

België ontsluit Congo

La Belgique s'ouvre au Congo

Par Mark Bottu

In de vijftiende eeuw verschenen de Portugezen als eerste Europeanen. Vooral in West-Afrika, kwam vanaf de zestiende eeuw een grootschalige slavenhandel op gang, die al gauw overging in Nederlandse en Britse handen. Geschat wordt dat er zo'n 10-15 miljoen Afrikanen weggevoerd zijn uit hun continent, waarvan 1 miljoen naar Noord-Amerika. De slavenhandel zorgde voor het ontstaan van nieuwe koninkrijken - zoals dat van de Ashanti - totdat de Europese kolonisatie ook deze van hun macht beroofde. Aan de oostkust van het continent eiste de Arabische slavenhandel haar tol.

Au XVe siècle, les Portugais furent les premiers Européens à apparaître. Surtout en Afrique de l'Ouest, un commerce d'esclaves à grande échelle a commencé à partir du XVIe siècle, qui est rapidement passé aux mains des Hollandais et des Britanniques. On estime qu'environ 10 à 15 millions d'Africains ont été déportés de leur continent, dont 1 million vers l'Amérique du Nord. La traite des esclaves a donné naissance à de nouveaux royaumes - comme celui des Ashanti - jusqu'à ce que la colonisation européenne les prive également de leur pouvoir. Sur la côte Est du continent, la traite négrière arabe a fait des ravages.

Van Congo-Vrijstaat naar Belgisch Congo **De l'Etat Indépendant du Congo au Congo Belge**

In de negentiende eeuw werd Afrika, net als veel andere gebieden, opgedeeld tussen hoofdzakelijk het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Ook Portugal en Duitsland hadden bezittingen in Afrika. De (Koloniale) Conferentie van Berlijn vond plaats tussen 15 november 1884 en 26 februari 1885 en alle belangrijke Europese landen waren aanwezig. Ze stelde regels op zodat Afrika eerlijk werd verdeeld onder de Europese grootmachten. In zo'n 20 jaar was heel Afrika bezet door België (Kongo), Engeland (zuiden en oosten van Afrika), Frankrijk (noorden en westen), Duitsland (Namibië en Kameroen), Italië (Libië), Portugal (Angola, Mozambique) en Spanje (zuiden van Marokko).

Au XIXe siècle, comme beaucoup d'autres régions, l'Afrique était divisée principalement entre le Royaume-Uni et la France. Le Portugal et l'Allemagne possédaient également des possessions en Afrique. La conférence de Berlin (coloniale) a eu lieu entre le 15 novembre 1884 et le 26 février 1885 et tous les grands pays européens étaient présents. Elle a établi des règles pour que l'Afrique soit équitablement répartie entre les puissances européennes. En une vingtaine d'années, toute l'Afrique était occupée par la Belgique (Congo), l'Angleterre (Afrique du Sud et de l'Est), la France (Nord et Ouest), l'Allemagne (Namibie et Cameroun), l'Italie (Libye), le Portugal (Angola, Mozambique) et Espagne (sud du Maroc).

Afrika bestond voor 1880 uit 10.000 stammen en in 1900 maar uit 40 landen. Hiervan werden er 36 bestuurd door Europees land. Na de conferentie waren alleen Liberia, Ethiopië, Oranje Vrijstaat en de Zuid-Afrikaanse Republiek nog onafhankelijk.

L'Afrique était composée de 10 000 tribus avant 1880 et de seulement 40 pays en 1900. Parmi ceux-ci, 36 étaient contrôlés par des pays européens. Après la conférence, seuls le Libéria, l'Éthiopie, l'État libre d'Orange et la République sud-africaine étaient encore indépendants.

Les Congolâtres

Formeel werd ook de Kongo-Vrijstaat (Etat Independant du Congo) een onafhankelijk land. Dit land werd echter als privébezit toegewezen aan koning Leopold II van België. Wel legde de Algemene Akte van de Conferentie van Berlijn op 26 februari 1885 een aantal voorwaarden op, met name:

Officiellement, l'État Indépendant du Congo est également devenu un pays indépendant. Cependant, cette terre a été attribuée comme propriété privée au Roi Léopold II de Belgique. Toutefois, l'Acte Général de la Conférence de Berlin du 26 février 1885 imposait un certain nombre de conditions, notamment :

- Vrijheid van handel en scheepvaart op de Congostroom (geen invoerrechten)
- Neutraliteit van de Congolese gebieden in geval van conflict.
- Feitelijke inbezitname met het oog op het doen gelden van rechten.
- Materiële en geestelijke verheffing van de inboorlingen.
- Bestrijding van de slavenhandel.
- Liberté de commerce et de navigation sur le fleuve Congo (pas de droits d'importation)
- Neutralité des territoires congolais en cas de conflit.
- Possession effective en vue de faire valoir des droits.
- Élévation matérielle et spirituelle des indigènes.
- Lutte contre la traite négrière.

België reageerde niet enthousiast, maar het parlement gaf op 30 april 1885 de koning toestemming ook koning van Congo te zijn, mits geen beroep zou worden gedaan op Belgische financiële of militaire steun.

La Belgique ne réagit pas avec enthousiasme, mais le parlement autorise le roi, le 30 avril 1885, à être également roi du Congo, à condition qu'aucun appel ne soit fait au soutien financier ou militaire belge.

Ondertussen was Henry Morton Stanley (Denbigh (Wales), 28 januari 1841 – Londen, 10 mei 1904), een Welsh-Amerikaans journalist en ontdekkingsreiziger, in 1879-80 in dienst van de "Association Internationale Africaine" van koning Leopold II van België voor de tweede maal de Kongostroom afgevaren en nam hij het gebied aan de zuidelijke oever voor deze in bezit en legde daarmee de grondslag voor de Kongo-Vrijstaat. In 1881 stichtte hij de handelspost Leopoldstad, het latere Kinshasa.

Pendant ce temps, Henry Morton Stanley (Denbigh (Pays de Galles), 28 janvier 1841 – Londres, 10 mai 1904), journaliste et explorateur gallois-américain, fut employé en 1879-80 par l'Association Internationale Africaine du roi Léopold II de Belgique pour la deuxième fois, il a descendu le fleuve Congo et a pris possession de la zone sur la rive sud pour celle-ci, jetant ainsi les bases de l'État Indépendant du Congo. En 1881, il fonde le poste Léopoldville, plus tard Kinshasa.

In 1871, had hij van de New York Herald de opdracht gekregen op zoek te gaan naar David Livingstone, een beroemde Britse ontdekkingsreiziger, die in Oost-Afrika naar de bronnen van de Nijl zocht, maar reeds enkele jaren niet gezien was. In Ujiji, aan de oostelijke oever van het Tanganyikameer, zag hij een blanke die hij meteen aansprak met de beroemde woorden "Dr. Livingstone, I presume?". Samen maakten ze een tocht over het Tanganyika-meer, waarna Stanley terugkeerde naar de kust en Livingstone zijn tocht voortzette.

En 1871, il a été chargé par le New York Herald de rechercher David Livingstone, un célèbre explorateur britannique, qui avait recherché en Afrique de l'Est les sources du Nil, mais n'avait pas été vu depuis plusieurs années. A Ujiji, sur la rive orientale du lac Tanganyika, il a vu un homme blanc auquel il s'est immédiatement adressé avec les mots célèbres "Dr Livingstone, je presume ?". Ensemble, ils ont fait un voyage à travers le lac Tanganyika, après quoi Stanley est retourné à terre et Livingstone a continué son voyage.

Les Congolâtres

In 1874-1877 maakte Stanley een van de grootste en belangrijkste ontdekkingsreizen naar Oost- en Centraal-Afrika. Nadat hij eerst het Victoriameer en het Tanganyika-meer geëxploreerd had, ging hij door naar de Lualaba. Livingstone had gedacht dat dit de bron van de Nijl was, doch na hem had Verney Lovett Cameron vastgesteld dat de rivier te laag lag om de Nijl te zijn en waarschijnlijk de Kongo was. Stanley voer de rivier af tot aan de zee en bewees daarmee dat Cameron gelijk had.

En 1874-1877, Stanley a effectué l'un des plus grands et des plus importants voyages de découverte en Afrique orientale et centrale. Après avoir d'abord exploré le lac Victoria et le lac Tanganyika, il a continué vers le Lualaba. Livingstone avait pensé que c'était la source du Nil, mais après lui Verney Lovett Cameron avait déterminé que le fleuve était trop bas pour être le Nil et était probablement le Congo. Stanley a descendu la rivière jusqu'à la mer, donnant raison à Cameron.

In 1887 maakte Stanley zijn laatste reis om Emin Pasha op te sporen. Hij reisde opnieuw de Kongo op en trok vervolgens door het regenwoud van het Kongogebied naar het gebied rond het Albertmeer, waar Emin Pasha werd gevonden. Tijdens de terugreis naar Zanzibar ontdekten ze het Edwardmeer en het Ruwenzori-gebergte.

En 1887, Stanley effectua son dernier voyage pour retrouver Emin Pacha. Il a voyagé à nouveau au Congo, puis a traversé la forêt tropicale de la région du Congo jusqu'à la région du lac Albert, où Emin Pacha a été trouvé. Sur le chemin du retour à Zanzibar, ils découvrirent le lac Edward et les montagnes Ruwenzori.

Bevaarbare waterwegen verbonden door spoorlijnen
Voies navigables reliées par des chemins de fer

Zonder de spoorweg is Kongo geen penny waard / H. M. Stanley
Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un centime S.M. Stanley

In 1885 kwam Leopold II dus in het bezit van een onontgonnen gebied met een oppervlakte van 80 maal België. Teneinde dit enorme gebied tot ontwikkeling te brengen – en vooral nadat in verschillende regio's – vooral in het ver van de zee gelegen Katanga – ertsmijnen ontdekt werden, had men behoefte aan een uitgebreid verkeersnet.

En 1885 Léopold II entre ainsi en possession d'un territoire non aménagé d'une superficie de 80 fois la Belgique. Afin de développer cette immense zone – et surtout après la découverte de mines de minerais dans plusieurs régions – en particulier au Katanga loin de la mer – il fallait un vaste réseau de trafic.

Geen enkel land ter wereld beschikt over een zo uitgebreid net van bevaarbare binnenlandse waterwegen als onze ex-kolonie. Uiteindelijk zullen niet minder dan 13.708 km geëxploiteerd worden. Op deze waterlopen komen echter aanzienlijke niveaoverschillen met steile watervallen voor. Deze moeten overbrugd worden door spoorlijnen.

Aucun pays au monde ne possède un réseau aussi étendu de voies navigables intérieures que notre ancienne colonie. A terme, pas moins de 13 708 km seront exploités. Cependant, des différences importantes de niveau avec des chutes d'eau abruptes se produisent sur ces cours d'eau. Celles-ci doivent être remplacées par des voies ferrées.

Het belangrijkste waterbekken wordt gevormd door de Congostroom met zijn vertakkingen. Maar ook hier moet de verbinding met de Atlantische Oceaan overbrugd worden. Daarom werd een spoorweg aangelegd van Matadi naar Leopoldville (Kinshasa). Het eerste gedeelte Matadi-Tumba werd geopend op 1 juli 1896. De spoorweg werd voltooid op 16 maart 1898. Vergeten we niet dat al het materiaal voor het

Les Congolâtres

aanleggen van deze spoorlijn door dragers moest worden aangebracht. De dodentol bedroeg 132 Europeanen en niet minder dan 1800 autochtonen !

Le bassin hydrographique principal est formé par le fleuve Congo avec ses affluents. Mais là aussi, la connexion avec l'océan Atlantique doit être comblée. Par conséquent, un chemin de fer a été construit de Matadi à Léopoldville (Kinshasa). Le premier tronçon de Matadi-Tumba fut inauguré le 1er juillet 1896. Le chemin de fer fut achevé le 16 mars 1898. Rappelons que tout le matériel pour la construction de ce chemin de fer devait être transporté par des porteurs. Le bilan humain (nombre de morts) est de 132 Européens et pas moins de 1800 indigènes !



Afb. 1 - PS nr. 11, 15 c., geschreven te Kinshasa op 3 augustus 1896, per postloper naar Tumba, gestempeld op 10 augustus te Lukungu (in werkelijkheid te Tumba), per trein naar Matadi (12.VIII.1896) en per boot naar Boma (12.VII.1896). Ingescheept op de Niger van de Compagnie de Liverpool, komt het te Gent aan op 12.IX.1896.

Figure. 1 - EP n° 11, 15 c., écrit à Kinshasa le 3 août 1896, transporté à pied à Tumba, annulé le 10 août à Lukungu (cachet utilisé à Tumba), puis par train à Matadi (12.VIII.1896) et par bateau pour Boma (12.VII.1896). Embarqué sur le Niger de la Compagnie de Liverpool, il arrive à Gand le 12.IX.1896.

Lukungu (halte op de karavaanroute en sorteercentrum) ontving een stempel op 1.VII.1896. Deze werd naar Tumba gebracht dat - als voorlopig eindpunt van de spoorlijn - "sous-perception" werd op 25.XI.1896. Deze kaart is vervoerd van Tumba met de spoorweg, gesuggereerd in het begin van de tekst: "Ouf! C'est fini la route des caravanes...".

Lukungu (arrêt sur la route des caravanes et centre de tri) a reçu un cachet le 1.VII.1896. Celui-ci fut amené à Tumba qui - en tant que terminus provisoire du chemin de fer - devint "sous-perception" le 25.XI.1896. Cette carte a été transportée de Tumba par voie ferrée, suggéré au début du texte : « Ouf! C'est fini la route des caravanes... ».

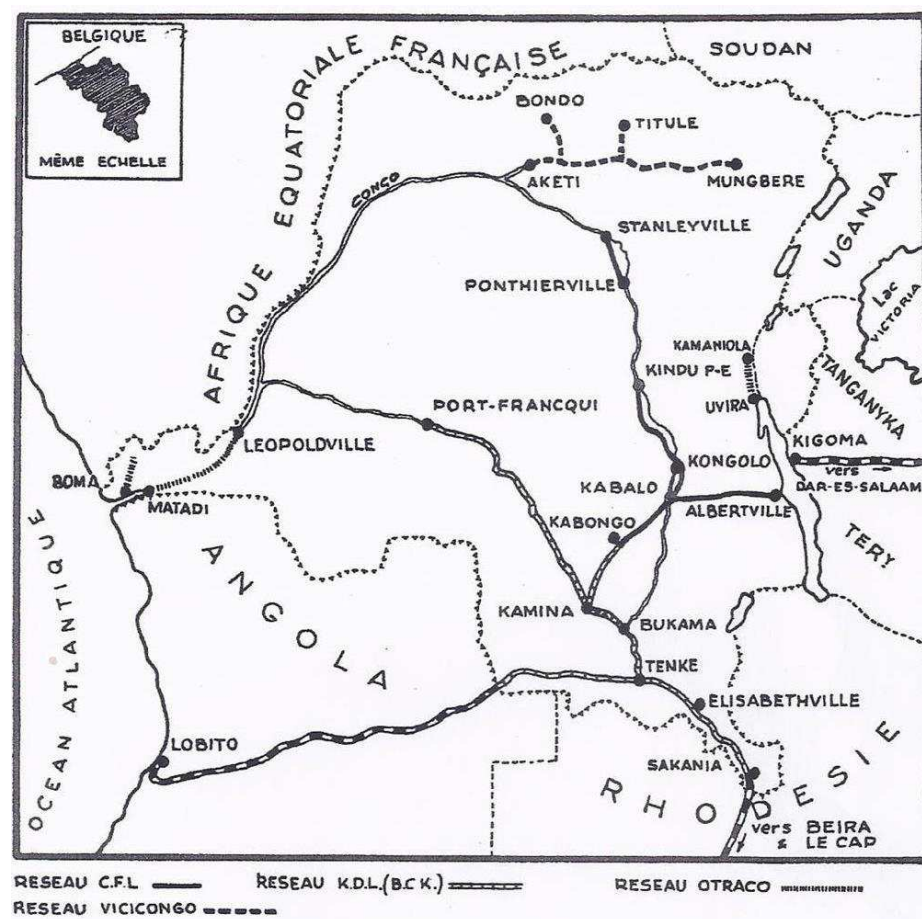
Les Congolâtres

Industrieel belangrijk was de opening van een spoorweg vanuit Boma in Noordelijke richting. Begonnen in 1889 loopt hij tot Lukula (81 km) in 1901 en tot Tshela (140 km) in 1916.

L'ouverture d'un chemin de fer de Boma dans la direction du Nord était industriellement importante. Commencé en 1889, il relie Lukula (81 km) en 1901 et Tshela (140 km) en 1916.

De industriële ontwikkeling van Katanga vereiste belangrijke Noord-Zuid verbindingen. Er werd gebruik gemaakt van de Congostroom, die grotendeels goed bevaarbaar was van Leopoldville tot Stanleyville. Een eerste stuk spoorweg (125 km), ondervangde de watervallen rond Stanleyville en Ponthierville. Het kwam klaar in 1906. Een tweede stuk (365 km) verbond Kindu met Kongolo (1911). Een zijarm verbindt Kabalo met Albertville aan het Tanganikameer (1916).

Le développement industriel du Katanga nécessitait d'importantes connexions Nord-Sud. Le fleuve Congo a été utilisé, qui était en grande partie navigable de Léopoldville à Stanleyville. Un premier tronçon de voie ferrée (125 km) traverse les chutes autour de Stanleyville et Ponthierville. Il fut achevé en 1906. Un deuxième tronçon (365 km) reliait Kindu à Kongolo (1911). Un embranchement latéral relie Kabalo à Albertville sur le lac Tanganika (1916).



Afb. 2 - Overbrugging van het niet bevaarbare gedeelte van de Congostroom en ontwikkeling van de verbindingsspoorwegen. (Ex. Gallant o.c.).

Figure. 2 - Ponten over de niet bevaarbare delen van de Congo en ontwikkeling van de verbindingsspoorwegen. (Ex. Gallant o.c.).

Het aansluiten van Katanga aan het Congolees net werd noodzakelijk omdat in 1911 de Engelse spoorlijn vanuit de Kaap Elisabethville bereikte. Het deel Elisabethville – Bukama werd in 1911 vanuit beide steden aangevat, maar door de oorlogsomstandigheden slechts in 1918 voltooid.

Le raccordement du Katanga au réseau congolais devenait nécessaire car en 1911 le chemin de fer anglais du Cap atteignait Elisabethville. La section Elisabethville - Bukama a été commencée en 1911 à partir des deux villes, mais n'a été achevée qu'en 1918 en raison des conditions de guerre.

Les Congolâtres

In de naoorlogse jaren werden bijkomende lijnen vanuit Katanga opengesteld. Enerzijds een lijn van de firma B.C.K. (Bas-Congo au Katanga) die Elisabethville over Tenke met Port-Franqui verbindt, waar ze aansluit op de Kasai-rivier. Anderzijds de lijn Tenke-Dilole, die in Angola wordt verder getrokken tot Lobito en de meest directe verbinding van Katanga met de Atlantische Oceaan vormt.

Des lignes supplémentaires du Katanga ont été ouvertes dans les années d'après-guerre. D'une part, une ligne de la société B.C.K. (Bas-Congo au Katanga) reliant Elisabethville à travers Tenke à Port-Franqui où elle rejoint la rivière Kasai. D'autre part, la ligne Tenke-Dilole, qui se prolonge en Angola jusqu'à Lobito et constitue la liaison la plus directe du Katanga à l'océan Atlantique.

Afb. 3 - Brief van Brussel (6.XI.1934) naar Elisabethville (3.XII.1934). Speciaal tarief (5.I.1927) voor Congo is 1,50 fr. (tot 20 g) + 0,90 fr. / 20 g. Brief tussen 20 en 40 g. = 2,40 fr.

Figure. 3 - Lettre expédiée de Bruxelles (6.XI.1934) à destination d'Elisabethville (3.XII.1934). Le tarif spécial (5.I.1927) pour le Congo est de 1,50 fr. (jusqu'à 20 g) + 0,90 fr. / 20 g. Lettre entre 20 et 40 g. = 2,40 fr.



Op talrijke kaarten – ook nog na WO I (o.a. in “Mouvement Géographique” van 28.11.20) - vinden we een spoorlijn Stanleyville – Gondokoro die als rechtstreekse verbinding tussen Congo en Nijl gepland was door Leopold II. Na de teruggave van de Lado-enclave aan Soudan in 1912 was deze niet langer prioritair.

Sur de nombreuses cartes - même après la Première Guerre mondiale (y compris dans "Mouvement Géographique" du 28.11.20) - on trouve une ligne de chemin de fer Stanleyville - Gondokoro qui a été prévue par Léopold II comme une liaison directe entre le Congo et le Nil. Après le retour de l'enclave de Lado au Soudan en 1912, ce n'était plus une priorité.

Gallant besluit op p. 264/5 : ' : Le chemin de fer est resté un moyen de transport excellent, aussi bien pour les envois postaux que pour les voyageurs, parce que le train, mieux que n'importe quel autre moyen de communication, est capable de transporter un volume important sur une grande distance en peu de temps, à des conditions avantageuses. Tous les envois postaux amenés au Congo ou réexpédiés à l'étranger par la voie de la surface empruntèrent le chemin de fer sur une distance qui, dans bien des cas, dépassa 2.000 km. « ... “Le transport de courrier par la voie ferrée se fit comme par la voie d'eau, gratuit ; l'acheminement des collis postaux fut rémunéré. ».

Een uitgebreid land zonder wegen
Un vaste pays sans route

Bij de aanvang van de kolonisatie (1885) beschikte Congo enkel over smalle paden, niet toegankelijk voor enig voertuig. Alle transport diende door dragers te gebeuren. De eerste autoweg van Buta naar Bambili werd aangelegd vanaf 1897, met de bedoeling de rivieren Itimbiri en Uele te verbinden, teneinde de Lado-enclave toegankelijk te maken.

Au début de la colonisation (1885), le Congo n'avait que des chemins étroits, inaccessibles à tout véhicule. Tous les transports devaient être effectués par des porteurs. La première route de Buta à Bambili a été construite à partir de 1897, avec l'intention de relier les rivières Itimbiri et Uele, afin de rendre accessible l'enclave du Lado.



Afb. 4 - Vraagkaart nr. 13 voor internationale dienst, geschreven 17.VIII.1897 in "Equateur". Verzending Leopoldville 3.IX.1897 (blauw stempel). Doorvoer Boma 10.IX.1897 (blauw stempel op de achterzijde). Aangekomen in Antwerpen met de Albertville I op 2.X.1897 en in Gent op dezelfde dag.

Figure. 4 – Entier Volet Demande n°13 pour service international, écrite 17.VIII.1897 à "Equateur". Envoi de Léopoldville 3.IX.1897 (cachet bleu). Transit à Boma 10.IX.1897 (cachet bleu au dos). Arrivé à Anvers par l'Albertville I le 2.X.1897 et à Gand le même jour.

In 1918 openden de Engelse een weg van Redjaf op de Nijl tot dicht tegen Aba. Deze werd op Kongolees grondgebied doorgetrokken tot Niangara en later van Aba naar Faradje en naar Watsa. Talrijke maatschappijen werden opgericht die wegen aanlegden en onderhielden. Deze werden aangepast aan zwaar verkeer: bestaande bruggen werden versterkt, ponten werden ingericht om belangrijke rivieren over te steken en de wegen werden verhard.

En 1918, les Anglais ouvrirent une route de Redjaf sur le Nil jusqu'à Aba. Celle-ci s'est étendue sur le territoire congolais jusqu'à Niangara puis d'Aba à Faradje et à Watsa. De nombreuses sociétés ont été créées pour construire et entretenir des routes. Celles-ci ont été adaptées au trafic intense : les ponts existants ont été renforcés, des bacs ont été installés pour traverser les fleuves importants et les routes ont été pavées.

Het zich uitbreidende wegennet werd opgenomen in een groter geheel met waterwegen en spoorwegen. Hieraan worden reeds zeer vroeg luchtverbindingen toegevoegd. Hierdoor ontstaat progressief een verkeersnet dat de meest afgelegen industriële en agrarische gebieden en ook de missieposten zal verbinden met de grotere centra.

Le réseau routier en expansion a été incorporé dans un ensemble plus vaste avec des voies navigables et des chemins de fer. Les liaisons aériennes s'y ajoutent très tôt. Cela créera progressivement un réseau de circulation qui reliera les zones industrielles et agricoles les plus reculées ainsi que les postes de mission avec les plus grands centres.

Het luchtverkeer Transport aérien

De essentiële vooruitgang van de postdienst bestaat in de snelheid waarmee de post zijn bestemming kan bereiken. Het hoeft dan ook geen betoog dat in een uitgebreid land als Kongo, de ontwikkeling van een luchtvaartnet een belangrijke stap betekent in de ontwikkeling van de postbedeling.

Le progrès essentiel du service postal réside dans la rapidité avec laquelle le courrier peut atteindre sa destination. Il va sans dire que dans un pays étendu comme le Congo, le développement d'un réseau aérien représente une étape importante dans le développement de la distribution postale.

Reeds in 1889 stelde een van de secretarissen-generaal van Kongo-Vrijstaat voor officiële post per luchtballon te transporteren. Telkens bij aankomst van de Europese post in Matadi zou de post per luchtballon naar Boma (de toenmalige hoofdstad) gebracht worden. Na een korte periode werden deze experimenten opgegeven en vervangen door een transport met postduiven. Maar ook dit werd snel verlaten.

Dès 1889, l'un des secrétaires généraux de l'État Indépendant du Congo proposa que le courrier officiel soit transporté en montgolfière. Chaque fois que le courrier européen arrivait à Matadi, le courrier était transporté en montgolfière jusqu'à Boma (la capitale à l'époque). Après une courte période de temps, ces expériences ont été abandonnées et remplacées par un transport avec des pigeons voyageurs. Mais cela aussi a été rapidement abandonné.

Reeds in 1911 werd een commissie opgericht om de ontwikkeling van luchtdiensten in Congo te bestuderen. Na enkele weinig succesvolle proeven in 1912-13 in Katanga, zal na WO I gebruikt gemaakt worden van watervliegtuigen, die met succes tijdens de oorlog op het Tanganyika-meer werden ingezet. De *Société Nationale pour l'Etude du Transport Aérien* (SNETA) wordt belast met het ontwikkelen van een luchtlijn tussen Kinshasa en Stanleystad, die de loop van de Kongostroom volgt. Ze wordt *Ligne Aérienne Roi Albert* (LARA) gedoopt. Het eerste gedeelte tussen Kinshasa en N'Gombe wordt op 1 juli 1921 in gehuldigd. De lijn wordt verlegd tot Lisala (met tussenlandingen in Coquilhatstad en Mobeka) en uiteindelijk doorgetrokken tot Stanleystad op 21 juli 1922. Ze werd gevlogen met Lepy-Lepen-watervliegtuigen met drie plaatsen. Hoewel deze lijn aanvankelijk te kampen had met onregelmatigheid en onveiligheid, ging ze toch een belangrijke rol spelen in het postvervoer.

Dès 1911, une commission est créée pour étudier le développement des services aériens au Congo. Après quelques essais infructueux au Katanga en 1912-13, les hydravions seront utilisés après la Première Guerre mondiale, ceux qui ont été déployés avec succès sur le lac Tanganyika pendant la guerre. La Société Nationale pour l'Etude du Transport Aérien (SNETA) fut chargée de développer une ligne aérienne entre Kinshasa et Stanleyville, qui suivra le cours du fleuve Congo. Elle fut baptisée Ligne Aérienne Roi Albert (LARA). Le premier tronçon entre Kinshasa et N'Gombe est inauguré le 1^{er} juillet 1921. La ligne a été déplacée à Lisala (avec des escales à Coquilhatville et Mobeka) et finalement prolongée à Stanleystad le 21 juillet 1922. Elle a volé sur des hydravions à trois places Lepy-Lepen. Bien

Les Congolâtres

que cette ligne ait d'abord souffert d'irrégularités et d'insécurité, elle a néanmoins commencé à jouer un rôle important dans le transport postal.



Afb. 5 - Aangetekende brief van Bukama (11.II.1926) naar Antwerpen (5 III.1926). In Congo verzonden met de LARA - luchtpost naar Matadi. Speciaal omkaderd stempel in blauw en rood.

Figure. 5 - Lettre recommandée de Bukama (11.II.1926) vers Anvers (5 III.1926). Expédiée au Congo avec LARA - poste aérienne vers Matadi. Cachet spécial encadré en bleu et rouge.

In 1923 richtte de SNETA samen met het Gouvernement de ' *Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne*' (SABENA) op. Ze heeft zich actief ingezet voor de bevordering van de luchtvaart in Kongo. De LARA-verbinding werd vervangen door een rechtstreeks verbinding over het oerwoud van Kinshasa naar Stanleystad. In 1926-27 werd de verbinding Beneden-Kongo – Katanga aangelegd. Zijlijnen en verbindingen met het scheepvaart-spoornet werden ontwikkeld. Talrijke goed uitgeruste vliegvelden en noodlandingsplaatsen werden aangelegd.

En 1923, la SNETA fonde, avec le Gouvernement, la *Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne* (SABENA). Elle fait activement la promotion de l'aviation au Congo. La connexion LARA a été remplacée par une connexion directe à travers la jungle de Kinshasa à Stanleyville. En 1926-27, la liaison Bas Congo – Katanga est construite. Des embranchements et des connexions au réseau ferroviaire-maritime ont été développés. De nombreux aérodromes et sites d'atterrissage d'urgence bien équipés ont été construits.

Les Congolâtres

Ondertussen werd op 10 november 1926 de verbinding Boma – Leopoldstad ingevlogen. Zo werd Elisabethstad midden 1927 bestendig verbonden met de schepen van de Compagnie Maritime Belge. Dit traject kon in 2,5 dagen afgelegd, zodat de afstand Brussel-Katanga tot 23 dagen werd herleid.

Pendant ce temps, le 10 novembre 1926, la liaison Boma - Léopoldville a été effectuée par avion. Par exemple, au milieu de l'année 1927, Elisabethville était en liaison permanente avec les navires de la Compagnie Maritime Belge. Cet itinéraire pourrait être réalisé en 2,5 jours, réduisant la distance de Bruxelles au Katanga à 23 jours.

Door het aanleggen van de lijn Leopoldstad-Coquilhatstad in 1928 werden de moeilijk te bereiken gebieden rond het Leopold II-meer toegankelijk.

Avec la construction de la ligne Léopoldville-Coquilhatville en 1928, les zones difficiles d'accès autour du lac Léopold II sont devenues accessibles.

Door de crisis van de jaren dertig moesten enkele lijnen tijdelijk worden opgeschort. Maar anderzijds werden nieuwe lijnen van Coquilhatstad naar Stanleystad en een vertakking van Coquilhatstad naar Libenge geopend. Deze laatste was zeer belangrijk voor de latere vluchten tussen België en Congo.

En raison de la crise des années 30, certaines lignes ont dû être temporairement suspendues. D'autre part, de nouvelles lignes de Coquilhatville à Stanleyville et une branche de Coquilhatville à Libenge ont été ouvertes. Cette dernière était très importante pour les vols ultérieurs entre la Belgique et le Congo.

Samenvattend kunnen we zeggen dat in 1931 – wanneer men ernstig begint te denken aan regelmatige luchtlijnen tussen Brussel en Congo – het net van Sabena in Kongo een totale lengte van 4.875 km heeft. Hierbij werd d'Handley Page vervangen door de driemotorige Fokker F VII.

En résumé, on peut dire qu'en 1931 – quand on commence à penser sérieusement à des lignes aériennes régulières entre Bruxelles et le Congo – le réseau Sabena au Congo avait une longueur totale de 4 875 km. Le Handley Page fut remplacé par le trimoteur Fokker F VII.

De Luchtpostdienst in Kongo wordt gesticht door een M. B. van 30 juli 1928 in uitvoering van artikel 28 van het decreet van 20 januari 1921 en heeft betrekking op de luchtlijn van de LARA. De voornaamste bepalingen hieruit zijn :

Le Service de la poste aérienne au Congo est fondé par un O.S. du 30 juillet 1928 en exécution de l'article 28 du décret du 20 janvier 1921 et concerne la ligne aérienne de la LARA. Les principales dispositions de celui-ci sont :

- Gewone en aangetekende alsook ambtelijke stukken worden aanvaard
- Ze moeten op de adreszijde de aanduiding par avion/per vliegtuig dragen
- Ze zijn aan een bijkomend port onderworpen (3 frank per 20 gr), dat met bijzondere zegels moet worden gefrankeerd.
- Ze worden kosteloos per express besteld binnen een straal van 2 km van het postkantoor van aankomst. Bestelling naar verder afgelegen plaatsen is onderworpen aan de verordeningen op de expresse-postdienst van 11 juni 1919.
- Postcolli worden berekend aan 15 fr. per 500 gr en per vak, met een minimum van 20 fr per vak en van 50 fr voor de volledige lijn 'Koning Albert'. Deze bestaat uit 3 vakken : Kinshasa-Gombe, Gombe-Lisala en Lisala-Stanleystad. Ze worden onmiddellijk aan de bestemming bezorgd. Postcolli met aangegeven waarde zijn niet toegelaten.
- Les documents ordinaires et recommandés ainsi que les documents officiels sont acceptés
- Ils doivent porter la désignation par avion/by plane côté adresse

Les Congolâtres

- Ils font l'objet d'un affranchissement supplémentaire (3 francs les 20 gr), qui doit être affranchi avec des timbres spéciaux.
- Ils sont commandés gratuitement par express dans un rayon de 2 km du bureau de poste d'arrivée. La livraison à des endroits plus éloignés est soumise aux ordonnances sur le service postal express du 11 juin 1919.
- Les colis postaux sont facturés 15 fr par 500 gr et par tranche, avec un minimum de 20 fr par tranche et 50 fr pour toute la ligne 'Roi Albert'. Celle-ci se compose de 3 sections : Kinshasa-Gombe, Gombe-Lisala et Lisala-Stanleyville. Ils sont immédiatement remis au destinataire. Les colis postaux avec valeur déclarée ne sont pas autorisés.

De eerste Luchtverbinding België-Kongo **Les premières liaisons aériennes Belgique-Congo**

Vanaf 1925 werden pogingen ondernomen om een luchtverbinding te organiseren met Belgisch Congo. De eerste raid werd ondernomen door **Edmond Thieffry**, Leopold Roger en Joseph De Bruycker met het driemotorig vliegtuig Handley-Page 850 CV, Prinses Marie-Josée gedoopt. Ze stegen op in Brussel op 12 februari 1925 en landden in Kinsjasa op 3 april 1925. Door allerlei technische problemen duurde deze vlucht 51 dagen, maar in feite werd slechts 75u.25' effectief gevlogen. Ze volgde de zg. woestijnroute met tussenlandingen in Dijon, Lyon, Perpignan, Allicante, Oran, Colom-Bechar, Goa, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault en Bangui.

A partir de 1925, des tentatives sont faites pour organiser une liaison aérienne avec le Congo belge. Le premier raid fut entrepris par Edmond Thieffry, Léopold Roger et Joseph De Bruycker avec l'avion trimoteur Handley-Page 850 CV, baptisé Princess Marie-Josée. Ils décollèrent de Bruxelles le 12 février 1925 et atterrirent à Kinshasa le 3 avril 1925. En raison de divers problèmes techniques, ce vol dura 51 jours, mais en fait seulement 75h25' furent effectués. Elle a suivi la route dite du désert avec des escales à Dijon, Lyon, Perpignan, Allicante, Oran, Colom-Béchar, Goa, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault et Bangui.

De vlucht bewees hoofdzakelijk dat het mogelijk was een luchtlijn tussen Brussel en Kinsjasa aan te leggen, maar er waren nog 10 jaar en een groot aantal raids – succesvolle en minder succesvolle - nodig om tot een regelmatige lijnverbinding te komen. Hoewel deze vlucht geen officiële post meenam, werd het belang van deze vlucht toch ingezien door de administratieve en commerciële milieus in België.

Le vol a essentiellement prouvé qu'il était possible de construire une ligne aérienne entre Bruxelles et Kinshasa, mais il a fallu encore 10 ans et un grand nombre de raids - réussis et moins réussis - pour établir une ligne régulière. Bien que ce vol ne transportait aucun courrier officiel, l'importance de ce vol était néanmoins reconnue par les milieux administratifs et commerciaux en Belgique.

Georges Medaets (piloot), Jean Verhaeghen (navigator) en Joseph Coppens (mecanicien) vlogen met een Breguets XIX 450 CV - Bombardier - genaamd "Reine Elisabeth" - op 9 maart 1926 naar Lisala en Kinshasa, waar ze aankwamen op 12 april. Er werd 100 uur effectief gevolgen voor een afstand van 18.430 km. Ze volgde de zg. Nijlroute via Belgrado, Athene, Cairo, Atbaran, Mongalia en Lisala. Er waren 14 tussenlandingen. Er was geen officiële post op deze vlucht, maar de piloten namen 26 brieven mee. Ook op de terugvlucht werden twee brieven vanuit Lisala meegenomen naar Brussel.

Georges Medaets (pilote), Jean Verhaeghen (navigateur) et Joseph Coppens (mécanicien) ont piloté un Breguet XIX 450 CV - Bombardier - nommé "Reine Elisabeth" - le 9 mars 1926 à destination de Lisala et Kinshasa, arrivant le 12 avril. Il y a eu 100 heures de vol effectif sur une distance de 18.430 km. Ils suivent la route dite du Nil via Belgrade, Athènes, Le Caire, Atbaran, Mongalia et Lisala. Il y a eu 14 escales. Il n'y avait pas de courrier officiel sur ce vol, mais les pilotes ont emporté 26 lettres avec eux. Lors du vol retour également, deux lettres de Lisala ont été transportées à Bruxelles.



Afb. 6 - Brief van Brussel (9.III.1926) naar Leopoldville (21.III.1926) vervoerd en getekend door Georges Medaets. Gefrankeerd 50 c. met Belgische zegels (2 x 25 c. Houyoux). Getaxeerd in Léopoldville 1.80fr. (1 Fr + 50c + 30c).

Figure. 6 - Lettre de Bruxelles (9.III.1926) transportée vers Léopoldville (21.III.1926) et signée par Georges Medaets. Affranchie à 50 c. avec timbres belges (2 x 25 c. Houyoux). Taxation à Léopoldville 1,80fr. (1 Fr + 50c + 30c).

Er vonden nog 15 andere proefvluchten (raids) plaats, maar slechts vijf lieten postale sporen na.

15 autres vols d'essai (raids) ont eu lieu, mais seulement cinq ont laissé des traces postales.

De Raid Vanderlinden-Fabry **Le raid Vanderlinden-Fabry**

De Raid Vanderlinden-Fabry was de eerste Belgische vlucht waarbij officieel post werd vervoerd van Brussel naar Leopoldstad. Het postvervoer werd geregeld door dienstnota 14976 van 28.11.1930.

Le Raid Vanderlinden-Fabry a été le premier vol belge à acheminer officiellement du courrier de Bruxelles à Léopoldville. Le transport postal était réglementé par la note de service 14976 du 28.11.1930.

Afb. 7 - Raid Vanderlinden-Fabry. Brief uit Brussel (5.XII.1930) naar Elisabethville. Transit poststempel Leopoldville (15.XII.30) en aankomststempel Elisabethville (19.XII.30). Tarief: brief 1.25 fr. + luchtbelasting 5 fr., respectievelijk gefrankeerd met 4 zegels "Heraldische leeuw" (60, 35, 25 en 5 c. = 1.25 fr.) en het speciale stempel Fokker VI / Brussel (violet-bruin).

Figure. 7 - Raid Vanderlinden-Fabry. Lettre de Bruxelles (5.XII.1930) vers Elisabethville. Cachet de transit Léopoldville (15.XII.30) et cachet d'arrivée Elisabethville (19.XII.30). Tarif : lettre 1,25 fr. + surtaxe aérienne 5 fr., affranchie respectivement avec 4 timbres "Lion héraldique" (60, 35, 25 et 5 c. = 1.25 fr.) et le cachet spécial Fokker VI / Bruxelles (marron-violet).



Afb. 7 – Figure 7

De kapiteins Vanderlinden en Fabry maakten hierbij gebruik van het vliegtuig dat reeds door Medaets in 1926 was gebruikt en dus reeds enige sleet vertoonde. De vlucht werd in stilte lang voorbereid maar wegens de weeromstandigheden herhaaldelijk uitgesteld. De piloten vertrokken vanop Evere op 7 december 1930 om 4u.30, maar moesten rechtsomkeer maken wegens het slechte weer. Ze vertrokken dezelfde avond opnieuw. Het slechte weer achtervolgde hen gedurende de ganse reis en ze moesten een gedwongen landing maken nabij Alicante (Spanje). Op 8.12 landden ze in Oran om 9.45 en vertrokken om 13.45 naar Colomb-Bechar, waar ze dezelfde avond landden. Op 9.12 landden ze in Reggan. Op 10.12 werden ze belet op te stijgen door een zandstorm. Van 11 tot 14.12 landden ze respectievelijk in Goa, Niamey, Fort-Lamy. Op 15 december bereikten ze Leopoldville. Hier werd dus ook de 'Woestijnroute' gevolgd.

Les capitaines Vanderlinden et Fabry ont utilisé l'avion qui avait déjà été utilisé par Medaets en 1926 et présentait donc déjà une certaine usure. Le vol a été préparé en silence pendant longtemps mais a été reporté à plusieurs reprises en raison des conditions météorologiques. Les pilotes ont décollé d'Evere le 7 décembre 1930 à 4h30, mais ont dû faire demi-tour en raison du mauvais temps. Ils repartirent le soir même. Le mauvais temps les a poursuivis tout au long du voyage et ils ont dû effectuer un atterrissage forcé près d'Alicante (Espagne). Le 08.12, ils ont atterri à Oran à 09h45 et sont repartis à 13h45 pour Colomb-Bechar, où ils ont atterri le soir même. À 9 h 12, ils ont atterri à Reggan. Le 10.12, ils ont été empêchés de décoller par une tempête de sable. Du 11 au 14.12, ils débarquent respectivement à Goa, Niamey, Fort-Lamy. Le 15 décembre, ils atteignirent Léopoldville. La « Route du désert » a également été suivie ici.

Op 18.12 om 8.45 vatten ze de terugvlucht aan en landen dezelfde dag in Fort-Lamy. Hier zouden ze drie maanden op een nieuwe motor moeten wachten ... Uiteindelijk vertrokken ze terug op 25 maart 1931 en zouden met tussenlandingen in Goa, Reggan, Colomb-Bechar en Perpignan op 30.3.1931 in Evere aankomen.

Le 18.12 à 8h45, ils ont commencé le vol retour et atterrissent à Fort-Lamy le même jour. Là, il leur faudra attendre trois mois pour un nouveau moteur... Finalement, ils partirent le 25 mars 1931 et arrivèrent à Evere le 30.3.1931 avec des escales à Goa, Reggan, Colomb-Béchar et Perpignan.

Les Congolâtres

Er werden 6.241 brieven uit Brussel meegenomen. Deze werden gefrankeerd met op zijn minst één exemplaar van de bijzondere zegel Fokker F.7/Brussel – 5F violetbruin, waarvan 40.000 exemplaren werden gedrukt en die alleen voor deze vlucht geldig was. Ze werden afgestempeld Brussel (4) 5 december 1930. Ze werden voorzien van een tweetalige rode stempel : LIAISON AERIENNE BELGIQUE-CONGO – DECEMBRE 1930 : LUCHTVERBINDING BELGIE-CONGO – DECEMBER 1930. De meerderheid van de briefwisseling was bestemd voor Congo. Enkele brieven werden naar Ruanda-Urundi en Tanganyika doorgezonden. De brieven konden bijgefrankeerd worden met Congolese postzegels en geretourneerd naar België. Deze brieven werden tgv. Van de panne in Fort-Lamy met de normale post over Tchad naar België verder verstuurd. Zij kunnen dus als ramppost beschouwd worden.

6 241 lettres de Bruxelles ont été prises. Celles-ci étaient affranchies d'au moins un exemplaire du timbre spécial Fokker F.7/Bruxelles – 5F brun violet, tiré à 40 000 exemplaires et qui n'était valable que pour ce vol. Elles ont été oblitérées à Bruxelles (4) le 5 décembre 1930. Elles étaient estampillées d'un cachet rouge bilingue : LIAISON AERIENNE BELGIQUE-CONGO – DÉCEMBRE 1930 / LUCHTVERBINDING BELGIE-CONGO – DECEMBER 1930. La majorité de la correspondance était destinée au Congo. Certaines lettres ont été transmises au Ruanda-Urundi et au Tanganyika. Les lettres pouvaient être pré-affranchies avec des timbres congolais et renvoyées en Belgique. Ces lettres ont été envoyées. Suite à la panne à Fort-Lamy elle furent acheminée vers la Belgique par courrier normal via le Tchad. Ils peuvent donc être considérés comme des "accidentés".

Gezien er circa een 30.000 stuks onverkocht bleven, werden deze zegels vanaf 8 december te koop gesteld aan verzamelaars en handelaars. De Post slaagde er niet in om de voorraad te verkopen, en uiteindelijk besloot men het onverkochte gedeelte op 13 januari 1931 te vernietigen. Om hoeveel zegels het precies gaat, is niet bekend. Een deel van de verkochte zegels werd naderhand gebruikt voor het voldoen van luchtrecht (zie brief bij Raid Hansez), hoewel ze buiten gebruik gesteld waren en zodanig door de Posterijen als ongeldig dienden beschouwd te worden.

Étant donné qu'environ 30 000 unités sont restées invendues, ces timbres ont été mis en vente aux collectionneurs et aux marchands à partir du 8 décembre. La poste n'a pas pu vendre le stock, et il a finalement été décidé de détruire la partie invendue le 13 janvier 1931. On ne sait pas exactement combien de timbres sont concernés. Certains des timbres vendus ont ensuite été utilisés pour payer la surtaxe aérienne (voir lettre du Raid Hansez), bien qu'ils aient été mis hors service et qu'en tant que tels, ils ont dû être considérés comme invalides par la Poste.

Raid Hansez

Dienstorder 21 van 15-3-1934 bepaalt: M. Guy Hansez van de Antwerpse Vliegclub zal een vlucht België-Kongo maken op 24-3-1934. Het luchtrecht is 5 Fr/5 gm. (De brief) moet de aanduiding Aviateur Hansez dragen. (Hij) kan door alle postbureaus worden aangenomen en doorgestuurd worden naar Antwerpen 1 uiterlijk om 1.00 h in de nacht van 23-24 Maart. Antwerpen 1 voorziet ze van een stempel " Liaison aérienne Belgique-Congo Mars 1934/ Luchtverbinding België-Congo Maart 1934 ".

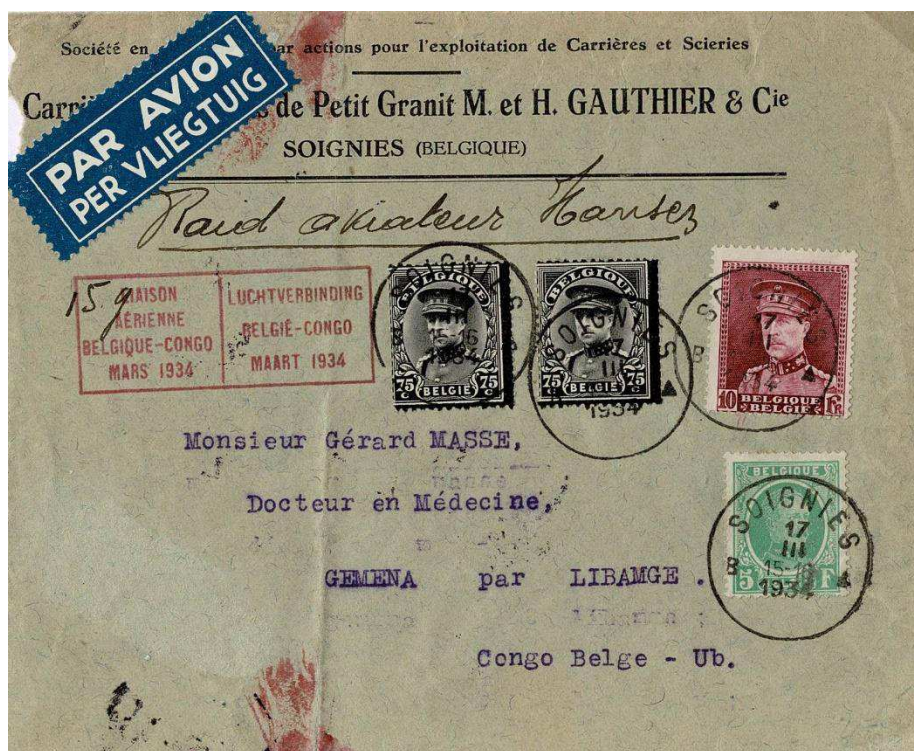
L'Ordre de Service 21 du 15-3-1934 précise : M. Guy Hansez de l' Antwerpse Vliegclub effectuera un vol Belgique-Congo le 24-3-1934. Le droit aérien est de 5 Fr/5 g. (La lettre) doit porter la désignation Aviateur Hansez. (Elle) peut être acceptée par tous les bureaux de poste et acheminée à Anvers 1 au plus tard à 1h00 du matin dans la nuit du 23 au 24 mars. Anvers 1 les tamponne d'une "Liaison aérienne Belgique-Congo Mars 1934/ Luchtverbinding België-Congo Maart 1934 ".

Mr. en Mvr. G. Hansez vliegen in een éénmotorig toestel Fox-Moth met 130 HP onder de vlag van Sabena. Hun reisweg is als volgt : 24 Maart: Antwerp naar Alicante; 25 Maart: Alicante naar Regan via Oran & Colomb Bechar; 26 Maart: Reggan naar Gao via Bidon V; 27 Maart: Gao naar Douala via

Les Congolâtres

Niamey; 28 Maart: Douala naar Leopoldville via Libreville en over Boma. Op 4 april verlaten ze Leopoldville en bereikten op 11 April Antwerpen.

Mr. et Mme. G. Hansez s'envolèrent aux commandes d'un monomoteur Fox-Moth de 130 CV sous pavillon Sabena. Leur itinéraire est le suivant : 24 mars : Anvers à Alicante ; 25 mars : Alicante à Regan via Oran & Colomb Bechar ; 26 mars : Reggan à Gao via Water Bottle V ; 27 mars : Gao à Douala via Niamey ; 28 mars : Douala à Léopoldville via Libreville et sur Boma. Ils quittèrent Léopoldville le 4 avril et atteignirent Anvers le 11 avril.



Afb. 8 - Raid Hansez. Brief van Soignies 17.III.1934 aan Gemena / Libenge. Op de achterzijde. Leopoldville I 28.III.1934 - Lisala 31.III.1934. Brief tussen 15 en 20 g. Tarief: brief 1,50 fr. + luchtpost 3 x 5Fr. = 16,50 fr. Frankering: Kepi 10 fr. + Houyoux 5fr. + 2 x - Kepi rouwzegel 75 c. = 16.50 fr.

Figure. 8 - Raid Hansez. Lettre de Soignies 17.III.1934 vers Gemena / Libenge. Au dos. Léopoldville I 28.III.1934 - Lisala 31.III.1934. Lettre entre 15 et 20 g. Tarif : lettre 1,50 fr + poste aérienne 3 x 5 fr. = 16,50 Fr. Affranchissement : Képi 10 fr. + Houyoux 5 fr. + 2 x - timbre de deuil Képi 75 c. = 16,50 fr.

Dienstorder 22 van 16-3-1934 bepaalt als afwijking op D.O. 30 van 1933: Men kan brieven van filatelisten aannemen die deze over Leopoldville, naar zichzelf of naar een adres in België willen verzenden. Deze brieven moeten een dubbele frankering dragen : 1) voor de uitgaande reis in Belgische postzegels (gewoon port + luchtpostrecht); 2) het zelfde bedrag voor de terugreis in Kongolese postzegels: het gewone recht in gewone Kongolese zegels, de luchtpostbelasting in Kongolese luchtpostzegels. Het postkantoor Brussel 1 heeft een voorraad aan Kongolese zegels.

L'ordre de service 22 du 16/03/1934 détermine comme un écart par rapport à O.S. 30 de 1933 : On peut accepter des lettres de philatélistes qui veulent les envoyer vers Léopoldville, à eux-mêmes ou à une adresse en Belgique. Ces lettres doivent être affranchies doublement : 1) pour le trajet aller en timbres-poste belges (affranchissement normal + surtaxe aérienne) ; 2) le même montant pour l'aller-retour en timbres congolais : le droit ordinaire en timbres ordinaires congolais, la surtaxe aérienne en timbres aériens congolais. La poste Bruxelles 1 dispose d'un stock de timbres congolais.



Afb. 9 - Raid Hansez. Luchtpostbrief van Brussel via Antwerpen naar Léopoldville en terug. Tarief: 1.50 fr. + luchtbelasting 5 fr. = 6,50 fr.

Belgische en Congolese postzegels om het posttarief in beide richtingen te dekken. Stempels: Brussel 1 / 22.3.1934 op de Belgische zegels en Léopoldville 1 / Postes / 28.3.1934 op de Congolese zegels. Op de achterzijde: Antwerpen 1P / 11.4.1934. Speciale rode afstempeling: LIAISON / AÉRIENNE / BELGIQUE-CONGO / MARS 1934 - LUCHTVERBINDING / BELGIË-CONGO MAART 1934.

Figure. 9 - Raid Hansez. Lettre par avion de Bruxelles via Anvers vers Léopoldville et retour. Tarif : 1,50 fr + surtaxe aérienne 5 fr = 6,50 fr. Timbres belges et congolais pour couvrir le tarif postal dans les deux sens. Oblitérés : Bruxelles 1 / 22.3.1934 sur les timbres belges et Léopoldville 1 / Postes / 28.3.1934 sur les timbres congolais. Au dos : Anvers 1P / 11.4.1934. Cachet spécial rouge : LIAISON / AÉRIENNE / BELGIQUE-CONGO / MARS 1934 - LUCHTVERBINDING / BELGIË-CONGO MAART 1934.

Raid Rubin

Dienstnota nr. 103 (30-11-1934) stelt : “Op 17 december e.k. te 2 uur onderneemt een Engels-Belgische bemanning een snelle luchtverbinding België-Congo en terug. Post wordt meegenomen. (Er)wordt een luchtrecht van 5 fr. Per 5 gram geheven. ... moet de vermelding “Raid Rubin” dragen. ... Mogen door alle postkantoren aangenomen ... Overgemaakt aan Brussels 1 Uiterlijk om 1 uur in de nacht van 16-17 december. ... voorziet de poststukken ... van een stempel. «Raid Rubin – Liaison aérienne Belgique-Congo et retour , Décembre 1934 / Luchtverbinding België-Congo en terug, December 1934». Filatelistische post mag aangenomen met retouradres en frankering (zie Raid Hansez).

L'Ordre de Service n°103 (30-11-1934) précise : « Le 17 décembre à 2 heures, un équipage anglo-belge entreprend une liaison aérienne à grande vitesse Belgique-Congo et retour. Du courrier est emporté. Une surtaxe aérienne de 5 francs par 5 grammes est perçu. ... doit porter la mention « Raid Rubin ». ... Peut être accepté par tous les bureaux de poste ... Transmis à Bruxelles 1 À 1 h du matin dans la nuit du 16 au 17 décembre. ... tamponne les envois postaux « Raid Rubin – Liaison aérienne Belgique-Congo et retour , Décembre 1934 / Luchtverbinding België-Congo en terug, December 1934 ». Le courrier philatélique peut être accepté avec adresse de retour et port (voir Raid Hansez).

De Raid werd gevlogen door Kenn Walter (pilot) en Maurice Franchomme (mecanicien) in de Havilland Comet 400 C.V. (g-ACSR). Dit zeer snelle vliegtuig – eigendom van Bernard RUBIN - nam voordien deel aan de race Londen-Melbourne en werd voor de gelegenheid "Reine Astrid" omgedoopt. Het steeg op van Brussel op 20 december 1934 om 10.42. Tussenlandingen werden gemaakt in Orange en Niamey. Aankomst op N' Dolo (Leopoldville). De terugvlucht vond plaats op 26 december. Bij het verlaten van Niamey was er een explosie van de carter van de linker motor. Na het herstellen zetten de piloten hun vlucht voort. Zij landen in Brussel (Haren) op 28 December om 11.12 h. Heen- en terugvlucht worden gerealiseerd in 3 etappen; 14..500 km vlucht werden afgelegd in 44,17 h.

Les Congolâtres

Le Raid était piloté par Kenn Walter (pilote) et Maurice Franchomme (mécanicien) dans un Havilland Comet 400 C.V. (g-ACSR). Cet avion très rapide - propriété de Bernard RUBIN - participait auparavant à la course Londres-Melbourne et a été rebaptisé "Reine Astrid" pour l'occasion. Il décolle de Bruxelles le 20 décembre 1934 à 10h42. Des escales ont été faites à Orange et Niamey. Arrivée à N'Dolo (Léopoldville). Le vol retour a eu lieu le 26 décembre. En quittant Niamey il y a eu une explosion du carter du moteur gauche. Après récupération, les pilotes ont poursuivi leur vol. Ils atterrissent à Bruxelles (Haren) le 28 décembre à 11h12. Les vols aller et retour sont réalisés en 3 étapes ; 14 500 km de vol ont été parcourus en 44,17 h.



Afb. 10 - Raid Rubin. Missionarisbrief van Sottegem naar Hemptine (Kasangai), doorgestuurd naar Luluabourg. Sottegem 4.XII.1934 Brussel 4.XII.1935 - Léopoldville 22.XII.1934 - Bukama 4.I.1935 - Luluabourg 14.I.1935. Tarief: brief naar Kongo 1.50fr. + luchtaks 5fr. = 6.50fr.

Figure. 10 - Raid Rubin. Lettre de missionnaire expédiée de Sottegem vers Hemptine (Kasangai), via Luluabourg. Sottegem 4.XII.1934 Bruxelles 4.XII.1935 - Léopoldville 22.XII.1934 - Bukama 4.I.1935 - Luluabourg 14.I.1935. Tarif : lettre au Congo 1,50fr. + surtaxe aérienne 5 fr. = 6.50fr.

Les Congolâtres

Voor de volledigheid vermelden wij ook de Raid Corswarem (1934) en de Raid Maihieu (1935), die beiden de 'Woestijnroute' volgen en waarvan eveneens stempels bekend zijn (Gallant p. 303/4).

Par souci d'exhaustivité, mentionnons également le Raid Corswarem (1934) et le Raid Maihieu (1935), qui suivent tous deux la « Route du désert » et dont les empreintes sont également connues (Gallant p. 303/4).

Hiermee was bewezen dat men in drie dagen van Brussel naar Leopoldstad kon vliegen en de markt lag open voor commerciële vluchten door SABENA.

Cela prouvait qu'il était possible de voler de Bruxelles à Léopoldville en trois jours et que le marché était ouvert aux vols commerciaux de la SABENA.

Franse Raids in voorbereiding van Parijs-Tananarive **Raids français en préparation de Paris-Tananarive**

Ondertussen hadden ook de Fransen niet stilgezeten. Ook hier werden verschillen raids uitgevoerd met de bedoeling een luchtlijn naar Madagascar (Tananarive) uit te bouwen. Een aantal hiervan hadden een tussenstop in Kongo.

Pendant ce temps, les Français n'avaient pas chômé non plus. Là aussi, divers raids ont été menés dans le but de construire une ligne aérienne vers Madagascar (Tananarive). Certains d'entre eux ont fait escale au Congo.

- De raids Bougault in 1926 en Guilbaud in 1927 hadden tussenlandingen in Stanleystad/Albertstad.
- De raid Roux verongelukte in de Kasaï op 13 januari 1930
- Goulette voerde twee raids uit. De eerste in 1930 had tussenlandingen in Leopoldstad en Elisabethstad; de tweede in 1931 had tussenlandingen in Leopoldstad en Coquilhatstad
- De raid Pharabod in 1934 maakte een tussenlanding in Luluaburg
- Dagaux maakte in 1934/35 tien vluchten met tussenlandingen in Leopoldstad, Coquilhatstad en Boende.
- Les raids Bougault en 1926 et Guilbaud en 1927 font escale à Stanleyville/Albertville.
- Le raid Roux s'est écrasé dans le Kasaï le 13 janvier 1930
- Goulette a mené deux raids. Le premier en 1930 fait escale à Léopoldville et Elisabethville ; le second en 1931 fit escale à Léopoldville et Coquilhatville
- Le raid Pharabod en 1934 fit escale à Luluabourg
- Dagaux effectue dix vols en 1934/35 avec des escales à Léopoldville, Coquilhatville et Boende.

Van al deze vluchten – die hoofdzakelijk de kustlijn volgden – zijn stempels bekend (Gallant, p.304).

On connaît des cachets de tous ces vols – qui suivaient principalement le littoral – (Gallant, p.304).

Op 9 november 1935 vloog Frankrijk de verbinding Parijs - Madagascar in. Voordien was Madagascar aangesloten op de Imperial Airways lijn Kaapstad – Kaïro via Broken-Hill (Noord-Rhodesië).

Le 9 novembre 1935, la France s'envole pour la liaison Paris - Madagascar. Avant cela, Madagascar était relié à la ligne Imperial Airways Cape Town – Le Caire via Broken-Hill (Rhodésie du Nord).

Imperial Airlines

Groot-Brittannië wilde een verbinding tot stand brengen van Londen met Kairo en Kaapstad. Op 28 februari 1931 had de eerste officiële vlucht plaats tussen Londen en Mwanza (aan de zuidelijke oever van het Victoriameer), via Brindisi, Athene, Kairo en Khartoum.

La Grande-Bretagne voulait établir une connexion de Londres au Caire et au Cap. Le 28 février 1931, le premier vol officiel a lieu entre Londres et Mwanza (sur la rive sud du lac Victoria), via Brindisi, Athènes, Le Caire et Khartoum.

Dienstnota 14135 van 21-02-31 stelt dat deze lijn o.a. kan gebruikt worden voor de 'Belgische gewone en aangetekende correspondentie' naar"het Noordoosten van Belgisch Congo (via de Nijl)". Deze tweewekelijkse dienst betekent een tijdswinst van ongeveer 14 dagen voor Noord-Oost-Congo'. Er is een luchtrecht van 4 Fr./10 gr.

L'Ordre de Service 14135 du 21-02-31 précise que cette ligne peut être utilisée, entre autre, pour la 'correspondance ordinaire et recommandée belge' vers ... "le Nord-Est du Congo belge (via le Nil)". Ce service bimensuel signifie un gain de temps de environ 14 jours pour le nord-est du Congo'. Il y a une surtaxe aérienne de 4 Fr./10 gr.

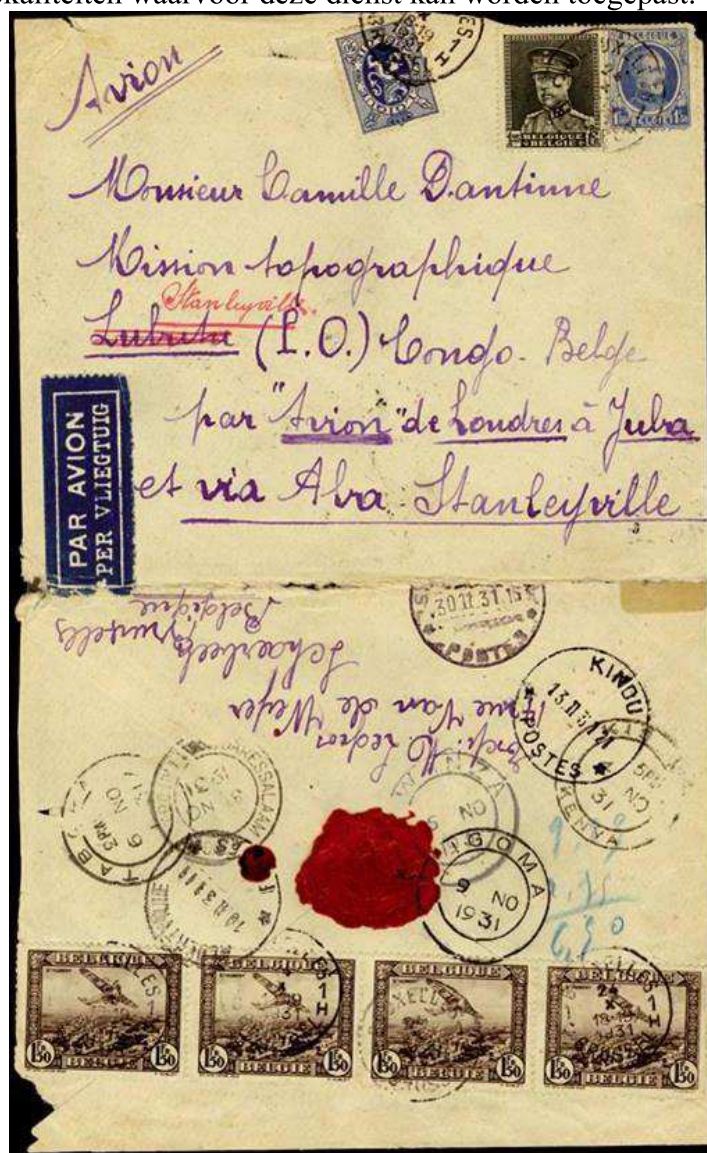
Dienstnota 2074 van 28-09-1931 wijst erop dat dit luchtrecht frequent foutief wordt toegepast door de postbeambten en geeft in bijlage een lijst van de lokaliteiten waarvoor deze dienst kan worden toegepast.

L'Ordre de Service 2074 du 28-09-1931 rappelle que cette surtaxe aérienne est fréquemment mal appliquée par les agents des postes et fournit en annexe une liste des localités pour lesquelles ce service peut être appliqué.

Waar de brieven aanvankelijk voor vrijdag 11 uur op Brussel I moesten bezorgd worden, werd dit door dienstorder 14819 van 16-10-1931 gewijzigd naar woensdag 7h.30.

Alors que les courriers devaient initialement être livrés à Bruxelles I avant vendredi 11h00, celui-ci a été modifié au mercredi 7h30 par l'ordre de service 14819 du 16-10-1931.

Afb. 11 - Brief van Brussel (24.X.1931) naar Lubutu. Vervoerd via de lijn Londen-Brindisi-Capetown naar Kisumu/Kenia (4.XI), Mwanza (5.XI), Tabora (6.XI) en verzonden naar Dar es Salaam (8.XI) i.p.v. Kigoma (waar hij toch aankomt op 9.XI), via het Tanganyika-meer naar Albertville (10.XI), Kindu (13.XI) en Stanleyville (30.XI.1931). Lubutu is een voorstad van Stanleyville. Tarief: Brief naar Congo (sinds I.XII.1930) = 1,25 fr + luchtaks voor 10 tot 20 g. (sinds 28.11.1931) = 2 x 4fr. Totaal: 9.25fr. Correcte frankering door Houyoux 1.5 fr., Kepi 1.25fr., Lion 0.50 fr. en luchtpostzegel St. Hubert 4 x 1.50fr.



Les Congolâtres

Figure. 11 (page précédente) - Lettre de Bruxelles (24.X.1931) à Lubutu. Transporté sur la ligne Londres-Brindisi-Capetown via Kisumu/Kenya (4.XI), Mwanza (5.XI), Tabora (6.XI) et envoyé à Dar es Salaam (8.XI) au lieu de Kigoma (où elle arrive de toute façon à 9.XI), via le lac Tanganyika jusqu'à Albertville (10.XI), Kindu (13.XI) et Stanleyville (30.XI.1931). Lubutu est une banlieue de Stanleyville. Tarif : Lettre au Congo (depuis I.XII.1930) = 1,25 fr + surtaxe aérienne pour 10 à 20 g. (depuis le 28.11.1931) = 2 x 4fr. Total : 9.25fr. Affranchissement correct par Houyoux 1.5 fr., Képi 1.25 fr., Lion 0.50 fr. et timbre de poste aérienne St. Hubert 4 x 1.50 fr.

Op 20 januari 1932 werd de lijn verlengd tot Kaapstad en werd de regelmatige dienst "Londen - Kaapstad", officieel ingehuldigd met tussenlandingen in Broken-Hill (Rhodesië) of in Dodoma (aan het Tanganyika-meer). Bij deze tussenlandingen werd de post voor of van Belgisch Kongo aan de vliegtuigen afgegeven.

Le 20 janvier 1932, la ligne est prolongée jusqu'au Cap et le service régulier "Londres - Le Cap" est officiellement inauguré avec des escales à Broken-Hill (Rhodésie) ou à Dodoma (sur le lac Tanganyika). Lors de ces escales, le courrier à destination ou en provenance du Congo belge était livré à l'avion.

Afb. 12 - Luchtpostbrief van Elisabethville (27.I.1932) via Broken Hill (29.I.1932, op de achterzijde) en Nairobi (3.II.1932, op de achterzijde) naar Schaarbeek. Zwarte lineaire afstempeling "Imperial Airways /1^{ste} vertrek Kaapstad / Elisabethville 27.1.1932".
Tarief: brief tussen 10 en 20 g. =. 1.25 fr. + luchtpost (5 fr./10 g) = 2 x 5fr. Totaal: 11.25 fr. Frankering 11.50 fr. (Te veel betaald 0.25 fr.).

Figure. 12 - Lettre par avion d'Elisabethville (27.I.1932) via Broken Hill (29.I.1932, au verso) et Nairobi (3.II.1932, au verso) à destination de Schaarbeek.

Griffe linéaire noire "Imperial Airways /1er départ Cape Town / Elisabethville 27.1.1932". Tarif : lettre entre 10 et 20 g. =. 1,25 fr. + surtaxe aérienne (5 fr./10 g) = 2 x 5 fr. Total : 11,25 fr. affranchissement à 11,50 fr. (0,25 fr.de trop).

Dienstorder 14031 van 15-01-1932 spreekt in dit verband over het Oosten van Belgisch Congo en Katanga. Het luchtrecht wordt op 5 Fr. /10 gr. gebracht en de brieven moeten gecentraliseerd worden in Brussel I voor dinsdag om 11 uur. Afwijkend hiervan kunnen de brieven die worden overgedragen aan het interne luchtvaartwet van Congo ook gecentraliseerd worden in Antwerpen I.

L'Ordre de Service 14031 du 15-01-1932 parle à ce propos de l'Est du Congo belge et du Katanga. La surtaxe aérienne est imposée à 5 Fr. /10 gr. et les courriers doivent être centralisés à Bruxelles I le mardi à 11 heures. Par dérogation à cela, les lettres qui sont transférées via le réseau aérien interne du Congo peuvent également être centralisées à Anvers I.





Afb. 13 - Postwaardestuk van Gent C (21.I.1933) via Brussel 1 (op de achterzijde) naar Buta/Congo (4.II.1933), gevlogen met Imperial Airlines. Tarief: kaart (sinds 1.XII.1930) 0,60 + luchtaks (veel minder dan 5 g., sinds 1.X.1932) 3,50 fr. = 4,10 fr. Frankeren: Postwaardestuk 0.50 fr. + Kepi 2 fr. en 1 fr. + Heraldische Leeuw 0.50 fr. = 4 fr. Ontbreekt 0.10 fr; niet getaxeerd.

Figure. 13 - Entier postal expédié de Gand C (21.I.1933) via Bruxelles 1 (au verso) vers

Buta/Congo (4.II.1933), effectué avec Imperial Airlines. Tarif : carte (depuis le 1.XII.1930) 0,60 + surtaxe aérienne (beaucoup moins de 5 g., depuis le 1.X.1932) 3,50 fr. = 4,10 fr. Affranchissement : Entier postal 0,50 fr. + Képi 2 fr. et 1 fr + Lion héraldique 0,50 fr = 4 fr Manque 0,10 fr ; pas taxé.

In 1936 richtte Imperial Airways twee secundaire lijnen in waardoor het noordoosten en het oosten van Kongo eveneens werden bediend: het zijn de lijnen: Kampala, Entebbe, Kissenye en Kampala, Entebbe, Rutshuru, Costermansstad, Usumbura. Later zou Sabena, volgens het reciprociteitsbeginsel, ook gebruik maken van deze infrastructuur.

En 1936, l'Imperial Airways a établi deux lignes secondaires par lesquelles le nord-est et l'est du Congo étaient également desservis : les lignes Kampala, Entebbe, Kissenye et Kampala, Entebbe, Rutshuru, Cotermansville, Usumbura. Plus tard, selon le principe de réciprocité, la Sabena utilisera également cette infrastructure.

Reeds op 26 augustus 1932 richtte de Aéro-Club van Katanga, kort nadien overgenomen door de Société des Transports Aériens du Katanga (S.T.A.K.), een regelmatige verbinding in tussen Elisabethstad en Broken-Hill. Deze dienst werd afgeschaft einde 1935 wanneer Katanga aangesloten werd op het netwerk Europa-Afrika van Sabena.

Dès le 26 août 1932, l'Aéro-Club du Katanga, repris peu après par la Société des Transports Aériens du Katanga (S.T.A.K.), établissait une liaison régulière entre Elisabethville et Broken-Hill. Ce service a été supprimé fin 1935 lorsque le Katanga a été connecté au réseau Europe-Afrique de la Sabena.

Afb. I4 - Eerste flight Broken Hill - Elisabethville (26.VIII.1932). (Website Delcampe).

Figure. I4 - Premier vol Broken Hill - Elisabethville (26.VIII.1932). (website Delcampe).



Regelmatige verbinding België – Congo
Liaison régulière Belgique Congo

Wellicht het belangrijkste document in verband met onze koloniale luchtpostgeschiedenis is Dienstnota 25 van 14.02.1935. Wij geven ze integraal weer.

Le document le plus important lié à notre histoire coloniale de la poste aérienne est peut-être l' Ordre de Service 25 du 14.02.1935. Nous le présentons dans son intégralité.

Liaison aérienne régulière entre la Belgique et le Congo

A partir du 23 février courant, une liaison aérienne régulière sera établie entre la Belgique et le Congo.

Le premier vol sera effectué de Bruxelles le samedi 23 février 1935. Le second vol aura lieu le vendredi 8 mars et ensuite le vendredi de quinze en quinze jours.

Cette ligne desservira les régions ci-après:

Colonies françaises d'Afrique:

Sud-Algérien; localités suivantes du Soudan français: Gao, Asongo, Kidal, Menaka, Bourem, Gouma, Rharous, Tombouctou, Araouan et Kabara; Niger, Tchad, Oubangui Chari, Gabon, Cameroun (partie nord), Sankuru, Moyen Congo et Nigérie britannique.

Distriets suivants du Congo belge:

Ubangi (parties nord, ouest et sud), Tshuapa, Stanleyville, Uélé (partie ouest), Bas Congo, Lac Léopold II, Kwango, Sankuru et Kasai.

Il ne sera pas accepté de correspondances-avion pour Marseille ni pour Oran.

Les surtaxes aériennes sont : fixées comme suit :

F 2,50 par 5 gr. pour les lettres et les cartes postales et

F 2,50 par 25 gr. pour les autres objets.

Le bureau de Bruxelles 1 centralisera les correspondances qui devront parvenir au plus tard à ce bureau la veille du départ à 24 heures.

A titre exceptionnel, pour le vol d'inauguration, il peut être accepté des correspondances que les philatélistes désirent adresser, via Léopoldville à eux-mêmes ou à un destinataire résidant en Belgique.

Ces envois doivent comporter un double affranchissement:

- 1° l'affranchissement pour le voyage aller en timbres-poste belges (port ordinaire + surtaxe), les timbres sont à annuler par le bureau de dépôt.*
- 2° un affranchissement d'un même import, pour le voyage retour en timbres congolais*

Le port ordinaire pour ce voyage retour doit être représenté en timbres congolais ordinaires et la surtaxe-avion en timbres-avion congolais. Ces figurines ne peuvent être annulées ; elles seront oblitérées à Léopoldville.

Le bureau de Bruxelles 1 est pourvu en timbres congolais.

Eventuellement, les bureaux percevront en espèces l'affranchissement pour le voyage de retour et transmettront ensuite par premier courrier utile, et au besoin sous enveloppe n° 231, les correspondances au bureau de Bruxelles 1, à l'appui d'un mandat sans frais du montant total des sommes perçues.

Nadat de eerste vliegreis tussen België en Belgisch Kongo al in 1925 door Thieffry werd volbracht, duurde het tien jaar voor de infrastructuur en het materiaal aan de vereisten voldeed om op een veilige manier een regelmatige luchtverbinding tussen België en Belgisch Congo in te leggen.

Après que le premier vol entre la Belgique et le Congo belge a été achevé par Thieffry en 1925, il a fallu dix ans pour que l'infrastructure et le matériel répondent aux exigences pour établir en toute sécurité une liaison aérienne régulière entre la Belgique et le Congo belge.

Les Congolâtres

De bemanning van deze eerste vlucht bestond uit Prosper Cocquyt als gezagvoerder, copiloot Jean Schoonbroodt en marconist Fernand Maupertuis. Ze klommen op 23 februari 1935 om 4 uur aan boord van de driemotorige Fokker OO-AGH. Op beide flanken van de romp prijkte de naam 'Edmond Thieffry', de pionier van de eerste Kongovlucht. Tony Orta – de Sabena-baas - vloog mee als passagier. Na een reis van vijf en een halve dag, streek de O-AGH op 28 februari te 13.55 uur op het vliegveld N'Dolo te Leopoldstad neer. Na een verblijf van vier dagen ter plaatse, werd op dinsdag 4 maart een aanvang gemaakt met de thuisreis naar Brussel waar de OO-AGH tijdens de avond van 8 maart landde en feestelijk onthaald werd. Die zelfde ochtend was Jo Van Ackere van Haren opgestegen voor de tweede regelmatige verbinding die langzaam aan zal uitgroeien tot de gerenommeerde L.B.C. (Liaison Belgique-Congo).

L'équipage de ce premier vol était composé de Prosper Cocquyt en tant que commandant de bord, du copilote Jean Schoonbroodt et de l'opérateur radio Fernand Maupertuis. Ils montent à bord du trimoteur Fokker OO-AGH à 4 heures le 23 février 1935. Le nom 'Edmond Thieffry', le pionnier du premier vol Congo, ornait les deux flancs du fuselage. Tony Orta - le patron de Sabena - a volé en tant que passager. Après un voyage de cinq jours et demi, l'O-AGH a atterri à l'aéroport N'Dolo de Léopoldville le 28 février à 13h55. Après un séjour de quatre jours sur place, le départ a été donné le mardi 4 mars par le voyage de retour vers Bruxelles où l'OO-AGH a atterri dans la soirée du 8 mars et a reçu un accueil festif. Le même matin, Jo Van Ackere van Haren avait décollé pour la deuxième connexion régulière qui deviendra lentement le célèbre L.B.C. (Liaison Belgique-Congo).

Afb. 15 - Eerste vlucht Sabena van België naar Belgisch Congo en terug. Brief van Brussel (23.II.1935) via Leopoldville (28.II.1935) naar Brussel (8.III.1935). Tarif : brief 1.50 fr. + luchtbelasting 2.50 fr. = 4 fr. in Belgische en Congolese zegels. Speciale SABENA-afstempeling in zwart (meestal in rood).



Figure. 15 - Premier vol de la Sabena depuis la Belgique vers le Congo belge et retour. Lettre de Bruxelles (23.II.1935) via Léopoldville (28.II.1935) vers Bruxelles (8.III.1935). Tarif : lettre 1,50 fr + surtaxe aérienne 2,50 fr = 4 fr en timbres belges et congolais. Annulation spéciale SABENA en noir (généralement en rouge).

Dienstnota 30 van 21-2-1935 vermeldt dat de reguliere lijn België-Congo twee maal per maand zal aangevuld worden met een vlucht Marseille-Brazzaville van de Regie France-Congo. Deze vluchten gebeuren op vrijdag.

L'Ordre de Service 30 du 21-2-1935 précise que la ligne régulière Belgique-Congo sera complétée deux fois par mois par un vol Marseille-Brazzaville de la Direction France-Congo. Ces vols ont lieu le vendredi.



Afb. 16 - Brief van Brussel 26.11.1953 naar Brazzaville, verzonden met de eerste vlucht van de "Régie France-Congo Line" (Air Afrique). Brussel 28.11.1935 / Léopoldville 7.III.1935 (op de achterzijde) / Brazzaville` R.P-Moyen Congo 8.III.1935 (op de achterzijde). Tarief: brief 1.75 fr. + luchtpost 2.50 fr. = 4.25 fr. "Poste Restante". "Retour aan l'envoyeur".

Figure. 16 - Lettre de Bruxelles 26.11.1953 à Brazzaville, envoyée avec le premier vol de la "Régie France-Congo Line" (Air Afrique). Bruxelles 28.11.1935 / Léopoldville 7.III.1935 (au verso) / Brazzaville` R.P-Moyen Congo 8.III.1935 (au verso). Tarif : lettre 1,75 fr + surtaxe aérienne 2,50 fr = 4,25 fr " Poste Restante ". « Retour à l'envoyeur ».

De lijst van bestemmingen van 14-2-1935 wordt aangepast. Voor Belgisch Congo zijn dit : Congo Ubangi, Tshuapa, Stanleyville, Uélé (partie ouest), Bas Congo, Lac Léopold II, Kwango, Sankuru , Kasai en Maniema (Westelijk gedeelte). Daarenboven wordt bepaald dat de briefwisseling die in Brussel I toekomt woensdag na 7 uur tot donderdag om 24 uur en bestemd is voor gans het district van de Uele, voor de districten Kibali-Ituri (behalve het Oosten), Kivu (oostelijk deel) en Lualaba via Leopoldville moeten verlopen en niet via de Imperial Airways lijn. Het luchtpostrecht voor Belgisch Congo wordt op 1-5-1935 3.5 fr/5g. voor brieven en 3.5 fr/25 g. voor andere objecten.

La liste des destinations du 14-2-1935 sera ajustée. Pour le Congo Belge ce sont : Congo Ubangi, Tshuapa, Stanleyville, Uélé (partie ouest), Bas Congo, Lac Léopold II, Kwango, Sankuru, Kasai et Maniema (partie Ouest). Par ailleurs, il est stipulé que la correspondance arrivant à Bruxelles I sera acheminée vers tout l'arrondissement de l'Uele, les arrondissements de Kibali-Ituri (sauf l'Est), Kivu (partie Est) et Lualaba du mercredi après 7h00 au jeudi à Jeudi minuit, il faut passer par Léopoldville et non par la ligne Imperial Airways. La surtaxe aérienne pour le Congo belge sera de 3,5 fr/5g le 1-5-1935. pour les lettres et 3,5 fr/25 g. pour les autres objets.

Na het inrichten van een regelmatige verbinding tussen België en Congo, gaan Sabena en de Franse Regie samenwerken: beiden richten om de veertien dagen een vlucht in naar het westelijk gedeelte van het Afrikaanse continent, zodat dit wekelijks bediend wordt.

Les Congolâtres

Après avoir mis en place une liaison régulière entre la Belgique et le Congo, la Sabena et la Régie française travailleront ensemble : toutes deux organiseront un vol vers l'ouest du continent africain tous les quinze jours, afin qu'il soit desservi chaque semaine.

Dienstnota 161 van 6-11-1935 vermeldt dat de lijn "Belgique-France-Congo" zal doorgetrokken worden naar Elisabethville. De interne lijn Leopoldville-Lusambo wordt als volgt aangepast "Leopoldville-Banningsville - Port Franqui - Luebo - Luluabourg - Kamina - Elisabethville".

L'Ordre de Service 161 du 6-11-1935 précise que la ligne « Belgique-France-Congo » sera prolongée jusqu'à Elisabethville. La ligne intérieure Léopoldville-Lusambo sera adaptée comme suit « Léopoldville-Banningsville - Port Franqui - Luebo - Luluabourg - Kamina - Elisabethville ».

De eerste vlucht "Brussel-Elisabethville" gaat op 15 november 1935. Filatelisten kunnen hiervoor brieven aan zichzelf of aan een ander adres in België over Elisabethville meegeven (aan de gebruikelijke voorwaarden). Het luchtrecht blijft bewaard op 3.5 fr/5 g.

Le premier vol « Bruxelles-Elisabethville » a lieu le 15 novembre 1935. Les philatélistes peuvent envoyer des lettres à eux-mêmes ou à une autre adresse en Belgique via Elisabethville (aux conditions habituelles). La surtaxe aérienne est maintenue à 3,5 fr/5 g.



Afb. 17 - Brief uit Brussel (15.XI.1935) via Elisabethstad (21.XI.1935, op de achterzijde) naar Tananarive (mechanische vlagstempel 24.XI.1935 op de achterzijde). Annulering SABENA / BRUXELLES-ELISABETHVILLE / 1^{ste} VLUCHT. Tarief: brief voor het buitenland 1,75 fr. + luchtaks tot Madagascar 7,50 fr. / 5 g. = 9,25 fr. (Info F. Van der Haegen).

Figure. 17 - Lettre de Bruxelles (15.XI.1935) via Elisabethville (21.XI.1935, au dos) à destination de Tananarive (timbre drapeau mécanique 24.XI.1935 au dos). Annulation SABENA / BRUXELLES-ELISABETHVILLE / 1^{er} VOL. Tarif : lettre pour l'étranger 1,75 fr + surtaxe aérienne vers Madagascar 7,50 fr / 5 g. = 9,25 fr (Info F. Van der Haegen).

Les Congolâtres

Figure. 18 - Belgique-Congo, Service accéléré. Lettre par avion de Luxembourg Ville 21.X.1936 vers Stanleyville 28.X.1936 (au verso). La lettre est affranchie avec un affranchissement mixte luxembourgeois-belge. Tarif : lettre vers le Congo (depuis le 1.II.1934 pour moins de 5 g.) = 1,50 fr. (affranchie avec des timbres-poste luxembourgeoise et oblitérée au Luxembourg) + surtaxe aérienne (depuis le 1.5.1935 pour 5 g.) = 3,50 fr. Affranchi d'une paire de Képi 1.50fr. et Lion héraldique 50c. La lettre illustrée porte le cachet rouge spécial bilingue "Bruxelles-Stanleyville-Elisabethville / 5½ jours". L'expéditeur voulait probablement une lettre de ce vol sans payer le port de retour prescrit dans la note de service 103. Il a donc envoyé cette lettre "poste restante" à Stanleyville, avec la mention "Après 3 jours à retourner à..." au dos. La poste a apposé un cachet "Rebut" et une mention "Retour expéditeur voir verso" au recto et un cachet encadré "non réclamé" au verso.

Een perscommuniqué, gedateerd Léopoldville, 25 april 1938 kondigt een aantal belangrijke verbeteringen aan:

Un communiqué de presse, daté de Léopoldville, 25 avril 1938, annonce un certain nombre d'améliorations importantes :

- Drie nieuwe 'Junkers' voor het interne net zullen in gebruik worden genomen op de lijnen van Stanleyville naar Elisabethville, naar Libenge en naar Usumbura.
- De lijn België-Congo wordt doorgetrokken tot Leopoldville,
- Sabena en Air Afrique (Franse lijn) zullen hun vluchten verdubbelen
- Op de intercontinentale lijn worden Savoia "S-83" ingezet met een hogere kruissnelheid waardoor de Congolese hoofdstad na vier dagen wordt bereikt.
- Het afschaffen van het luchtrecht is onder studie; alle briefwisseling zal dan per luchtpost gebeuren. In elk geval zal het tarief sterk dalen.

- Trois nouveaux Junkers pour le réseau interne seront mis en service sur les lignes Stanleyville-Elisabethville, Libenge et Usumbura.
- La ligne Belgique-Congo est prolongée jusqu'à Léopoldville,
- Sabena et Air Afrique (ligne française) doubleront leurs vols
- Sur la ligne intercontinentale, les Savoia "S-83" sont déployés avec une vitesse de croisière plus élevée, atteignant la capitale congolaise au bout de quatre jours.
- L'abolition de la surtaxe aérien est à l'étude ; toute correspondance sera alors envoyée par avion. Dans tous les cas, le taux baissera fortement.

- Twee nieuwe lijnen binnen Congo zijn gepland:

- Deux nouvelles lignes au Congo sont prévues :
 - De ene zal van Leopoldville naar Luluaburg lopen en de mijnstreek van de Kasai bedienen
 - De andere loopt van Stanleyville naar Usumbura en ontsluit de Kivu-streek, en Ruanda-Urundi.
 - L'une ira de Léopoldville à Luluabourg et desservira la zone minière du Kasai
 - L'autre va de Stanleyville à Usumbura et désenclave la région du Kivu, et le Ruanda-Urundi.

Tweede Wereldoorlog
Seconde Guerre mondiale

De situatie in Europa en vooral het uitbreken van de tweede wereldoorlog betekenden dat Sabena zijn verdere plannen niet kon uitvoeren. In het verslag van de Raad van Bestuur van Sabena van 1 oktober 1940 lezen we dat reeds in maart 39 de lijn Brussel-Praag en op 1 september 1939 de exploitatie van het gehele Europese net en van de lijn België-Congo diende te worden stopgezet. Deze laatste kon echter terug geopend worden in februari 1940, om in mei 1940 terug gesloten te worden.

La situation en Europe et surtout le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale signifiait que Sabena était incapable de mener à bien ses projets futurs. Dans le rapport du conseil d'administration de la Sabena en date du 1^{er} octobre 1940, on lit que déjà en mars 39 la ligne Bruxelles-Prague et le 1er septembre 1939 l'exploitation de l'ensemble du réseau européen et de la ligne Belgique-Congo devait être interrompu. Cependant, ce dernier pourrait être rouvert en février 1940, pour être à nouveau fermé en mai 1940.

Enkel in Congo kon de activiteit verder gezet worden en de geplande lijn van Stanleyville naar Usumbura via Irumu en Costermanville kon geopend worden op 28.11.1939.

Ce n'est qu'au Congo que l'activité a pu se poursuivre et que la ligne prévue de Stanleyville à Usumbura via Irumu et Costermanville a pu être ouverte le 28.11.1939.

Van 10 mei 1940 tot 3 april 1945 was de luchtpostdienst volledig opgeheven. Op 4 april 1945 heropende de luchtpostdienst via Londen en op 14 juli 1945 werd de lijn Brussel-Leopoldville opnieuw geopend door Sabena.

Du 10 mai 1940 au 3 avril 1945, le service postal aérien est complètement supprimé. Le 4 avril 1945, le service postal aérien via Londres est rouvert et le 14 juillet 1945, la ligne Bruxelles-Léopoldville est rouverte par la Sabena.

Dienstorder Nr 1 van 18-02-1946 regelt de uitgifte van 2 luchtpostzegels in uitvoerig van een besluit van de regent van 15 januari en het ministerieel besluit van 16 januari met een waarde van 8.50 (tarief luchtpostbrief tot 5 gr naar Congo) en 6 fr (bijkomende schijf van 5 gr). Ze tonen de nieuwe viermotorige D.C.4, die de verbinding Brussel-Leopoldville zal verzorgen. Dit vliegtuig maakt de eerste vlucht Brussel-Leopoldville op 24.2.1946 met terugvlucht op 27.2.1946. De Aeroclub Royal de Belgique verzond een aantal brieven heen en weer, die voorzien werden van twee rode stempels, waarop vermeld werd dat de vlucht afgelegd werd in 25 uur.

L'Ordre de Service n°1 du 18-02-1946 régleme l'émission de 2 timbres-avion en détail d'un arrêté du régent du 15 janvier et de l'arrêté ministériel du 16 janvier d'une valeur de 8,50 (tarif lettre-avion jusqu'à 5 gr à Congo) et 6 fr (port supplémentaire de 5 gr). Ils montrent le nouveau quadrimoteur D.C.4, qui assurera la liaison Bruxelles-Léopoldville. Cet avion effectue le premier vol Bruxelles-Léopoldville le 24.2.1946 avec un vol retour le 27.2.1946. L'Aéroclub Royal de Belgique a envoyé plusieurs courriers, munis de deux cachets rouges, indiquant que le vol fut effectué en 25 heures.

Afb. 19 (volgende pagina) - Eerste vlucht Brussel-Leopoldville met viermotorige DC-4 op 24.11.1946 met terugvlucht op 27.II.1946. De Aéroclub Royal de Belgique stuurde een aantal brieven heen en terug, waarop twee rode stempels staan die vermelden dat de vlucht in 25 uur werd uitgevoerd. Frankering met de speciale DC-4 zegel (tarief: 2,5 fr. + luchtaks 6 fr.) en terugzending met Congolese zegels.



Figure. 19 - Premier vol Bruxelles-Léopoldville par le quadrimoteur DC-4 le 24.11.1946 avec vol retour le 27.II.1946. L'Aéroclub Royal de Belgique a envoyé un certain nombre de lettres aller et retour, sur lesquelles figurent deux cachets rouges indiquant que le vol a été effectué en 25 heures. Affranchissement avec le timbre spécial DC-4 (tarif : 2,5 fr. + surtaxe aérienne 6 fr.) et retour avec les timbres congolais.

Hoe vreselijk de Tweede Wereldoorlog ook geweest is, op technisch gebied – en dan in het bijzonder op het gebied van de luchtvaart – betekende hij een belangrijke vooruitgang. Tien jaar na de eerst SABENA-vluchten België-Congo werd de afstand tussen België en zijn kolonie gereduceerd tot 1 dag vliegen.

Aussi terrible que fût la Seconde Guerre mondiale, techniquement - et surtout dans le domaine de l'aviation - elle représentait une avancée significative. Dix ans après les premiers vols SABENA Belgique-Congo, la distance entre la Belgique et sa colonie a été réduite à 1 jour de vol.

Bibliografie Bibliographie

- R. Gallant, *Histoire du Service Postal au Congo belge 1886-1960*, 2005.
- E. Vandenbauw, *Catalogue de L'Aérophilatélie belge*, Propost 1982.
- L.L.M.C.Tschroots e.a., *Luchtvaart en Luchtpost encyclopedie, Deel 1*, Ned.Ver.Aerophil., 1990.
- W. Major, *La Poste Aérienne belge 1919-2003. Les tarifs postaux internationaux et les surtaxes aériennes par pays de destination.*
- W. Major, *La Poste Aérienne belge 1870-1950. Les ordres et les notes de service en rapport avec la poste aérienne.*
- W. Major, *Les timbres belges de la poste aérienne.*
- F. Van der Haegen, *Luchtpostzegel nr. 5 en zijn gebruik*, in catalogus Temsifil 2012, p. 61-65, ed. M. Bottu.
- www.congoposte.be/posteaerienne.htm.
- www.urome.be - Les pénétrations étrangères.
- www.philafrica.be/CONGOLATRES.
- Personal information from Walter Deijnckens and Filip Van der Haegen.