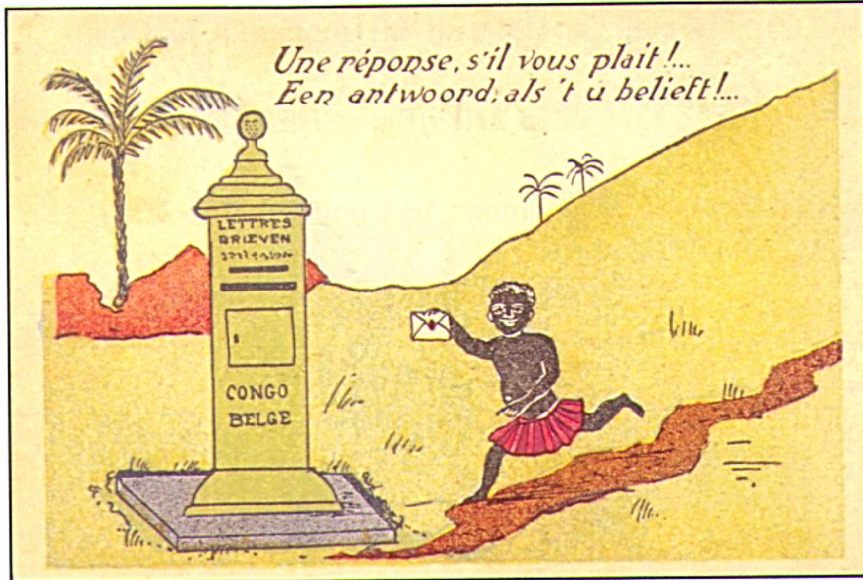


Périodique – Bureau de dépôt : 5620 Florennes

BULLETIN 18 - décembre 2016



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

Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite.

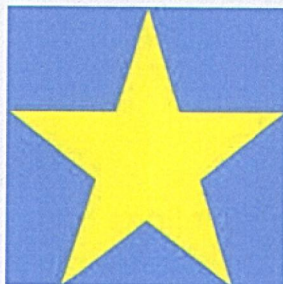
Editeur responsable : Th. Frennet - Rue La Rue, 17 – 1420 Braine-l'Alleud

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 €



**Document de la couverture** : Carte envoyée de Léopoldville le 23 avril 1936 à Akron aux USA pour être transportée par Zeppelin (voir page 14)

## Sommaire

Le missionnaire volant	3
Vol par Zeppelin	8
Les cachets circulaires de 23 mm	15

**Le Père Léon Bradfer, dit « Le Missionnaire volant »,  
raconte son aventure dans un livre paru en 1938 et intitulé :  
A grands coups d'ailes vers l'Afrique missionnaire (suite)**

J. P. Flamand

**Bruxelles / Ajaccio / Terranova / Léopoldville**



Carte personnelle du Père Bradfer oblitérée à BRUXELLES AEROPORT le 20-10-37 – 6 h  
Cachet **ovale festonné rouge du 20-X-37**.

Griffe **verte** du « *Phalène* ». Cachet de passage de TERRANOVA PAUSANIA le 23.10.37.  
Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 6-11-37 13 h (verso).

### **Au-dessus de la mer vers l'Afrique**

**Mardi 26 octobre.**

Il est 7 h 15, ils sont encore à 170 km de Bône. La présence devant eux du massif de Bône ne faisait plus de doute : l'île de la Galite, sortant des eaux en forme de rocher leur apparaissant nettement sur leur gauche, les contours de la côte se dessinant parfaitement, ainsi que les lacs Melah et Oubeïra. Il est à peine 8 h 45 et ils se sont posés sur la terre d'Afrique près la belle ville de **Bône** (aujourd'hui Annaba) baignée par le golfe du même nom. Il est 11 h 27 quand ils parviennent à décoller de cet aérodrome de Bône. Une belle ligne droite les sépare de Maison-Blanche à **Alger**. Ils y arrivent en effet sans encombre à 15 h.

### **A dix mètres au-dessus de la chaîne de l'Atlas**

**Le beau trajet vers Colomb-Béchar**

**Mercredi 27 octobre**

D'Alger à Colomb-Béchar, par la ligne que suivent les avions de la Sabena, Belgique-Congo, et qui est précisément la ligne de chemin de fer d'Oran à Colomb-Béchar, il peut y avoir 850 km. A 8 h 35, ils sont dans les airs. Il est 11 h 45 quand ils se posent sur le bel aérodrome de **Tiaret** (aujourd'hui Tihret).

## Jeudi 28 octobre

A 6 h 40 exactement, décollage de Tiaret et atterrissage à Colomb-Bechar à 12 h 20.

**A la conquête du désert - Vers le Tanezrouft, le désert de la soif**  
2 000 km de désert franchis par les avions missionnaires

## Vendredi 29 octobre

A 6 h 25 ils décollent de Colomb-Béchar.

Ils prennent la direction de Reggan et d'Adrar des Iforas. Adrar n'est qu'une vallée sans limites où croissent en très grand nombre, et disséminées en tous sens, de jolies et vastes palmeraies.

A 11 h 10, ils atterrissent sur le sol de **Reggan**.

De Reggan au campement désertique le plus avancé qu'est **Bidon V**, il y a 510 kilomètres et ils sont obligés de se contenter de ce terminus.

Ce fameux Bidon V, à dénomination si étrange, est un lieu de campement et une base de ravitaillement, en pleine région désertique. Ce n'est pas un lieu habité. Toute vie, humaine, animale ou végétale, s'est implacablement retirée de ces parages de mort. Seul un gardien indigène y séjourne, dans la solitude la plus complète, du mois d'octobre au mois de mai. Cette base, jetée comme un relais, entre Reggan, à 510 km, et Gao, le premier centre important du Soudan, à 800 km, fut ainsi nommée par une expédition organisée en 1923 par la Compagnie Transsaharienne qui, à son voyage de retour du Soudan, décida de laisser de loin en loin sur sa route, comme premier balisage, des bidons vides. Le campement dont il s'agit est installé au cinquième de ces bidons, d'où son nom de Bidon V.

## Bruxelles / Aoulef / Brazzaville / Léopoldville





Carte personnelle du Père Bradfer oblitérée à BRUXELLES AEROPORT le 20-10-37.-6 h  
Cachet spécial **rouge du 20-X-1937**. Griffes spéciales **rouge « Phalène »**.

A l'escale de Reggan, la carte est confiée à une caravane qui, à travers le désert, se rend à Aoulef à 100 km à l'est. Cette ville constitue une escale sur la ligne régulière d'AIR AFRIQUE Alger/ Brazzaville. A Aoulef, la carte est réaffranchie avec des timbres d'Algérie et oblitérée ALOUEF/CONSTANTINE le 29-11-37 ; elle est ensuite chargée à bord d'un avion d'AIR AFRIQUE effectuant la **72<sup>ème</sup> liaison aérienne** régulière, départ d'Alger le 29 novembre avec arrivée à Brazzaville le 2 décembre 1937 (cachet d'arrivée le 2 DEC 37) (recto). Transportée ensuite par voie de surface jusque Léopoldville (cachet d'arrivée le 8-12-37 – 8 h).

Il est 13 h 12, ils décollent de Reggan qui est la dernière palmeraie, le dernier centre habité sur cette ligne du Tanezrouft. Ils sont à peine en l'air et en direction du sud que partout, à l'infini, une seule et uniforme chose s'offre à leurs regards : le sable.

Ce **29 octobre**, ils passent la nuit à Bidon V.

**Samedi 30 octobre : Bidon V- Gao**, 790 km en 5 h 20. Départ : 6 h 05.

800 km les séparent de Gao, au Soudan.

Tout semble aller normalement, ils doivent avoir dépassé la région d'Aguelock et aperçoivent parfaitement à l'est, dans le lointain, le massif montagneux de l'Adrar et des Iforhas. Ils atterrissent en effet à **Gao** à 12 h 10 précises. *Hourrah ! le désert est vaincu !* 2100 kilomètres de Colomb-Béchar, de l'Algérie prédésertique à Gao, premier centre habité du Soudan, en 13 heures 35.

Le **dimanche 31 octobre** vers 11 h du matin, ils quittent le Soudan pour arriver dans la colonie du Niger. Atterrissage d'abord sur le terrain de **Tillabéri** au Niger. De là, ils s'envolent pour Niamey où ils arrivent trois quarts d'heure plus tard. Le soleil était rude sur l'immense aérodrome de **Niamey**.

Ils passent la journée et la nuit à Niamey. Georges Van Damme les quitte pour rentrer en Belgique avec l'avion de la SABENA venant du Congo.

**Lundi, 1er novembre**, il est 9 h 37, ils volent vers Kano, au Nigeria. Ils sont seuls désormais. Le Père Bradfer pilote le *Phalène*, Edmond le suit avec le *Pélican*. Atterrissage d'abord à **Sokoto** (Nigéria) puis à 13 h 20, ils repartent pour atteindre **Kano** avant la tombée du soir.

**Mardi 2 novembre**, il est plus de 11 heures avant qu'ils ne soient en mesure de décoller. Ce n'est pas bien grave puisque, de toute façon, leur intention est de ne pas dépasser **Fort-Lamy** (N'Djamena), au Tchad. Il est 16 h 35 quand ils y arrivent.

**Mercredi 3 novembre**, à 6 h 25 exactement, ils quittent Fort Lamy.

A 10 h 15, ils sont à **Fort-Archambault** (aujourd'hui Sarh) (Tchad). Ils se posent pour respirer un peu. A 12 heures 50, ils repartent de Fort-Archambault pour passer la nuit à **Damara** en Oubangui-Chari.

**Jedi 4 novembre**, à 8 h 30, ils quittent Damara et voguent vers **Bangui** qu'ils devraient atteindre en moins d'une demi-heure, mais Edmond Dehart ne se sentant pas bien du tout, ils préfèrent faire demi-tour vers Damara pour qu'il puisse se reposer un peu avant de terminer le voyage.

A 15 h 15 ils atterrissent à Bangui où il est prudent de faire souder selon toutes les règles de l'art le tuyau d'échappement du *Pélican*, fendillé en plusieurs endroits, en profitant ainsi des secours en personnel et en matériel que présente cet aéroport renommé des Forces Aériennes Françaises. Le soir de ce même jeudi 4 novembre, M. Van Damme arrivait à Bruxelles avec l'avion Sabena.

### Bruxelles / Colomb Béchar / Gao / Damara



Carte personnelle du Père Bradfer oblitérée à BRUXELLES/AEROPORT le 20-10-37 – 6 h  
 Cachet spécial **rouge du 20-X-1937**. Griffes spéciales **verte « Phalène »**.  
 Cachet de passage à COLOMB BECHAR/ORAN le 28-10-37 – 12 h  
 Cachet de passage à GAO/SOUDAN FRANÇAIS le 30 OCT 37.  
 Cachet de passage à DAMARA/OUBANGUI CHARI le 3 NOV 37.

Libenge / Coquilhatville / Léopoldville



Carte personnelle du Père Bradfer oblitérée à LIBENGE le 5-11-37 – 10 h  
 Cachet spécial **rouge foncé du 20-X-1937**. Griffe spéciale **rouge « Phalène »**.  
 Cachet de passage à COQUILHATVILLE le 5-11-37 – 15 h  
 Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 6-11-37 – 13 h

Bruxelles / Léopoldville



Carte commémorative française oblitérée à BRUXELLES AEROPORT le 20-10-37 - 6 h  
 Transportée par l'avion « **Pélican** » griffe bleue. Cachet spécial festonné **vert**.

Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 6-11-37 – 13 h. Son destinataire au Congo l'a affranchie pour la renvoyer par bateau en Belgique (oblitérée le 14-12-37).

L'expédition vers le Congo avait été organisée comme premier voyage en vol groupé qui se ferait de la Belgique vers la colonie dans le but d'introduire l'aviation dans la Mission du Bas-Congo.

## Vol par zeppelin LZ129 HINDENBURG

Charles Hénuzet et J. P. Flamand

**Introduction** : Le chapitre que nous abordons concerne du courrier Congolais ayant été transporté par le zeppelin LZ129 « HINDENBURG » ; ces courriers sont à 90% du courrier purement philatélique, mais les oblitérations et les cachets spéciaux utilisés méritent d'être étudiés.

**Historique** : Le dirigeable LZ129 « HINDENBURG » effectue son premier vol de démonstration le **4 mars 1936** au-dessus du lac de Constance. Plus de 70 passagers à son bord apprécient le luxe et le confort de sa salle à manger, son salon et sa bibliothèque.

Le LZ129 va desservir deux lignes internationales: la ligne vers l'Amérique du Sud appelée « **SUDAMERIKA** » et la ligne vers l'Amérique du Nord appelée elle « **NORDAMERIKA** ».

Le **1<sup>er</sup> vol** sur la ligne **Sudamerika** fut réalisé le 31 mars 1936 à 5 h 32, le LZ129 parti de Friedrichshafen pour arriver à Rio de Janeiro (Brésil) le 04/04/1936 à 9 h 12.

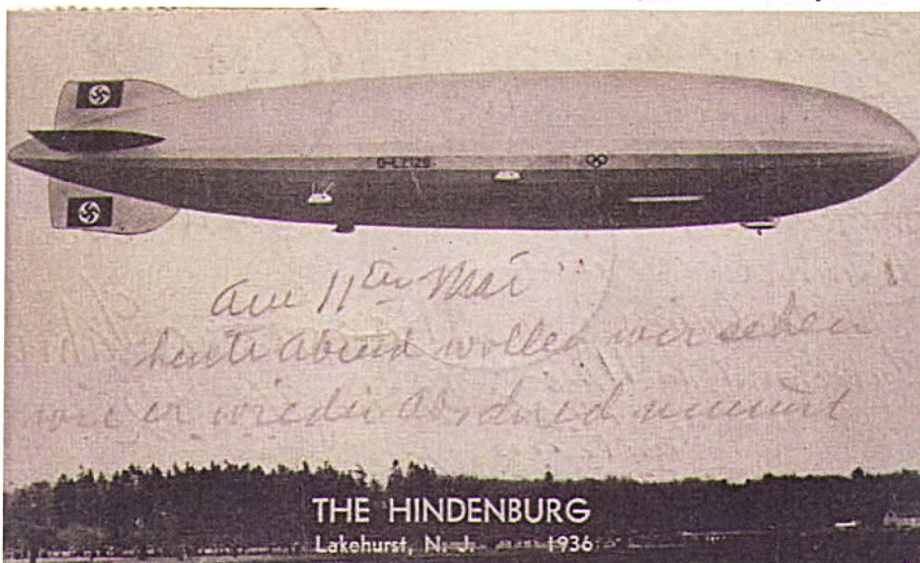
Le **1<sup>er</sup> vol** pour la ligne **Nordamerika** eut lieu le 6 mai 1936, au départ de Friedrichshafen pour arriver à New York le 9 mai à 6 h 10. **C'est sur ce vol que notre carte présentée ici a été transportée.**

Ensuite, son destin fut tragique car, gonflé à l'hydrogène, il sera détruit entièrement par le feu lors de son amarrage au pylône de l'aérodrome de **Lakehurst** aux Etats-Unis le 7 mai 1937.

Son existence fut très courte, 14 mois quasi jour pour jour. Malgré son accident, un ultime zeppelin sera encore construit, le LZ130. C'est la guerre en 1939 qui mettra un terme aux vols par zeppelin. Il fit 57 vols sans problème mais le 58<sup>ème</sup> lui fut fatal.

### Caractéristiques techniques :

Volume : 200.000 m<sup>3</sup>  
Longueur : 245 m  
Diamètre : 41,2 m  
Vitesse : 130 km/h  
Poids : 60 tonnes



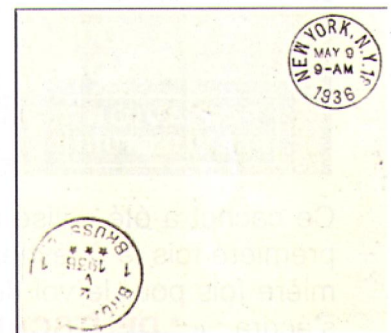
Il est équipé de 4 moteurs d'une puissance allant de 8 à 900 chevaux pouvant même atteindre à pleine puissance les 1200 chevaux. Il fut le plus grand zeppelin jamais construit.



### Durée du voyage :

- La *ligne Nordamerika* : Europe – Amérique du Nord (Friedrichshafen – Lakehurst) dure 3 jours pour l'aller comme pour le retour. La distance parcourue était de +- 7 000 km.
- La *ligne Sudamerika* : Europe-Amérique du Sud (Friedrichshafen – Rio de Janeiro) dure 5 jours pour l'aller comme pour le retour. La distance parcourue était de +- 11 000 km.

### Etude des timbres et cachets



Coll. F. Van der Haegen

### RECTO

#### 1) L'affranchissement du courrier par un timbre allemand :

Il s'agit de la surtaxe aérienne pour le vol. La surtaxe aérienne pour le vol par zeppelin était acquittée au moyen de 2 timbres émis spécialement à cet effet. Il s'agit des timbres à 50 pfennig et 75 pfennig (catalogue Y&T PA55 et 56).

Pour la surtaxe aérienne, il fallait utiliser à l'aller les deux timbres à 50 pf et 75 pf pour la ligne Südamerika et seulement le timbre à 50 pf pour la ligne Nordamerika.

Ces 2 timbres indiquaient à l'employé des postes que le courrier était destiné au vol par zeppelin même si aucune mention spécifique au vol n'apparaissait sur le pli.

Pour le courrier en provenance de l'étranger, les timbres spécifiques n'étaient pas obligatoires du moment que l'affranchissement était correct, comme le montre ce pli ci-dessous en provenance de Belgique mais avec la mention imprimée en français, ce qui permettait le bon tri.



## « PAR ZEPPELIN L.Z.129 JUSQU'A NEW-YORK »



Tarif : 1.75 F (lettre pour l'étranger) + 1.75 F (recommandation) + 8.50 F/5 g (surtaxe aérienne) = 12.00 F (0.10 F de trop). Collection J P Flamand

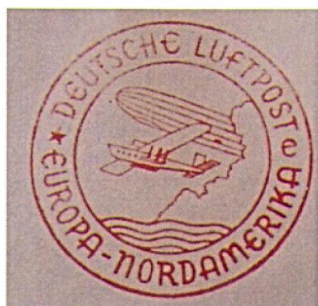
### II) Le cachet spécial rouge

Ce cachet utilisé est un cachet à double cercle en rouge avec inscription à l'intérieur du double cercle « \* **DEUTSCHE LUFTPOST e EUROPA - NORDAMERIKA** » et au centre le nez d'un zeppelin et un hydravion sortant des nuages et volant au-dessus de l'eau.

Ce cachet a été utilisé au départ pour les vols catapultés vers l'Amérique du Sud (pour la première fois le 3 février 1934) mais aussi pour les vols zeppelin. Il sera utilisé pour la première fois pour le vol du LZ 127 Graf Zeppelin du 26 mai 1934 vers l'Amérique du Sud et s'écrira : « \* **DEUTSCHE LUFTPOST e EUROPA - SÜDAMERIKA** ».

### Le litera entre LUFTPOST et AMERIKA

On peut voir ici un litera « e » sur le cachet rouge.



Pour ce 1<sup>er</sup> vol vers l'Amérique du Nord 7 litera furent utilisés :

« a » ou « b » Bureau de poste de BERLIN C2

« c » ou « d » Bureau de poste de FRANKFURT

« e » Bureau de poste de LORCH (Wurtemberg) jusqu'au 5 mai 1936

« e » Bureau de poste de FRIEDRICHSHAFEN à partir du 6 mai 1936

« f » ou « g » Bureau de poste de STUTTGART 9.

Ce cachet rouge était apposé au bureau de poste de l'oblitération du timbre allemand mais également sur les plis provenant de l'étranger et c'est grâce à ce cachet que l'on peut déterminer le lieu de l'oblitération en Allemagne.

### VERSO

#### III) Le cachet de transit de BRUXELLES à 3 étoiles



Ce cachet était apposé au GUICHET DES COLLECTIONNEURS A BRUXELLES CENTRAL.

Tout collectionneur voulant faire un pli philatélique s'y rendait ou envoyait son courrier (un service bien établi rendait se service possible) et obtenait ainsi le (ou les) timbre(s) spécial (aux) nécessaire et était alors frappé de l'oblitération philatélique et le pli envoyé.

On a trouvé jusqu'à présent des documents oblitérés par ce cachet du 10 février 1931 jusqu'au 23 août 1937. A partir de 1938, il fut remplacé par un cachet similaire, toujours BRUXELLES 1 mais les étoiles sont supprimées.

Ce cachet n'était pas réservé à l'usage exclusif des plis philatéliques, il a servi sur d'autres envois comme le montre le pli ci-dessous.



**Lettre recommandée oblitérée à BRUXELLES \*\*\* le 15 VI 31.**

Le bureau de Bruxelles central n'était pas le seul à posséder un tel cachet, il en existait également un au Congo Belge à **Léopoldville** et un au Ruanda-Urundi à **Usumbura**. (Non répertoriés dans Heim-Keach).

**Vol par LZ 127 (Graf Zeppelin) du 27 Octobre 1934 – 11<sup>ème</sup> Südamerikafahrt**



Collection F. Van Der Haegen

Lettre oblitérée à LEOPOLDVILLE\*\*\* le 7 IX 1934 affranchie au moyen des PA n° 7, 8, 9. Transportée par bateau « **Anversville 2** », départ de Boma le 5 octobre avec arrivée à Anvers le 23 octobre 1934. Les deux timbres à 5 c de la poste anglaise pour complément d'affranchissement sont oblitérés à Norwich le 24 octobre 1934.

Cachet de départ de FRIEDRICHSHAFEN le 27.10.34.-20 h. + cachet spécial rouge C.

**Vol par LZ 127 (Graf Zeppelin) du 27 Octobre 1934 – 11<sup>ème</sup> Südamerikafahrt**



Collection F. Van Der Haegen

Lettre oblitérée à USUMBURA\*\*\* le 25 VIII 1934. Transportée par bateau « **Anversville 2** », départ de Boma le 5 octobre avec arrivée à Anvers le 23 octobre 1934. Les deux timbres à 5 c de la poste anglaise pour complément d'affranchissement sont oblitérés à Norwich le 24 octobre 1934. Cachet de départ de FRIEDRICHSHAFEN le 27.10.34.- 20 h. + cachet spécial rouge C.

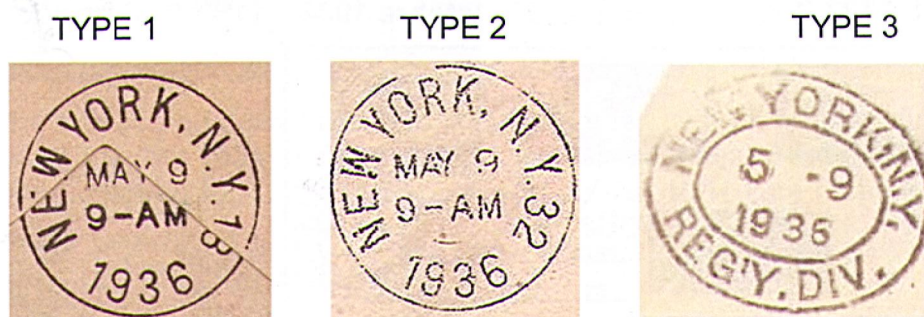
Les deux documents sont envoyés et affranchis comme imprimé (Printed matter rate).

Comme nous n'avons pas eu accès au verso de ces 2 lettres, nous ne pouvons pas confirmer leur arrivée en Amérique du Sud. De plus, pourquoi le passage par Norwich, l'affranchissement mixte et les tarifs différents sur les deux documents ?

#### IV) Le cachet d'arrivée à New York

##### TROIS TYPES

On peut trouver en fait 2 cachets différents à l'arrivée pour les plis ordinaires.



*Le type 1* : NEW YORK. N. Y. 18 généralement utilisé pour le courrier qui reste dans le district de New-York ou qui fait le voyage retour par le Zeppelin.

*Le type 2* : NEW YORK .N. Y. 32 pour le courrier qui sort du district de New York.

*Le type 3* : est un cachet ovale à double cercle et utilisé pour le courrier RECOMMANDE.

Information sur les cachets américains il faut lire « 5 – 9 » 5 = MAI et 9<sup>ème</sup> jour du mois.

#### Nous avons répertorié 4 vols du LZ 129 qui transportèrent du courrier en provenance du Congo :

- 1<sup>er</sup> Nordamerikafahrt vol « aller » du 6 au 9 mai
- 3<sup>ème</sup> Südamerikafahrt vol « aller » du 20 au 24 juillet
- 9<sup>ème</sup> Nordamerikafahrt vol « aller » du 26 au 29 septembre
- 10<sup>ème</sup> Nordamerikafahrt vol aller du 5 au 7 octobre

#### Vol par LZ 129 du 20 juillet 1936 – 3<sup>ème</sup> Südamerikafahrt

Dans le haut à droite l'expéditeur précise le moyen de transport désiré « **Par avion Sabena Léo-Bruxelles et seulement par poste aérienne allemande Frankfort/M-Amérique du sud** ».

En rouge dans un cadre, cachet commémoratif « **OLYMPIAFAHRT** ».

La lettre est affranchie à 25.00 F avec 3 timbres de la poste aérienne du Congo Belge : 15 F (PA13) + 2 x 5 F (PA12).



### 1936 Année des Jeux Olympiques

Lettre recommandée oblitérée à LÉO-POLDVILLE KALINA le 10-7-1936.-15 h. Transportée par la 37<sup>ème</sup> liaison aérienne régulière SABENA jusque Bruxelles (cachet ovale double cercle du 17-7-1936). Ensuite, par avion via Berlin C2 (cachet d'arrivée le 20-7-1936) jusque Francfort où le cachet spécial rouge est apposé et arrivée à Rio de Janeiro le 27-7-1936. Coll. F Van Der Haegen

**Tarif :** 1.50 F (lettre pour la Belgique) + 2.50 F (recommandation) + 3.50 F/5 g (surtaxe aérienne pour la Belgique) + 17 F/5 g (surtaxe aérienne pour l'Amérique du Sud) = 24.50 F.

### Vol par LZ 129 (Hindenburg) du 26 septembre 1936 – 9<sup>ème</sup> Nordamerikafahrt



Coll. F Van der Haegen

Lettre recommandée oblitérée à Thysville le 19-9-36.-10 h. Cachet de départ de l'aéroport de FRANKFURT(MAIN) le 26.9.36.-18 h (cachet à pont et à encre noire) + cachet spécial rouge lilas (Hindenburg survolant les gratte-ciel de New York).

**Vol par LZ 129 (Hindenburg) du 5 octobre 1936 –10<sup>ème</sup> Nordamerikafahrt**



Lettre recommandée oblitérée à Thysville le 26-9-36. Cachet de départ de l'aéroport de FRANKFURT (MAIN) le 5.10.36.-18 h (cachet à pont et à encre noire) + cachet spécial rouge lilas (Hindenburg survolant une vallée et un château fort). Comme nous n'avons pas eu accès au verso de ces 2 lettres, nous ne pouvons pas confirmer leur passage à Bruxelles et leur arrivée en Amérique du Nord.

Tarif : 1.50 F (lettre pour la Belgique) + 2.50 F (recommandation) + 3.50 F/5 g (sur-

taxe aérienne pour la Belgique) + 8.50 F/5 g (surtaxe aérienne pour l'Amérique du Nord) = 16.00 F. Coll. F Van der Haegen

Remerciements : F. Van der Haegen et V. Sgier

**Document de la couverture :** Carte envoyée de Léopoldville le 23 avril 1936 à Akron aux USA pour être transportée par Zeppelin. La carte est affranchie à l'aide des timbres congolais : 40 c (172) et 3,50 F (PA17) ainsi que du timbre allemand Zeppelin à 50 pf. (Cat. Michel n° 606). Les timbres congolais ont été oblitérés par le cachet de Léopoldville 1 du 23.4.36-8 au type 7A10 (Heim-Keach) utilisé de 1933 à 1937.

La carte a été transportée par avion AIR AFRIQUE lors de la 30<sup>ème</sup> liaison aérienne régulière Congo/France, départ d'Elisabethville le samedi 25 avril 1936 avec arrivée à Paris le 1<sup>er</sup> mai. De là, par train jusque Bruxelles oblitération le 2.5.1936. A Bruxelles (Evere) elle est acheminée à bord d'un avion de la Deutsche LUFTHANSA jusque Francfort où elle est ensuite acheminée par voie terrestre jusque FRIEDRICHSHAFEN où le timbre à 50 pf est oblitéré le 5/5/1936 et reçoit le cachet rouge avec le litéra « e ». Chargée à bord du Zeppelin LZ129 «HINDENBURG», elle quitte l'Allemagne le 6.5.1936 à 20 h 30 et traverse l'Atlantique Nord pour arriver à Lakehurst (USA) le 9 mai à 6 h 10 du matin et elle reçoit l'oblitération de NEW-YORK N.Y.18 le 9 mai à 9 h du matin (9-AM en anglais). C'était le 1<sup>er</sup> voyage du zeppelin au-dessus de l'Atlantique Nord.

Tarif : imprimé à 30 centimes (sur-affranchi de 10 centimes) + 3,50 F/5 g de surtaxe aérienne + 50 pf (bleu) timbre imprimé spécialement pour ce 1<sup>er</sup> vol pour les USA.

## Les cachets circulaires de 23 mm Keach type 1

Michel Hopperets

### AVAKUBI

Avakubi est une localité située dans la Province Orientale, dans le district de Stanleyville.

La sous-perception établie de façon éphémère à Beni, dont nous parlerons dans un bulletin ultérieur, fut transférée à Avakubi par arrêté du 25 février 1908.

Le bureau d'Avakubi a utilisé deux cachets de type 1 différents. Nous avons déjà traité en détail du cachet AVAKUBI 1.1 (mesures angulaires :  $146^\circ / 280^\circ$ ) dans le bulletin n° 2 (décembre 2012) des Cahiers du Congo dans lequel nous expliquons que ce cachet avait subi une déformation dans le courant du mois d'août 1913. Pour plus de détails, nous vous renvoyons donc à cet article et nous nous bornons ici à présenter le cachet 1.1 dans son intégrité (fig. 1) et après déformation (fig. 2).



fig. 1

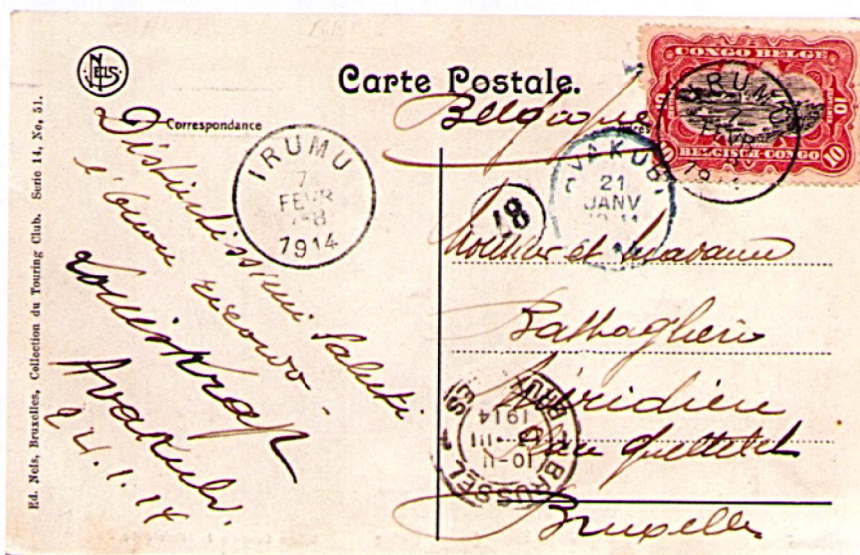


fig. 2

Le second cachet (1.2) de 23 mm utilisé à Avakubi présente les mesures angulaires suivantes : 137° / 277° (voir fig. 3). Il a été utilisé à partir d'avril 1914, d'abord en même temps que le cachet 1.1 déformé, avant de le remplacer définitivement.



fig. 3

Il faut également noter l'usage tardif du cachet Avakubi 1.2 ; on peut en effet rencontrer des exemples de son utilisation jusqu'en 1929 !

## BAMBILI

Bambili est située dans la Province Orientale, district de l'Uéle-Itimbiri.

Une sous-perception y a été créée par arrêté du 13 janvier 1912, entré en vigueur le 15 mai 1912. Cette sous-perception a été supprimée par ordonnance du 11 juillet 1914.

Un seul cachet de 23 mm a été utilisé par ce bureau (mesures angulaires : 164° / 287°). Il ne peut être rencontré que de 1912 à 1914 et est peu commun sur du courrier ayant réellement circulé.



fig. 4



A titre d'exemple, à la fig. 4, une carte-vue expédiée vers la Belgique portant une oblitération BAMBILI 1.1-DMtY (2 / NOV / 16-17 / 1912) à l'encre bleue, des cachets de transit à Buta (8 novembre 1912) et Kinshasa (23 novembre 1912) et un cachet d'arrivée à Bruxelles (15 décembre 1912).

## BANANA

Banana est une localité portuaire située à l'embouchure du fleuve Congo, dans la Province du Congo-Kasaï, district du Bas-Congo.

Un bureau postal y a fonctionné dès le 1<sup>er</sup> janvier 1886, lors de la création du service postal dans l'Etat Indépendant du Congo.

Huit cachets de 23 mm différents ont été recensés avec la dénomination Banana : cinq au XIX<sup>ème</sup> siècle et trois au XX<sup>ème</sup> siècle. La proportion de courrier expédié de Banana a en effet progressivement diminué au profit de Boma et Matadi, les bateaux faisant de plus en plus régulièrement escale dans ces ports situés plus en amont du fleuve Congo.

Voici la liste des cachets du type utilisés à Banana avec leurs mesures angulaires :

### Cachets utilisés au XIX<sup>ème</sup> siècle :

Banana 1.1 : 144° / 280°  
Banana 1.2 : 140° / 279°  
Banana 1.3 : 136° / 274°  
Banana 1.4 : 141° / 284°  
Banana 1.5 : 136° / 270°

### Cachets utilisés au XX<sup>ème</sup> siècle :

Banana 1.6 : 160° / 291°  
Banana 1.7 : 162° / 301°  
Banana 1.8 : 143° / 285°

Pour plus de détails, et notamment pour des critères supplémentaires permettant de distinguer les cachets entre eux, nous vous renvoyons à l'ouvrage de Heim et Keach « The cancellations of the normal post offices of Belgian Congo 1886-1960 and Ruanda-Urundi 1917-1962 ».

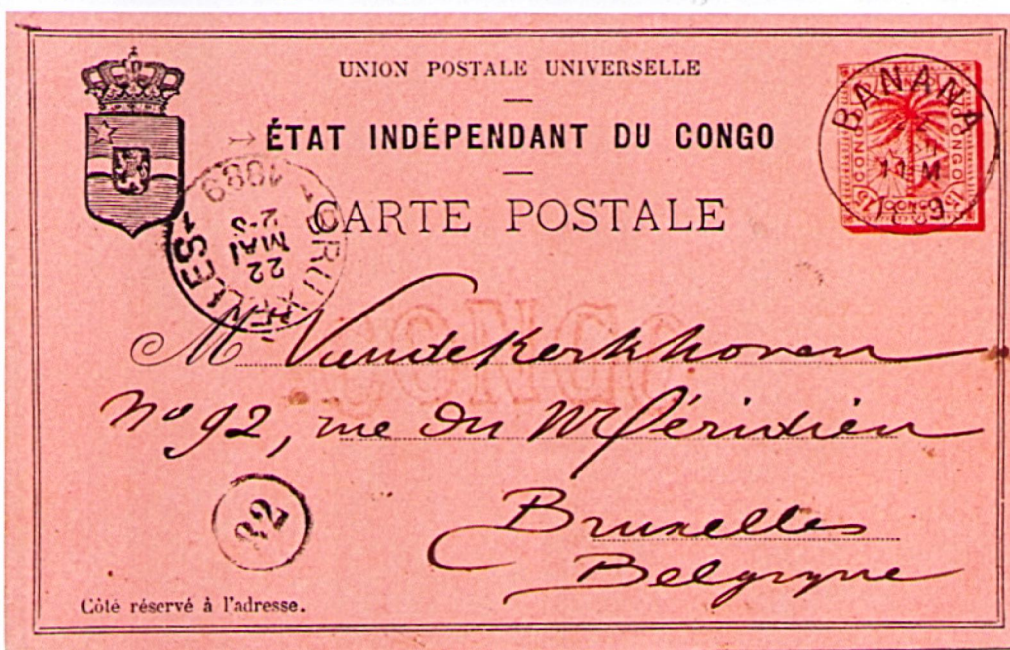


fig. 5

Pour illustrer le sujet, nous nous bornerons à présenter à la fig. 5 un exemple de cachet utilisé au XIXème siècle (Banana 1.2 en 1889) et à la fig. 6 un exemple d'utilisation au XXème siècle (Banana 1.8 en 1904).



fig. 6

## BANDUNDU

Bandundu est une localité située dans la Province du Congo-Kasaï, dans le district du Kwango.

Une sous-perception y a été créée par arrêté du 30 juillet 1912.



fig. 7

Un seul cachet de 23 mm y a été utilisé, dont les mesures angulaires sont 183° / 310°. A titre d'exemple (fig. 7), une lettre recommandée expédiée de Bandundu vers Paris en 1919.

## BANZA-BOMA

Banza-Boma est également une localité située dans la Province du Congo-Kasaï, dans le district du Bas-Congo.

Une sous-perception y a été ouverte par arrêté du 29 novembre 1902. Ce bureau a été supprimé par arrêté du 28 octobre 1905 entré en vigueur le 5 décembre 1905. La période d'ouverture de ce bureau a donc été courte et les documents portant cette oblitération sont relativement peu courants.

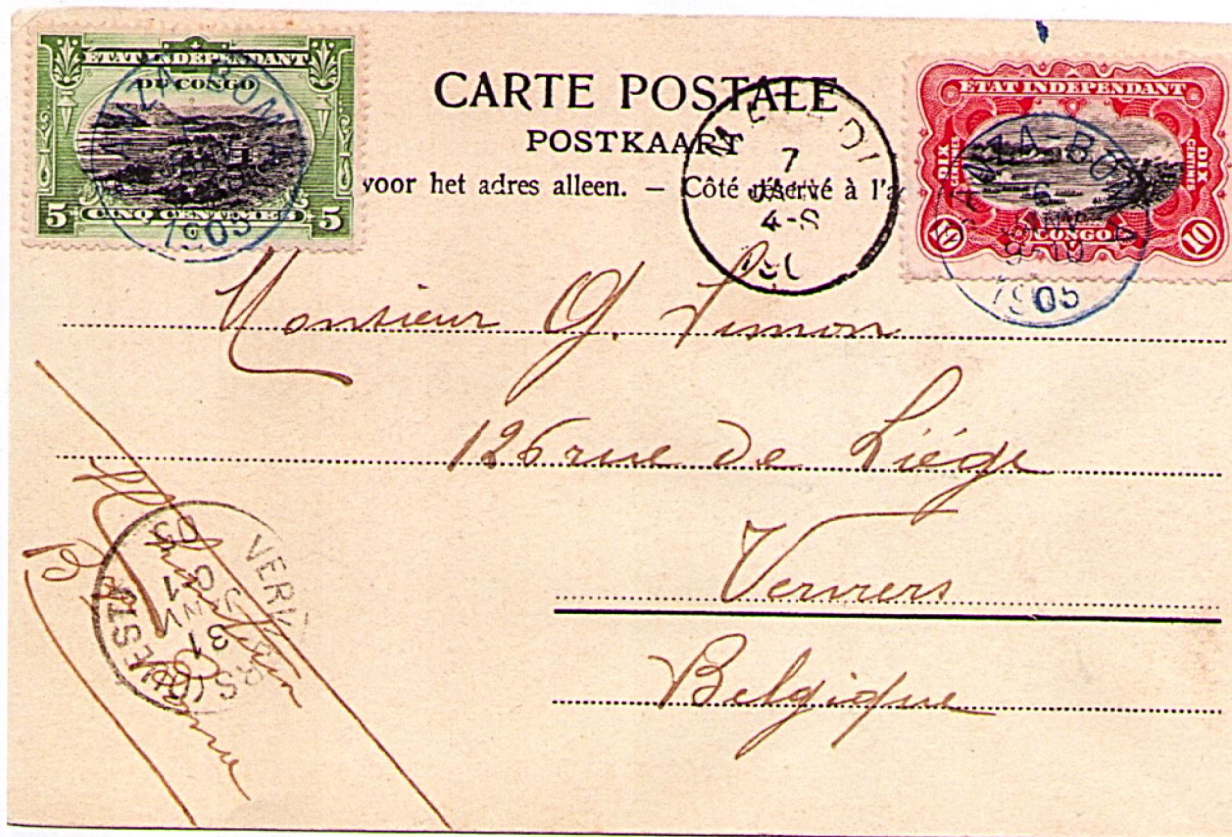


fig. 8

Un seul cachet de 23 mm y a été utilisé (mesures angulaires : 201° / 316°).

A la fig. 8, une carte-vue expédiée de Banza-Boma vers la Belgique, via Matadi, en janvier 1905.

(à suivre)

**Bruxelles / Léopoldville et retour Avion sanitaire « Pélican » OO-JHS**



Carte commémorative française affranchie de timbres belges pour le vol aller et de timbres congolais pour la réexpédition vers son souscripteur en **Grande-Bretagne** d'où la présence du timbre Stanley à 0.40 F à la place des deux timbres Stanley totalisant 0.30 F.

**Bonne fin d'année**



**Matadi (20.12.1909) - Boma (20.12.1909) - Louvain (08.01.1910),**

**Tarif - Affranchissement : 15 c (52)**

Nous vous souhaitons, comme l'auteur de cette carte le faisait en 1909, une très chaleureuse année 2017.

**L'équipe des « CAHIERS DU CONGO »**