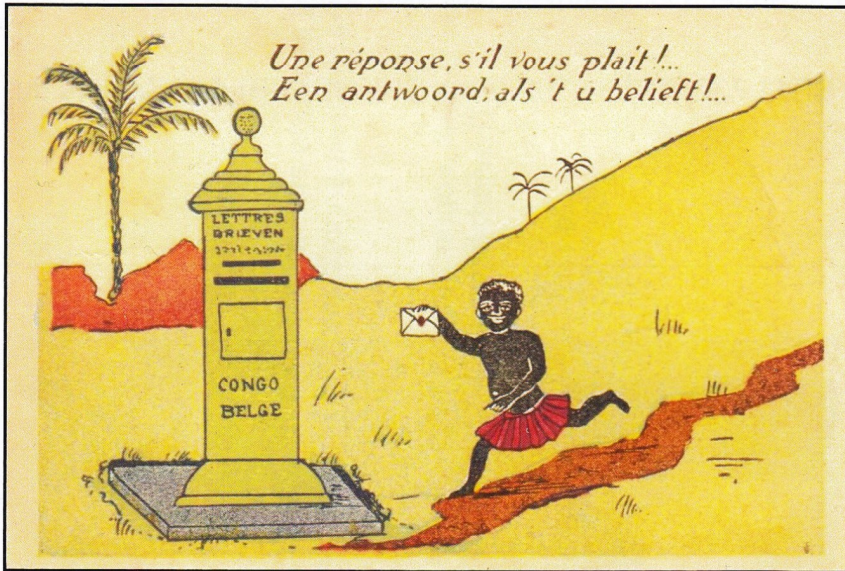


Périodique – Bureau de dépôt : 5620 Florennes

BULLETIN 8 - juin 2014



LES CAHIERS DU CONGO



Destinataire

ISSN 0775-9576

Revue philatélique trimestrielle



Editeur : Ch. Henuzet – 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.

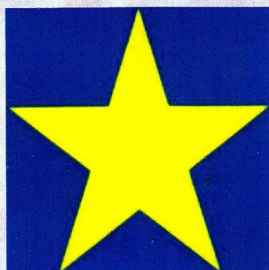
Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite.

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 : Raid Rubin - Lettre de Port Francqui (25.12.1934) vers la Belgique.
Tarif : 1,50 F (lettre) + 1 F (surtaxe aérienne intérieure) + 5 F (surtaxe aérienne) = 1,50 F en timbres ordinaires et 6 F en timbres de la poste aérienne.
Affranchissement : 1,50 F (184) + 1 F (PA2) + 5 F (PA12) = 1,50 F + 6 F

Sommaire

Le Parc National Albert – Ruanda-Urundi	La surcharge 75 c/90 c	3
20 décembre 1934 – Raid Rubin		6
Accident du lac Tumba		11
Courrier vers la Belgique via les pays limitrophes		11
C O B anciennes colonies belges		18

suite

Comme pour les autres valeurs, il est utile de commencer par étudier le timbre sans la surcharge, celui-ci étant d'une reproduction du cadre et de centre pauvre en variété.

Variété dans la feuille : 5 timbres présentent une variété nette par rapport aux autres timbres.

Panneau 1

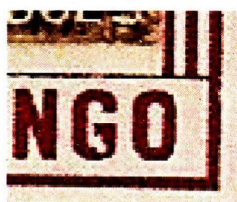
1										10
41	V1	V2								50

Panneau 2

V3	52									60
91							98	V4	V5	

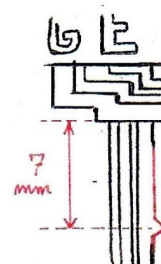
V 1 position 42

Encoche dans l'intérieur du « G »



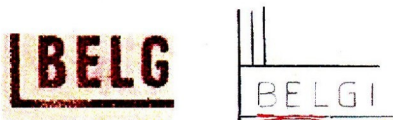
V 2 position 43

Encoche dans le cadre intérieur côté droit à 7 mm en dessous de la volute



V3 position 51

Rétrécissement du cadre inférieur
en dessous de « BELGISH »



V4 position 99

Point rouge entre
« BELGISCH » et « CONGO »



V5 position 100

Dans le mot « CONGO » en haut à gauche ;
échancrure en bas à gauche dans les lettres « C » et « G »



Surcharge 75 C / 90 C

Pour les deux panneaux on trouve 4 types de surcharges différentes. La différence vient de l'alignement vertical entre les lettres des mots « RUANDA - URUNDI ».



PANNEAU 1

1	A	B	B	A	C	C	A	A	A	10	C
11	A	B	B	A	C	C	A	A	A	20	C
21	A	B	B	A	C	C	A	A	A	30	C
31	A	B	B	A	C	C	A	A	A	40	C
41	A	B	B	A	C	C	A	A	A	50	C

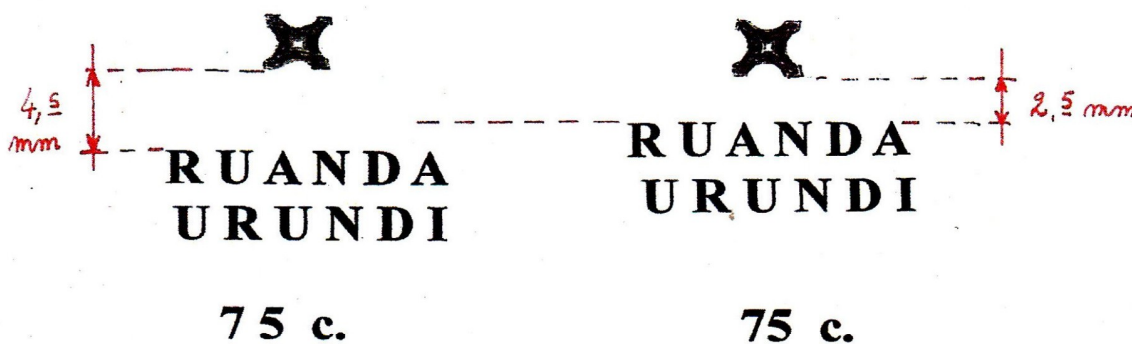
PANNEAU 2

51	A	B	A	A	C	B	B	B	B	60	A
61	A	B	A	A	C	A	A	A	A	70	C
71	A	B	A	A	C	B	B	B	B	80	A
81	A	B	A	B	C	A	B	B	B	90	C
91	A	B	A	B	C	C	A	C	C	100	D

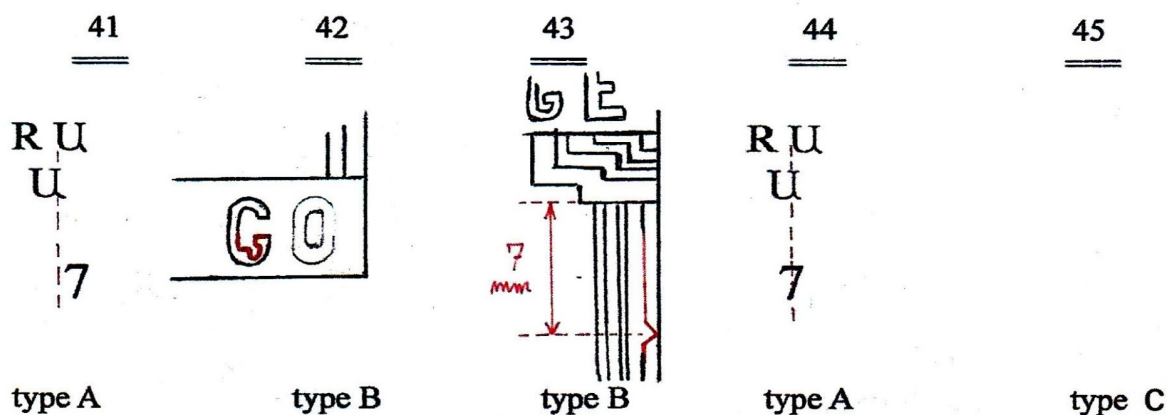
Nous n'avons pas assez de feuilles pour établir avec certitude les variétés de la surcharge.

Variété de surcharge

Dans le panneau 1, aux positions 41 à 45 l'écart séparant le « diablo » et le mot « RUANDA » est de 2,5 mm alors que partout ailleurs dans la feuille, il est de 4,5 mm La hauteur totale de la surcharge n'a pas varié.



On peut également différencier les timbres grâce au planchage du timbre ou de la surcharge.



20 décembre 1934

Raid « Rubin »

Bruxelles – Léopoldville et retour

Jean-Pierre Flamand

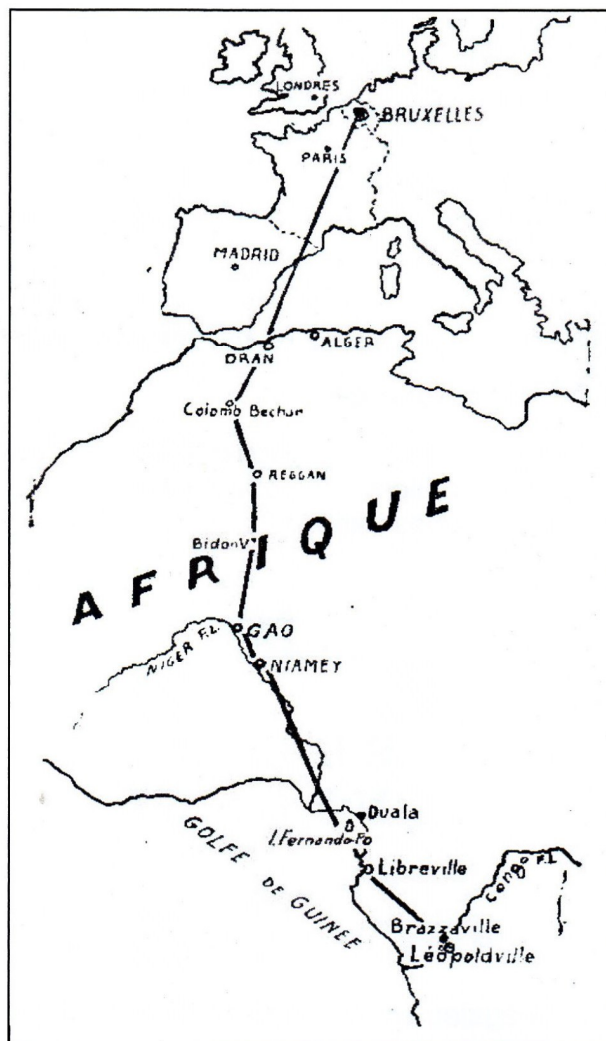
Le capitaine **Teddy Franchomme**, pilote de la Grande Guerre, devenu industriel, décida de marquer un coup décisif en vue de créer la liaison régulière Belgique/Congo et retour. La grande course du siècle, Angleterre/Australie, venait de se terminer et avait engendré la création de types d'avions de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

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

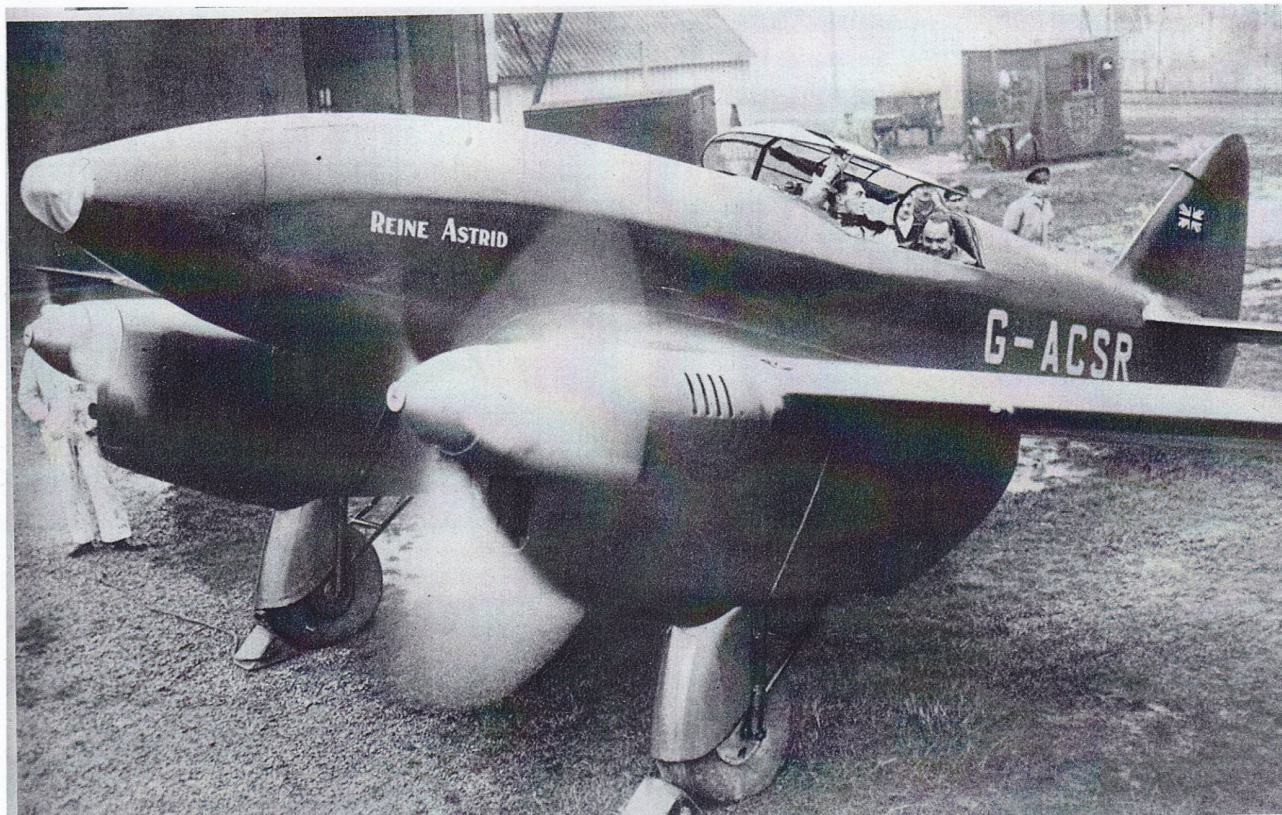
C'est donc le **19 décembre** que Ken Waller réussit à positionner son avion à Evere.

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

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



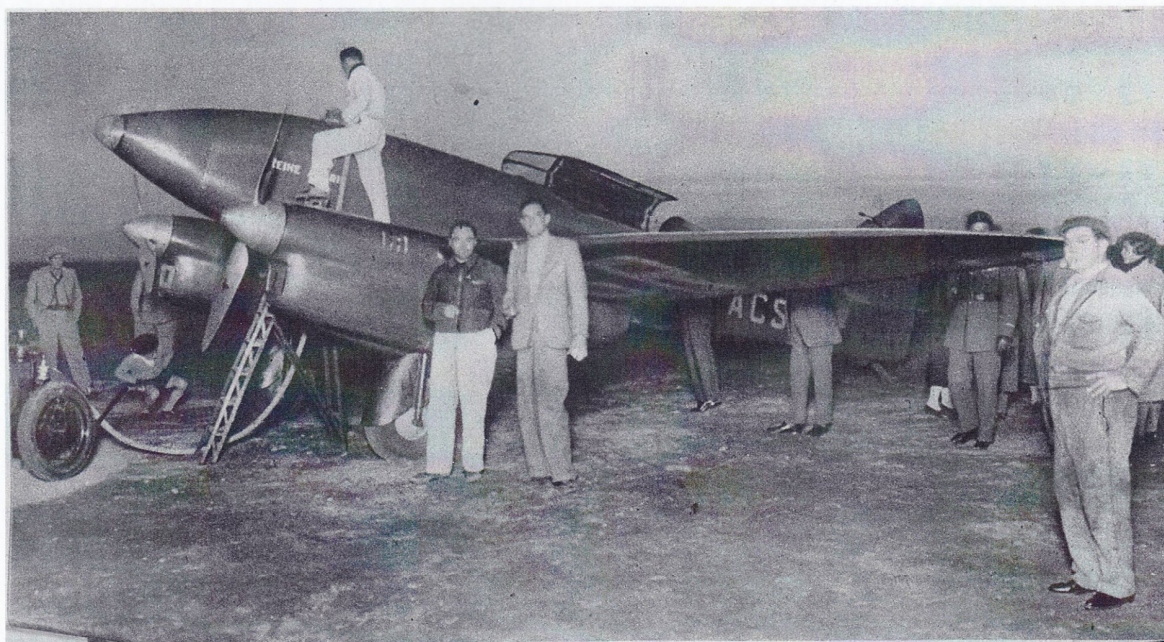
LL. MM. Le Roi et la Reine expriment à Waller et à Franchomme leurs vœux de réussite (p. 11)



Départ de Bruxelles (p. 11)

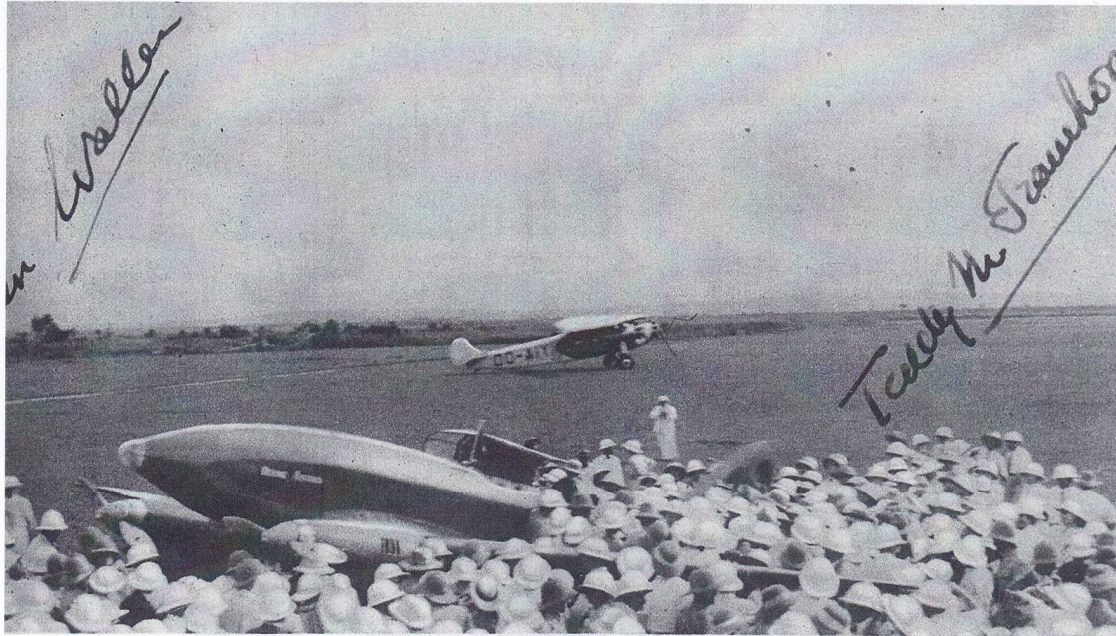
Itinéraire prévu à l'aller et au retour : Bruxelles/Oran/Niamey/Léopoldville.

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



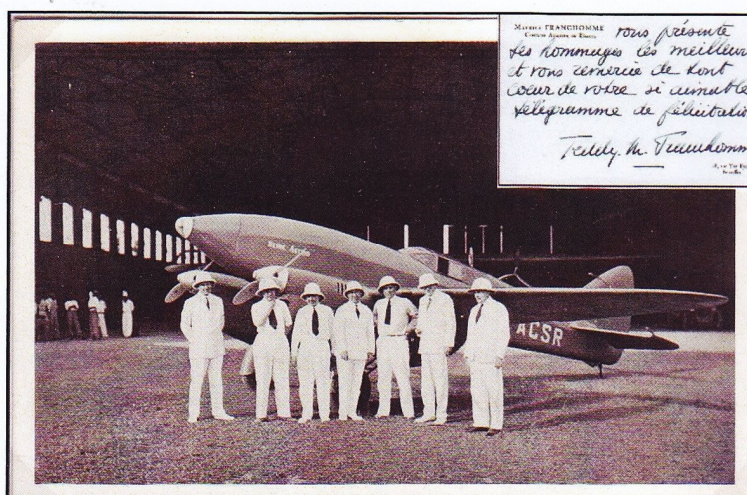
Ravitaillement à l'aérodrome de La Sénia (p. 24)

Les 2700 km de ce deuxième segment furent réalisés en 8 h 10 de vol, soit à une moyenne de 325 km/h. Le départ de Niamey a lieu le **samedi 22 à 3 h 20** du matin et ils se dirigent sur le Golfe de Guinée. Bientôt ils atteignent la côte Atlantique laissant sur leur gauche le Mont Cameroun ; soudain une tornade leur barre la route mais pour ne pas perdre la côte, ils ne peuvent l'éviter. Luttant contre les éléments déchaînés, ils constatent que l'essence a fortement diminué et craignant de ne pas pouvoir atteindre Léopoldville, ils décident de rejoindre **Pointe-Noire** pour se ravitailler. Une fois celui-ci réalisé, ils repartent en direction de Léopoldville mais en suivant la côte jusqu'à l'embouchure du fleuve Congo qu'ils remontent en passant au-dessus Boma puis de Matadi pour arriver à Léopoldville.



L'arrivée à Léopoldville (p. 29)

A 14 h 40, ils se posent sur l'aérodrome de N'Dolo. Les sacs postaux sont rapidement déchargés et le courrier sera distribué le jour même vers 16 h. Ils décident d'attendre le courrier de la SA-BENA venant des lignes intérieures et arrivant le mardi pour ne reprendre le départ que le **mercredi matin 26 décembre**.



Carte-vue souvenir dédiée par Teddy Franchomme représentant les deux aviateurs en compagnie des autorités belges de Léo.

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

suivi de la forêt équatoriale. Ils atterrissent à Niamey à 11 h 40 parcourant en 7 h 40 les 2600 km qui les séparent de Léo. Ils se ravitaillent en hâte et repartent à 12 h 50 mais une panne survient brutalement au moteur gauche les obligeant à faire demi-tour. Cet incident malheureux va les retarder de 20 heures.

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

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

DOCUMENTS AEROPOSTAUX DU RAID RUBIN

Tarif : lettre pour le Congo 1.50 F + 5.00 F/5 g de surtaxe aérienne = 6.50 F aussi bien à l'aller qu'au retour + 1.00 F/5 g de surtaxe aérienne éventuelle pour un vol intérieur

1 Le courrier Belgique / Léopoldville et retour



2 Le courrier Belgique / Léopoldville

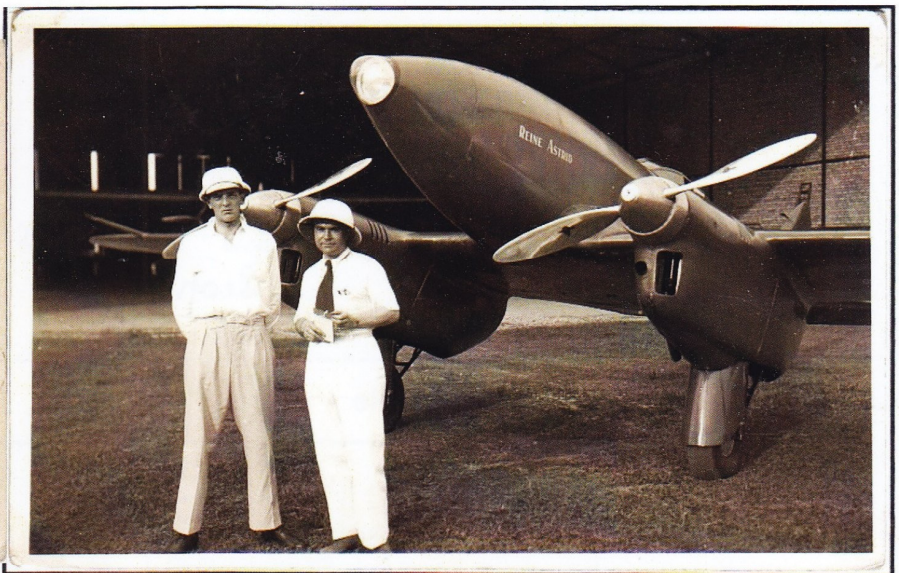


Lettres oblitérées à BRUXELLES 1 les 15 et 17 XII 1934. Cachet spécial rectangulaire rouge de Bruxelles. Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 22-12-34.-16 h et 18 h.

3 Le courrier Léopoldville / Belgique



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



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

Bibliographie

T. M. Franckomme : *Les liaisons aériennes Belgique/Congo et le vol postal rapide de l'avion Reine Astrid.*

Bulletins périodiques de la Société Aérophilatélique Belge.

Jean-Pierre Flamand

Compte rendu de l'accident par Mr Tony Horta, directeur général de la SABENA, qui se trouvait le 2 septembre à l'escale de Libenge lors de l'atterrissage de l'avion de la SABENA assurant la 41^{ème} liaison aérienne régulière Belgique/Congo à un journaliste correspondant du journal « Le Soir ».

A cause du très mauvais temps sur Libenge, l'avion dut différer son départ jusqu'au lendemain 3 septembre. Il s'envola donc en direction de Léo mais à mi-chemin, une violente tornade l'obligea à rebrousser chemin et à se poser à Bangui ; dans l'après-midi, vaine tentative de continuer sa route et à nouveau retour à Bangui.

Le 4 septembre, reprise de la route et arrivée à Coquilhatville vers 10 h 30 ; comme le temps était relativement beau, l'avion reprend l'air après une heure d'escale.

A hauteur du lac Tumba, des difficultés de moteur obligent le pilote à chercher un lieu d'atterrissage le plus proche possible, en l'occurrence la plaine de Yembé-Moke.

Le pilote pose l'appareil – non sans dommage – mais passagers, équipage et courrier sont indemnes – dans la savane d'une clairière coupant la forêt à quelques centaines de mètres du lac Tumba. Heureusement, le contact radio peut être établi avec l'aérodrome de Coq situé à 125 km de là.

Deux avions de secours, l'un de Coq, l'autre de Banningville ravitaillent les sinistrés en eau, vivres et instructions pour le sauvetage. Le 5 septembre au soir, des pirogues embarquent personnes et courrier ; elles débarquent à 2 heures du matin à la Mission catholique de Bikoro ; transfert ensuite par camion de Bikoro à Coq.

Le 6 septembre, transport par l'avion de secours, de Coq à Léo avec arrivée à 17 h (le courrier porte le cachet à date du 6 septembre à 17 h).

Bibliographie

Bulletins périodiques de la Société Aérophilatélique Belge

Courrier vers la Belgique via les pays limitrophes (1900 – 1910)

Michel Hopperets

Voie du Nil

Il s'agit probablement de la voie d'acheminement la plus connue par les collectionneurs du Congo. Néanmoins, nous nous limiterons à évoquer succinctement le sujet, non pas qu'il soit inintéressant, bien au contraire, mais il a été traité de si brillante manière, dans un premier temps par l'Abbé Gudenkauf dans son « Histoire postale de l'Enclave de Lado (1897-1910) » parue en 1985, puis plus récemment par Patrick Maselis avec la collaboration de Vincent Schouberechts et Leo Tavano dans leur magistral ouvrage « L'Histoire postale de l'Enclave de Lado » publié en 2009, que nous ne sommes actuellement pas en mesure d'y apporter le moindre élément nouveau. Nous invitons donc tous ceux qui voudraient approfondir le sujet à consulter ces deux ouvrages.

Pour l'acheminement du courrier, la voie du Nil fut ouverte en 1900. Pour le courrier provenant de l'enclave de Lado et du Haut-Uélé, cette voie présentait, par rapport à la voie traditionnelle du Congo, le double avantage d'être nettement plus rapide et moins onéreuse.

Pour illustrer le gain de temps que représentait l'utilisation de la voie du Nil, prenons pour exemple la lettre représentée à la fig. 1. Il s'agit d'une lettre pesante (double port) expédiée de Kéro dans l'enclave de Lado vers Bruxelles par la voie du Congo.



Fig. 1

L'affranchissement est constitué de timbres congolais et la lettre a été acheminée par la voie de Boma. Les timbres sont oblitérés à Ibembo, premier bureau rencontré en territoire congolais en provenance de l'enclave de Lado, le 11 avril 1900. Au dos de la lettre (fig. 2) figurent des cachets de passage à Léopoldville (24 mai 1900) et à Boma (28 mai 1900) ainsi qu'un cachet d'arrivée à Bruxelles le 24 juin 1900.

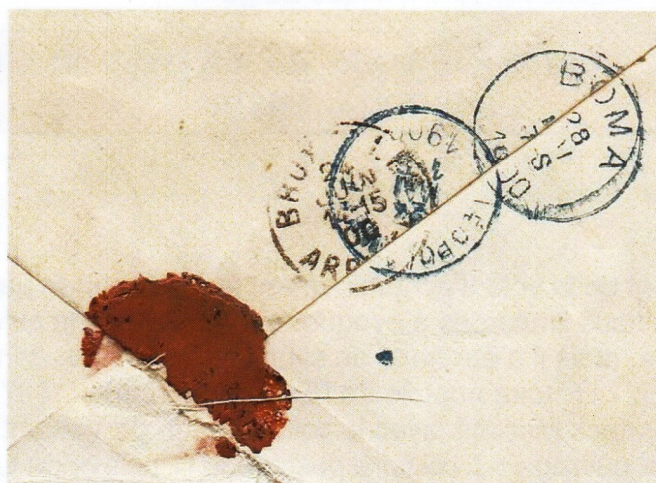


Fig. 2

Le trajet d'Ibembo à Boma a donc pris à lui seul 47 jours et l'acheminement de Boma à Bruxelles a nécessité 27 jours supplémentaires. A titre de comparaison, un courrier expédié de l'enclave de Lado par la voie du Nil arrive à destination en 3 semaines à peine. Le gain de temps est donc indéniable.

Envisageons à présent l'avantage financier que pouvait représenter l'envoi du courrier par la voie du Nil. Pour y trouver un intérêt, il fallait que l'affranchissement soit constitué, au moins partiellement, de timbres soudanais. Le tarif de la lettre (port simple) vers l'étranger s'élevait à l'époque à 50 centimes au Congo et à 1 piastre (10 millièmes) au Soudan, soit l'équivalent de 25 centimes. Quant au tarif de la carte postale vers l'étranger, il était de 15 centimes au Congo et 5 millièmes au Soudan, ce qui correspondait à 12,5 centimes.



Fig. 3

A titre d'exemple (fig. 3), voici une lettre expédiée de Lado vers Bruxelles, via la voie du Nil. La lettre est affranchie en timbres soudanais au tarif de 10 millièmes ; les timbres portent une oblitération *White-Nile T. P.* du 31 août 1903. Au dos (fig. 4), cachet de passage à Khartoum (9 septembre 1903) et de l'ambulant Beni-Souef-Le Caire (15 septembre 1903) et un cachet d'arrivée à Bruxelles (date illisible).



Fig. 4

Nous voudrions attirer l'attention sur le cas particulier du courrier expédié par la voie du Nil à partir du territoire congolais, principalement de l'Uélé. Lorsque la partie du trajet en territoire congolais était assurée par le service postal de l'Etat Indépendant du Congo, l'affranchissement ne pouvait bien évidemment pas être exclusivement constitué de timbres soudanais. C'est ainsi que l'on rencontre du courrier avec un affranchissement mixte timbres congolais/ timbres soudanais.



Fig. 5

Le fragment présenté ci-dessus (fig. 5) illustre l'affranchissement-type d'une telle lettre. Un timbre congolais de 15 centimes oblitéré à Dungu (Uélé) représente le tarif de la lettre en service intérieur pour le parcours effectué au Congo tandis que les 2 timbres soudanais de 5 millièmes avec oblitération *White-Nile T. P.* constituent le port de la lettre vers l'étranger à partir du Soudan. Le coût total pour l'expéditeur s'élève donc à 40 centimes (15 centimes + 25 centimes) alors qu'il aurait dû s'acquitter de 50 centimes si le port avait été constitué uniquement de timbres congolais.

Pour ce qui concerne les différents types d'oblitérations pouvant être rencontrées sur le courrier envoyé par la voie du Nil, nous vous invitons une nouvelle fois à consulter les ouvrages mentionnés précédemment.

Voie de l'Ouganda

Au nord-est, l'Etat Indépendant du Congo avait une frontière commune avec l'Ouganda, possession anglaise. Cette partie du Congo étant excentrée par rapport à Boma, du courrier en provenance de cette région fut régulièrement expédié via l'Ouganda (Est Africain Anglais). Ce courrier transitait en général par Entebbe ou Kampala et ensuite par Mombasa où il était embarqué à destination de l'Europe.

Les documents qui ont emprunté cette voie sont généralement affranchis au moyen de timbres ougandais et portent le plus souvent une oblitération de Fort-portal, moins fréquemment d'Ankolé, mais d'autres oblitérations peuvent être rencontrées, comme Koba.

Via Koba au départ de Mahagi

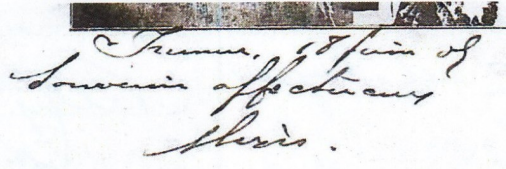
Mahagi, lors de sa création, était une station située dans le sud de l'Enclave de Lado. Lors du traité anglo-congolais du 9 mai 1906, il fut convenu que Léopold II garderait l'Enclave de Lado jusqu'à son décès mais que, par contre, il conserverait la zone de Mahagi à perpétuité. A partir de cette date, ce territoire fut donc rattaché à l'Etat Indépendant du Congo.

Pour l'étude détaillée du courrier expédié à partir de Mahagi, nous vous renvoyons une nouvelle fois à l'ouvrage de Patrick Maselis (pp. 273-282) qui a développé le sujet de manière complète.

Nous nous bornerons à vous présenter, à titre d'illustration, une carte postale (fig. 6) expédiée vers la Belgique par un agent, prénommé Fernand, en poste à Mahagi de 1908 à 1911.

Via Fort-Portal

L'oblitération de Fort-Portal est celle rencontrée le plus fréquemment sur le courrier en provenance du Congo et ayant voyagé par la voie de l'Ouganda. On peut retrouver cette oblitération sur des documents provenant de toute la zone située à l'est du Congo, depuis Mahagi, au nord, jusqu'à Uvira, au sud, en passant par Kilo, Irumu et Rutshuru notamment.



Irumu, 18 juin 1905
Souvenir affectueux
Léon

Fig. 8



Fig. 9

A titre d'exemple (fig. 8 et 9), une carte-vue écrite à Irumu (E. I. C.) le 18 juin 1905 à destination de Liège. Le document porte une oblitération de Fort-Portal du 25 juin 1905 et des cachets de transit à Kampala (4 juillet 1905) et Mombasa (11 juillet 1905) et un cachet d'arrivée à Liège le 30 juillet 1905, après un voyage de 42 jours.

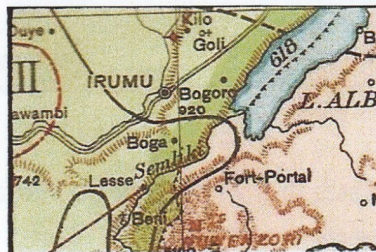


Fig. 10

Le fragment de carte reproduit à la fig. 10 permet de visualiser la situation géographique d'Irumu par rapport à Fort-Portal et à la frontière entre l'E. I. C. et l'Ouganda.

Le second exemple (fig. 11) est une carte-vue écrite à Uvira le 21 juin 1910 qui a également voyagé par la voie de l'Ouganda : oblitération du 22 juillet 1910 à Fort-Portal, cachets de transit

d'Entebbe (25 juillet 1910) et de Mombasa (31 juillet 1910) et cachet d'arrivée à Bruxelles le 26 août 1910 après un voyage de 66 jours.



Fig. 11

Ce temps de parcours de 66 jours est long et s'explique par la grande distance séparant Fort-Portal et Uvira, localité située à l'extrémité nord du Lac Tanganyika (fig. 12).

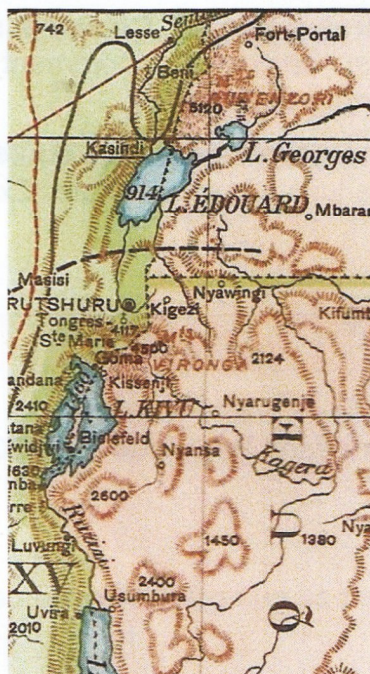


Fig. 12

Comme vous pouvez le constater, Uvira est très proche d'Usumbura, localité de l'Est Africain Allemand également située sur les bords du Lac Tanganyika. La plupart des documents expédiés d'Uvira par la voie de l'est ont d'ailleurs voyagé, via Usumbura, par la voie de l'Est Africain Allemand, nettement plus rapide. Nous y reviendrons plus tard.

Pour l'anecdote, nous mentionnerons que l'oblitération de Fort-Portal peut être rencontrée frappée à l'encre rouge (fig. 13).



Fig. 13

C. O. B. 2014 Anciennes colonies belges

Charles Stockmans

Congo belge - **Carnet de timbres-poste A3**. Ce carnet semble inconnu vu la phrase « *Recherchons tout autre renseignement sur ce carnet* ». Comment peut-on mentionner ce que ce carnet contient et la couleur de la couverture ? (page 33)

Ruanda-Urundi - **124-Cu** surcharge renversée ; Je doute qu'il y ait eu beaucoup de transactions pour ce timbre qui permettent de lui attribuer une cote. Existe-t-il ? Je ne l'ai jamais rencontré. (page 47)

BAKA

Léon Plovie

Article paru dans *Begijnendijk* en 2011 et traduit par Monsieur Bogaert.
Adaptation par Charles Henuzet

Introduction

Différentes personnes se demanderont ce que c'est !! En fait ce n'est rien de moins que la contraction de BASE-KAMINA.

Peu de gens savent que ce n'était pas seulement une base de l'armée de terre, mais aussi une base très importante de la force aérienne dans notre ancienne colonie du Congo.

Nous nous limiterons à relater l'installation de la force aérienne et ses différentes péripéties.

La construction de la base de Kamina

Dès 1946 il y eut diverses propositions pour la construction d'un complexe militaire dans le centre du Katanga, si riche en minerais de toutes natures. Une force militaire était souhaitée dans cette région. En 1948, le ministre de la Défense Nationale décide de choisir le haut plateau de Kamina. Cet emplacement revêt une grande importance puisqu'il est tout proche de la ligne de chemin de

fer Kamina-Elisabethville. Mais aussi pour les activités de l'armée de terre (Les para-commandos) et de la force aérienne qui souhaitait une base d'entraînement et une école de vol. Dès juin 1949, les premiers bâtiments sont construits et le personnel quitte la ville pour la nouvelle base qui, plus tard, sera surnommée **BAKA**.



Puis en 1950, on décide de construire deux pistes d'envol qui seront opérationnelles en 1955. La force aérienne dispose alors de 18 avions type « Harvard T-6 » et de 3 hélicoptères du type « Sycamore » tous rachetés à la Royal Air Force de Rhodésie qui fermait sa base.

Ces hélicoptères devaient servir à la récupération éventuelle lors de crashes dans des régions inaccessibles.

Puis en 1960, les événements de l'indépendance se précipitent. Ainsi pour assurer la sécurité et le rapatriement de nos concitoyens et autres Européens, le gouvernement décide de renforcer la base par l'envoi du 15ème Wing en alerte à Melsbroek. On disposera alors à Kamina de 22 avions C119, 8 DC3, 2 DC4 et de 3 DC6.

Les événements graves se succèdent, les évacuations de Léopoldville, la prise de l'aérodrome de Njili, les interventions à Luluabourg, Bakwanga, Kikwit etc. ...

Dans la nuit du 19 juillet un C119 s'écrase sur le flanc de montagne à Sake-Massisi près de GOMA. 5 hommes d'équipage et 36 militaires de la 3ème Cie de défense des aérodromes tous venant de Klein-Brogel y laissent la vie, pour la plupart des soldats : il s'agissait de miliciens à qui on avait proposé de s'engager pour le Congo avec, à la clé, l'occasion de diminuer leur temps de

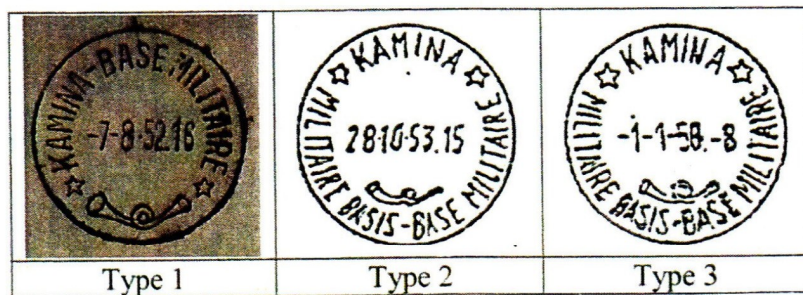
service militaire et une meilleure solde. Il était régulier pour ces soldats (miliciens) d'aller monter de garde à la grosse centrale électrique qui se trouvait à quelques heures de route de Kamina. Suite aux évènements, la route habituelle pour le retour avait été modifiée. La route de retour normale se faisait par avion jusqu'à Elisabethville, ensuite par avion jusque Léopoldville pour reprendre le bateau pour rentrer en Belgique.

Puis l'intervention de l'ONU complique encore plus la vie à BAKA. L'activité redouble lors de l'évacuation des Européens de Stanleyville pendant l'opération « Dragon rouge » à Paulis. Voici en bref les différents évènements que vécut la Base de Kamina « BAKA ».

Le service des postes était le suivant :

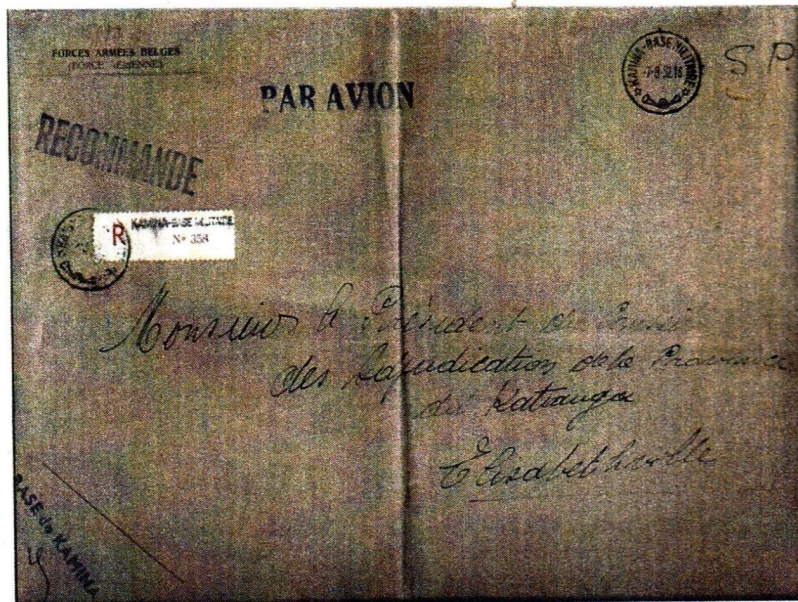
Ouverture d'une sous-perception le 1^{er} juin 1952 dans le quartier de Kalunga sous la dénomination « Kamina-Base Militaire » puis fermeture le 16 novembre 1953. Réouverture le même 16 novembre 1953 en sous-perception dans le quartier de Lumwe sous le nom « Militaire Basis - * KAMINA * - Base Militaire »

D'autres changements auront lieu jusqu'à sa fermeture définitive au milieu de 1960.



Bureau ouvert le 1 Juin 1951

Fermé le 16 Novembre 1953



Enveloppe de service « Forces Armées Belges (Force Aérienne) » en S. P. Recommandé par poste aérienne vers Elisabethville.

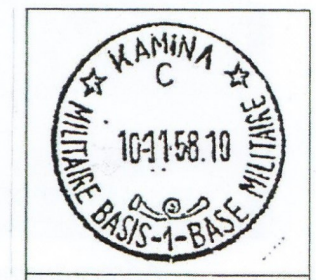


Lettre recommandée envoyée par
 poste aérienne de LIMETE vers
 l'école de vol de Kamina. Affran-
 chie 9 F. Tarif intérieur Octobre
 1958 : Lettre 3 F/10 g ; Recom-
 mandé 6 F port exact.

Oblitération LIMETE 16.6.50.13 h

Limete est situé sur la ligne de
 chemin de fer Léopoldville-Matadi
 à quelques km de Léo.

Le 10 novembre 1953, le 1^{er} bu-
 reau de la base aérienne est ou-
 vert. Celui-ci est utilisé par les
 aviateurs



Celui-ci renseigné par Heim & Keach ne renseigne pas les lité-
 ras A, B et C.

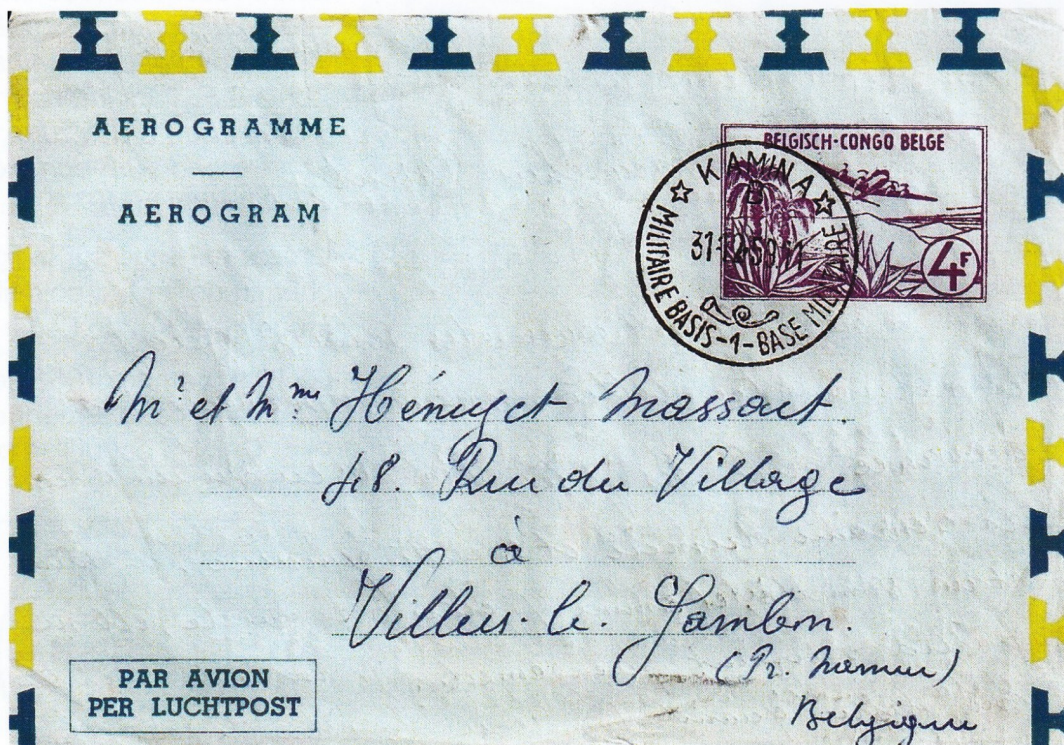
Il faut signaler que la base est très grande et que les 2 bureaux
 de poste qui existent sont distants de plus de 70 km l'un de
 l'autre (un pour les aviateurs, l'autre pour les para-comman-
 dos)

Ouvert le 10 Novembre 1953



Aérogramme parti de Kamina C Basis-1-BASE pour la Belgique,
 La destination est VILLERS-LE-GAMBON, village se trouvant à 5 km de Philippeville.

En réalité, le travail de Mr. Heim & Keach ne renseigne que le cachet de KAMINA-Base MILITAIRE 1 mais on le trouve en réalité avec les litera « B » ou « C »



Aérogamme à 4 F parti le 31-12-59 - 11 h avec le litera « B »



Aérogamme à 4 F parti le 18-2-60-9 h avec le litera « C »

Le 16 novembre 1953, on trouve un nouveau cachet « KAMINA BASIS-2-BASE » Il sera utilisé du côté de la base para-commandos. On trouve celui-ci avec les 2 literas « A » ou « B »



Aérogramme posté chez les para-commandos le 25-11-59-8 h
MILITAIRE BASIS - 2 - BASE littéra « A »

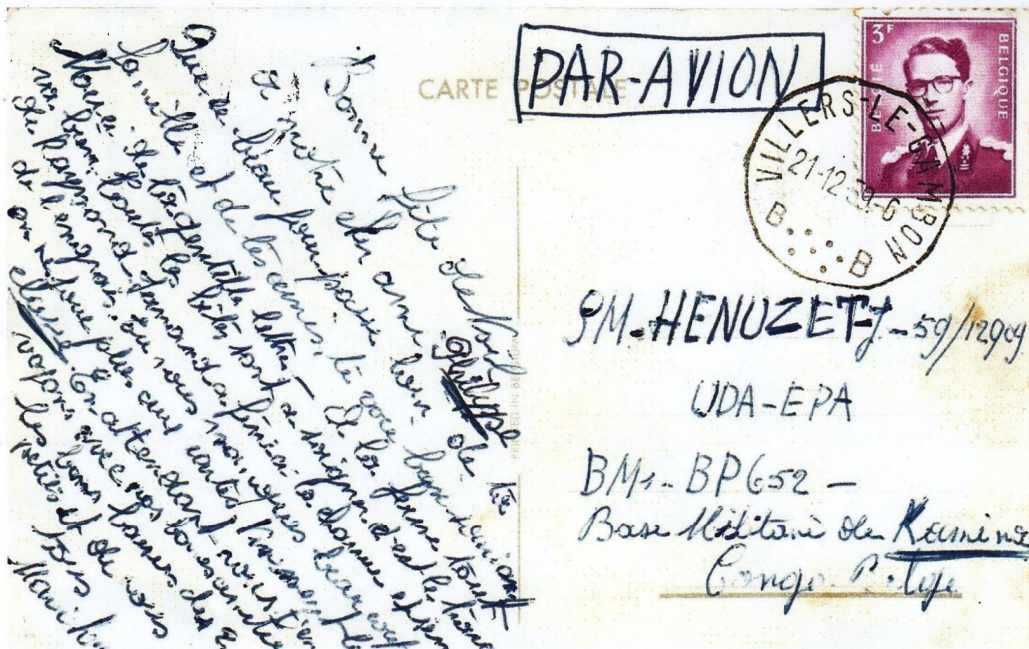
Des rebelles apparaissent près de la base et il se passe alors plusieurs incidents sur l'aérodrome. Voici un passage extrait d'un courrier écrit le 31 mars 1960

... un jour un.
Voilà le jardin qui joume, tant mieux,
il faudra de bonne valade pour mon retour
et j'y ferai certainement honneur.
Je viens d'arrêter cette lettre à cause d'un
terrible accident. Un hélicoptère vient d'éclater
à 300 m de la chambre. Nous avons été les premiers
sur les lieux. Les 3 occupants tués sur le coup. Un
commandant, un capit. et un adj. J'ai mieux ne pas
vous comment on les a trouvés, mais je vous assure
re qu'on a pas diné. Cela fait 9 tués, pilotes
et para, depuis notre arrivée.

Et voilà maintenant le vaisseau...

« Je viens d'arrêter cette lettre à cause d'un terrible accident, un hélicoptère vient d'éclater à 300 m de la chambre. Nous avons été les premiers sur les lieux, les 3 occupants tués sur le coup. Un commandant - un capitaine et un adjudant. J'aime mieux ne pas vous dire comment on les a trouvés, mais je vous assure qu'on n'a pas diné. Cela fait 9 tués, pilotes et para depuis notre arrivée (il vient de rentrer de garde il y a 2 jours). »

Le courrier arrive aussi de Belgique et est toujours attendu avec impatience.



Carte postale partie de Villers-le Gambon le 21-12-59- 6 h par avion



Aérogramme belge parti de Florennes le 22-12-59-11 h

Lorsque le hasard de vos recherches philatéliques vous mettra sous les yeux une oblitération ou un document en provenance de Kamina, nous espérons que vous reviendra en mémoire le rôle important qu'a joué *Baka* dans la dernière décennie du Congo Belge.