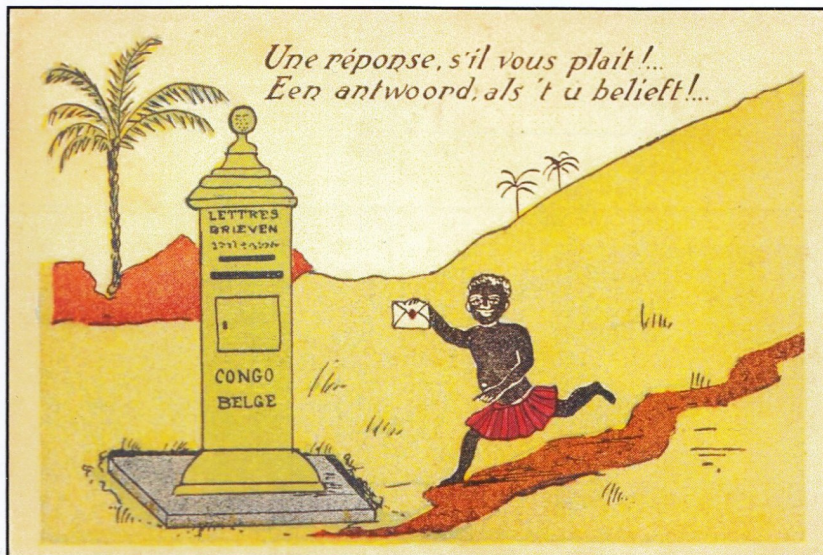


Périodique – Bureau de dépôt : 5620 Florennes

BULLETIN 10 - décembre 2014



# LES CAHIERS DU CONGO

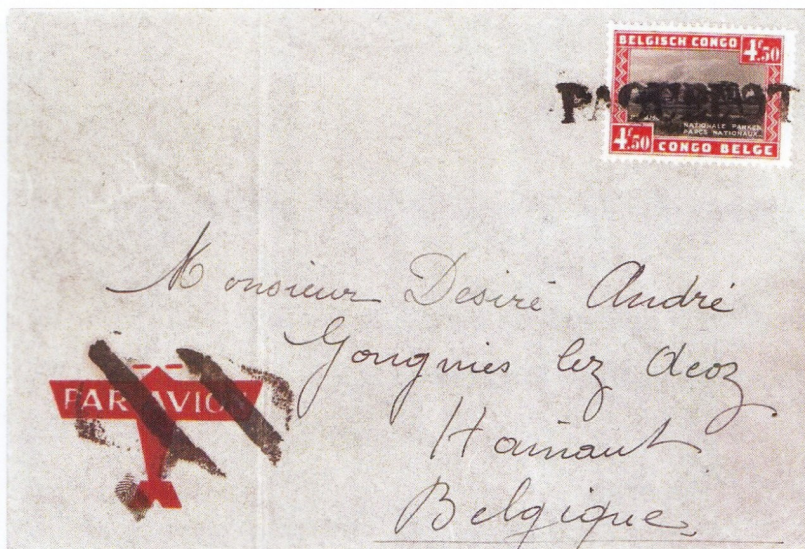


Destinataire

LOCKHART BRUCE  
ROUTE DE MIRABEL  
LE VILLAGE  
84110 VILLEDIEU  
FRANCE

ISSN 0775-9576

Revue philatélique trimestrielle



Editeur : 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](mailto:cahiersducongo@hotmail.com).

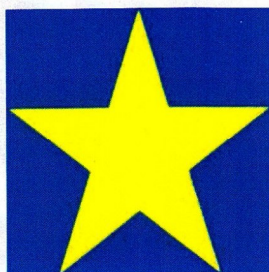
Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite.

Présidente d'honneur et éditeur responsable : Eliane Deneumostier – Saive - Rue Fays, 149 - 4400 Ivoz-Ramet

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

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

Prix au numéro : 5 €



**Document de la couverture** : Timbre 196 A sur lettre oblitéré au moyen de la griffe PAQUEBOT. Cachet de passage à Kigoma.

### Sommaire

Raid Vanderlinden et Fabry	3
Les escales de la Compagnie Maritime Belge lors des liaisons Anvers - Congo	12
Anciens numéros	15
Les cachets sans date des stations de tri et de dépôt de Matadi et Lukungu	16
40 centimes brun carminé - Est Africain Allemand – Occupation belge	26
Timbre 196A	26
Sélection du Cahier - Entier postal 17 – Réponse	27

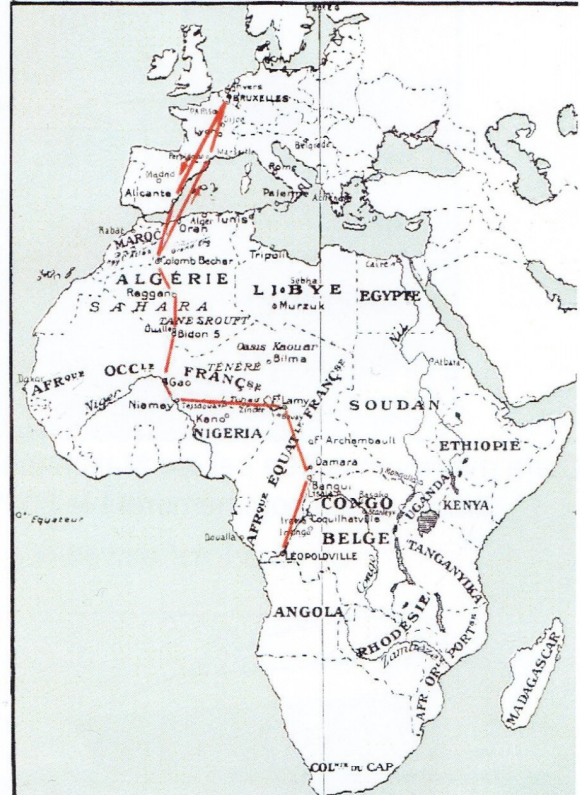
## Raid Vanderlinden et Fabry Bruxelles – Léopoldville et retour 7 décembre 1930

Jean-Pierre Flamand

**Historique** : ce raid des aviateurs militaires O. Vanderlinden et R. Fabry fut effectué sur un Bréguet XIX, le “**Reine Elisabeth**” du raid Médaets utilisé 4 ans plus tôt et racheté par Fabry à l’Aéronautique Militaire en 1929, d’où sa nouvelle immatriculation civile OO-AKP.

**Itinéraire aller** : Bruxelles / Los Alcazarès / Oran / Colomb-Béchar / Reggan / Ouallen / Gao / Niamey / Fort Lamy / Fort Archambault / Bangui / Léopoldville.

Ils décollèrent de l’aérodrome d’Evere le 7 décembre 1930 à 4 h 30, mais durent rebrousser chemin, le temps étant trop défavorable. Ils repartirent en fin de journée dans des conditions médiocres et durent faire d’ailleurs un atterrissage forcé à Loz Alcazarès (près d’Alicante, en Espagne). Le 8 décembre, à 9 h 45, ils touchèrent terre à Oran, en repartirent à 13 h 45 et arrivèrent le même jour à Colomb-Béchar. Le 9 décembre, ils terminèrent l’étape à Reggan. Le 10, ils furent retardés par une tempête de sable et ils durent camper à Ouallen, en plein Tanezrouft. Ensuite, le voyage s’effectua dans des conditions plus normales ; du 11 au 14 décembre, ils atterrirent successivement à Gao, Niamey, Fort-Lamy et ils arrivèrent à Léopoldville le **15 décembre** soit après 8 jours et 9 heures de voyage.



DE POSTVLUCHT BRUSSEL-CONGO

Zondagmorgen vertrokken van het vliegveld te Evere, de vliegers Fabry en Vanderlinden voor een vlucht naar Kongo. 't Is te hopen dat de tocht ditmaal slagen zal. De eerste étape schijnt — behalve een noodlanding die echter goed afliep — goed verlopen te zijn.

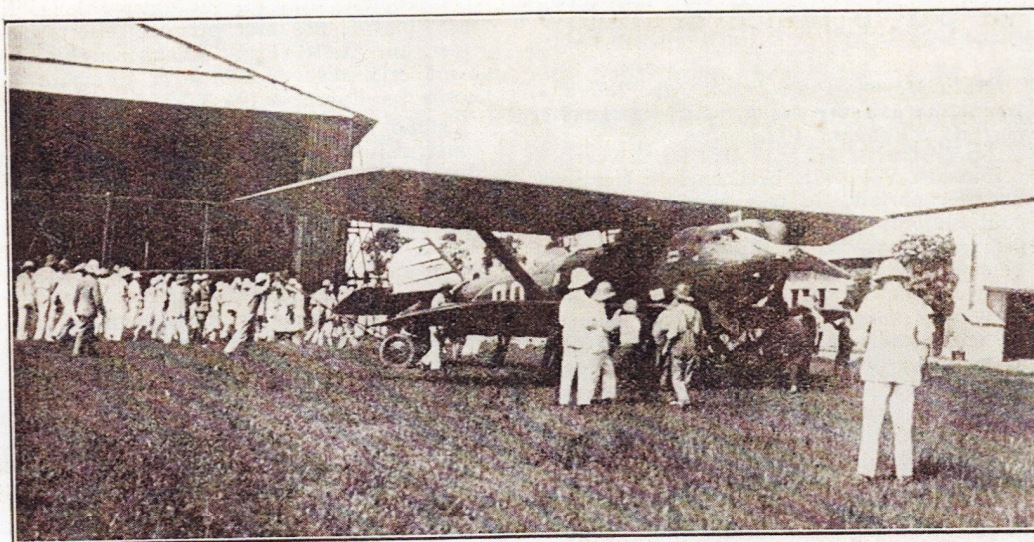
Journal d'époque : « Ons volk ontwaakt » du 14 décembre 1930



Carte maximum éditée par les Maximaphiles Belges en 1980 à l'occasion de la prévente d'un timbre-poste commémorant le 50<sup>ème</sup> anniversaire du raid Vanderlinden et Fabry.

LE PATRIOTE ILLUSTRÉ

73



Partis de Bruxelles le dimanche 7 décembre, à 5 heures du matin, les aviateurs Vanderlinden et Fabry atterrissaient le 15 à l'aérodrome de Léopoldville, après avoir survolé en cinq étapes les 8,000 kilomètres qui nous séparent de notre colonie. La photo représente l'oiseau mécanique qu'ils ont victorieusement piloté se posant sur le sol à Léopoldville. Une panne de moteur a interrompu leur retour à For Lamy (Afrique française).

**L'arrivée de l'avion Bruxelles-Congo à Léopoldville.**

Journal d'époque : « Le Patriote illustré » du 18 janvier 1931

**Note de service n° 14976 du 28 novembre 1930**

L'Administration des Postes émettra le **3 décembre 1930**, pour le voyage aller du raid aérien Belgique/Congo de Vanderlinden & Fabry, un timbre-avion spécial de 5.00 Fr, de **couleur violette**, correspondant à la surtaxe aérienne par 10 grammes.

Les envois, dûment affranchis pour la taxe ordinaire, seront acceptés dès à présent par tous les bureaux de poste. Ceux-ci percevront la surtaxe aérienne en espèces et transmettront ensuite les correspondances au bureau de Bruxelles 1 au plus tard le 5 décembre à minuit. **Bruxelles 1** appliquera sur ces correspondances les timbres-avion nécessaires, les annulera au moyen du timbre à date et apposera un cachet spécial rectangulaire rouge.

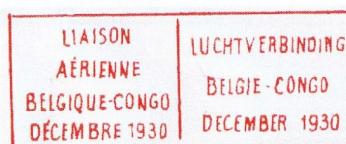
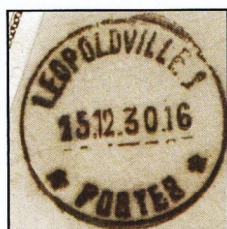
Ce timbre cessera d'être valable pour les correspondances-avion après le départ de l'avion et donc était hors cours le **8 décembre 1930**.

**Documents aérophilatéliques du Raid Vanderlinden/Fabry aller**



Lettre (timbres courants) oblitérée à ANVERS 6 le 5 XII 1930.9-10 h.

**Transportée par avion SABENA entre Anvers et Bruxelles** (départ de l'avion d'Anvers à 10 h) qui arrivée au bureau de Bruxelles 1, oblitére le timbre spécial avec le cachet BRUXELLES 1 le 5 XII 1930 10-11 h et appose le cachet spécial rouge rectangulaire :



Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 15.12.30.-16 h

Tarif : lettre pour le Congo 1.25 F + 5.00 F/10 g de surtaxe aérienne = 6.25 F.



Lettre recommandée oblitérée à BRUXELLES 1 F le 2 XII 1930.16-17 h sur tous les timbres même ceux du Congo belge (c'est une erreur de l'agent des postes qui ne pouvait pas les oblitérer) sauf le timbre spécial qui est oblitéré de BRUXELLES I E le 3 XII 1930. En effet, c'était le 1<sup>er</sup> jour de vente du timbre spécial.

Cachet spécial rectangulaire **rouge** de Bruxelles.

Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 15.12.30.-16 h. (verso).

Cachet d'arrivée à IXELLES/ELSENE le 2 III 1931.18-19 h. (verso)

+ mention manuscrite du facteur :

*Ascent le 2.3.31 à la 2<sup>e</sup>  
sur route en route à 12.15h.*

**Tarif belge:** lettre pour le Congo 1.25 F + 1.75 F de taxe de recommandation + 5 F/10 g de surtaxe aérienne = 8.00 F.

**Tarif congolais :** lettre pour la Belgique 1.00 F + 1.75 F de taxe de recommandation + 5 F/10 g de surtaxe aérienne = 7.75 F ;

L'affranchissement est trop élevé de 0.35 Fr.



Lettre oblitérée à BRUXELLES 1 le 5 XII 1930.10-11 h.

Cachet spécial rectangulaire **rouge**. Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 15.12.30.-16 h. au verso et sur le timbre congolais (ce timbre a été apposé en Belgique).

Comme cette lettre ne possède pas de timbre pour la surtaxe aérienne congolaise, elle est revenue en Belgique par voie de surface. Elle fut chargée à bord du bateau "**Albertville 5**" quittant Boma le 24 décembre et qui est arrivé à Anvers le 10 janvier 1931.

**Tarif belge:** lettre pour le Congo 1.25 Fr + 5.00 Fr/10 gr de surtaxe aérienne = 6.25 Fr.  
L'expéditeur a apposé un timbre du Congo à 1.25 Fr alors qu'un franc suffisait !

### 18 décembre 1930 - Léopoldville / Fort Lamy (Tchad) / (Bruxelles)

Le voyage retour ne se déroula pas aussi bien que l'aller. En effet, ils entreprirent ce voyage le **18 décembre 1930** dès 8 h 45 du matin et arrivèrent le même jour à Fort Lamy. Ils repartirent le lendemain **19 décembre**, pour y revenir atterrir par suite d'une panne mécanique et restèrent bloqués dans ce poste du Tchad jusqu'à ce qu'un nouveau moteur leur parvienne d'Europe. Ce n'est que le **25 mars 1931** qu'ils décolleront de Fort Lamy, les étapes du retour furent successivement Gao, Reggan, Colomb-Béchar, Perpignan pour atteindre l'aérodrome d'Evere le **30 mars**.

Entre-temps, une partie du courrier est revenue à Léopoldville par voie terrestre, puis a été transportée par bateau est arrivée à Anvers le **1<sup>er</sup> mars 1931**.

**Documents aérophilatéliques du Raid Vanderlinden/Fabry retour**  
**18 décembre 1930 - Léopoldville / Fort Lamy (Tchad) / (Bruxelles)**



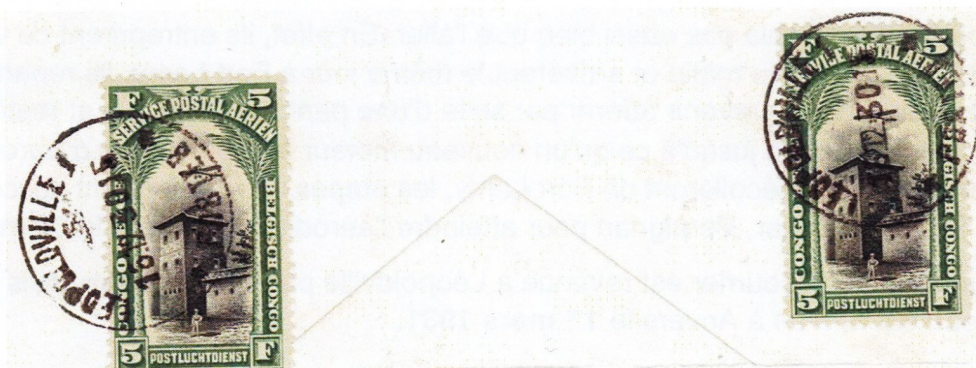
Devant de lettre oblitéré à LEOPOLDVILLE 1 le 16.12.30.-10 h.  
 Mention manuscrite : "Raid Fabry, Vanderlinden, décembre 1930".

Cachet spécial noir sur une ligne:

**Liaison Aérienne BELGIQUE - CONGO**

**Tarif : lettre pour la Belgique 1 F + 5 F/10 g de surtaxe aérienne = 6 F**

**18 décembre 1930 - Léopoldville / Fort Lamy (Tchad) / (Bruxelles)**







Lettre recommandée oblitérée à LEOPOLDVILLE 1 le 16-12-30.-10 h.  
Mention manuscrite : "par premier courrier Avion direct Congo Belgique déc. 1930".  
Cachet spécial noir sur trois lignes:

**Liaison  
Aérienne  
Belgique - Congo**

**Tarif** : lettre pour la Belgique 1 F + 0.60 F pour une lettre de plus de 20 g + 1.75 F de taxe de recommandation + 3 x 5 F/10 g de surtaxe aérienne = 18.35 F;  
(2 timbres à 5 F sont oblitérés au verso du 16.12.30.-15 h.).

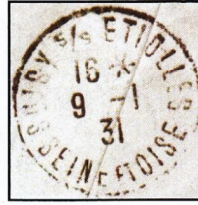
## 22 décembre 1930 - Raid Fort Lamy / Alger par le pilote français Poulin

**Historique** : les aviateurs belges furent obligés d'attendre à Fort Lamy (Tchad) du **19 décembre 1930 au 25 mars 1931** un nouveau moteur pour terminer leur voyage vers la Belgique. Le **22 décembre 1930**, une partie du courrier (15 kg) à destination de la France, transporté par les aviateurs belges (probablement les plis recommandés et urgents) fut prise par le pilote français **Poulin** qui effectuait un voyage d'étude.

**Alger-Fort Lamy-Alger**. Avion Farman 197, immatriculé F-AJTS « **GENERAL LAPERRINE** ».

Arrivé à Alger le **30 décembre**, le courrier fut expédié vers Marseille par bateau et ensuite distribué en France début janvier 1931.

18 décembre 1930 - Léopoldville / Fort Lamy et 22 décembre 1930 - Fort Lamy /  
Alger



22 décembre 1930 - Raid Fort Lamy / Alger par le pilote français Poulin



Lettre recommandée oblitérée à MATADI le 11.12.30.-8 h.

Etiquette **PAR AVION** bleu sur fond blanc d'origine française.

Mention manuscrite "**Par avion Vanderlinden Fabry Léopoldville - Paris**"

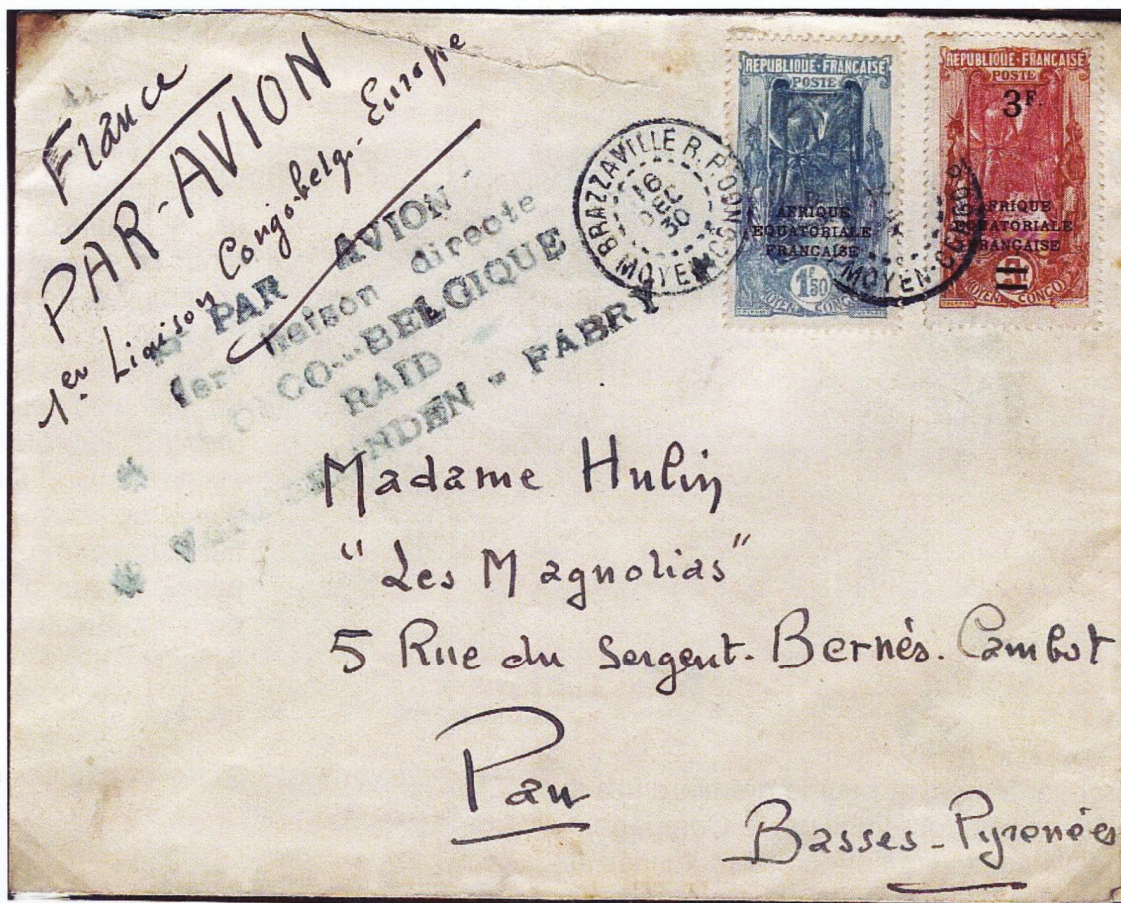
Cachet de transit de LEOPOLDVILLE 1 le 17.12.30.-9 h.

Cachet d'arrivée à SOISSY s/s ETIOLLES le 9-1-31.-16 h.

**Tarif:** lettre pour la France 1.75 F + 1.75 F de taxe de recommandation  
+ 5 Fr/10 g de surtaxe aérienne = 8.50 F.

18 décembre 1930 - (Brazzaville) / Léopoldville / Fort Lamy / (France)

**Historique** : quelques lettres originaires de Brazzaville et destinées à la France furent également transportées par les aviateurs belges. Elles sont affranchies de timbres de l'Afrique Equatoriale Française (Moyen-Congo) et elles portent un cachet spécial bleu sur 5 lignes de Brazzaville.



Lettre oblitérée à BRAZZAVILLE R. P. MOYEN CONGO le 16 DEC 30.  
Cachet spécial bleu sur 5 lignes

✈ PAR AVION ✈  
1ere liaison directe  
\* CONGO--BELGIQUE \*  
✈ RAID ✈  
\* VANDERLINDEN - FABRY \*

Entre-temps, une partie du courrier est revenue à Léopoldville par voie terrestre, puis a été transportée par bateau et est arrivée à Anvers le 1<sup>er</sup> mars 1931.

Comme le bateau de la Compagnie Maritime Belge faisait escale à La Rochelle, cette lettre fut déchargée là et acheminée par voie de surface jusque Pau.

Cachet d'arrivée à PAU R. P. BASSES PYRENEES le 2-3-31.-14 h. (verso).

**Tarif**: lettre pour la France 1.50 FF + 3.00 FF/10 g de surtaxe aérienne = 4.50 FF.

**Bibliographie** : *L'épopée de l'air au Congo* de José Henin

Les bulletins de la *Société Aérophilatélique Belge*

Périodiques du *Brussels Air Museum Magazine*

## Les escales de la Compagnie Maritime B15

### Belge lors des liaisons Anvers - Congo

Michel Hopperets



Avant la création des lignes aériennes régulières, les liaisons maritimes représentaient le seul moyen de rejoindre notre colonie au départ de la Belgique. Dès lors, on peut aisément comprendre l'intérêt, à la fois économique et stratégique, de pouvoir disposer d'une compagnie nationale de navigation pouvant effectuer cette liaison.

fig. 1

Dans un premier temps, et pour la première fois le 23 août 1886, ce rôle fut rempli par la Compagnie Gantoise de Navigation qui effectuait toutes les six semaines une liaison vers le Congo au départ d'Anvers. Mais dès 1888, face à la concurrence étrangère, la Compagnie Gantoise de Navigation dut cesser ses activités.

De 1888 à 1894, toutes les liaisons avec notre colonie eurent lieu à bord de navires anglais, portugais, hollandais ou encore allemands.

C'est pour remédier à cette absence de compagnie belge que fut fondée le 24 janvier 1895 la Compagnie Belge Maritime du Congo (C.B.M.C.). Le premier départ d'un navire de la C.B.M.C. vers le Congo eut lieu le 6 mai 1895 ; il s'agissait du Léopoldville 1 qui arriva à Matadi après un voyage de 20 jours.

Les nombreux navires de la C.M.B.C. qui ont effectué des voyages vers le Congo ont bien évidemment transporté du courrier vers et en provenance de la Colonie. De nombreux cachets, propres aux différents paquebots, ont été utilisés à bord pour estampiller ce courrier. Ces cachets ainsi que l'énumération des navires successifs utilisés pour ces liaisons ont fait l'objet de nombreuses études ;



pour plus de détails, nous vous renvoyons à la liste des principaux ouvrages consultés.

Nous nous proposons d'aborder le sujet de manière un peu différente en évoquant les escales des paquebots de la C.B.M.C. au travers de quelques documents.

Initialement, les navires faisaient uniquement escale à Las Palmas de Ténériffe et parfois dans un port de la côte ouest de l'Afrique. A partir de 1903, les escales étaient Southampton, Ténériffe, Freetown (Sierra Leone) et Grand Bassam (Côte d'Ivoire) (fig. 1). Par la suite, d'autres escales s'ajoutèrent : La Rochelle-Pallice, Dakar et Conakry (fig. 2).

La liste des escales n'était cependant pas immuable ; elle a varié au fil du temps, et l'une ou l'autre escale pouvait s'ajouter de façon impromptue en fonction de la destination de la cargaison ou des passagers transportés ou pour d'autres raisons (avaries, conditions climatiques, ...).

Envisageons à présent les différentes escales régulières au départ d'Anvers à destination du Congo.

**SOUTHAMPTON**

Le port anglais de Southampton constituait traditionnellement au début du XXème siècle la première escale après le départ d'Anvers.

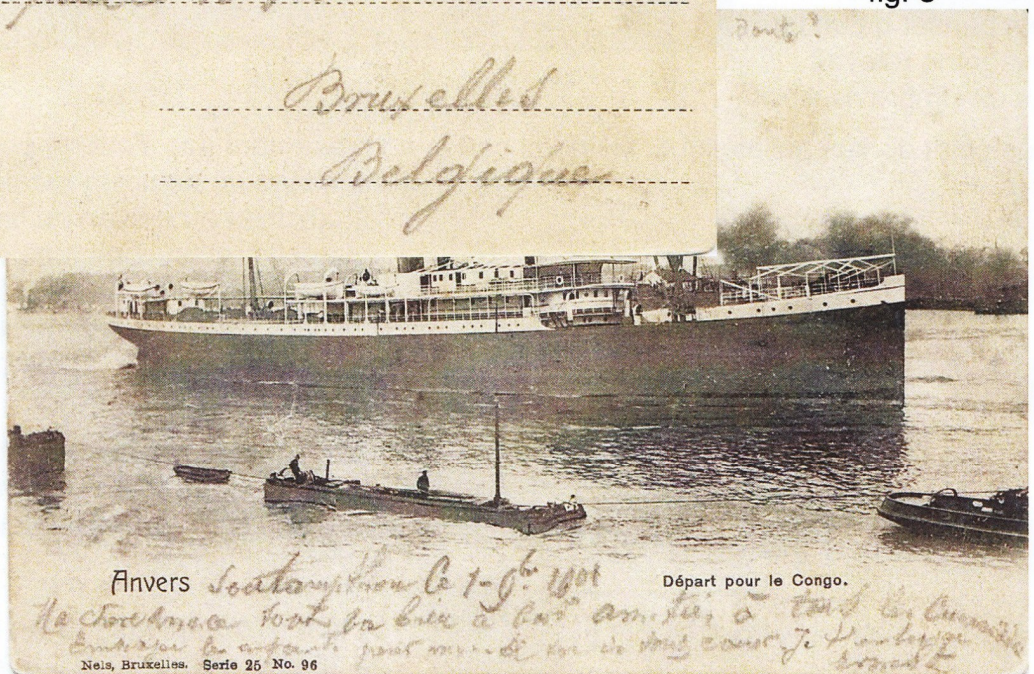
A titre d'illustration, voici deux cartes illustrées (fig. 3-4 et fig. 5-6) postées par des passagers d'un navire de la C.M.B.C. lors d'une escale à Southampton.

fig. 3



fig. 4

La première de ces cartes (fig. 3-4) a été écrite à Southampton le 1er novembre 1901 par un passager de l'ANVERSVILLE 1 parti d'Anvers le 31 octobre 1901 à destination du Congo.



La seconde carte (fig. 5-6) a quant à elle été écrite à Southampton le 8 janvier 1904 par un passager de l'ALBERTVILLE 2 parti d'Anvers le 7 janvier 1904 vers le Congo

fig. 5 - 6



Le texte de cette carte peut prêter à sourire car l'expéditeur y écrit « Ayant dû partir précipitamment pour Boma ... » ; lorsque l'on considère la durée du voyage (plus ou

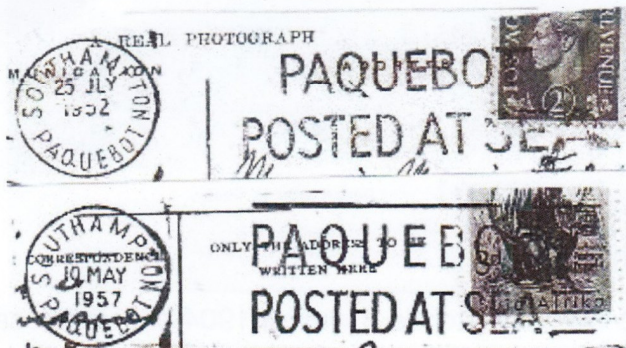
moins un mois) et le fait que les voyageurs qui se rendaient au Congo à cette époque y séjournaient plusieurs mois, voire plusieurs années lorsqu'il s'agissait d'agents de l'Etat ou de militaires, on peut penser qu'un tel voyage ne relevait pas de l'improvisation !



D'un point de vue philatélique, les deux cartes ne présentent pas d'intérêt particulier pour les collectionneurs de poste maritime. Elles sont effet affranchies au moyen de timbres anglais, portant une oblitération commune d'un bureau de poste de Southampton. Les expéditeurs sont probablement descendus du bateau à l'escale pour se rendre dans un bureau de poste et y poster leur courrier.

On peut cependant rencontrer sur le courrier débarqué au port de Southampton différentes oblitérations spécifiques au port (fig. 7).

fig. 7



A titre d'exemple (fig. 8-9), une carte-vue écrite le 10 septembre 1903 à bord de l'ALBERTVILLE 2 parti d'Anvers le 3 septembre

1903 à destination du Congo. La carte à destination d'Anvers a été postée à Las Palmas et a probablement été transportée par un navire anglais et débarquée à Southampton où l'oblitération SOUTHAMPTON / SHIP-LETTER du 16



septembre 1903 a été apposée. Elle a ensuite continué sa route vers Anvers où elle est arrivée le 17 septembre 1903.

fig. 8 - 9

à suivre

#### Liste des principaux ouvrages consultés

- C.M.B. *Compagnie Maritime Belge 1895-1945* (ouvrage collectif édité à l'occasion du cinquantième de la Compagnie)
- De Cock A. *Le Congo Belge et ses marques postales*
- Deynckens W. Divers articles publiés dans la revue du *Studiegroep Belgisch Kongo*
- Delbeke C. *La Poste Maritime Belge*
- Du Four J. *Congo – Cinquante ans d'histoire postale*
- Gudenkauf G. *Mailboat services from Europe to the Belgian Congo (1879-1922)*
- Stockmans C. *Congo Belge et Ruanda-Urundi – Septante-sept ans d'histoire postale en Afrique centrale 1885-1962* (tome III)

Site internet [www.congoposte.be](http://www.congoposte.be)

### Anciens numéros

Si la demande est suffisante, nous nous proposons de faire réimprimer les premiers numéros sous la forme d'un cahier. Le prix de vente serait de 4 € plus les frais d'envoi. Ceux que la chose intéresse voudront nous faire connaître les numéros désirés soit en envoyant un petit mot à l'éditeur, Charles Hénuzet, soit en utilisant l'adresse mail : [cahiersducongo@hotmail.com](mailto:cahiersducongo@hotmail.com)

## Les cachets sans date des stations de tri et de dépôt de Matadi et Lukungu

Laurent Bierny

### AVANT PROPOS

La démarche scientifique peut être modélisée comme une succession d'étapes que sont l'observation, l'hypothèse, l'expérience, les résultats, l'interprétation et la conclusion. Une recherche philatélique peut adopter une même méthodologie. L'observation d'un document philatélique peut être la base d'un questionnement auquel on cherche une réponse. L'élaboration d'une hypothèse et de prédictions associées orientent l'activité de recherche d'éléments probants. L'expérience ou expérimentation sera ici la collecte de ces différents éléments (documents philatéliques, littérature philatélique, archives personnelles, témoignages, règlements administratifs, arrêtés et décrets,...). Leur analyse et leur étude nous livrent les résultats, sujets à l'interprétation. La conclusion qu'on en tire n'est pas une vérité absolue mais c'est une vérité conforme à l'ensemble des documents étudiés.

### INTRODUCTION

A l'occasion de la réunion annuelle du Belgian Congo Study Circle de l'année 2014, nous fut proposé un exposé sur les émissions de l'Etat indépendant du Congo à l'effigie de Léopold II illustré par des timbres, essais et documents postaux provenant de la collection existante la plus prestigieuse. Alors que les plus belles pièces se succédaient les unes aux autres, toute mon attention fut attirée par une magnifique lettre avec un affranchissement quadricolore de l'émission de 1887 reproduite ci-dessous.



L'observation de ce document postal nous apprend que les timbres sont annulés par le cachet sans date de Lukungu mais il n'y a aucune indication du poids de la lettre bien qu'il s'agisse d'un double port soit 1 franc, ce qui est contraire à la réglementation postale en vigueur.

Voici ce que nous dit l'article 25 de l'arrêté d'exécution de l'administrateur général

du département des Affaires Etrangères en application du décret postal du 16 septembre 1885 :  
*"Les correspondances dont le poids excède la limite du port simple doivent être pesées. Dans ce cas, le poids et le nombre des ports à recevoir sont indiqués à l'angle gauche de la suscription en chiffres ordinaires"*

La toute grande majorité des lettres pesantes affranchies avec des timbres de l'émission de 1887 portent cette indication de poids.

S'agit-il d'un oubli ou d'une omission volontaire ? Je suis parti de l'hypothèse que la station de Lukungu ne possédait pas de balance pèse-lettres et donc qu'il y avait ainsi une impossibilité matérielle de se conformer à la réglementation en vigueur. L'étude approfondie des documents



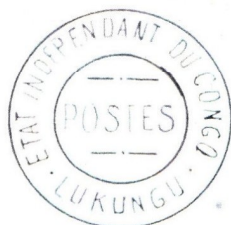
philatéliques connus portant ces cachets sans date de Matadi et Lukungu m'a permis de vérifier cette hypothèse mais avant de vous en livrer les résultats, il me paraît opportun de faire une brève description de ces cachets ainsi que des stations où ils furent employés.

## STATIONS DE MATADI ET DE LUKUNGU

Au début du service postal qui entre en vigueur le 1 janvier 1886, il n'existe que trois bureaux de poste dans l'Etat Indépendant du Congo :

- a) la perception de Banana, par laquelle transite tout le courrier en provenance ou à destination de l'étranger. Cette perception constitue ainsi un office d'échange avec l'étranger en raison de sa localisation à l'embouchure du fleuve Congo ;
- b) la perception de Boma, qui joue un rôle primordial dans la distribution du courrier vers Léopoldville et le Haut-Congo, qui sera expliqué plus loin ;
- c) la perception de Vivi, qui sera rapidement fermée le 18 mai 1886, car elle ne se trouve plus sur la voie d'acheminement du courrier laquelle a été déplacée sur l'autre rive du fleuve Congo.

Ces trois bureaux utilisent des petits cachets circulaires à date qui sont de même type que les cachets oblitérants belges de l'époque. Il faut attendre 1889 pour que soient ouverts deux autres bureaux, à savoir N'Zobé et Léopoldville, qui utiliseront aussi ces mêmes types de cachets. Signalons ici que le cachet à date de Léopoldville est apparu bien avant l'ouverture officielle du bureau de poste. Cependant, à une époque que je situe aussi en 1889, et je m'en expliquerai par après, apparaît à Matadi et Lukungu, un cachet d'un autre type.



Il s'agit d'un cachet à double cercle concentrique d'un diamètre de 46 mm avec entre les deux cercles, la légende « ETAT INDEPENDANT DU CONGO » et « MATADI » ou « LUKUNGU » courant sur toute la circonférence et le mot « POSTES » inscrit sur une ligne médiane entre deux traits discontinus.

Même si elles ne disposaient pas de bureaux de poste, ces deux stations jouaient un rôle majeur qui explique en partie l'apparition de tels cachets.

### MATADI

Matadi est situé sur le fleuve Congo à quelques 140 kilomètres de l'embouchure et est accessible aux navires de mer. Un premier navire l'atteint le 29 juin 1889. Mais la rive étant trop abrupte, la construction d'un pier sera nécessaire pour que les navires puissent accoster. Matadi est choisi comme tête de ligne vers l'intérieur. La construction du chemin de fer Matadi-Léopoldville débute en 1890. La statistique officielle enregistre la présence de 19 Européens au 31 décembre 1889. Avec le début des travaux du chemin de fer, la population européenne s'accroît très rapidement (170 personnes en 1890) et ne cesse d'augmenter par la suite. Matadi devient ainsi le centre le plus important du Congo et un bureau de poste y est ouvert le 1<sup>er</sup> mars 1891.

### LUKUNGU

La station de Lukungu se trouve dans la vallée de la rivière Lukunga sur la route des caravanes de la rive sud reliant Matadi à Léopoldville. L'importance de Lukungu s'explique en partie par sa position géographique et sa population indigène qui y est nombreuse. Elle constitue un point de ravitaillement et de recrutement de porteurs. Lukungu était une étape de rupture de charges : les porteurs habitant la région de Matadi refusant d'aller au-delà de Lukungu remettaient leur charge aux porteurs locaux qui continuaient le transport vers Léopoldville. Avec la construction du chemin de fer qui sera achevé en 1898, elle perdra peu à peu de son importance au profit de Kimpese située, elle, sur le trajet du rail. Une perception des postes y sera officiellement ouverte en 1896 mais on pense que le cachet oblitérant a été utilisé dans une autre station.

## LES CACHETS SANS DATE DE LUKUNGU ET MATADI DANS LA LITTÉRATURE

Le premier à mentionner les cachets sans date de Lukungu et Matadi est Jean-Baptiste Kück dans la revue "Le timbrophile belge". Dans le numéro 12 de janvier 1899, on peut voir une reproduction de ces deux cachets sans autre renseignement de l'auteur. André de Cock, dans son ouvrage "Le Congo belge et ses marques postales" paru en 1926, est le premier auteur à qualifier Matadi et Lukungu, de stations de concentration et de réexpédition des courriers postaux. Le général Du Four quant à lui les nomme dans son livre "Congo cinquante ans d'histoire postale" centres de concentration et de triage du courrier venant d'outre-mer ou s'y rendant. Ces deux philatélistes de renom se réfèrent aux instructions du 18 mai 1886, parues au bulletin officiel de l'E I C, pour expliquer le rôle de ces stations dans l'organisation du service postal entre Matadi et le Haut-Congo. Mais alors qu'ils font tous les deux référence au même texte, pourquoi divergent-ils sur la dénomination de ces stations ? Pouvons-nous trouver une explication à la lecture ces instructions ?

### 18 mai 1886 – organisation du service de la poste entre Matadi et Léopoldville et le Haut Congo

Ces instructions précisent certes les règles selon lesquelles la correspondance est distribuée au-delà de Boma vers le Haut-Congo, mais il n'y est fait aucune mention de stations ou centres de concentration. Ces dénominations sont le fruit de la plume fertile de ces deux auteurs et n'ont aucun caractère officiel. Que nous disent-elles exactement ?

Les courriers postaux doivent effectuer le trajet entre Boma et Léopoldville en 11 jours. Ils partent de Matadi et Léopoldville le 1<sup>er</sup> et le quinze de chaque mois.

Les sacs et paquets postaux, dûment scellés, sont préparés aux bureaux de poste de Boma et Léopoldville. (Notez-ici qu'on mentionne déjà en 1886 le bureau de Léopoldville qui ne sera officiellement ouvert qu'en 1889 !).

De Boma, un sac est préparé pour les stations de Matadi, Lukungu, Léopoldville et d'autres stations du Haut-Congo. Chaque sac renferme un bordereau indiquant le nombre de dépêches qu'il contient. En outre, un autre bordereau indiquant le nombre de sacs est remis au chef de courrier au départ de Matadi et de Léopoldville.

Les chefs de station de Matadi et Lukungu sont autorisés à confier aux courriers des sacs supplémentaires et le(s) sac(s) ajouté(s) à Lukungu est ajouté sur le bordereau.

En dehors de la correspondance officielle, aucune correspondance ne sera admise à bénéficier du transport entre Matadi et le Haut-Congo si elle n'est dûment affranchie.

Il est tenu à Matadi, Lukungu et Léopoldville un registre dans lequel sont inscrits

- a) La date de départ, de l'arrivée ou du passage des courriers.
- b) Les noms des hommes chargés du transport de courrier.
- c) Le nombre de sacs qui leur sont confiés.

### Interprétation de ces instructions

Ces instructions nous apportent de précieuses informations sur la façon dont le courrier était acheminé de Boma vers Léopoldville et inversement. Les indigènes – qui porteront plus tard le titre officiel de boys-courriers - qui transportaient les sacs postaux scellés de Boma à Léopoldville partaient à date fixe et parcouraient la distance qui sépare les deux villes en 11 jours. Les boys-courriers qui partaient de Boma n'allaient pas au-delà de Lukungu d'où le courrier était acheminé vers Léopoldville par d'autres indigènes. Entre Boma et Léopoldville, comme il n'existait qu'un nombre limité de stations et missions sur la route des caravanes (Matadi, Kwilu, Lukungu, Lutete et enfin Léopoldville), les boys-courriers devaient également faire étape dans des villages indigènes.

Le système de contrôle des doubles bordereaux et le scellement des sacs contenant les dépêches garantissaient en principe l'acheminement correct du courrier. Au moment où ces instructions sont édictées, il n'existe plus que deux bureaux de poste au Congo (Banana et Boma) et seuls les bureaux de poste ont le débit de valeurs postales dans leur attribution. Ces instructions précisent que les correspondances privées peuvent être déposées à Lukungu et Matadi à la condition expresse qu'elles soient affranchies. Cela signifie donc que les personnes désireuses de bénéficier de ce service devaient se procurer des timbres-poste à Boma ou Banana ou peut-être auprès du chef de poste de Lukungu ou Matadi.

Sur ce dernier point, l'instruction générale sur le service des postes de 1948 comprenant 6 tomes, nous apprend dans le Tome 1, consacré à l'organisation générale du service des postes, à l'article 34 du Chapitre III, que : "Les administrateurs et chefs des postes territoriaux détachés, installés dans les endroits où il n'existe aucun bureau de poste sont autorisés à solliciter une avance en valeurs postales d'usage courant, pour les besoins présumés de trois mois, s'ils considèrent que cette mesure est de nature à faciliter l'exécution de leurs devoirs en matière postale. Les demandes sont adressées au percepteur du bureau postal le plus proche situé dans la même province." Il n'est pas possible d'affirmer que ces instructions de 1948 fussent déjà d'application en 1886 mais on peut imaginer que, s'il était permis de déposer du courrier affranchi à Lukungu et Matadi, on facilita cette opération en permettant aux tiers l'acquisition de valeurs postales auprès des chefs de poste de Lukungu et Matadi et ce, en dehors du réseau officiel représenté par les bureaux de poste.

Ces stations de Matadi et Lukungu possédaient plus que probablement un local où était trié

le courrier dûment affranchi en provenance des stations et missions alentour et où étaient entreposés les sacs postaux en provenance et à destination de Boma et Léopoldville. On peut également penser qu'il y avait une boîte aux lettres murale destinée à recevoir ce courrier des stations et missions environnantes.

*Entier postal expédié de*



*la station missionnaire de Wathen, appelée aussi N'Gombé – Lutété, le 6 novembre 1889.*

Ce courrier qui était ajouté à Matadi et Lukungu était indifféremment destiné à l'intérieur ou à l'étranger. Voici deux exemples de courrier intérieur.



*Lettre expédiée de Matadi vers Léopoldville avec le cachet sans date de Lukungu apposé comme cachet de passage. Cette lettre est intéressante à plus d'un titre : c'est la seule lettre où le cachet sans date n'annule pas les timbres mais est apposé comme marque de passage ; c'est la seule lettre portant ce cachet sans date en service intérieur et c'est parmi toutes les lettres ou entiers postaux que j'ai recensé la seule à destination du Haut-Congo. Toutes les autres lettres ou entiers-postaux vont vers l'étranger ou "descendent " vers le Bas-Congo.*

Par ces deux exemples, on peut qualifier l'appellation de "centres de concentration et de triage du courrier venant d'outre-mer ou s'y rendant", donnée par le général Du Four comme erronée dans sa deuxième partie du moins. L'appellation "station de concentration et de réexpédition" imaginée par André de Cock n'est pas non plus satisfaisante dans la mesure où elle ne mentionne pas le travail de tri qui y était fait. Dans l'organisation postale actuelle, les colis et lettres transitent par des centres de tri pour poursuivre ensuite le chemin vers leur destination finale. L'instruction de 1886 mentionne aussi qu'à Boma, des sacs étaient préparés pour les stations de Matadi ou de Lukungu comme destination finale. Ces deux centres avaient des attributions limitées à l'instar des bureaux auxiliaires qui selon l'instruction générale de 1948 "remettent les dépêches à expédier aux transporteurs officiels dans les conditions prévues pour les autres bureaux et prennent livraison des dépêches à distribuer ou à réacheminer par leur intermédiaire.... Et ne se chargent pas de la distribution des correspondances à domicile. Le local doit être muni d'une boîte aux lettres à laquelle le public peut accéder de l'extérieur."

Pour résumer, Lukungu et Matadi étaient des stations où le courrier dûment affranchi pouvait être déposé, par où le courrier en provenance de Boma et Léopoldville transitait et enfin une destination finale où les destinataires des courriers pouvaient retirer leur correspondance vraisemblablement dans une boîte aux lettres (ou peut-être auprès du chef de poste).

Outre le travail de triage qui s'y opère, le terme "centre de tri " implique nécessairement le réacheminement du courrier vers sa destination finale. Le terme "centre de tri" satisfait donc à deux des trois opérations effectuées à Lukungu et Matadi : le triage et le réacheminement.

A mes yeux, la dénomination "centres de tri et de dépôt" est celle qui rend compte le plus fidèlement de la nature des opérations postales faites à Lukungu et Matadi en conformité aux instructions du 18 mai 1886.

Vérification de l'hypothèse sur l'absence de l'inscription manuscrite du poids sur les lettres pesantes.



Les bureaux de perception postale étaient équipés de balance pèse-lettres dont la précision devait être inférieure au gramme. Comme les balances de précision ont une portée limitée, les bureaux de poste étaient également équipés de balances mécaniques à plateaux de type Roberval pour les objets pesants (si ce n'est pas le cas en 1886, ils le seront dans le futur). En 1886, en dehors des bureaux de poste qui eux seuls étaient équipés de balance pèse-lettres, on peut raisonnablement penser que les stations possédaient des balances Roberval ou d'un type similaire, pour un usage autre

que postal. On retrouve en effet des indications de poids sur des lettres postées à Matadi et Lukungu mais ces indications semblent inexactes ce qui valide l'hypothèse de l'absence de balance pèse-lettre à Lukungu et Matadi mais la présence de balances de portée plus importante qui n'ont pas une précision inférieure au gramme. Pour information, une balance de portée de 5 Kg a une précision de deux grammes. Une balance de portée de 10 Kg a une précision de 5 grammes. Il est temps maintenant d'examiner ce courrier en provenance de ces deux stations.

Voici une enveloppe pesante affranchie de deux timbres de 50 centimes bruns de l'émission de 1887 annulés par le cachet de couleur violette sans date de Lukungu. Elle est datée d'août 1895 et ne porte pas d'indication de poids. C'est donc contraire à la législation en vigueur mais il ne pouvait en être autrement étant donné l'absence de balance pèse-lettre.

Voici les deux lettres les plus intéressantes qui me permettent de valider mon hypothèse et de tirer les conclusions de cette étude.

Voici une magnifique lettre postée à Lukungu en octobre 1894 à destination de Copenhague au Danemark. Le cachet sans date annule un timbre de 50 centimes brun de l'émission de 1887. Il s'agit sans doute d'une lettre double vu son poids. Notons qu'avant l'apparition des enveloppes, une lettre pouvait être simple ou double. La lettre protégée par une seconde feuille pliée, sur laquelle était inscrite



l'adresse du destinataire, est appelée *lettre double* par opposition à la *lettre simple* dépourvue de protection. Comme les enveloppes sont apparues vers 1840, cette lettre sans enveloppe provenant de l'E I C est une belle rareté.

La lettre porte un cachet de passage à date de Matadi (29 octobre 1894) et arrive à Boma le 22 novembre 1894 où elle est pesée. Un poids de 18 grammes atteste de l'affranchissement insuffisant. Deux timbres à 25 centimes sont ajoutés sur la lettre et annulés par le cachet de Boma pour se mettre en conformité avec la législation postale. Il est utile de signaler ici qu'en date du 18 mai 1886, outre les instructions postales susmentionnées, Edmond Van Eetvelde a arrêté que "considérant que le siège de l'administration du Congo a été transféré de Vivi à Boma,.... Le service des courriers postaux, entre le Bas-Congo et Léopoldville, est placé sous la direction du bureau de poste de Boma." (Bulletin officiel, 1886). Ainsi tout le courrier en provenance de Matadi ou Lukungu transitera par le bureau de perception de Boma qui en contrôlera le poids avant de l'expédier vers Banana, qui est le seul office d'échange dans l'E I C à ce moment-là. Boma deviendra office d'échange à partir du 1<sup>er</sup> juin 1891.

La deuxième lettre, datée de novembre 1889, est affranchie en simple port avec un 50 centimes brun de 1887 annulé par le cachet sans date de Matadi. Une inscription manuscrite 12 g a



été apposée sur le coin supérieur gauche de l'enveloppe. A Boma, le poids est contrôlé et corrigé à 17 grammes, soit un double port qui explique la présence d'un second exemplaire du 50 centimes brun apposé sur l'enveloppe à Boma et annulé par son cachet à date.

Cette lettre est aussi d'une grande rareté : le cachet sans date de Matadi est beaucoup plus rare que celui de Lukungu sur lettre. Je n'ai recensé que deux lettres avec ce cachet. La différence de 5 grammes mesuré conforte mon idée qu'il y avait, à Matadi et Lukungu, des balances à portée importante qui ont pu être utilisées pour peser le courrier mais pas de façon systématique.

Une autre lettre présente deux indications de port. La lettre indique 16 grammes, soit un double port et est affranchie par 6 timbres Mols annulés par le cachet sans date de Lukungu pour une valeur totale de 1.75 francs soit le montant exact pour un double port et le droit de recommandation avec accusé de réception. La lettre a apparemment été repesée à 12 grammes, soit un simple port. Comme le poids est inférieur, la lettre n'a pas dû être ré-affranchie. La différence de poids est de 4 grammes. Ce qui indique encore une fois que la lettre a d'abord été pesée avec une balance de portée importante trop imprécise pour la pesée d'objets légers comme une lettre. L'expéditeur de cette lettre est François-Xavier de Chièvre qui a effectué trois séjours au Congo et qui assumait, lors de son premier séjour, les fonctions de sous-percepteur des postes à Léopoldville. Ayant travaillé auparavant dans un bureau de poste, il a dû être mis au fait plus que tout autre, de la réglementation postale en vigueur au Congo et a sans doute voulu appliquer celle-ci avec zèle fût-ce à utiliser une balance non adaptée à la tâche.



L'étude de toutes les lettres affranchies avec le cachet sans date des stations de tri et dépôt de Matadi et Lukungu que j'ai recensées a confirmé mon hypothèse de l'absence de balance pèse-lettres dans ces deux stations et m'a permis de tirer les conclusions suivantes.

Les stations de Matadi et Lukungu dépendant du bureau de perception de Boma, toutes les lettres provenant de ces deux stations y étaient pesées.

Si l'affranchissement était correct, aucune indication de poids n'était apposée sur la lettre même pour les lettres pesant plus que 15 grammes.

Si l'affranchissement était insuffisant, le poids et le nombre de ports étaient indiqués dans le coin supérieur gauche et des timbres supplémentaires étaient ajoutés jusqu'à atteindre la valeur requise. Il n'y avait pas de surtaxe car les lettres n'avaient pas pu être pesées de façon réglementaire avant d'arriver à Boma.

Si une indication de poids figurait sur la lettre avant d'arriver à Boma, l'agent du bureau de perception de Boma indiquait le poids exact mesuré à l'aide de sa balance pèse-lettre.

Ces règles ne constituent pas une vérité immuable mais elles sont congruentes à l'ensemble des lettres portant ces cachets sans date de Lukungu et Matadi que j'ai recensées et étudiées.

#### Période d'utilisation des cachets sans date de Lukungu et Matadi

Même si les instructions du 18 mai 1886 décrivent l'organisation postale entre Boma et Léopoldville et le rôle des stations de Matadi et Lukungu dans celle-ci, il semblerait que les cachets sans date ne soient apparus que plus tard. Mais à quelle date ?

Voici une carte postale n° 2 postée à Lukungu et annulée à Boma le 23 mai 1888. Si le cachet sans date avait existé à cette date, il aurait annulé la carte en lieu et place du cachet de Boma.



La première date recensée est mai 1889. On la retrouve sur une enveloppe malheureusement mutilée mais néanmoins magnifique et unique ! C'est le seul courrier de l'émission de 1886 avec le cachet sans date. Elle est annulée à Lukungu (cachet Lukungu - postes en noir) transite par Matadi dont on retrouve le cachet sans date en bleu au verso et arrive à Boma le 29 mai 1889.

La même année en juillet, on trouve un entier postal n° 3 expédié de Lukungu le 6 juillet 1889 puis en novembre une lettre avec le cachet de Matadi-Postes illustrée dans cet article ainsi que plusieurs entiers pos-



taux n° 4 et n° 5. On constate ainsi que, bien que le courrier avec les cachets sans date soit rare, on en trouve régulièrement à partir de 1889. A mes yeux, cela peut signifier qu'ils sont effectivement apparus en 1889.

Un autre élément à prendre en considération est la première organisation territoriale de l'E I C,

établissant par décret royal le 1<sup>er</sup> avril 1888, la division du pays en onze districts dont celui des cataractes, dont Lukungu est le chef-lieu, et celui de Matadi. Avec la naissance des districts apparaissent les grands cachets "au drapeau": le premier cachet connu est celui du Stanley Pool (avec Léopoldville comme chef-lieu) sur une lettre en 1889, selon le général Du Four. Par contre, à cette même époque, on ne trouve pas de cachet au drapeau du district des cataractes ou de Matadi sur



du courrier alors que celui est connu avec les cachets sans date. Je suis donc d'avis que les cachets sans date de Matadi et Lukungu ainsi que les grands cachets au drapeau des districts sont tous apparus en 1889. Les dernières dates connues sont début juillet 1891 pour Matadi (soit après l'ouverture du bureau de poste au 1<sup>er</sup> mars 1891) et décembre 1896 pour Lukungu.

### Recensement des documents avec ces cachets et leur rareté

Le courrier annulé par les cachets sans date de Matadi et Lukungu est rare. Le cachet de Matadi a été utilisé pendant plus ou moins deux ans alors que celui de Lukungu le fut pendant quelque huit années. Louis Gailly, dans l'édition du *Négro-Guide* de 1945, avance un rapport d'indice de rareté de 2 pour 1 en faveur de Matadi. Pour ma part, je pense plutôt à un rapport de trois voire quatre pour un.

Toutes les lettres avec ces cachets sont très rares :

Il existe une seule lettre avec les timbres de l'émission de 1886 avec ce type de cachet. Outre cette rareté, cette lettre, illustrée supra, présente la particularité unique de porter les deux cachets.

Il n'existe que deux lettres avec le cachet de Matadi, toutes deux avec les timbres de l'émission de 1887.

Il existe 8 lettres avec le cachet de Lukungu : une avec des timbres de l'émission Mols et les 7 autres avec les timbres de l'émission de 1887 dont une en service intérieur.

Les entiers postaux sont nettement plus nombreux que les lettres mais en courrier intérieur, ils sont rares aussi bien pour Matadi que Lukungu.

J'ai recensé quelque dix entiers postaux avec le cachet de Matadi dont deux en service intérieur et près de vingt entiers postaux avec le cachet de Lukungu dont deux en service intérieur.

Le cachet de Matadi se rencontre le plus souvent en noir. Il existe plus rarement en bleu (vu en 1890) et violet (vu en 1891). Le cachet de Lukungu existe en noir et en violet (vu en 1895).

### Les cachets sur timbres

Sur timbres seuls, le cachet est rare sur l'émission de 1886 aussi bien pour Matadi que Lukungu. Etant donné la dimension importante du cachet par rapport au timbre, il n'est parfois pas possible de déterminer si l'oblitération est celle de Matadi ou Lukungu.

En ce qui concerne l'émission de 1887, le cachet de Matadi est plus rare que celui de Lukungu. Sur l'émission Mols, on ne retrouve que le cachet Lukungu et plus souvent en violet qu'en noir.

Timbres de l'émission de 1886



Timbres de l'émission de 1887



Timbres de l'émission Mols



Je ne voudrais pas terminer cet article sans remercier chaleureusement tous ceux qui m'ont envoyé scans et photocopies en réponse à la demande que j'ai faite aux membres du B.C.S.C. Leur aide m'a permis de vérifier mon hypothèse de départ et d'apporter une réponse que j'espère correcte à certaines questions qu'on était en droit de se poser sur le non-respect de la réglementation postale des courriers au départ de Matadi ou Lukungu.

## 40 centimes brun carminé II – A3 – L2 Est Africain Allemand – Occupation belge

Leo Tavano



II – A3 position 19 Surcharge L.2 (1917)

Dentelure 15 Oblitération KIGOMA

Ce timbre surchargé au type L.2 (planche de 50) impression nette (1917) est seulement renseigné avec la dentelure 14 (Hudson). Cependant avec la surcharge 25 c de Malines en 1922 nous connaissons ce timbre dentelé 14 ou 15.

- a) surcharge 25 c. en vermillon (rouge) : toujours dentelé 14
- b) surcharge 25 c. carmin : dentelé 14 (commun) ou 15 (assez rare)

On peut émettre l'hypothèse que le timbre à 40 centimes brun carminé au type L.2 a bien existé avec la dentelure 15 mais que ce tirage fut pratiquement entièrement surchargé 25 c. en 1922 (Malines)

Sans cette surcharge ce timbre doit être peu commun ou rare !  
Des nouvelles découvertes sont encore possible.



### Timbre du feuillet 1

Lettre expédiée d'Elisabethville le 23 septembre 1938 vers Bruxelles et affranchie au moyen du timbre des Parcs Nationaux à 4,50 F provenant du feuillet et présentant la variété « Ampoule »

## Sélection du Cahier Entier postal 17 - Réponse

Charles Hénuzet



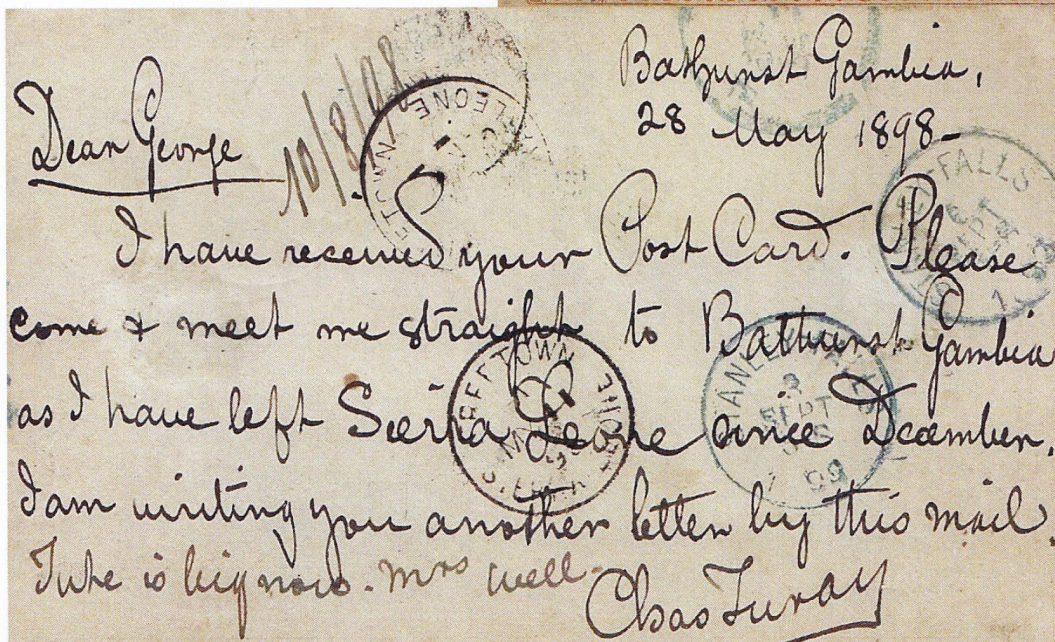
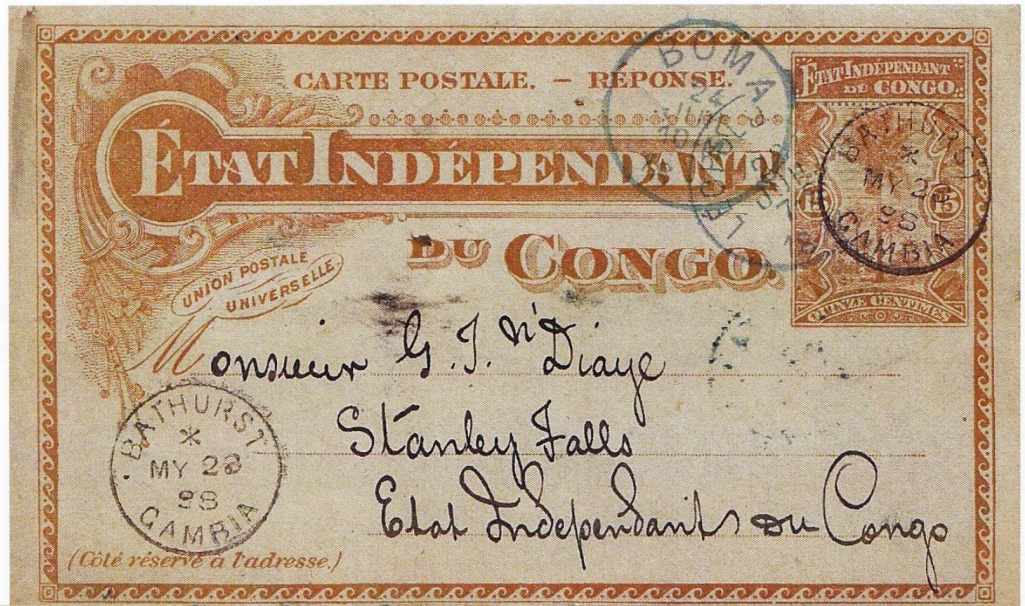
Retour de Bathurst situé en Gambie, en Afrique entre le Sénégal et la Guinée à destination de Stanley-Falls, ville principale située sur l'île de Sainte-Marie dans l'embouchure du fleuve et rebaptisée BANJUL

source carte [www.mapofworld.com](http://www.mapofworld.com)

RECTO : La carte fut oblitérée le 28 MY (MAI) 1898 par le cachet de Bathurst et un second cachet (estampille de départ) de Bathurst

Passage à Boma le 24 JUIL à 10-M 1898 - type 1.3 DMTY

Passage à Léopoldville le 29 JUIL à 7-S 1898  
type 1.1 DMTY



VERSO : Passage à Free-town (Sierra Leone) le 31 MY II 1898

Arrivée à Stanley-Falls le 3 SEPT 5-S type 1.1 DMTY (cachet gauche) et reçue le 6 SEPT 6-S (cachet à droite) type 1.1 DMTY

La dénomination du bureau Stanley-Falls fut remplacée officiellement le 15 juillet 1898 par Stanleyville. On utilisa encore jusque fin 1899 le cachet Stanley-

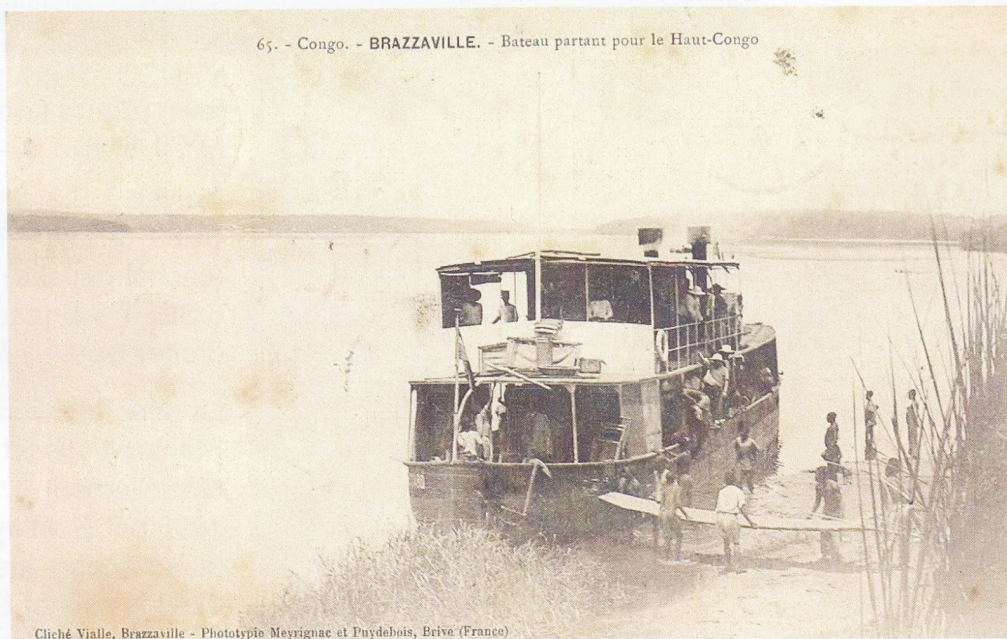
Falls. Les cartes avec-réponse furent très peu utilisées en tant que telles et elles sont encore plus difficiles à trouver lorsqu'elles restèrent sur le continent africain

Bonne fin d'année



Carte de vœux du capitaine Armand Hutereau en 1906  
Lisala (20.10.1906) – Léopoldville (20.12.1906) – Uccle (12.01.1907)  
soit 84 jours

Nous vous souhaitons une très chaleureuse année 2015.



L'équipe des « CAHIERS DU CONGO »