

## 50 ans de l'inauguration du Chemin de Fer Matadi - Léopoldville COB 296

Par Lindekens Thomas  
Lindekens Philippe

### Le timbre

Arrêté: 10 juin 1948      texte issu du site internet de Charles Stockmans – [www.congoposte.be](http://www.congoposte.be)

Le Ministre des Colonies,

Vu le décret du 20 janvier 1921 organique du service postal complété et modifié par les décrets des 14 mai 1926, 31 octobre 1928 et 12 juillet 1932,

Considérant qu'il y a lieu de commémorer le cinquantième anniversaire de l'inauguration du chemin de fer Matadi - Léopoldville ;

Arrête :

Article premier.

Il est émis un timbre-poste du Congo Belge de 2 Fr. 50, de couleur bleu verte, en commémoration du cinquantième anniversaire de l'inauguration du chemin de fer Matadi - Léopoldville.

Art. 2.

Ce timbre-poste sera admis pour l'affranchissement des correspondances au Congo Belge à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1948, tant en service intérieur qu'en service international, concurremment avec les valeurs actuellement en cours.

Art. 3.

Un exemplaire de ce timbre-poste est annexé au présent arrêté.

Bruxelles, le 10 juin 1948.      P. Wigny

**Période de validité** : 1<sup>er</sup> juillet 1948 au 31 décembre 1950 = 30 mois

**Impression** : Waterlow & Sons de Londres

**Procédé d'impression** : taille-douce

**Feuilles** : 100 timbres

**Dentelure** : 13 ½

**Valeur** : 2,50 F

**Couleur** : bleu et vert-jaune



Épreuve publicitaire : en brun et vert

Dentelée et non dentelée avec trou démonétisant sur la valeur et griffe noire oblique sur 2 lignes

« WATERLOW & SONS LTD. / SPECIMEN ».



## **Introduction**

Cet article a pour but de présenter ce timbre particulier, dernier à avoir été imprimé par Waterlow and Sons pour le Congo Belge. Particulier car il n'y a que 2 timbres au Congo Belge à avoir été émis seul, même sans valeur analogue au Ruanda-Urundi – le second étant le 4 Fr. bleu émis pour le 75<sup>ème</sup> anniversaire de l'UPU (Union Postale Universelle).

Il nous paraissait intéressant de montrer comment réaliser un bel ensemble sur un timbre unique.

## **Historique**

Après de nombreux essais et conventions, études de terrain, de tracé et recherches de capitaux, Léopold II et Albert Thys se lancèrent dans cette aventure que fut l'édification du premier chemin de fer du Congo.

Dès les capitaux disponibles, Léopold II fonda la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie – la CCCI – dont le premier objectif était l'étude, la construction et l'exploitation de la ligne de chemin de fer reliant le Bas-Congo au Stanley-Pool. Dans une phase ultérieure, la compagnie exploiterait les richesses naturelles de l'intérieur.

Thys fut aidé dans sa tâche par le Capitaine Cambier (étude du tracé avec ses ingénieurs pendant 17 mois) et Delcommune (aspect commercial).

Divers obstacles physiques durent être franchis : sol rocailleux de Matadi, passage de la rivière Mpozo, le mont Palabala, traversée de l'Inkisi, etc... La construction commença le 11 octobre 1889 par l'édification de la gare de Matadi et du débarcadère ; le début de la voie ne commença que le 15 mars 1890. Il fallut 2 ans de travaux harassants et coûteux en vies humaines pour faire les 9 premiers kilomètres et passer le pont de la Mpozo. En 1894, après 4 ans de travaux, ils en étaient au Km 82 jusqu'à la hauteur de la rivière Lufuri. Ils atteignirent Thysville au début 1897 et finalement le Stanley Pool le 16 mars 1898. La ligne fut officiellement ouverte au trafic le 6 juillet 1898.

Il fallut 8 années au lieu des 4 prévues, engloutir près de 60.000.000 de frs soit 2,5 fois le budget initial et les vies de 132 Européens et plus de 1.800 Africains et Asiatiques pour réaliser un chemin de fer de 390 km.

### **Nous vous conseillons les ouvrages, site & articles suivants :**

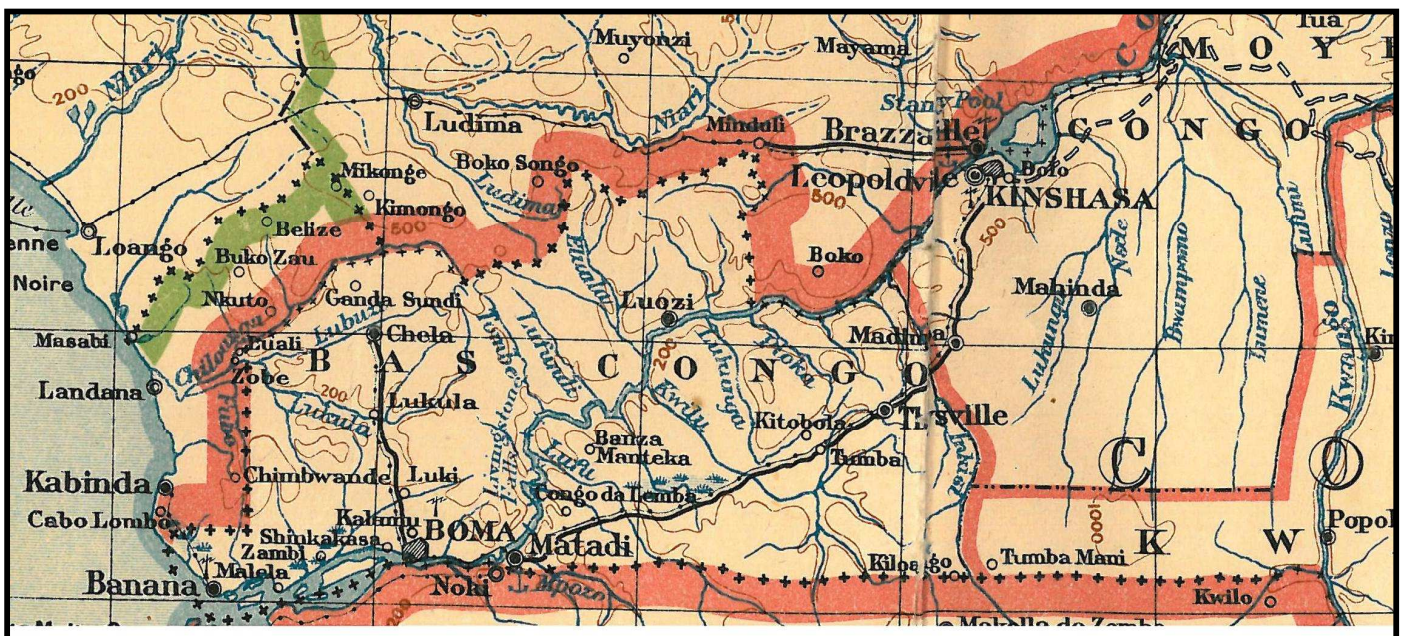
- Article de K. Destoop : « Matadi-Léopoldville : l'histoire du premier chemin de fer au Zaïre »
- Etude & collections de Jean-Marie Frenay
- Article de Marc Oblin « Les émissions d'après-guerre : à négliger ? » – Cahier du Congo 2012-01
- Les 3 tomes « Le rail au Congo Belge » de Mr Blanchart
- Livre de J. Cornet « La bataille du rail » 1947
- Article de Jean Herreweghe : « La vignette commémorative de l'inauguration du Chemin de Fer du Congo en 1898 » paru dans « les Congolâtres » d'avril 2013  
<http://www.philafrica.be/CONGOLATRES/articles/>
- Article d'Eliane Deneumostier-Saive : « La légende noire : la Bataille du Rail au Congo » paru le 7 avril 2005 sur le site Delcampe  
[http://www.delcampe.net/data/magazine/20050201\\_lescahiersducongo.pdf](http://www.delcampe.net/data/magazine/20050201_lescahiersducongo.pdf)  
<http://rixke.tassignon.be/spip.php?article934>

**LE TRACÉ**

Le chemin de fer est construit à l'écartement de 765 mm.

- Matadi – Mpozo , (9km), ouverture le 30 juin 1892
- Mpozo – Palabala, (8km), ouverture 10 décembre 1892
- Palabala – Kengé (23km), ouverture 1er juillet 1893
- Kengé – Duisi, (12km), ouverture le 4 décembre 1894
- Duisi – Lufu, (30km), ouverture le 1er mai 1896
- Lufu – Tumba, (105km), ouverture le 23 juillet 1896
- Tumba – Thysville, (44km), ouverture en décembre 1896
- Thysville – Inkisi , (33km), ouverture en avril 1897
- Inkisi – Tampa , (56km), ouverture le 15 septembre 1897
- Tampa – Kimuenza , (44km), ouverture en décembre 1897
- Kimuenza – Dolo (N'Dolo), (56km), ouverture le 16 mars 1898
- Dolo (N'Dolo) – Léopoldville ouest (Kinshasa ouest), (11km) ouverture le 8 juillet 1898

	1898-1932	1932
<b>Écartement des rails</b>	0.765 m	1.067 m
<b>Rails</b>	21.5 kg/m	33.4 kg/m
<b>Charge totale</b>	±10 t par essieu	±15 t par essieu
<b>Longueur</b>	385 km	366 km
<b>Pente max.</b>	45‰	17‰
<b>Rayon min.</b>	50 m	250 m

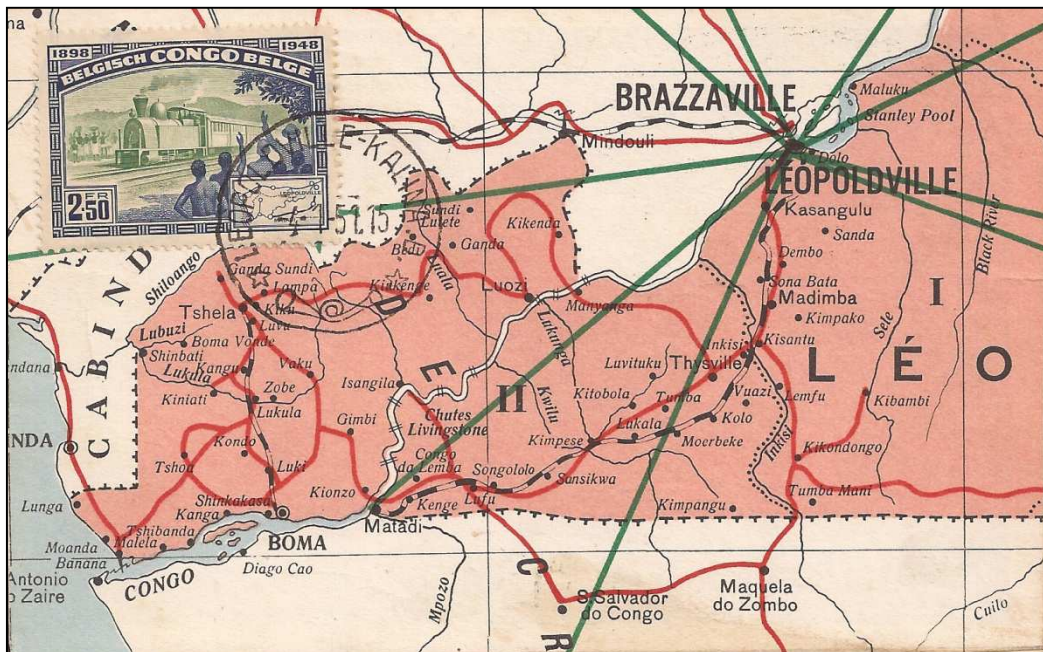
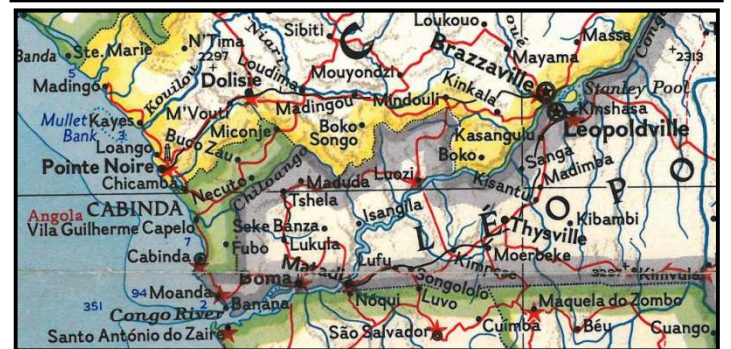
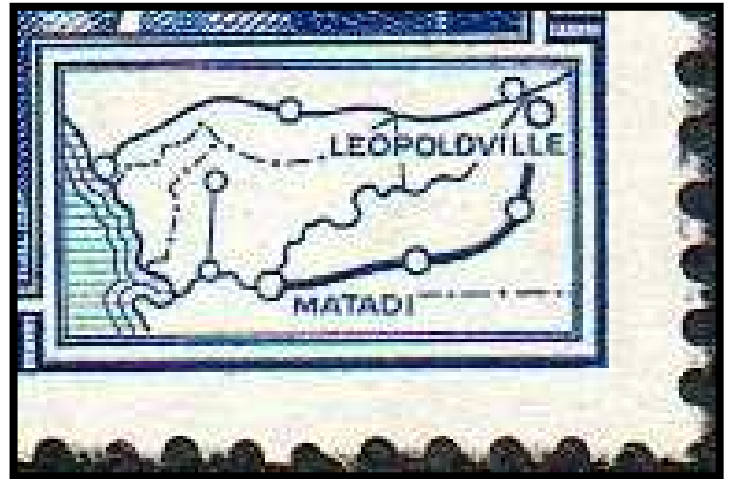


## Les Congolâtres

Tracé du chemin de fer sur carte géographique dans l'encadré du coin inférieur droit du timbre. En gras, le tracé avec 4 cercles vides pour les gares principales dont deux sont explicitement nommées : Matadi & Léopoldville ; selon la position, les deux autres devraient être Tumba & Madimba. Le trait d'axe figure les frontières avec l'enclave portugaise de Cabinda & la frontière avec l'Afrique Equatoriale Française.

L'illustration montre aussi le tracé en trait fin continu du chemin de fer français entre Brazzaville et Pointe-Noire nommé « Congo-Océan » - inauguré en 1934. Cette carte illustre donc les tracés de chemins de fer existants en 1948 et pas en 1898. Le cercle au milieu du tracé doit être la gare de Loudima.

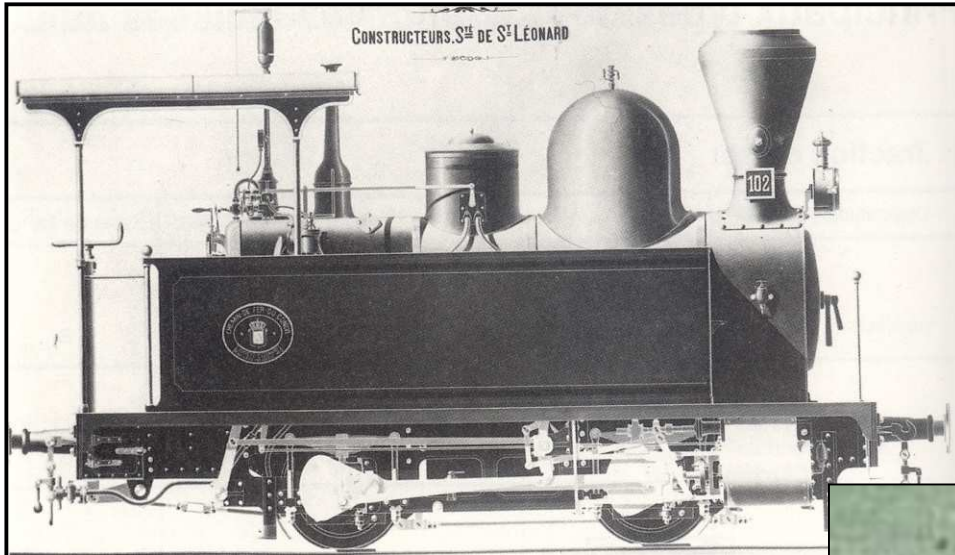
On y remarque aussi le tracé du Chemin de Fer du Mayumbe, entre Boma & Tshela.



Carte maximum fabriquée par l'"OTRACO". Le timbre a été oblitéré le 4 janvier 1951 à Léopoldville-Kalina .D.

**LA LOCOMOTIVE**

La loco illustrée sur le timbre par Waterloo and Sons semble se rapprocher de celle-ci : Locomotive type 0-4-0T construite par la Société St Léonard & mise en service vers 1893 – poids en service = 18.5 tonnes reconnaissable à sa cloche et à sa cheminée tronconique inversée.



Il est à remarquer que sur le dessin du timbre, la Loco ne semble pas avoir de roues !!! (voir scan ci-contre)



L'avant du dessin présente 2 colons (dont un saluant avec le bras gauche) et 5 indigènes (dont un saluant aussi mais cette fois avec le bras droit) – cette scène d'avant plan est intégrée dans le cadre, en bas à droite, partiellement masquée par la carte illustrant le tracé.

A l'arrière plan, à gauche de la loco, figure aussi des indigènes accueillant le train ; certains portant des marchandises sur la tête. On y voit également des enfants.

**PARTICULARITÉ DE LA FEUILLE COMPLÈTE**

Fig 1.

Croix de centrage dans les 2 coins supérieurs  
couleur bleue du cadre  
numéro de feuille dans le coin supérieur droit – apposé en noir,  
analogue à ce qui était fait pour les Mols.

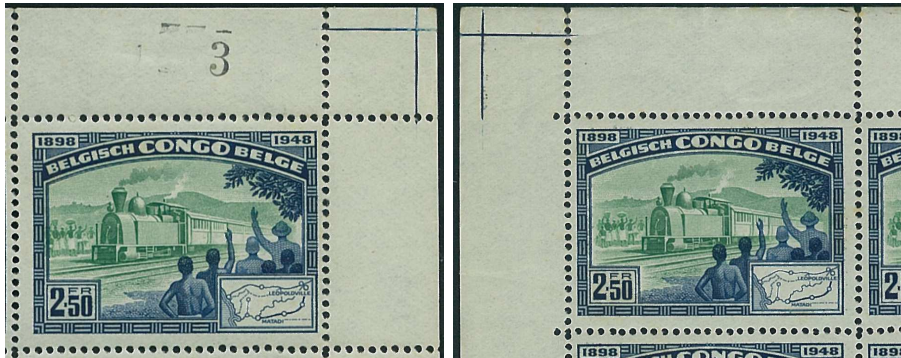


Fig 2.

Traits verticaux de centrage dans les 2 coins inférieurs



Fig 3.

Clous de positionnement en marge des positions #6, #41, #50  
« T » horizontal

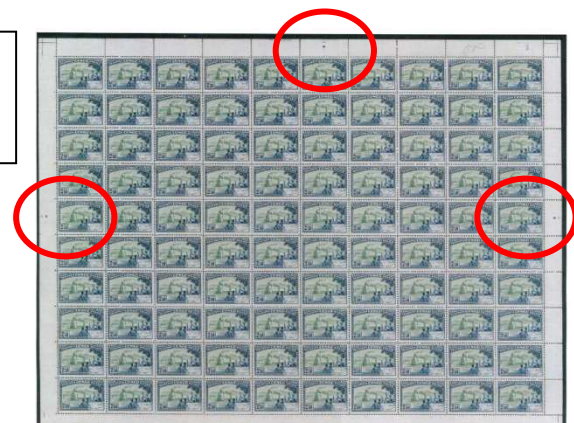


Fig 4.

Croix de centrage au centre de la feuille  
Traits horizontaux en marge gauche & droite  
dans le prolongement de la croix  
4 traits dans le prolongement de la croix entre les timbres  
du bord de feuille.



Fig 5.

Numéro de planche en marge supérieure, position #5



Fig 6.- Dentelure en marge supérieure et en marge droite  
Pas de prolongement de la dentelure en marge inférieure,  
ni en marge gauche (sauf 1 trou).



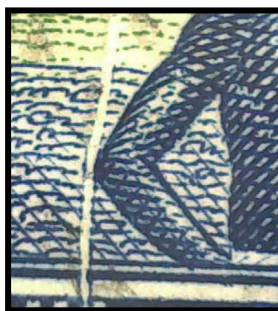
Bloc de 4 – coin de feuille – obl. COSTERMANSVILLE  
Avec numéro de feuille « 253 » + croix de centrage du cadre



## VARIÉTÉS

### Pli accordéon vertical

Il est apparu dès le début de l'impression car il concerne les 2 couleurs (cadre & centre).  
Non détecté par la poste, ni par l'acheteur, il fut donc utilisé et oblitéré à Elisabethville.

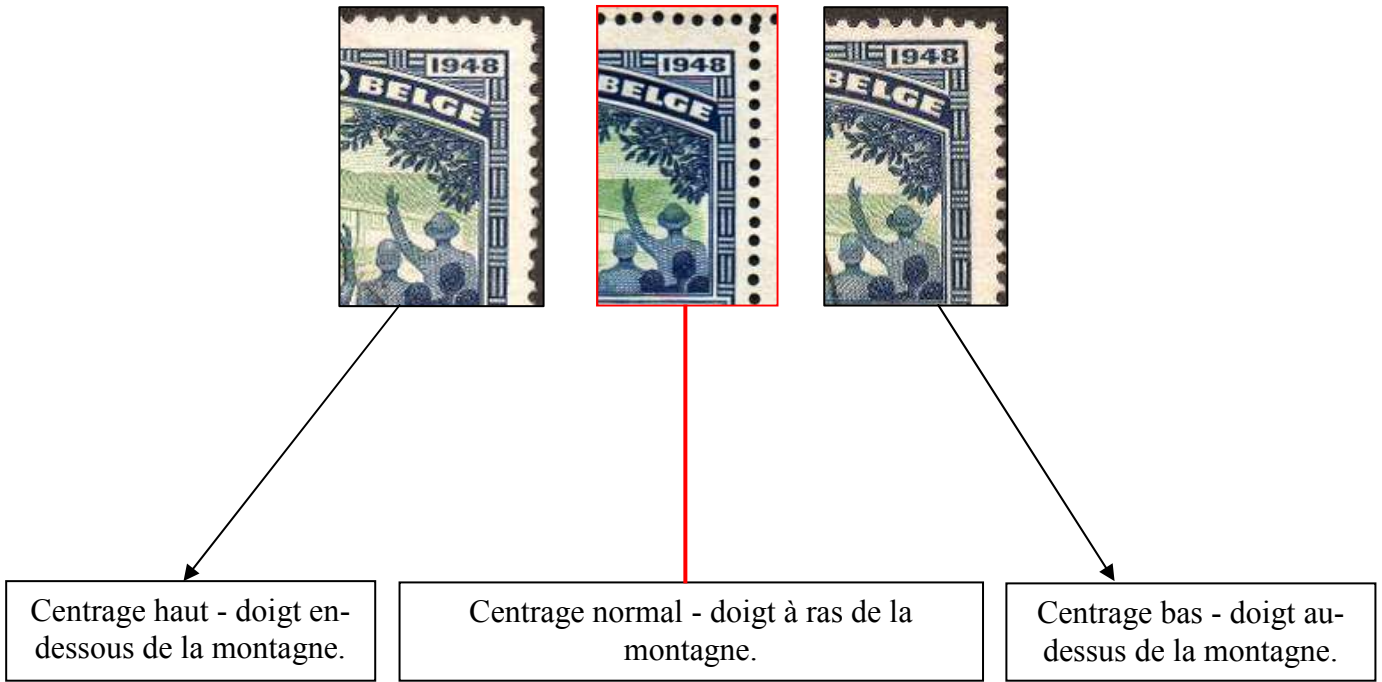




**Décentrage record centre/cadre**

"Ce petit timbre, par ailleurs très joli, le n°296 du catalogue, émis le 1er juillet 1948, pour commémorer le cinquantième anniversaire de l'arrivée du premier train de la ligne MATADI-LEOPOLDVILLE, n'est pas de ceux qui attirent l'attention. Pourtant, celui qui aime rechercher les anomalies, les variétés et autres curiosités, sera peut-être content de savoir qu'il est possible de repérer des variétés typographiques [...]. Comparez la position du doigt levé du colon par rapport à la colline."

E. THONNON, "Pour tous les goûts et toutes ... les bourses!", *LES CAHIERS DU CONGO*, 80, juin/septembre 2004, p. 25.



**QUELQUES OBLITÉRATIONS**



Ce timbre est particulièrement grand et permet d'accueillir les cachets dans leur intégralité.

Une étude des cachets durant sa période de validité est donc tout à fait possible et intéressante.

La couleur verte du centre permet aussi de garder une bonne lisibilité du bureau.

**HISTOIRE POSTALE**

**Tarifs en cours lors de l'émission**

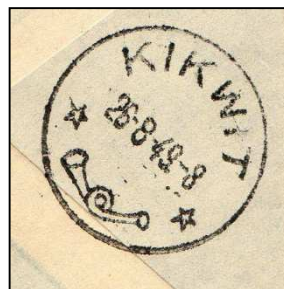
En d'autres mots, à quels tarifs ce timbre à 2,50 Fr était il destiné ?

- Service intérieur jusqu'au 31 mars 1950 : simple port (port avion gratuit depuis le 1<sup>er</sup> janvier 42)
- Service UPA jusqu'au 30 juin 1949 : simple port non avion
- Service vers la Belgique jusqu'au 31 juillet 1949 : simple port non avion

Ci-dessous nous vous présentons une série de lettres classées par tarif. Nous n'avons malheureusement pas pu trouver un usage postal du COB 296 pour chaque tarif. Voici ce que nous avons pu rencontrer dans notre collection & sur internet.

**Service vers la Belgique – lettre normale (par bateau)**

**Tarif à 3 Fr depuis le 1 mai 1949**



Lettre par avion partie d'Idiofa en août 1949 à destination d'Anvers, via Kikwit le 26/08.  
Affranchie par un COB 296 et complément en Palmiers 10c. (5x)

*Les Congolâtres*

**Service intérieur**

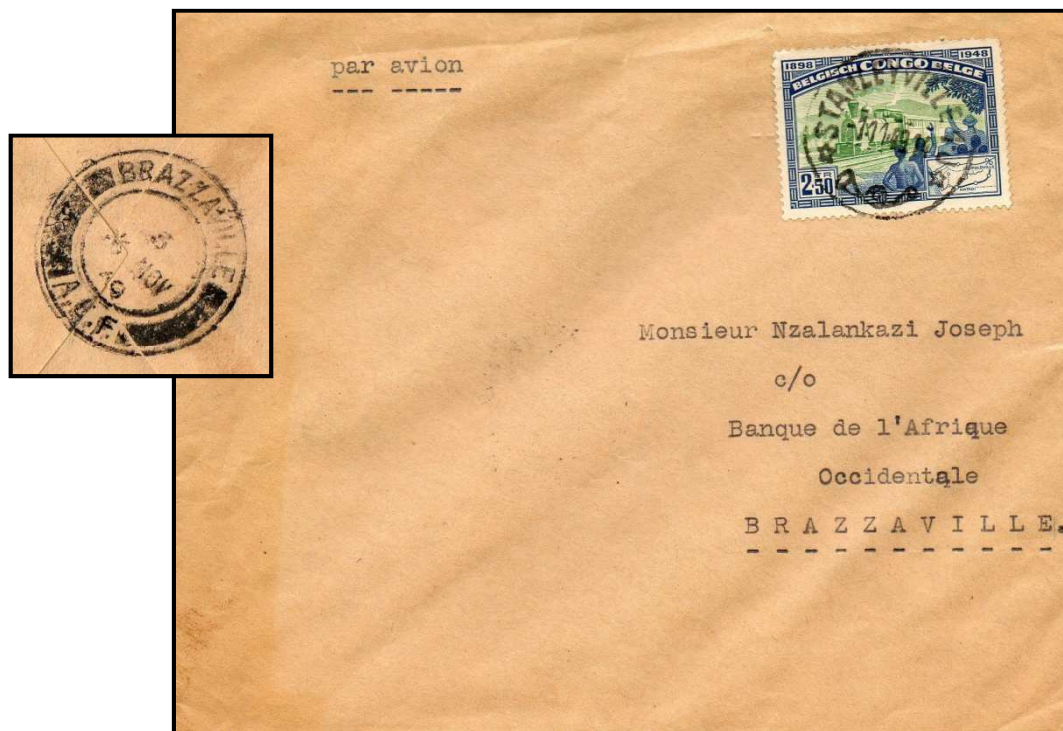
**Tarif à 2,50 Fr jusqu'au 31 mars 1950**



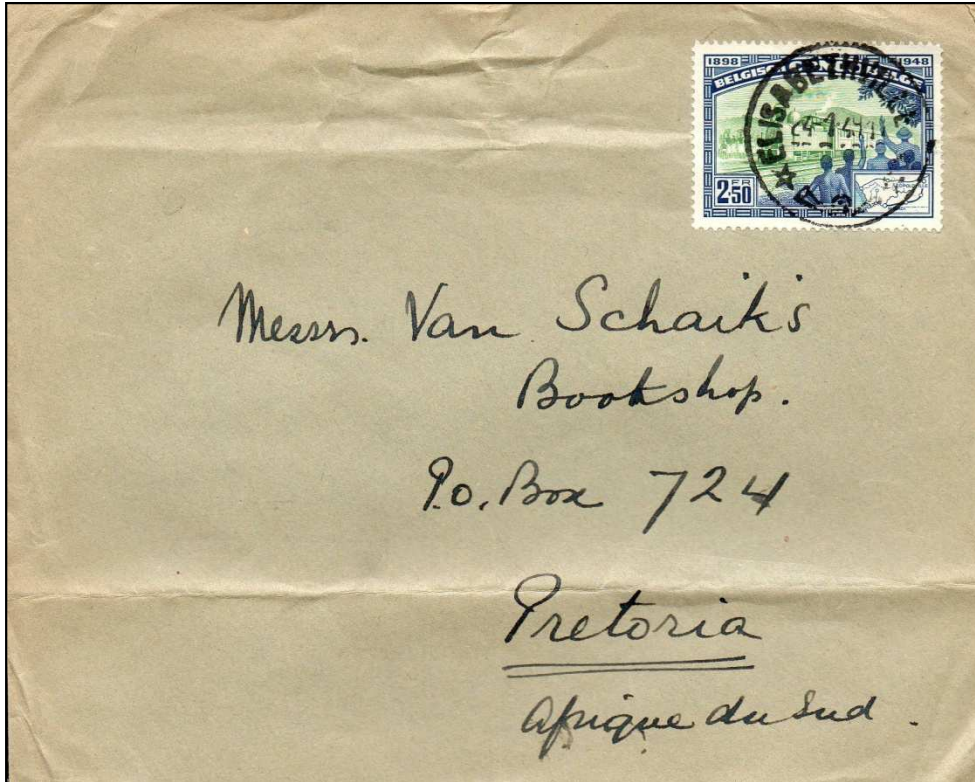
Lettre partie de Jadotville le 5 janvier 1950 à destination d'Elisabethville où elle parvint le lendemain.

**Service vers UPA (Union des Postes Africaines)**

**Tarif à 2,50 Fr jusqu'au 30 juin 1949**



Lettre par avion (gratuite au Congo Belge depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1942) partie de Stanleyville le 1<sup>er</sup> novembre 1949 à destination de Brazzaville /AEF où elle parvint le 3 novembre.



Lettre partie d'Elisabethville le 24 janvier 1949 à destination de Prétoria / RSA.

**Service vers la Belgique – par avion**

**Port normal : Tarif à 2,50 Fr jusqu'au 31 juillet 1949**

**Surtaxe aérienne : 3,50 Fr / 5 gr**

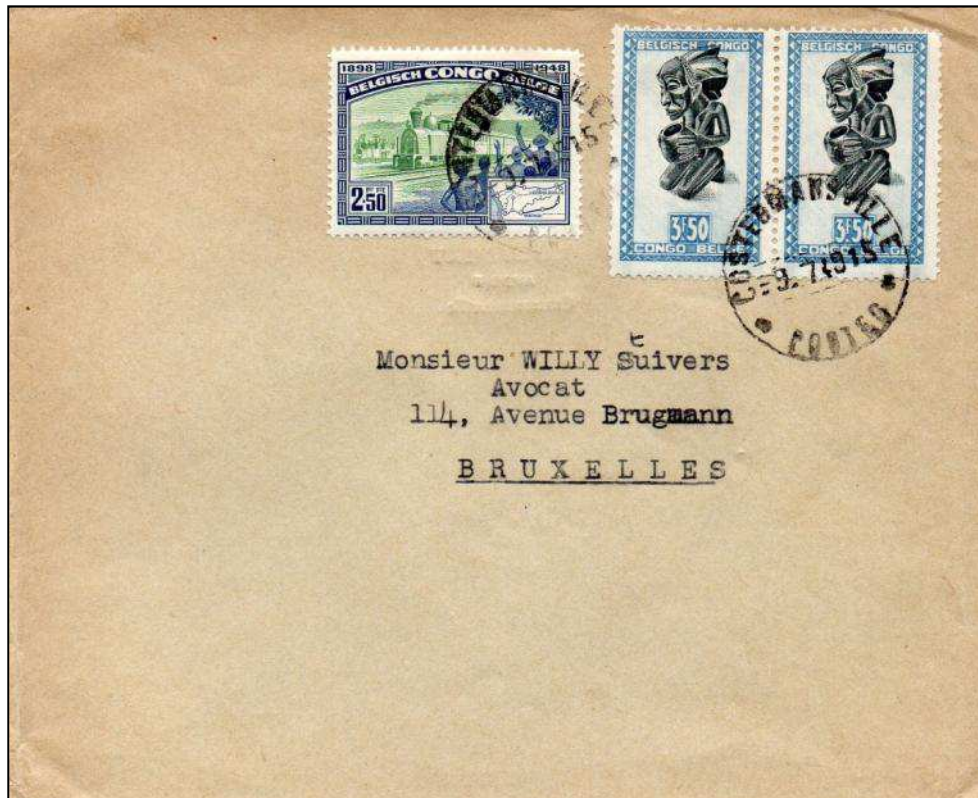


Lettre par avion partie de Costermansville le 14 février 1949 à destination de Bruxelles.  
Affranchie par une paire verticale du COB 296 et complément en Masques 25c. & 75c.

*Les Congolâtres*



Lettre par avion partie d'Elisabethville le 13 mars 1948 à destination de la Belgique.  
Affranchie avec (2x) COB 296 et complément en Masques 1 Fr.



Lettre par avion partie de Costermansville le 9 juillet 1949 à destination de Bruxelles.  
Double port avion.  
Affranchie avec COB 296 et complément en Masques 3,50 Fr (2x).



Lettre par avion partie de Léopoldville le 14 juillet 1948 à destination de Bruxelles.  
Affranchie par 5 exemplaires du COB 296 et complément en Masques 50c & 2,50 Fr. (2x), ce qui donne 18 Fr. pour 2,50 Fr port normal + 1,25 Fr (port suppl – par erreur) + 4 x 3,50 Fr pour 17,75 Fr.

**Service vers la Belgique – recommandé par avion**  
**Port normal : Tarif à 2,50 Fr. jusqu’au 31 juillet 1949**  
**Recommandation = 3,50 Fr.**  
**Surtaxe aérienne : 3,50 Fr / 5 gr.**

Lettre recommandée par avion partie de Watsa le 11 août 1948 vers Bruxelles.  
COB 296 et complément Palmiers (7Fr.).



**Service vers la Belgique – par avion**

Port normal : Tarif à 3 Fr. à partir du 1<sup>er</sup> août 1949

Surtaxe aérienne : 3,50 Fr. / 5 gr.

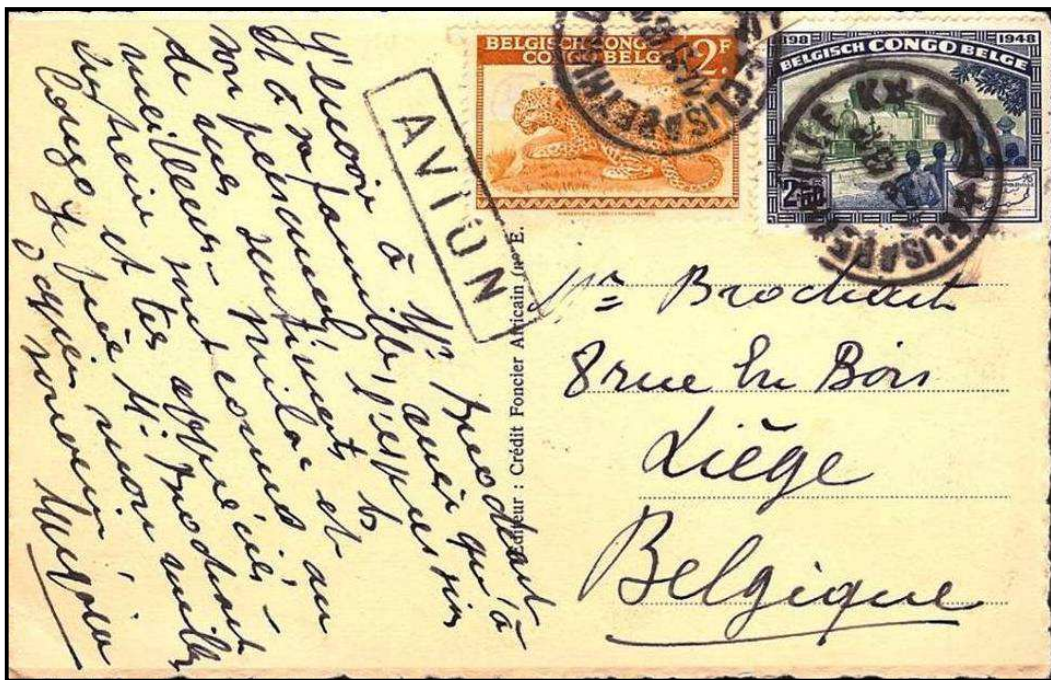


Lettre par avion partie de Nya-Lukemba le 30 janvier 1950 à destination de Bruxelles.  
Affranchie par une paire horizontale du COB 296 et complément en Masques 50c. & 1 Fr.

**Service international vers la Belgique – par avion**

Carte postale : Tarif à 1 Fr. jusqu'au 30 avril 1949

Surtaxe aérienne : 3,50 Fr. / 5 gr.



Carte-vue par avion (griffe encadrée) partie d'Elisabethville le 14 septembre 1948 à destination de Liège.  
Affranchie par le COB 296 et complément avec Palmiers 2 Fr.

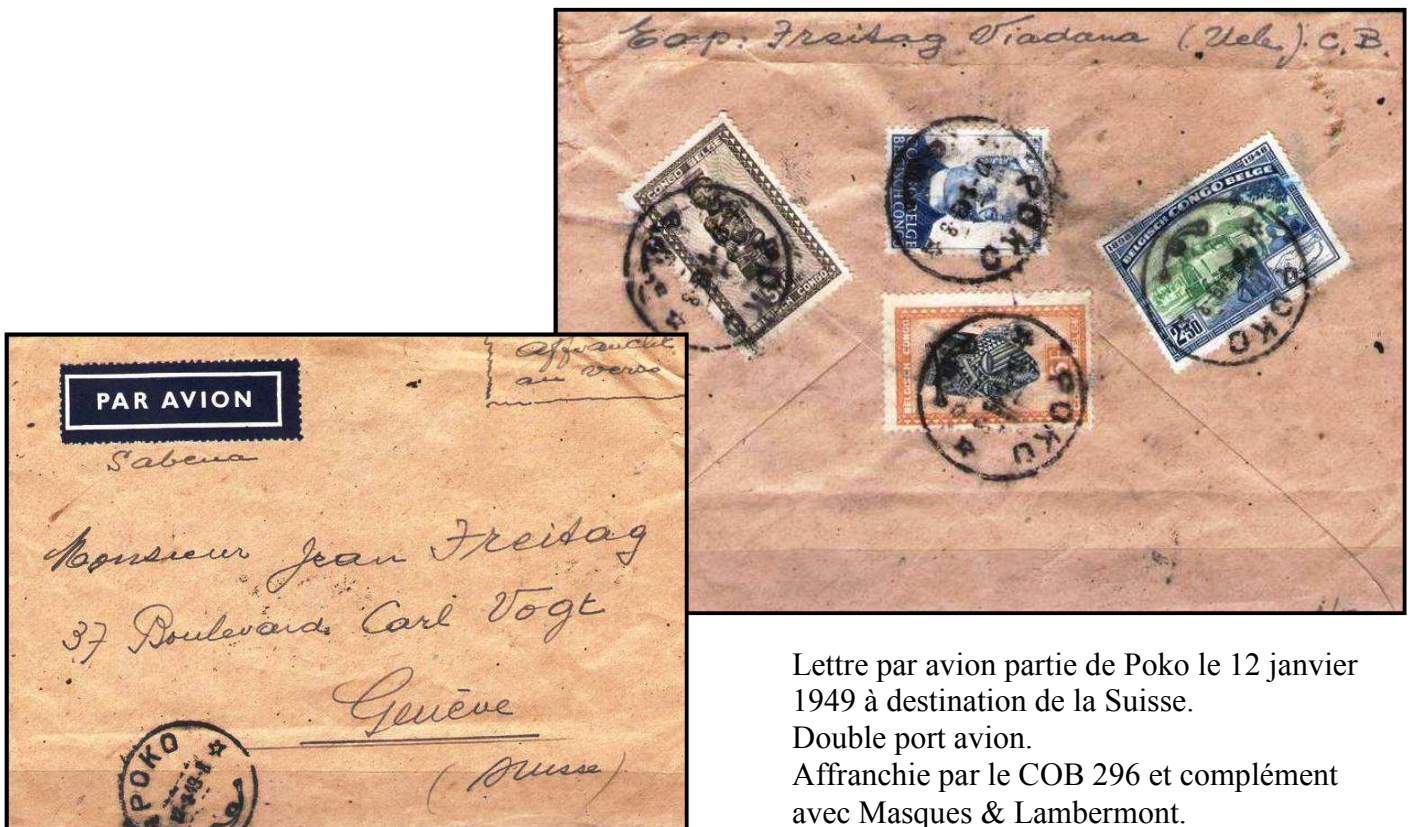
Service international – par avion

Port normal : Tarif à 3,50 Fr. jusqu'au 30 juin 1949

Port avion vers l'Europe : 4,50 Fr. / 5gr.



Lettre par avion partie de Léopoldville le 4 février 1949 à destination de l'Angleterre.  
Affranchie par le COB 296 et complément avec Masques & Lambermont.

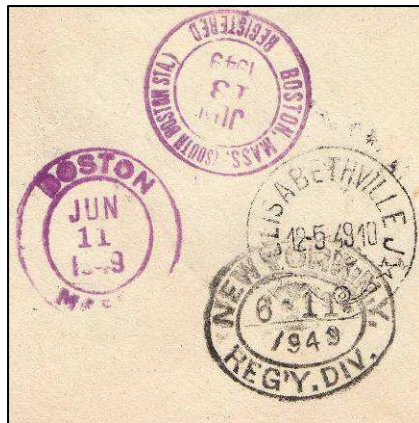


Lettre par avion partie de Poko le 12 janvier 1949 à destination de la Suisse.  
Double port avion.  
Affranchie par le COB 296 et complément avec Masques & Lambermont.



*Les Congolâtres*

**Service international – recommandé par avion**  
**Port normal : Tarif à 3,50 Fr. jusqu'au 30 juin 1949**  
**Recommandation = 3,50 Fr.**  
**Surtaxe aérienne : 7 Fr. / 5 gr.**



Lettre recommandée par avion partie de Jadotville le 11 mai 1949 à destination de South Boston / USA où elle parvint (par bateau, l'affranchissement pour voie aérienne étant insuffisant) le 13 juin 1949. Cachets de passage par Elisabethville (J) le 12 mai 1949, par New York le 11 juin 1949 et Boston le 11 juin 1949.

Affranchie avec 2x le COB 296 et complément avec 2 Lambermont.

**Service vers la Belgique**  
**HORS-COURS**



Lettre par avion partie de Costermansville K le 9 ?? 1951 (mois illisible) à destination de Gerpennes / Hainaut ; les timbres étant hors-cours depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1951, application de la marque « 0 » d'hors cours devant les timbres, taxation à 6 Fr, soit le double du port normal de 3 Fr non avion et griffe SURTAXE AERIENNE INSUFFISANTE pour justifier son envoi par bateau.

**Service international**  
**TAXATION**



Lettre expédiée par avion de Kamina le 28 juillet 1949 vers les USA.

Tarif : port normal de 3,50 Fr. et 7 Fr. Avion vers USA. Manque 1 Fr – apposition de la griffe de taxation « T » et mention « T 0.14 » pour conversion en franc or.

Conversion américain à 5 cents dans la griffe violette :  
POSTAGE DUE 5 CENTS  
AMF New York, N.Y.

Timbre taxe US de 5c. apposé pour paiement.



Lettre expédiée par avion de Léopoldville le 17 mai 1949 vers Bruxelles.

Tarif : port normal de 2,50 Fr. et 3,50 Fr. / 5 gr. Avion vers la Belgique

Manque 1 Fr. pour le second port avion et 3,50 Fr. pour le 3<sup>ème</sup> port avion (si 11,5 est le poids de la lettre)

Taxation à 10,80 Fr. à l'arrivée – conversion difficile à expliquer (toute aide est la bienvenue !)

### **SAMENVATTING:**

De 50 jaren van de Matadi-Leopoldstad spoorweg; COB 296.

Een zegel werd de 1 julie 1948 ter deze gelegenheid uitgegeven en was in gebruik tot 31 december 1950 = 30 maanden.

Proefdrukken bestaan in groen en bruin, getand en ongetand met de «Waterlow & sons specimen» overdruk.

In de kader, onder rechts in de zegel, vindt men de schets van de spoorweglijn met 4 cirkels waar Matadi en Leopoldstad duidelijk aangeduid zijn. Volgens hun liggingen zijn de twee andere Tumba en Matimba. De Franse spoorweglijn Brazzaville-Pointe noire is tevens met een dunne lijn aangeduid evenals de Mayumbe spoorweg.

De locomotief is een 0-4-0T type gebouwd door de St Leonard maatschappij en in gebruik gebracht in 1893. Merk op dat de machine op de zegel geen wielen schijnt te hebben.

Op een volledig vel vindt men:

- twee kruisjes in de bovenste hoeken en twee verticale strepen in de onderste hoeken voor de bepaling van het middelpunt,
- drie plaatsingpunten en horizontale T ter hoogte van nr 6, 41 en 50
- een velnummer in de bovenste rechter hoek zoals voor de Mols.
- een kruis voor de bepaling van het middelpunt vindt men in het centrum van het blad en wordt verlengd met vier korte strepen tussen vel en zegels.
- een graveerplaatnummer vindt men in de bovenste rand.
- de tanding is verlengd in de bovenste en rechter kant.

Varieteiten

Harmonikaplooi en decentratie van het middenstuk zichtbaar aan de hoogte van de pionniershand ten opzichte van het landschap.

Tarieven tijdens de uitgifte.

Waarvoor diende deze 2,50 Fr?

- Inlandse dienst tot 31 maart 1950: eenvoudig port.
- UPA dienst tot 30 juni 1949: eenvoudig port zonder vliegtuig
- Dienst naar België tot 31 juli 1949: eenvoudig port zonder vliegtuig.

**SUMMARY:** The 50 years of the Matadi-Leopoldville railway : COB 296.

A stamp was issued on July 1st 1948 for the 50 years celebration. It was used until December 31st 1950 = 30 months.

Proofs exist in green and brown, perforated and unperforated with the «Waterlow & sons specimen» overprint.

In the frame, below right of the stamp, is the direction of the railroad with four circles, Matadi and Leopoldville clearly indicated. The two others must be Tumba and Madimba. The french railroad Brazzaville-Pointe Noire and the Mayumbe railroad are also apparent.

The locomotive is of 0-4-0T type built at Saint Léonard. It was put into service in 1893. Notice that on the drawing, it seems to have no wheels.

Visible on a complete sheet :

- there is a cross for the centering in each the upper corner and one dash in each lower corner.
- three dots and horizontal T's near n° 6, 41 and 50.
- a sheet number in the upper right corner as on Mols.
- a cross in the middle of the sheet for centering, continued by four small dashes between the stamp and the edge of the sheet.
- an engraving number in the upper edge.
- the perforation is extended in the upper and right edge only.

Varieties - Accordionfold and decentering of the central part visible in the hand raised by the pioneer with regard to the landscape.

Mail rates during the broadcast issue.

For what type of port was this 2,50 Fr stamp used ?

- Internal service until June 30th, 1949: simple port
- UPA service until March 31st, 1950: simple port (not by air)
- service towards Belgium until July 31th, 1949: simple port (not by air).