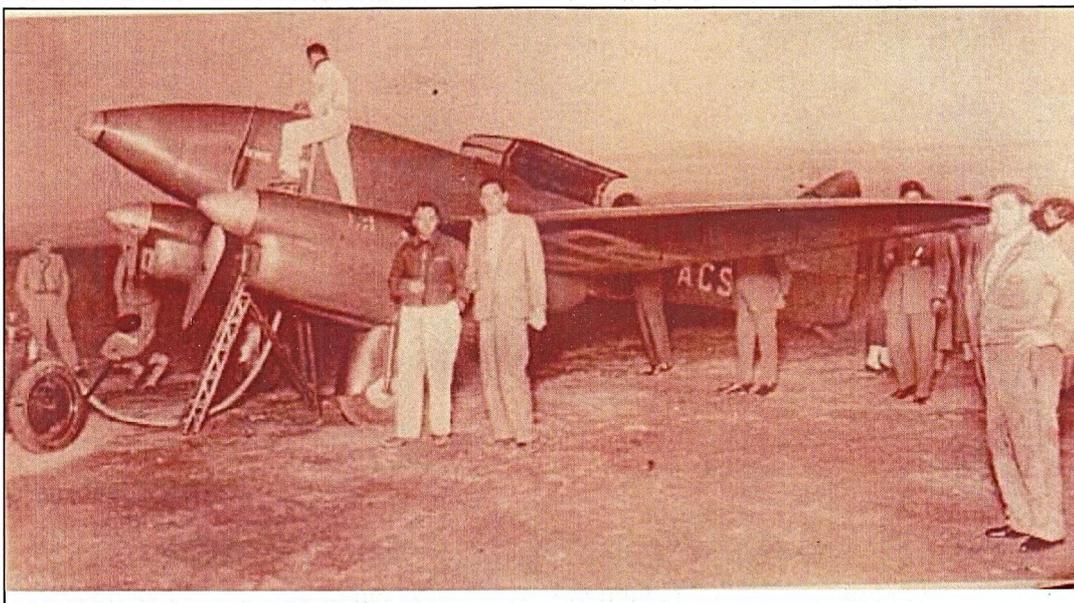
C'est donc le **jeudi 20 décembre** au matin que Waller et Franchomme décident de partir. Après une dernière vérification technique et le chargement de 150 kg de courrier à destination du Congo, le « **Comet G-ASCR Reine Astrid** » prit son envol à 10 h 42.





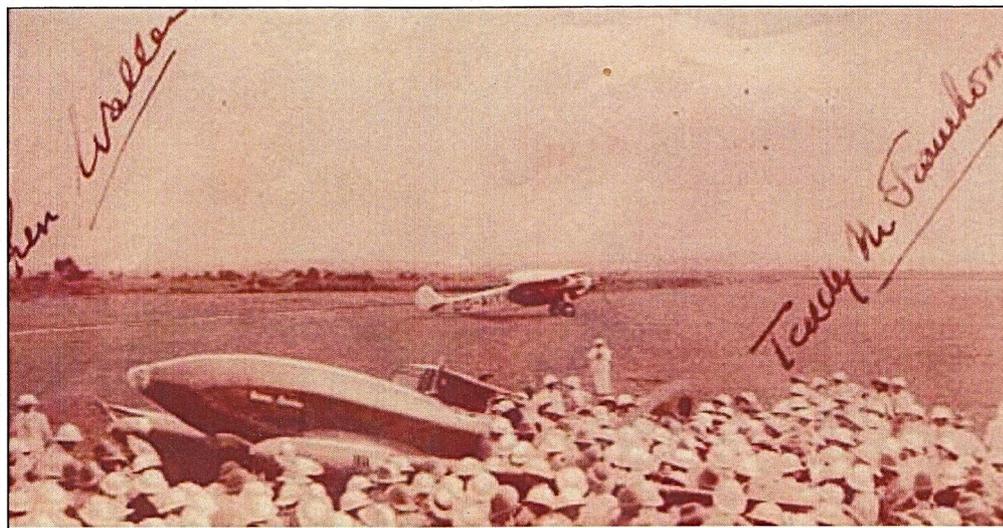
Itinéraire prévu à l'aller et au retour : Bruxelles/Oran/Niamey/Léopoldville.

L'atterrissage à Oran (**aérodrome de La Sénia**) se fit à 15 h 30, les 1850 km ayant été franchis en 4 h 48, soit à une moyenne de plus de 350 km/h grâce à un vent favorable. Mais le départ tardif du matin empêchait la continuation vers Niamey le jour même et ce n'est donc qu'au petit matin du **vendredi 21 décembre** que l'avion s'envola pour Niamey où il arriva à 15 h 30.



Les 2 700 km de ce deuxième segment furent réalisés en 8 h 10 de vol, soit à une moyenne de 325 km/h. Le départ de Niamey a lieu le **samedi 22 à 3 h 20** du matin et ils se dirigent sur le Golfe de Guinée. Bientôt ils atteignent la côte atlantique laissant sur leur gauche le Mont Cameroun ; soudain une tornade leur barre la route mais pour ne pas perdre la côte, ils ne peuvent l'éviter. Luttant contre les éléments déchaînés, ils constatent que l'essence a fortement diminué et craignant de ne pas pouvoir atteindre Léopoldville, ils

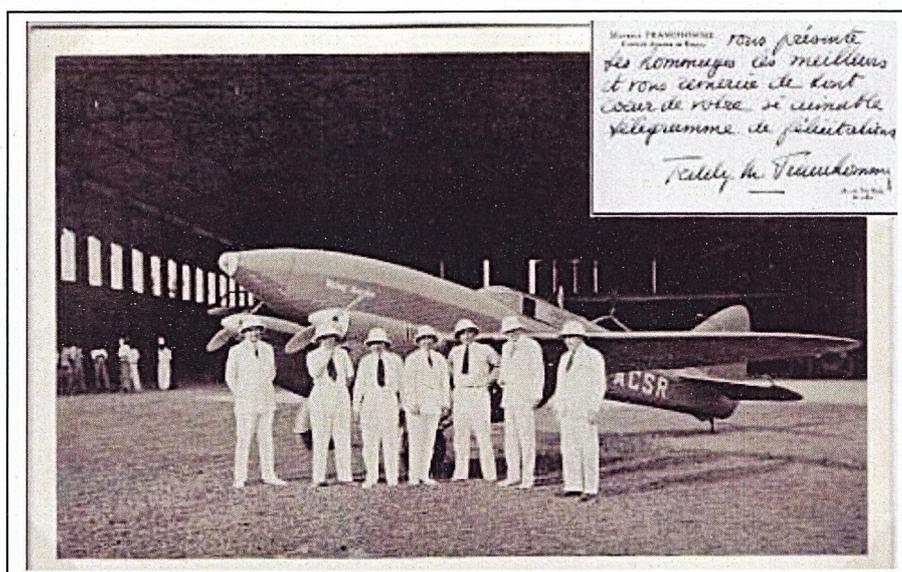
décident de rejoindre **Pointe-Noire** pour se ravitailler. Une fois le ravitaillement réalisé, ils repartent en direction de Léopoldville mais en suivant la côte jusqu'à l'embouchure du fleuve Congo qu'ils remontent en passant au-dessus de Boma puis de Matadi pour arriver à Léopoldville.



L'arrivée à Léopoldville

A 14 h 40, ils se posent sur l'aérodrome de N'Dolo. Les sacs postaux sont rapidement déchargés et le courrier sera distribué le jour même vers 16 h.

Ils décident d'attendre le courrier de la SABENA venant des lignes intérieures et arrivant le mardi pour ne reprendre le départ que le **mercredi matin 26 décembre**.



Carte-voie représentant les deux aviateurs en compagnie des autorités belges de Léo.

Il s'agit d'une carte-voie souvenir dédicacée par Teddy Franchomme.

Ils quittent l'aérodrome de N'Dolo à 3 h 55 en mettant le cap sur Niamey. Ils passent au-dessus de l'estuaire du Gabon, longent la côte de l'Atlantique puis survolent le dôme du Mont Cameroun suivi de la forêt équatoriale. Ils atterrissent à Niamey à 11 h 40 parcourant

en 7 h 40 les 2600 km qui les séparent de Léo. Ils se ravitaillent en hâte et repartent à 12 h 50 mais une panne survient brutalement au moteur gauche les obligeant à faire demi-tour. Cet incident malheureux va les retarder de 20 heures.

Ils repartent le **27 décembre** à 6 h 43 et, à 14 h 30, font escale à Colomb Béchar pour reprendre de l'essence et arrivent à Oran à 17 h où ils passent la nuit.

Le **vendredi 28 décembre**, ils décollent à 7 h 25 et à 12 h 14, ils arrêtent les moteurs sur l'aire bétonnée de l'aéroport d'Evere. Le voyage aller-retour avait demandé 44 h 17 de vol effectif soit une moyenne de 311 km/h.

DOCUMENTS AEROPOSTAUX DU RAID RUBIN

1) Le courrier Belgique / Léopoldville



2) Le courrier Belgique / Léopoldville et retour



Lettres oblitérées à BRUXELLES 1 les 15 et 17 XII 1934. Cachet spécial rectangulaire rouge de Bruxelles. Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 22-12-34.-16 h et 18 h.

Tarif : lettre pour et du Congo 1.50 F + surtaxe aérienne 5.00 F/5 g = 6.50 F aussi bien à l'aller qu'au retour.



Lettre oblitérée à BRUXELLES 1 le 17 XII 1934. Cachet spécial rectangulaire rouge de Bruxelles. Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 22-12-34.-16 h.

Tarif: lettre pour et du Congo 1.50 F + surtaxe aérienne 2 x 5.00 F/5 g = 23.00 F.

3) Le courrier Léopoldville / Belgique

Lusambo / Léopoldville / Bruxelles



Lettre oblitérée à LUSAMBO le 24-12-34.-10 h. Transportée par SABENA AFRIQUE jusque Léopoldville où le cachet spécial rouge sur 2 lignes est apposé. A l'arrivée à Bruxelles, le cachet spécial rouge rectangulaire identique au vol aller est apposé.

Tarif : lettre pour la Belgique 1.50 F + 1.00 F/5 g de surtaxe aérienne pour le vol intérieur + 5.00 F/5 g de surtaxe aérienne pour le vol retour = 7.50 F.

Léopoldville / Bruxelles

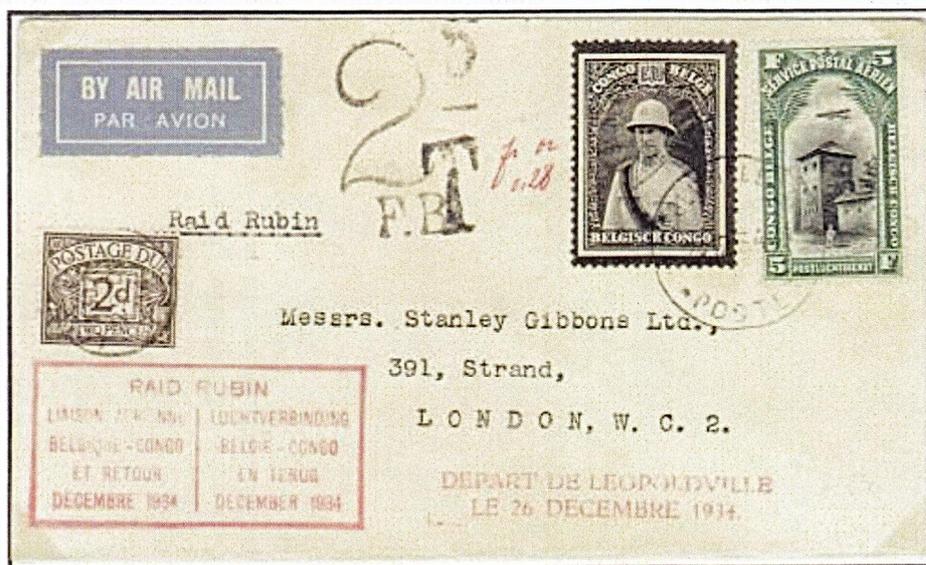
Leop. 21.12.34
 Mlle Chère Co.
 Nous attendons le "Reine
 Astral" d'un moment à l'autre
 Elle s'envolera à l'aube
 dans un matin sans affût
 nos baisers avec tout le monde
 et nos vœux de fin d'année
 pour le Noël et le Nouvel An

Carte lettre écrite la veille de l'arrivée de l'avion oblitérée à LEOPOLDVILLE le 21-12-34-15 h.

Cachet spécial rouge rectangulaire identique à celui du vol aller + griffe spéciale rouge sur 2 lignes.



Tarif: lettre pour la Belgique 1.50 F + 5.00 F/5 g de surtaxe aérienne = 6.50 F.



Léopoldville / Bruxelles / Londres

Lettre oblitérée à LEOPOLDVILLE le 24-12-34.-14 h vers Londres. Cachet spécial rouge rectangulaire identique à celui du vol aller + griffe spéciale rouge sur 2 lignes.

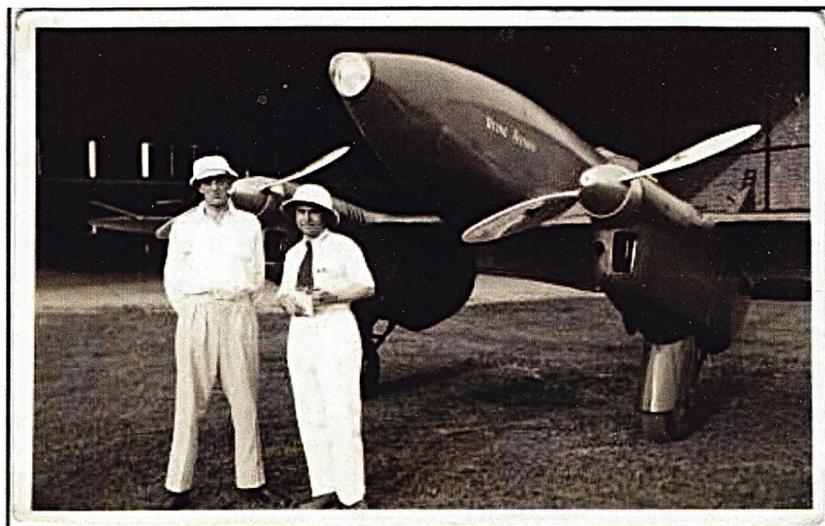
Tarif : lettre pour l'étranger 2.50 F + surtaxe aérienne jusque Bruxelles 5.00 F/5 g = 7.50 F ; comme il manque 1.00 F la lettre est taxée (grand T noir) et à Londres, on a frappé le grand cachet noir 2 F.B. et collé le timbre à 2 pence oblitéré LONDON le 29 DE 34.

4) Courrier divers

6 janvier 1935 – Stanleyville / Bruxelles



Carte-vue représentant les 2 aviateurs devant le « Comet » oblitérée à STANLEYVILLE le 6-1-35.-9 h et envoyée via IMPERIAL AIRWAYS à Teddy Franchoomme.



Bibliographie

Brochure « Les liaisons aériennes Belgique/Congo et le vol postal rapide de l'avion REINE ASTRID » par le commandant aviateur de réserve T. M. FRANCHOMME.

Bulletins périodiques de la SAB (Société Aérophilatélique Belge).

Les cachets circulaires de 23 mm Keach type 1 (suite)

Michel Hopperets



DUNGU

Localité située dans la Province Orientale, district de l'Uele-Nepoko, sur la route Congo-Nil.

Fig. 1

Un bureau de sous-perception y a été ouvert le 1^{er} juillet 1908 par arrêté du 7 avril 1908. Il est intéressant de noter que ce bureau était notam-

ment destiné à desservir les relations postales de l'enclave de Lado. Il a été supprimé par ordonnance du 11 avril 1914.

Deux cachets du type 1 y ont été utilisés. Le cachet 1.1 (voir fig. 1) présente les mesures angulaires $111^\circ / 271^\circ$ et le cachet 1.2, utilisé seulement de 1910 à 1911, les mesures $108^\circ / 268^\circ$.

Comme mentionné ci-dessus, le bureau de Dungu se trouvait sur la route Congo-Nil et avait notamment été créé pour desservir l'enclave de Lado. De fait, de mars 1909 à juin 1910, il existe du courrier en provenance de l'enclave, affranchi au moyen de timbres congolais oblitérés à Dungu et ayant voyagé par la voie du Congo. Ce type de courrier est cependant peu fréquent, la voie du Nil, beaucoup plus rapide, restant la plus utilisée pour la correspondance expédiée de l'enclave vers l'Europe.

ELISABETHVILLE

Elisabethville est située dans la Province du Katanga, dans le district du Haut-Luapula.

Un bureau de perception y a été ouvert le 1^{er} avril 1910 par arrêté du 15 décembre 1909.

Elisabethville, qui deviendra par la suite Lubumbashi, ne fut pas la première localité du Katanga à disposer d'un bureau de poste. Pweto (8 juillet 1902), Lukafu et Musofi (1^{er} juillet 1908) bénéficièrent de ce privilège avant elle.

D'ailleurs, à l'ouverture du bureau en avril 1910, le bureau d'Elisabethville ne disposait pas encore de cachet à son nom et utilisa le cachet Lukafu 1.1 ; le premier cachet avec la dénomination Elisabethville ne fut disponible qu'en mars 1911.



Fig. 2

Ceci est bien illustré par une carte-vue (fig. 2) envoyée par recommandé (l'affranchissement complémentaire de 25 centimes se trouve côté vue) d'Elisabethville vers Bruxelles. Le timbre a été oblitéré au moyen du cachet Lukafu 1.1 du 12 janvier 1910 apposé à Elisabethville et pour bien confirmer que l'envoi est effectué à partir d'Elisabethville, le préposé l'a indiqué à la main sous la griffe « Recommandé ».

Outre le cachet Lukafu 1.1, le bureau d'Elisabethville a utilisé 4 cachets différents du type 1. En voici la liste avec leurs mesures angulaires :

- 1.1 209° / 314°
- 1.2 235° / 335°
- 1.3 227° / 324°
- 1.4 240° / 330°

Fig. 3

A titre d'exemple (fig. 3), une carte-vue expédiée en recommandé vers la Belgique, avec l'oblitération Elisabethville 1.1.



ETOILE DU CONGO

Etoile du Congo est une localité minière située dans la Province du Katanga, district du Haut Luapula, à proximité d'Elisabethville.

Un bureau de sous-perception y a été ouvert le 1^{er} janvier 1913 par arrêté du 4 octobre 1912. Ce bureau a été supprimé par arrêté du 22 novembre 1917.

Un seul cachet de 23 mm y a été utilisé, présentant les mesures angulaires 204° / 312°

(voir fig. 4).



Fig. 4

IBEMBO

Ibembo est une localité située dans la Province Orientale, district de l'Uele-Itimbiri sur le fleuve Itimbiri.

Un bureau de sous-perception y a été ouvert par arrêté du 31 mars 1897. Ce bureau a été ensuite transféré à Buta le 15 septembre 1907.



Ce bureau a utilisé 2 cachets du type 1 ; un au 19^{ème} siècle (Ibembo 1.1, mesures angulaires 138° / 286°, fig. 5) et un au 20^{ème} siècle (Ibembo 1.2, mesures angulaires 120° / 274°, fig. 6).

Fig. 5

La date d'utilisation permet donc de distinguer les deux

cachets sans avoir recours à la mesure des angles.

De 1898 à 1907, on rencontre du courrier provenant de l'enclave de Lado, affranchi au moyen de timbres congolais oblitérés à Ibembo. Cette correspondance a voyagé par la voie du Congo.

Fig. 6



La lettre fig. 7, provient de Kéro dans l'enclave de Lado. Il s'agit d'une lettre pesante (double port) vers la Belgique affranchie à 1 franc en timbres congolais. Les timbres ont été oblitérés à Ibembo le 11 avril 1900. Il s'agit donc du cachet Ibembo 1.2.



Fig. 7

INONGO

Localité située dans la Province de l'Equateur, district du Lac Léopold II, précisément sur la rive est de ce lac.

Une sous-perception y a été ouverte le 1^{er} janvier 1906, puis transférée à Mushie le 1^{er} janvier 1911. Elle sera toutefois rétablie à Inongo dès le 1^{er} janvier 1912.

Un seul cachet de 23 mm y a été utilisé, présentant les mesures angulaires 124°/ 276° (voir fig. 8).



Fig. 8

L'aérogramme du Congo Belge

Ch. Hénuzet

Exemple n° 1

Sur les pièces rencontrées, la couleur bleu gris foncé est prédominante. Mais on trouve des variantes en bleu gris et bleu vert.

BLEU FONCÉ



BLEU GRIS



BLEU VERT



Les exemplaires bleu gris foncé se rencontrent 10 fois plus que ceux des deux autres couleurs. A l'état neuf, la proportion est la même car on trouve plus facilement le bleu gris foncé que le bleu gris. Le bleu-vert est encore plus difficile à trouver à l'état neuf.

Aérogramme n° 2

Le turquoise (renseigné *vert* par Stibbe) se trouve dans 3 nuances.

turquoise

turquoise clair

turquoise jaune



La comparaison est plus aisée si l'on possède les trois. La couleur turquoise se distingue sans problème par rapport au bleu des aérogrammes n° 1 et n° 3.

Différence entre le n° 1 et le n° 3

Dans le Stibbe, il est indiqué « violet sur **BLEU** ». La réalité est tout autre et une précision devrait y être apportée car, mis côte à côte, on voit une différence très nette.

Il serait opportun de définir **A** : Stibbe n° 1 => 4 F violet sur bleu **GRIS**

B : Stibbe n° 3 => 4 F violet sur bleu **CLAIR**



A nouveau, on peut voir que la différence se marque nettement par les fleurons qui sont plus vifs dans le bleu CLAIR.



L'aérogramme classé Stibbe n° 3 semble être la deuxième impression. Suite à l'épuisement du n° 1 on en réimprima sur du papier bleu clair. Dans tous les cas rencontrés, on constate que le second tirage arriva très tard sur le marché et d'après les dates rencontrées, on le trouve courant **1959** car il est très difficile de le trouver NON surchargé « CONGO », surcharge apposée suite à l'Indépendance du Congo en juin 1960.

Aérogramme n° 3

Comme pour les deux premiers aérogrammes, on le trouve aussi en 3 nuances.



C'est au niveau des fleurons que l'on peut mieux apprécier la différence de couleur.



A => Bleu foncé, les fleurons sont nettement foncés et le jaune plus pâle.

B => Bleu clair, les fleurons sont moins foncés et le jaune est plus vif.

Il importe de signaler qu'indistinctement pour les aérogrammes 1, 2 et 3 qui ont été utilisés ou exposés à la lumière la couleur du papier a tendance à changer. Ceci donne une variation de la nuance par rapport à l'état neuf.

Ci-contre, un exemple avec le n° 2 vert jaune qui est le cas le plus caractéristique des 3 aérogrammes.

Sa couleur passe de vert jaune à un vert jaune blanchâtre.



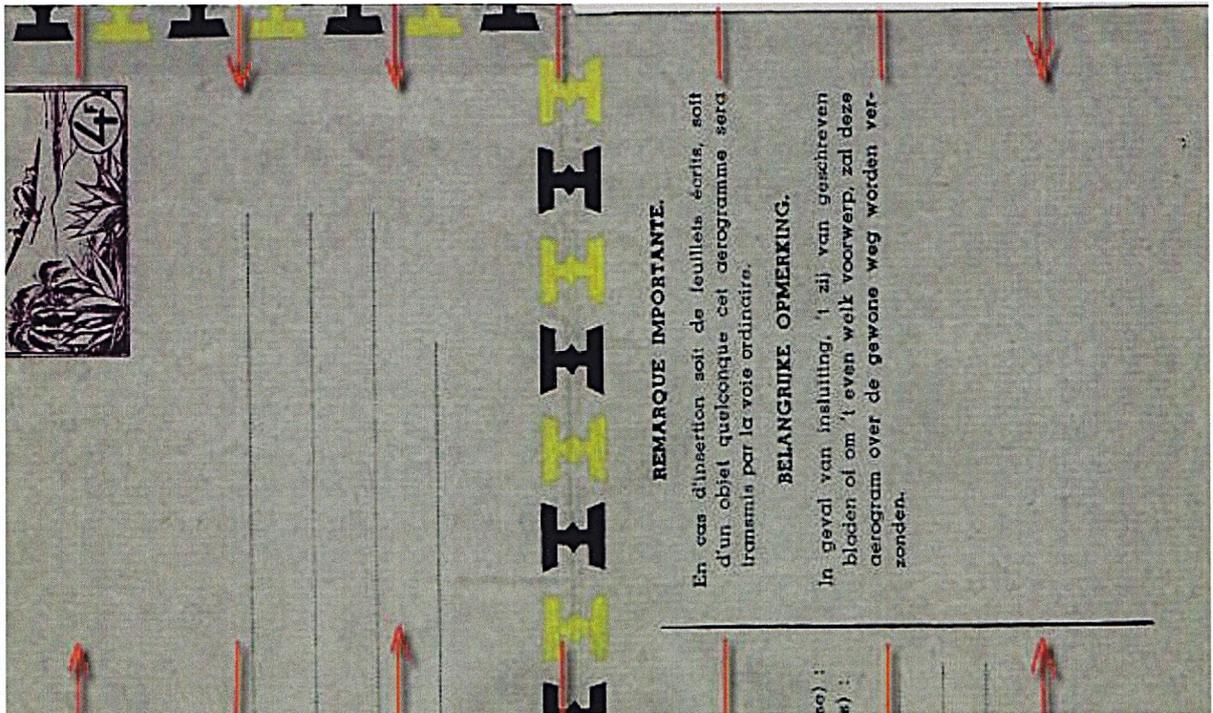
b) FILIGRANES

Définition du dictionnaire : un filigrane est un dessin imprimé dans la pâte du papier.

Le filigrane est réalisé durant la fabrication du papier, c'est la diminution de l'épaisseur de pâte de papier qui provoque un dessin ; dessin qui peut être de tout type de forme. Dans notre cas, il s'agit de « lignes » ou « vergeures » (fils qui ont laissé cette marque).

Pour « voir » le filigrane, il faut déplier entièrement l'aérogramme (pour avoir une seule épaisseur de papier) et le mettre devant une source de lumière : on voit alors les vergeures (ou lignes) blanches dans le papier.

Les « *lignes et flèches rouges* » marquent l'emplacement où l'on peut voir le filigrane, (bien sûr, il s'agit ici d'un exemple). La couleur de l'aérogamme a été modifiée pour mieux faire apparaître les vergeures.



Caractéristiques du filigrane :

- 1) Il est écrit dans le Stibbe, PAPIER 1 => vergeures fines, distantes de **25 mm**
PAPIER 2 => vergeures épaisses, distantes de **29 mm**

L'épaisseur est relativement subjective, car celle-ci ne dépasse pas le $\frac{1}{4}$ mm d'épaisseur ; si l'œil n'est pas habitué, il est difficile de voir cette subtile différence.

Nous devons apporter ici une modification majeure par rapport au catalogue Stibbe.

Pour être précise, la mesure doit être prise de l'axe d'une vergeure à l'axe de la vergeure suivante.

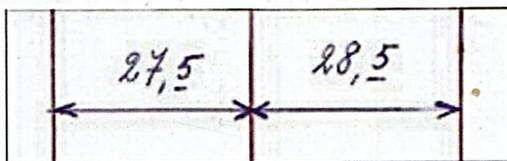
- Il faut dire : n° 1 PAPIER 1 => vergeures fines, distantes de 25 mm
n° 2 PAPIER 2 => vergeures épaisses, distantes de **28,5 mm**
n° 3 PAPIER 3 => vergeures épaisses, distantes de **27,5 mm**

La distance entre les vergeures pour les papiers 1, 2 et 3 est constante.

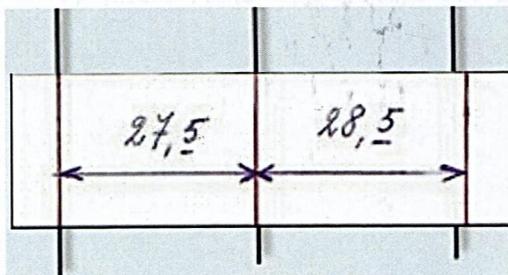
Nous avons de nouvelles mesures par rapport au Stibbe. Travailler avec un gabarit est beaucoup plus précis qu'avec une règle car il faut bien tendre le papier.

Si l'on tient compte également des catalogues étrangers (par ex. E. Norman LURCH New-York) ceux-ci évoquent une mesure de 28 mm.

Pour faire un gabarit, il suffit de prendre un papier plus dur que le classique papier à 80 g (au moins 120 voire 160 g) et de tracer trois lignes verticales au stylo à bille et distantes d'un côté de 27,5 mm et de l'autre de 28,5 mm, comme l'exemple ci-dessous.



Il faut **mesurer d'axe en axe** ce qui n'est pas évident d'où l'utilité du gabarit.



Exemple d'utilisation pour un filigrane de 27,5 mm

On juxtapose le gabarit sur l'aérogamme comme ci-dessus et on voit tout de suite de quelle mesure il s'agit soit 27,5 mm ou 28,5 mm ou 25 mm.

2) pour la position dans l'aérogamme, c'est la vignette à 4 F qui est la référence.

Afin d'établir une logique sur la position du filigrane nous respecterons que le « H » de **horizontal** est avant le « V » de **vertical** et ceci nous permettra d'établir plus tard un tableau pour un classement beaucoup plus précis que comme il apparaît dans le Stibbe. Les lignes et flèches rouges indiquent le sens du filigrane.

Position : Horizontal

