

Périodique – Bureau de dépôt : 5620 Florennes

BULLETIN 37 - Septembre 2021

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, B. Lockhart, M. Oblin, Ch. Stockmans

Abonnement : 16 € à verser au compte BE 12 7320 2753 2792 (Bic : CREGBEBB) des Cahiers du Congo.

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

Prix au numéro : 5 €

Qui sommes-nous ? Visitez : <http://congo-cahiers-du-congo.org/>



Document de la couverture : Congo belge 218 - 75 c - Déchet d'imprimerie

Sommaire

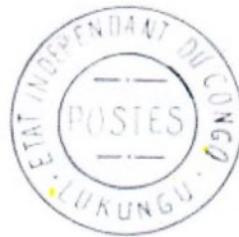
Période d'utilisation des cachets sans date de Matadi et Lukungu	3
Courrier à destination de passagers à bord des paquebots	8
Correspondance avion Belgique - Congo et retour (2 ^{ème} partie)	16

La période d'utilisation des cachets sans date de Matadi et Lukungu

Laurent Bierny

Introduction

Cet article a pour objet de déterminer avec la plus grande précision possible la période d'utilisation des cachets sans date de Matadi et Lukungu en se basant sur les documents philatéliques connus et les règlements, ordonnances, circulaires et arrêtés émanant de l'autorité de l'Etat Indépendant du Congo.



Arrêté du 18 mai 1886 - Organisation du service de la poste entre Matadi et Léopoldville et le Haut-Congo

Cet arrêté régit le service postal entre Boma et Léopoldville. A cette époque, il fallait un peu moins d'un mois pour qu'un courrier expédié d'Europe atteigne le Congo et 11 jours de plus pour atteindre Léopoldville au départ de Boma. Entre ces deux stations, le courrier était transporté dans des sacs postaux par des porteurs sous la conduite d'un capitaine, responsable du convoi postal. Cet arrêté nous apprend que ce convoi postal parcourait deux fois par mois le trajet Boma-Léopoldville dans les deux sens en passant par les stations de Matadi et Lukungu (chefs-lieux de districts). Le chef de station, qui était le commissaire de district, était autorisé à remettre au responsable du convoi postal le courrier à destination de Boma ou du Haut-Congo, dûment affranchi, qui avait été déposé dans la boîte postale du commissariat de district et annulé par le cachet sans date. On peut supposer que la correspondance pour Matadi ou Lukungu était soit conservée au commissariat, où le destinataire pouvait l'y retirer, soit distribuée. Bien que ces instructions datent du milieu de l'année 1886, on n'a pas recensé à ce jour de courrier avec le cachet sans date antérieur au mois de mai 1889.

Les routes des caravanes

Matadi et Lukungu étaient toutes deux sur la principale route des caravanes située sur la rive sud du fleuve Congo reliant Matadi et Léopoldville. Cette route, en réalité pas plus large qu'un sentier, était empruntée par des milliers de porteurs transportant vers l'intérieur des marchandises pour le troc (cotonnades, perles, baguettes de cuivre) ainsi que des fournitures diverses et, vers la mer, ivoire et autres richesses. Le convoi postal utilisait cette même route. Comme l'activité gouvernementale et commerciale se développait, on chercha à augmenter les capacités de portage en créant dès 1890 une nouvelle route de portage qui passait par Kimpese et Luvituku. La liaison postale entre Matadi et Léopoldville emprunta cette nouvelle route et la station de Lukungu ne reçut plus que le courrier local et zonal.

La station de Matadi

En 1889, Matadi n'est encore qu'un coin désert du Bas-Congo. Elle va se développer considérablement dès l'instant où la Compagnie du Chemin de Fer la choisit comme tête de ligne du chemin de fer qui doit se construire jusqu'à Léopoldville. Dès 1890, sa population européenne atteint déjà 150 âmes. Le commerce s'y développe et un bureau de poste s'y ouvre le 1^{er} mars 1891.

Emploi du cachet sans date à Matadi

Dans l'état actuel de nos connaissances, le cachet sans date de Matadi se rencontre sur du courrier entre le mois de mai 1889 et le mois de juin 1891. Le cachet fut frappé tantôt en bleu, tantôt en noir et plus rarement en violet. Les couleurs bleue et noire furent utilisées pendant toute la durée d'emploi du cachet et il semblerait que la couleur violette ne fut utilisée que de novembre 1890 à février 1891. Si on rencontre encore le cachet sans date sur du courrier après l'ouverture du bureau de poste le 1^{er} mars, on peut supposer que le bureau de poste n'était peut-être pas connu de tous ; ou que par la force de l'habitude, certains continuèrent à déposer leur courrier dans la boîte aux lettres du commissariat de district au lieu de celle du bureau de poste, les deux constructions se faisant face de part et d'autre de la même rue. On a recensé du courrier avec le cachet sans date de Matadi en provenance de Matadi en toute logique, d'Underhill (rive sud en face du Chaudron d'Enfer), de la mission protestante toute proche de Palaballa, de Kinshasa et étonnamment de la mission protestante de Wathen Station (autre nom de la station de Lutete) située entre Léopoldville et Lukungu.

La station de Lukungu

La station de Lukungu était située à peu près à mi-chemin de la route sud des caravanes entre Matadi et Léopoldville, distantes de 400 kilomètres. Elle était d'une importance capitale car, la région de Matadi étant peu peuplée, la plupart des porteurs qui parcouraient la route des caravanes venaient de la région de Lukungu-Manyanga-Lutete beaucoup plus peuplée. Ainsi, le chef de station de Lukungu, qui était aussi le commissaire du district des cataractes, avait-il dans ses attributions l'organisation du portage entre Matadi et Léopoldville. Deux commissaires de district se sont distingués dans cette tâche : Emile Francqui et Jules Van Dorpe. Les besoins en portage s'accrochèrent encore quand débuta la construction du chemin de fer, et des dizaines de milliers de porteurs furent à l'œuvre. Mais à terme, le sort de Lukungu était scellé : en effet, une fois les travaux du chemin de fer achevés, le transport par voie ferrée remplacerait le système de portage.

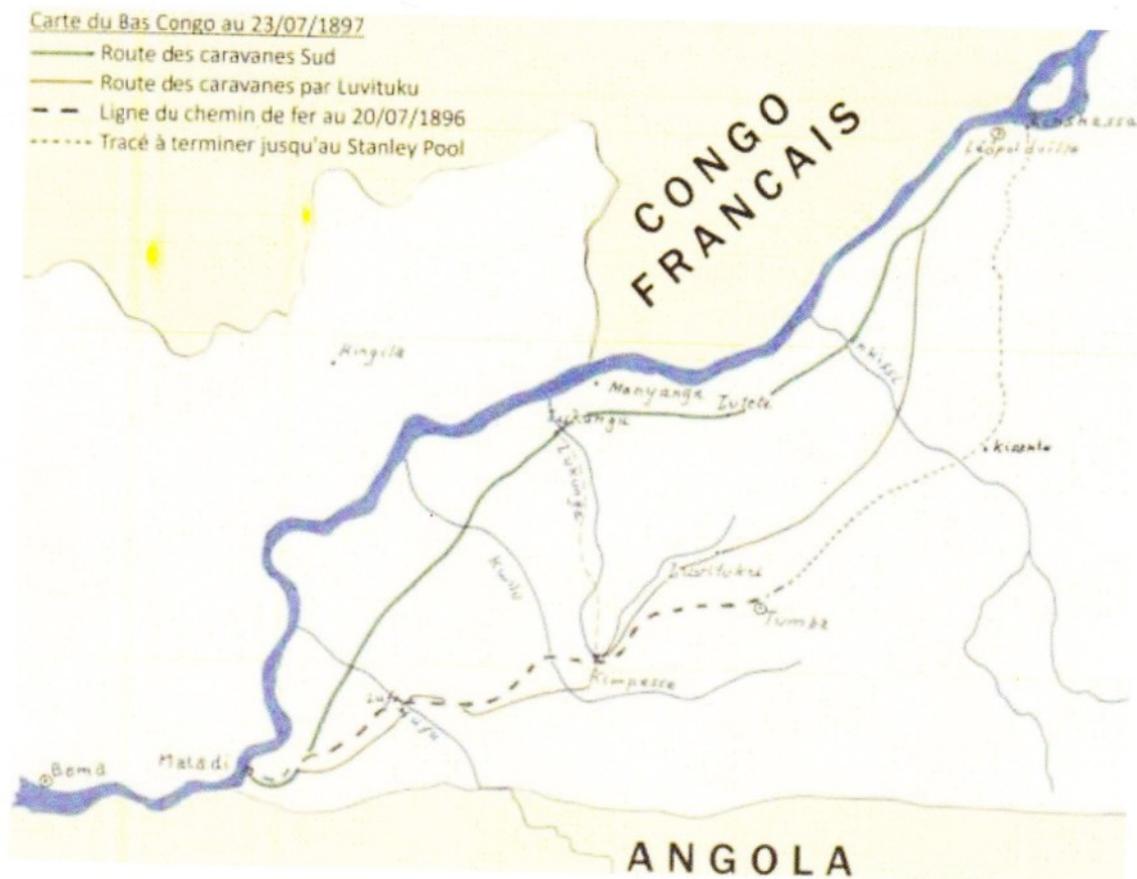
Modification du trajet du convoi postal entre Matadi et Lukungu

L'avancement de la construction de la ligne de chemin de fer a entraîné des modifications dans la liaison postale entre Matadi et Léopoldville qu'on peut résumer en trois périodes :

- Jusqu'au 31 mars 1896, le convoi postal circulant entre Léopoldville et Matadi emprunte la route des caravanes Sud et passe par Lukungu.
- A partir du 1^{er} avril 1896, le gouverneur général Wahis, dans sa circulaire n° 29/g du 17 mars 1896, décide que le service des courriers entre Matadi et Léopoldville s'effectuera par la voie de Luvituku. Cette voie empruntait

d'abord le rail entre Matadi et Lufu, ensuite la route des caravanes Lufu-Luvituku-Léopoldville. La liaison postale Matadi-Léopoldville ne passe donc plus par Lukungu. Les correspondances de ou pour Lukungu continuent à suivre la voie Lufu-Lukungu et vice-versa.

- La section du chemin de fer Matadi-Tumba ayant été inaugurée le 22 juillet 1896, le service de portage démarre à Tumba pour se terminer au Pool. A partir du mois d'août 1896, un nouveau chemin plus rapide, évitant de passer par Luvituku, est trouvé et est emprunté par les porteurs du convoi postal. Il passe par Kisantu et suit le futur tracé du chemin de fer.



Carte du BAS Congo en 1897

A propos du bureau de poste de Lukungu :

Le 24 février 1896, le secrétaire d'Etat de l'EIC établit par décret qu'un bureau de poste sera ouvert à « Lukungu (terminus du chemin de fer) » (sic) le 1^{er} juillet 1896. Tout philatéliste éclairé sait qu'il n'y a jamais eu de bureau de poste à Lukungu mais qu'un cachet à date de Lukungu a bel et bien été utilisé.

Comment expliquer cette singularité ? L'explication suivante me semble la plus plausible : le trajet en train entre Matadi et Léopoldville devant se faire en deux jours, la Compagnie du Chemin de Fer avait décidé d'établir sur le trajet une station médiane où les voyageurs pourraient se reposer au soir de leur première journée de voyage du Matadi au Pool. En 1896, cette station médiane était le terminus du chemin de fer étant donné que celui-ci ne sera achevé qu'en 1898. Cette station, à peu près à la moitié du trajet par voie ferrée entre Matadi et Léopoldville, ne devait sans doute pas

se trouver fort éloignée de Lukungu, elle-même à égale distance de Matadi et Léopoldville sur la route sud des caravanes.

Il est aussi utile de se rappeler que la création de bureaux de poste relevait de la compétence de l'administration de l'EIC à Bruxelles alors que le chemin de fer a été construit par une compagnie privée, indépendante de L'EIC, la Compagnie du Chemin de Fer. L'administration de l'EIC n'avait peut-être pas une connaissance précise du trajet définitif du chemin de fer et, à la date où il fut décidé de créer un bureau de poste au terminus de la ligne du chemin de fer, la Compagnie du Chemin de Fer n'avait pas encore choisi laquelle, de Kimpese ou de Tumba, deviendrait la station terminus. Après des essais de train sur la ligne, Tumba est finalement désignée comme station intermédiaire à la fin du mois de mars 1896 et au mois de mai, le bureau de poste prévu par le décret est ouvert. Comme l'arrêté d'application du décret prend effet le 1^{er} juillet 1896, le cachet de Lukungu n'a pu être utilisé qu'à Tumba où vient de s'ouvrir le bureau de poste.

Emploi du cachet sans date à Lukungu.

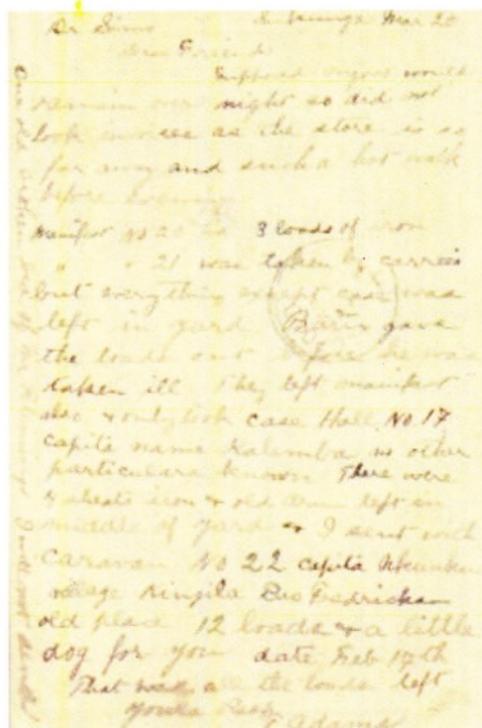


A ce jour, la première date connue de l'utilisation sur courrier du cachet sans date de Lukungu est juin 1889. Quant à la date de fin de son utilisation, tous les philatélistes qui ont étudié le sujet la situent à tort au 1^{er} juillet 1896, date de l'ouverture d'une sous-perception au terminus du chemin de fer situé à Tumba.

Plusieurs courriers portant ce cachet sans date sont connus après juillet 1896 et on peut raisonnablement penser qu'il fut utilisé jusqu'à la veille de la date de transfert du chef-lieu du district des Cataractes de Lukungu à Tumba, fixée au 1^{er} avril 1897. J'ai connaissance de plusieurs courriers avec le cachet sans date écrits après le 1^{er} avril 1896 de Lukungu et même d'un en provenance de Kingila, située sur la rive nord du fleuve Congo, qui a dû être amené à Lukungu via Manyanga. Pendant toute sa période d'utilisation, ce cachet fut frappé en noir, bleu ou violet comme ce fut le cas aussi avec celui de Matadi.

Si de rares courriers provenant de Wathen Station (Lutete), Kirunda ou Luvituku existent avec le cachet sans date comme cachet oblitérant de départ, la toute grosse majorité du courrier avec ce cachet est postée depuis la station de Lukungu même. Cette constatation nous amène donc à la conclusion suivante : le changement des routes de portage de la liaison postale à partir du 1^{er} avril 1896 n'a eu qu'un impact mineur d'un point de vue philatélique sur le courrier oblitéré avec le cachet sans date puisque le courrier qui nous est connu aujourd'hui avec ce cachet comme marque de départ provient de Lukungu même. Il existe quelques très rares documents avec le cachet sans date comme oblitération de passage et tous sont logiquement antérieurs au 1^{er} avril 1896. Pour illustrer mes propos sur l'utilisation du cachet sans date de Lukungu jusqu'à la date de transfert du chef-lieu de district à Tumba le 1^{er} avril 1897, voici un entier postal, unique à ma connaissance, sur lequel figurent à la fois le cachet sans date et le cachet à date de Lukungu.

Carte postale envoyée à Aaron Sims, un médecin missionnaire écossais établi au Stanley Pool près d'une rivière appelée Lukunga (différente de la rivière Lukunga près de Lukungu). Les différents cachets de la poste sur la carte nous informent clairement du changement de trajet dans la liaison postale entre Matadi et Léopoldville. Au lieu d'utiliser la route sud des caravanes vers Léopoldville en passant par Lutete comme auparavant, la carte écrite à Lukungu le 20 mars 1897, ayant reçu le cachet double cercle comme marque de départ à Lukungu, est transportée sur une route secondaire de caravanes (ligne pointillée brune sur la carte) jusqu'au bureau de poste à Tumba, où est apposé le cachet à date «Lukungu» (? Avril 1897) comme marque de transit. De Tumba, le courrier suit le futur tracé du chemin de fer (ligne pointillée noire sur la carte) jusqu'à Léopoldville où il reçoit un cachet d'arrivée (1^{er} / Avril / 1897). Cette carte est le dernier courrier connu avec le cachet double cercle de Lukungu, écrit onze jours avant la fin de l'utilisation du cachet sans date consécutive au transfert du chef-lieu de district vers Tumba.



Conclusions.

L'utilisation du cachet sans date de Matadi et Lukungu a débuté dans les deux stations à la mi-1889 mais a cessé pour une raison distincte.

A Matadi, c'est l'ouverture du bureau de poste le 1^{er} mars 1891 qui a mis fin à l'utilisation du cachet double cercle même s'il fut encore utilisé pendant une très courte période après cette ouverture.

A Lukungu, où aucun bureau de poste n'a été ouvert, c'est le transfert du chef-lieu du district des Cataractes de Lukungu à Tumba le 1^{er} avril 1897 qui a mis fin à son utilisation.

Courrier à destination de passagers à bord des paquebots

Michel Hopperets

Parmi les spécialisations de la philatélie, on peut notamment citer la poste maritime ou bien encore les destinations (recherche de documents expédiés à partir d'un pays déterminé vers des destinations variées, si possible exotiques).

Certains documents peuvent être classés indifféremment dans chacune de ces deux catégories, suivant le domaine de prédilection de chacun ou, pourquoi pas, faire l'objet d'une spécialisation à part. Il s'agit du courrier adressé à des passagers à bord de bateaux.

Souvent, la remise de l'envoi au destinataire semble se faire sans problème, mais parfois, tout ne se passe pas selon les souhaits de l'expéditeur.

Examinons quelques exemples.

Carte postale expédiée de Matadi vers le paquebot Anversville à Boma



fig. 1

La carte fig. 1 est expédiée de Matadi vers un passager de 1^{ère} classe à bord du Steamer « Anversville » à Boma. L'oblitération annulant le timbre est quasi illisible, mais on peut deviner les lettres « MA » de Matadi. Un autre cachet, bien lisible, a été apposé à côté du timbre ; il porte la date du 4 octobre 1919.

Le site www.congoposte.be de Charles Stockmans nous apprend que le paquebot Anversville a quitté Matadi le 3 septembre 1919 pour son voyage de retour vers la Belgique.

Deux hypothèses peuvent être envisagées, soit le bateau a fait escale un ou plusieurs jours à Boma pour y embarquer des passagers et de la marchandise et la carte a pu y être remise à son destinataire, soit la carte n'est pas parvenue à temps

et a été retournée à son expéditeur, ce qui expliquerait le cachet de Matadi du 4 septembre, lendemain du départ du paquebot.

En l'absence de toute autre indication, la question reste ouverte.

Carte expédiée de Bruxelles vers le paquebot Léopoldville à Ténériffe



fig. 2

Une autre carte (fig. 2) est envoyée de Bruxelles (Châtelain) le 16 août 1909 vers un ingénieur à bord du paquebot Léopoldville. L'expéditeur espère que la carte sera remise à son destinataire à l'escale de Ténériffe (Iles Canaries).

En consultant une nouvelle fois le site de Charles Stockmans, on peut y voir que le paquebot Léopoldville 4 est parti d'Anvers le 5 août 1919 et est arrivé à Matadi le 24 août. Il est dès lors très peu probable que la carte, datée du 16 août, puisse avoir été remise au destinataire à l'occasion de l'escale de Ténériffe lors du voyage aller. Par contre, elle a plus vraisemblablement pu être délivrée lors du voyage retour, le Léopoldville 4 étant reparti de Matadi le 7 septembre 1909 pour regagner Anvers.

Dans ce cas-ci également, en l'absence de toute autre marque postale ou d'indication, nous n'avons aucune certitude.

Carte expédiée d'Uvira vers un paquebot français à Zanzibar

La carte suivante (fig. 3) est expédiée d'Uvira (Congo Belge) vers une passagère de 1^{ère} classe à bord du « Leconte de Lisle » ou du « Général Voyron » à Zanzibar, à charge pour l'agent de la Compagnie des Messageries Maritimes, propriétaire des deux navires, de la lui remettre.

Le timbre Stanley est oblitéré à Uvira au moyen du cachet sans cercle (Keach type 4) à la date du 23 juillet 1929 et la carte a également reçu une oblitération maritime « La Réunion à Marseille N° 5 » du 6 août 1929, ce qui indique que la carte a vrai-

semblablement voyagé par voie terrestre d'Uvira jusqu'à Mombasa avant d'y être embarquée à bord d'un navire des Messageries Maritimes pour poursuivre son trajet jusqu'à Zanzibar. Ce sont en effet des navires des Messageries Maritimes qui assuraient la liaison entre La Réunion à Marseille et à bord desquels étaient utilisés ces cachets hexagonaux.



fig. 3



fig. 4

Si l'on examine à présent le côté vue de la carte (fig. 4), on y retrouve un cachet de Zanzibar (22 août 1929) ainsi que les cachets circulaires des navires à bord de l'un

desquels était censée se trouver la dame à qui était adressée la carte. Ceci prouve que l'agent des Messageries Maritimes s'est consciencieusement acquitté de sa tâche.

Malheureusement, la personne ne se trouvait probablement pas à bord de l'un de ces deux bateaux car la carte a été retournée à son expéditeur, la destination Zanzibar ayant été biffée et remplacée par Uvira (Belgian Congo).

Lettre de Kabinda vers le steamer Anchises (Blue Funnel Line) via Sydney

La lettre (fig. 5) est expédiée de Bibanga (Congo Belge) vers un médecin devant voyager à bord du Steamer « Anchises » de la Blue Funnel Line, une compagnie maritime britannique. Les timbres du Congo sont oblitérés à Kabinda (12 février 1934) et la lettre porte au dos un cachet de passage à Elisabethville du 22 février 1934 (fig. 6) et une oblitération de Durban (3 mars 1934). La lettre a donc voyagé par voie terrestre, en partie par chemin de fer, jusqu'à Durban.



fig. 5

De Durban, la lettre a probablement voyagé à bord du M/V Tudor vers Sydney conformément aux instructions rédigées à la machine à écrire à l'encre rouge. Le destinataire à Sydney, à savoir Messrs Gilchrist, Watt & Sanderson Ltd, était une agence de transport maritime à laquelle incombait la tâche de faire parvenir la lettre à son destinataire final (adresse rédigée à l'encre noire), le Dr. Jay M. Kuhns, qui devait voyager à bord du Steamer « Anchises » devant arriver à Durban le 25 mai 1934. Cette dernière mention a été soigneusement biffée à la machine à écrire.



Selon toute vraisemblance, le destinataire a bien reçu la lettre. Il a été identifié comme occupant la cabine n° 54 sur le steamer « Anchises » effectuant le trajet de Sydney vers Durban.

fig. 6

Le steward chargé de la distribution du courrier à bord était probablement philatéliste car il a ajouté à la main, sous l'affranchissement, la mention « Should you not require the stamps Mr Dawson, Chf stwd, would be obliged for them ». Il n'a donc pas eu satisfaction puisque la lettre est parvenue intacte jusqu'à nous.

NOUVELLE EDITION 2021

DU

CATALOGUE DES ENTIERS POSTAUX

DU

CONGO BELGE & RUANDA-URUNDI

Réalisé par la Société Belge de l'Entier Postal &
le Belgian Congo Study Circle

Disponible en français, néerlandais ou anglais

Prévente lors de l'Exposition du **16/17 octobre 2021**
Hôtel de la Bourse n° 1 5000 NAMUR

Réservation : henuzetcharles@hotmail.com
Charles Hénuzet Place Saint Roch, 30 5620 Florennes

Correspondances avion Belgique – Congo et retour

J. P. Flamand

Rappel du cahier n° 36 de juin 2021

« Extraits des notes et ordres de services de l'Administration des Postes de Belgique relatifs au Service Aéropostal (1920-1948) » par J. Stibbe.

La **note 63** est la dernière au sujet des doubles affranchissements Belgique/Congo que nous retrouvons dans les « Extraits des notes et ordres de service de l'Administration des Postes ». Nous pensons donc que ce système d'envoi en double affranchissement a de fait été accepté pour les années suivantes sans qu'il ne nécessite à chaque fois, une nouvelle note de service particulière.

Il faut cependant ajouter un événement précédant cette note et qui n'a pas fait l'objet d'une note particulière : c'est à l'occasion de la « **Semaine du Souvenir du 29 août 1936.** », organisée à **Ostende** à la mémoire de la Reine Astrid disparue tragiquement le 29 août 1935 à Küsnacht (Suisse), sur la route de Lucerne, qu'un courrier commémoratif fut organisé entre Ostende et le Congo Belge.

Une enveloppe spéciale fut éditée et un cachet officiel fut utilisé pour oblitérer les timbres belges :

« **SEMAINE DU SOUVENIR + HERINNERINGSWEEK + 29-8-36 – OOSTENDE** ».

Toutes ces enveloppes étaient également affranchies avec des timbres du Congo belge pour permettre leur retour à leurs souscripteurs.

Bruxelles / Elisabethville et retour



Ce courrier commémoratif fut chargé à Bruxelles à bord du Fokker F-VII SABENA OO-AIU (pilote Joseph STEVENS) effectuant la **41^{ème} liaison aérienne** Belgique/Congo & retour, départ le samedi 29 août et qui fit pour la **première fois escale à Libenge le mercredi 2 septembre 1936** (à la place de Bangui) lors de son trajet Fort Lamy/Coquilhatville. Par suite de mauvaises conditions météorologiques, il décolla seulement de Libenge le

jeudi 3 septembre mais pris dans une tornade, il fit demi-tour et, pour des raisons opérationnelles, se posa à Bangui d'où il ne repartit que le lendemain **vendredi 4**

septembre vers Coquilhatville. Après une escale d'une heure, il s'envola vers Léopoldville qu'il ne put atteindre suite à un atterrissage forcé en pleine brousse, à **proximité du Lac Tumba**. Le courrier fut ramené à Coquilhatville et c'est à bord d'un avion de remplacement que finalement celui-ci arriva à Léopoldville le dimanche 6 septembre et à Elisabethville le mardi 8 septembre 1936 (cachet d'arrivée le 8-9-36.-8 h verso). Ces enveloppes commémoratives furent oblitérées à ELISABETHVILLE le 11-9-36.-11 h.

Tarif : lettre pour le Congo 1.50 F + surtaxe aérienne 3.50 F/5 g = 5.00 F (à l'aller comme au retour). L'affranchissement au Congo est trop élevé de 0.25 F.

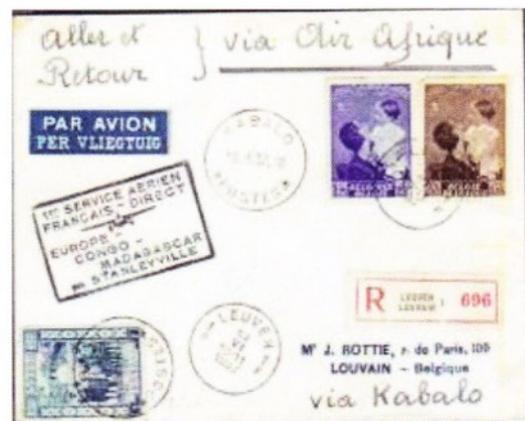
13 juin 1937 - Alger / Elisabethville / Tananarive (Madagascar).

Historique : premier service aérien français direct via Stanleyville par **AIR AFRIQUE**.

Nouvel itinéraire entre Alger et Elisabethville mis en exploitation pour la première fois dans l'autre sens le **4 juin 1937**.

L'appareil **Bloch 120**, dont l'équipage se composait de Avignon, Massias et Basile, quitta **Alger le 13**, fit escale à **Bangui le 16** où il donna correspondance à l'appareil **Caudron Goëland** ayant comme équipage Descamps, Barbier et Carrey qui le menèrent via Bumba à **Stanleyville le 16 juin**, d'où il décolla le lendemain **17 pour Elisabethville** via Kindu.

13 juin 1937 – Louvain / Kabalo et retour



Lettre recommandée oblitérée à LEUVEN le 10 VI 1937.10-11 h.

Cachet spécial rectangulaire noir de Paris.

Cachet d'arrivée à KABALO le 17.6.37.-12 h

Cachet de départ de KABALO le 18-6-37.-10 h

Tarif : imprimé pour le Congo 0.30 F + taxe de recommandation 1.75 F + surtaxe aérienne 3.00 F/5 g = 5.05 F (à l'aller comme au retour).

26 septembre 1937 – Anvers exposition permanente aéronautique

26 septembre 1937

Bruxelles / Stanleyville / Bruxelles

A l'occasion de l'inauguration de cette exposition, le Comité National de Propagande Aéronautique édita des cartes spéciales et les expédia par la ligne aérienne SABENA à Stanleyville d'où elles furent retournées à leurs souscripteurs.

Cachet de départ du bureau postal permanent **ANTWERPEN-LUCHTHAVEN**

le 25.9.37 .10 h. (ouvert le 7 octobre 1935).

Cachet spécial vert d'Anvers.

Cachet de départ de Stanleyville le 1.10.37.9 h

Tarif: imprimé pour le Congo 0.30 F + surtaxe aérienne 3.00 F = 3.30 F; (à l'aller comme 'au retour); l'affranchissement belge est trop élevé de 0.05 F.



20 octobre 1937 - Premier vol groupé Belgique / Congo

Historique : ce premier vol groupé avait été programmé pour le **10 octobre 1937**. **Trois avions** devaient participer à ce vol, à savoir : un avion de tourisme « **Léopard Moth** » piloté par Mr Jeanty ; un avion missionnaire « **Caudron Phalène** » piloté par le Père Bradfer et un avion sanitaire « **Caudron Pélican** » piloté par Edmond Dehart.

Peu avant le départ du groupe, le 8 septembre, un accident survint au « **Pélican** » durant un vol d'entraînement. L'appareil fut échangé à l'usine, quelques jours plus tard, par un appareil du même type. Ne pouvant attendre, Mr. Jeanty rejoignit seul le Congo.

Un instructeur, Mr. Georges Van Damme accepta de devenir le chef de l'expédition à la place de Mr. Jeanty et prit place aux côtés du Père Bradfer à bord du « **Phalène** ».

Ils quittèrent finalement Bruxelles le **20 octobre 1937**.

Itinéraire programmé sur le dos des cartes :

Bruxelles / Marseille / Palerme / Tunis / Colomb-Bechar / Niamey /
Kano/Fort Archambault / Léopoldville.

Des cartes commémoratives furent éditées en français et en néerlandais. Ces cartes sont revêtues d'un cachet **ovale festonné bilingue vert** et d'un cachet rectangulaire bilingue **violet**, signifiant le report du vol de 10 jours. Une griffe **bleue** renseigne l'avion qui effectua le voyage.

Bruxelles / Léopoldville et retour Avion missionnaire « Phalène » OO-MCE



Carte commémorative néerlandaise affranchie de timbres belges pour le vol aller et de timbres congolais pour sa réexpédition vers son souscripteur en **France**.

Bruxelles / Léopoldville et retour

Avion sanitaire « Pélican » OO-JHS



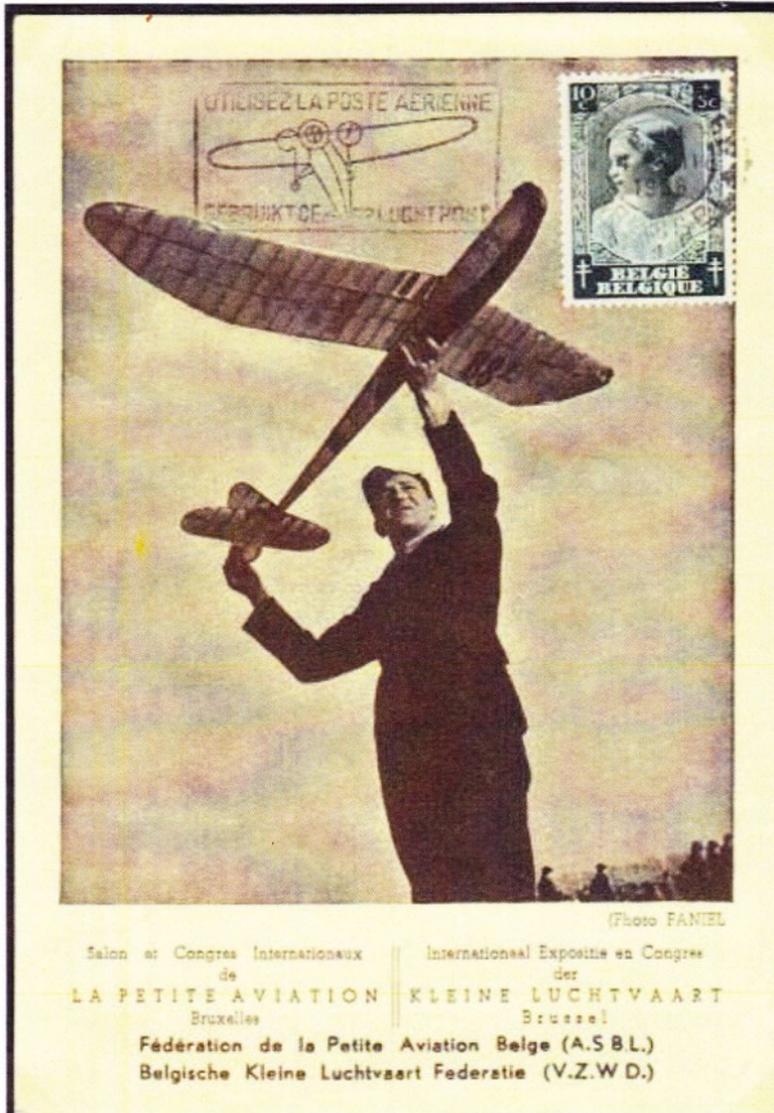
Carte commémorative, texte en français, affranchie de timbres belges pour le vol aller et de timbres congolais pour sa réexpédition vers son souscripteur en **Grande-Bretagne.**

Tarif : imprimé pour le Congo 0.30 F + surtaxe aérienne 3 F = 3.30 F.
Tarif retour d'un imprimé vers l'étranger : 0.40 F + surtaxe aérienne 3 F = 3.40 F.

25 février 1938 – Bruxelles Salon et Congrès Internationaux de La Petite Aviation

Bruxelles / Coquilhatville et retour

A l'occasion de ce Salon, se déroulant à Bruxelles du 14 au 26 février 1938, le Comité Organisateur du Congrès a édité des cartes spéciales numérotées dont une partie a été incluse dans la dépêche postale aérienne de la SABENA (vol du 26 février 1938 et assurant la 80ème liaison régulière Belgique/Congo) à destination de Coquilhatville d'où elles furent retournées à leurs souscripteurs.



Carte oblitérée à
Bruxelles 1
le 25-2-38. 10 h. et à
Coquilhatville le 4-3-
38. 8 h.

Grand cachet spécial
noir de Bruxelles.

Tarif : imprimé pour le
Congo : 0.30 F + sur-
taxe aérienne : 3 F de
= 3.30 F, dans les
deux sens.
Total = 6.60 F.



16 au 24 avril 1938 – Exposition coloniale de Wavre

Bruxelles / Stanleyville et retour

Historique : à l'occasion de cette manifestation, les organisateurs expédièrent un courrier spécial aérien vers Stanleyville. Ce courrier, composé de cartes-vues de la ville de Wavre, fut inclus dans la dépêche postale de la SABENA (vol du **9 avril 1938** assurant la 83^{ème} liaison régulière Belgique/Congo) à destination de Stanleyville d'où il fut retourné à leurs souscripteurs.



Carte oblitérée à Wavre le 8 IV 1938.11-12 h. et à STANLEYVILLE le 14-4-38.-9 h
Cachet spécial rectangulaire rouge de Wavre

Tarif : imprimé pour le Congo 0.30 F + surtaxe aérienne 3 F = 3.30 F
dans les deux sens. Total = 6.60 F.

20 novembre 1938

100^{ème} liaison aérienne régulière SABENA Belgique / Congo et retour

Historique : à l'occasion de cette 100^{ème} liaison aérienne régulière Belgique/Congo et retour par SABENA, une dépêche postale spéciale fut confectionnée à destination des localités desservies par l'appareil assurant cette 100^{ème} liaison ainsi qu'à destination des localités desservies par des lignes d'apport à la ligne principale dite "**impériale**". Au Congo aussi, cette 100^{ème} liaison fut commémorée par l'apposition sur le courrier de divers cachets spéciaux.

Avion: Savoia-Marchetti S-83 (OO-AUD). **Equipage:** Léon Jude (cdt.de bord), Pierre Genis (2^{ème} pilote), Fernand Maupertuis (radio) et Charles Maupertuis (mécanicien).

Itinéraire : Bruxelles / Marseille /Oran /Reggan / Gao / Niamey / Zinder / Fort Lamy / Fort Archambault / Bangui / Libenge / Coquilhatville / Léopoldville.

Bruxelles / Stanleyville / Bruxelles

Départ de Bruxelles le **dimanche 20 à 8 h. 30**, arrivée à **Léopoldville le jeudi 24 à 9 h 08**. Départ de Léopoldville le **samedi 26 à 14 h**. A cause du brouillard régnant au-dessus de la Belgique, l'avion fit escale à Marseille et y resta jusqu'au lendemain. Il arriva à Bruxelles le **mercredi 30 novembre 1938 à 10 h 46**.



Lettre imprimé recommandée oblitérée à HEVERLEE le 18-11-39.-11 h
 Cachet spécial rouge de Bruxelles. Cachet d'arrivée à STANLEYVILLE le 24-11-39 - 11 h où le cachet spécial vert est apposé. Cachets de retour de STANLEYVILLE du 25-11-39-16 h sur le timbre au verso et du 26-11-39.-6 h sur les timbres au recto.

Tarif aller et retour : lettre imprimé 0.30 F + recommandation 1.75 F + surtaxe aérienne 3.00 F/25 g de = 5.05 F (à l'aller comme au retour).