

Congo Français

Navigation A vapeur de la mission de la congrégation du Saint-Esprit

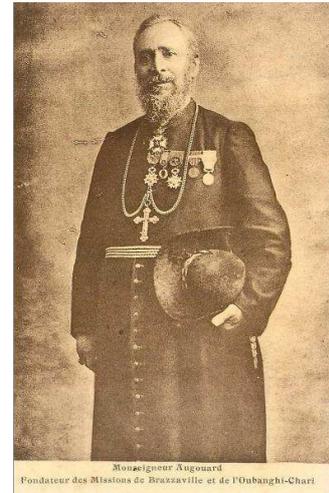
Mgr AUGOUARD et l'évangélisation par les fleuves
des territoires du Congo

Les vignettes privées du Haut-Oubangui

Par Stéphane Pennachiotti



Vignette du Haut-Oubangui



Mgr. Augouard

Préambule

Au printemps 2016, j'ai eu l'occasion d'acquérir une série de vignettes en provenance du Haut-Oubangui. J'avais pu voir quelques temps auparavant une de ces valeurs représentée en image sur le site French and Colonies Philatelic Society du Royaume-Uni. Après plusieurs recherches, la lecture des rares articles publiés sur le sujet et des échanges avec des collectionneurs avertis, je me suis rendu compte qu'il s'agissait de vignettes précurseurs de l'Oubangui-Chari. Elles auraient été produites par Prosper Augouard. Il était donc difficile de ne parler que des vignettes sans parler de Mgr Augouard, missionnaire explorateur, et sa flottille de bateaux à vapeurs.

Introduction

A l'aube du XX^e siècle, la pénétration des immenses territoires de l'Afrique Centrale étaient très difficiles. Seules les voies navigables tels que les grands fleuves, le Congo, l'Oubangui et l'Alima ont permis d'explorer et d'évangéliser des contrées féroces peuplées d'anthropophages. Le bateau à vapeur en sera le vecteur et Monseigneur Augouard aura été l'initiateur de cette œuvre.

Sa vie fut résumée par Mgr Le Boy, Supérieur général des Pères du Saint-Esprit de 1896 à 1926 : « Il déploya dans ce domaine immense une activité, un savoir-faire et un entrain magnifiques, ne reculant devant aucun travail, pétrissant la terre et la brique, maniant tour à tour la pioche, la hache, la truelle et le marteau, élevant maisons et cathédrale, lançant sur le fleuve trois bateaux à vapeur dont les pièces furent amenées de la côte à dos d'hommes sont assemblées dans le port de la mission, fondant des centres d'évangélisation parmi les populations les plus arriérées et jusque chez les anthropophages, jetant à 2.500 km de la côte la mission de la Sainte-Famille. ».

Prosper-Philippe Augouard

Originaire du Poitou, né à Poitiers le 16 septembre 1852, d'une famille chrétienne, il est le fils de François, menuisier et de Jeanne Adèle. Lors de son adolescence, il rencontre deux prêtres dans son quartier qui lui font naître sa vocation sacerdotale. Engagé volontaire à Rennes, pendant la guerre de 1870, il y rencontre Mgr de Ségur. Il continue ensuite ses études au petit séminaire à Sées en octobre 1871. C'est là qu'il écoute, lors d'une tournée de conférence, les récits du père Antoine Horner, missionnaire spiritain au Zanzibar. Il entre alors dans la congrégation du Saint-Esprit. Ordonné prêtre en 1876, il embarque pour l'Afrique en décembre 1877 comme secrétaire de Mgr Le Berre, vicaire apostolique au Gabon à Libreville.



Le 18 novembre 1879, il est affecté à Lândana, dans l'actuel Angola, où il jettera les bases de nouvelles missions. Il travaille de concert avec l'administration coloniale et rencontre de nombreuses personnalités telles que Savorgnan de Brazza, Albert Dolisie, Stanley, etc. En 1880, il commence à restaurer la mission abandonnée de Saint-Antoine de Sogno. Il implanta ensuite celle de M'Boma en 1882 puis édifia la mission de Saint-Joseph de Linzolo le 17 septembre 1883 sur le Stanley-Pool. Après un séjour en France, il remonte le fleuve Congo à la fin de 1884 pour fonder à l'embouchure de la rivière Kasai, à Kwamouth, la mission Saint-Paul du Kasai.



Mission de Linzolo

terrain de 200 hectares sur Brazzaville où il y transfèrera la mission Saint-Paul du Kasai. Le 14 mars 1886, dans une lettre à sa sœur Céline, il écrit qu'il envoie à Mboma une grande caravane (des porteurs) pour chercher une embarcation en acier démontable qu'il a fait venir d'Angleterre, afin de naviguer sur le grand fleuve parfois

La conférence de Berlin oblige la France à se séparer des missions de M'Boma et Saint-Paul du Kasai qui passent à la Belgique et Lândana au Portugal (Cabinda).

A la suite de cette redistribution, avec l'appui de M. De Chavannes, résident de France, l'administration octroie gratuitement, à Mgr Augouard, un



Portage d'un vapeur depuis Loango

Les Congolâtres

assez dangereux. Il y indique également : « ... le Congo faisant parti de l'Union postale, l'affranchissement des lettres ne sera plus que de 0 fr. 15 cent. C'est une erreur. Cette taxe est pour la France, mais pas pour l'étranger, c'est toujours 0 fr. 25. Pour nous, au contraire, elle est de 0 fr. 50 cent., comme tu peux le voir sur l'enveloppe de cette lettre. »

Jusqu'à présent la navigation sur les fleuves s'effectuait par pirogues. Cependant, comme il l'écrit, « si le moyen de locomotion est plus confortable (embarcation en acier), il ne sera pas moins dangereux, car les hippopotames et les crocodiles semblent s'entendre pour jouer de mauvais tours. Les hippopotames ... viennent donner de la tête contre les embarcations qu'ils renversent, et dans le voisinage il se trouve toujours quelque vorace crocodile prêt à profiter de l'occasion pour offrir une place d'intérieur au plongeur infortuné. C'est précisément ce qui m'a engagé à acheter un bateau en acier qui va occasionner une grosse dépense, c'est vrai, mais au moins nous serons plus en sûreté que dans ces petites pirogues où ... la vie de nos missionnaires était fort en danger. »

Compte tenu du coût des transports par porteurs, par pirogues, par bateaux à vapeur de l'Etat du Congo ou des concessionnaires, le missionnaire s'engage par cet achat à améliorer les conditions de vie de ses missionnaires et à poursuivre la fondation d'autres missions plus haut sur le fleuve.

Les bateaux de la mission

Le 29 juillet 1886, l'opération d'ajustement et de montage de la première chaloupe en acier touche à sa fin, il ne reste plus que la peinture. Le 2 août, à 3 heures du soir, le bateau achevé est lancé et baptisé solennellement le Léon XIII (le premier, surnommé le « petit **Léon XVIII** » puis le « **Diata-Diata** »). Il mesure 11 mètres de long, 2,10 mètres de large et 1 m. de profondeur totale. Il est manœuvré par douze avirons, pèse environ 6 tonnes, avec son mât de 8 m. et sa tente de 2,70 mètres de long. Cette embarcation, en acier et à voile, permet d'effectuer les premières rotations pour relier les missions jusqu'alors distantes de 560 km et dont les déplacements se faisaient en caravane. Dès lors, il songe déjà à équiper son bateau d'une machine à vapeur. Il en fait part, à plusieurs reprises, dans différents courriers et souhaite faire appel aux donateurs.



Le Léon XIII : embarcation en acier à voile, rebaptisé plus tard « Diata-Diata »

En avril 1889, il fonde la mission de Saint-Louis de l'Oubangui, au confluent de l'Oubangui et du Congo, à Liranga. Le 30 juillet, la mission de Brazzaville reçoit une caravane de 106 hommes qui apporte la machine à vapeur du Léon XVIII.

Le 29 octobre, le Léon XIII sifflait joyeusement, après avoir arboré à son grand mât le pavillon blanc à croix bleue, et le pavillon français à l'arrière. Dix jours après, Mgr Augouard en capitaine et Père Allaire en mécanicien, le vapeur se trouvait à Saint-Louis, le plus rapide voyage jamais effectué dans le Haut-Congo.

Le Diata-Diata à son port d'attache avec sa chaudière nouvellement installée, arborant le pavillon blanc à croix bleue, emblème de la Mission et le pavillon français à l'arrière.



Les Congolâtres

Il retourne en France en mai 1890 afin d'y recevoir des soins. Le pape le nomme, en octobre de cette année, évêque titulaire de Sinita et vicaire apostolique pour le Haut-Congo et l'Oubangui. Les territoires qui lui étaient confiés allaient du Stanley-Pool jusqu'au bassin du Nil au Tchad.



De retour en juillet 1891, il entame alors la construction de la cathédrale du Sacré-Cœur à Brazzaville, dont deux vitraux furent donnés par le jeune duc d'Uzès (en septembre 1892), de classes, de dortoirs... Cette activité de bâtisseur mène l'évêque à l'élévation de fabriques de briques (plus de 15 millions furent utilisées) ainsi qu'à la construction d'un atelier portuaire.

Construction de la cathédrale de Brazzaville, en briques.

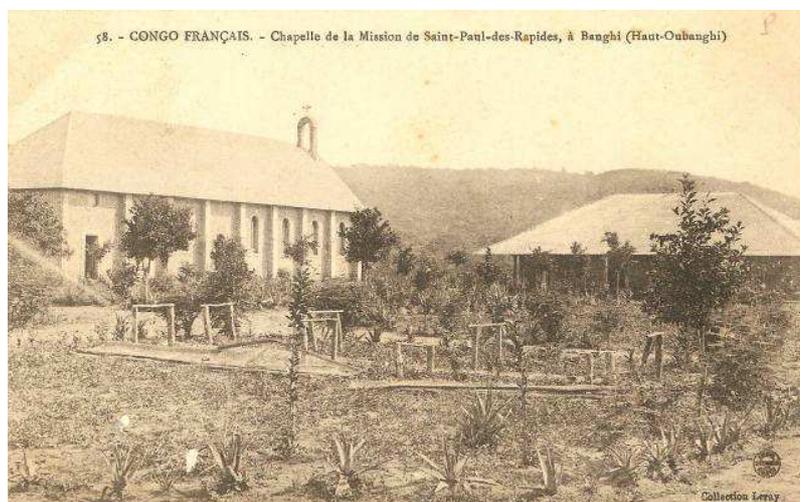
En novembre 1891, il écrit : « M. de Brazza s'est servi trois fois de notre Léon XIII, à défaut des bateaux du Gouvernement tous avariés, pour aller faire ses visites officielles à l'Etat du Congo... »

»

Avec le Léon XIII, désormais à vapeur, Prosper Augouard se met en quête de lieux propices à la fondation de nouvelles missions. Il est secondé par les Pères J. Rémy, Moreau et Allaire qui, au péril de leur vie, affrontèrent les anthropophages pour racheter des esclaves et sauver des vies humaines.

En juillet 1892, recevant une forte allocation, il écrit à un de ses amis : « Quelle aubaine ! Et comme j'ai béni le bon Dieu, en demandant immédiatement du personnel pour établir la Mission de Saint-Paul des Rapides, à l'endroit même où un blanc, M. de Poumeyrac, vient d'être tué et mangé avec dix soldats noirs et trente trois porteurs... Le seul ennui, c'est que ces vilains cannibales aient encore l'audace de vous trouver trop dur ! »

En 1893, il fonde Saint-Paul des Rapides sur l'Oubangui, emplacement de la future ville de Bangui. A 200 km en amont, bien après les terribles Rapides de l'Eléphant, il installe, en 1894, la mission de la Sainte-Famille des Banziris, en plein milieu des féroces Bondjos.



Mission de Saint-Paul des Rapides à Banghi

« Au commencement de cette année, je suis allé faire un voyage de deux mois au sein de la féroce tribu des Bondjos, dans le Haut-Oubangui ; je devais y fonder une Mission pour mériter vraiment mon titre d'évêque des anthropophages. Je pus constater un cannibalisme pire encore que tout ce que j'avais vu jusqu'alors. Je faillis même, avec le missionnaire qui m'accompagnait, tomber dans une terrible embuscade.

Sec comme un hareng, je m'étais cru par là-même à l'abri ; mais c'était un leurre. Mes diocésains ont pris goût à la chair du blanc, depuis les repas succulents que leur ont fournis MM. Musy, Crampel et de Poumeyrac. D'ailleurs ils ne sont pas difficiles... un négociant hollandais s'étant noyé accidentellement dans un rapide, son corps ne fut retrouvé qu'au bout de trois jours, dans un état de putréfaction avancée. Les indigènes se précipitèrent néanmoins sur ce cadavre, et le dévorèrent prestement.

... Un soir que nous campions aux portes d'un village, les indigènes vinrent me palper les mains, ne se gênant pas pour dire que la chair du chef blanc devait être excellente avec des bananes.

...Le Père Allaire m'a signalé un nouveau degré de cruauté que j'ignorais encore. Dans la tribu qu'il venait de visiter au prix de mille dangers et de fatigues sans nombre, on mène sur les marchés les esclaves à vendre. Les uns sont achetés en gros, et les autres en détail. Celui qui ne peut se payer une pièce entière, achète seulement un membre, le bras par exemple, sur lequel il fait une marque blanche ; un deuxième client achète l'autre bras ou une jambe, et y appose sa marque ; d'autres achètent la tête, les mains, la poitrine, etc. Quand tous les membres ont été marqués, on coupe la tête du malheureux, et chacun des acheteurs dévore sur place le morceau qui lui revient. Peut-on imaginer quelque chose de plus barbare et de plus froidement cruel ? »

Les Congolâtres

Le 29 juin 1897, c'est au tour de la fondation de l'Immaculée-Conception de Lékéti, appelée également Notre-Dame, sur le fleuve Alima, non loin de Franceville dont il prend en charge la mission.



Mission de la Sainte-Famille des Banziris



Construction de la chapelle de Notre-Dame de Lékéti

Le 16 septembre, jour de son anniversaire, les pièces du « nouveau » *Léon XIII* sont arrivées et dès son retour de l'Alima, il en commencera le montage. Parallèlement, le chemin de fer belge avance et n'est plus qu'à 70 km du Stanley-Pool. Il peut le voir depuis sa chambre et pense déjà à faire transiter les marchandises par son intermédiaire et les chercher avec le *petit Léon XIII* à partir du mois de mai. Son inauguration est prévue pour le 1^{er} juillet 1898.

Le 16 février 1898, le nouveau *Léon XIII* est terminée et mesure 20 mètres de long pour un poids de 24 tonnes. Il n'attend que la pièce de rechange, égarée lors du portage, pour le mettre en marche. « Le petit *Léon XIII* s'appellera désormais... *Diata-Diata* ! Ainsi l'ont voulu mes chers missionnaires ». Diata, en dialecte congolais, signifie « Vite », car Mgr Augouard était toujours pressé !

Désormais, les deux bateaux voguent sur les fleuves, de l'Oubangui à l'océan en passant par le fleuve Congo et l'Alima. Pour rentrer dans ces frais, le vicariat fait imprimer des vignettes pour le transport du courrier et des colis (Voir chapitre suivant). D'autant plus que Mgr Augouard ne compte plus les différends avec l'administration. En effet, le Commissaire général Henri-Félix de Lamothe lui a rendu le *Diata-Diata* avec les chaudières brûlées et celui-ci est hors de service pour longtemps...

Le Diata-Diata en réparation, sans sa chaudière.



Dans une lettre du 10 novembre 1898, Mgr Augouard indique que le Gouverneur M. Dolisie lui apporte un télégramme du ministre demandant le *Léon XIII* pour porter la colonne de renfort à Marchand.

Début 1899, l'Etat indépendant possède 60 bateaux à vapeur qui sillonnent constamment le fleuve et établissent d'une façon effective la domination belge sur ce vaste bassin. Du côté français, le seul bateau qui porte le pavillon de France, c'est le *Léon XIII*, appartenant à la Mission. Tous les autres bateaux sont hors d'usage ou au fond de l'eau. Il y avait un autre bateau, le *Faidherbe*, qui avait porté les couleurs de la France à Fachoda.

Les Congolâtres

En avril, il part amener l'expédition Gentil à Banghi, avec le *Léon XIII*, sur demande du Gouvernement. Le *Diata-Diata* est enfin réparé au cours de la même période.

Au cours de l'année 1899, la voie par l'Ogowé (Rivière Ogooué actuelle) est fermée et les missions du Haut-Ogowé ne sont plus desservies. Celle de Lastourville est évacuée sur Franceville et le vicariat du Gabon attribue ainsi la Mission de Franceville au vicariat du Haut-Congo, distante de 180 km de la mission de Lékéti.

Dans une lettre du 2 octobre 1899, Mgr Augouard indique les tarifs postaux à sa sœur : « *Tu peux m'expédier les lettres par n'importe quelle voie et mettre toujours 0 fr. 15 par 15 grammes. Il n'en est pas de même pour moi, ici, car je dépose mes lettres à la poste belge elle-même.*

Ainsi par ce courrier mes lettres partiront toutes par le bateau belge qui prend les sacs postaux français et belges. Si je dépose mes lettres à Brazzaville, c'est 0 fr. 15 par 15 grammes ; mais si je les dépose à Léopoldville, c'est 0 fr. 50 par 15 grammes ».

Le 28 décembre 1899, il part fonder la Mission de la Sainte-Radegonde de Tsambitso dans l'Alima puis celle de Saint-François de Boundji le 5 janvier 1900.

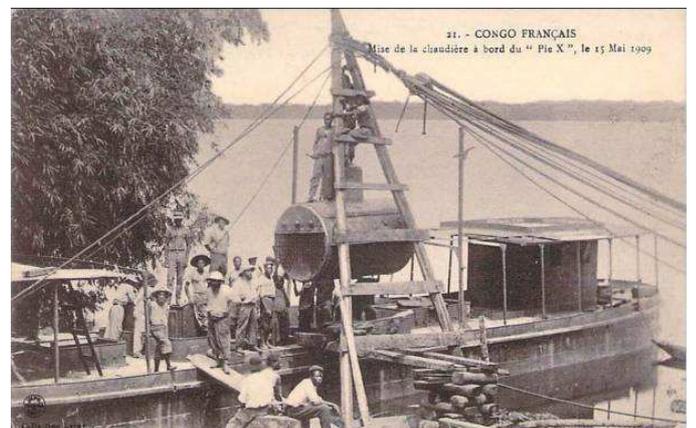
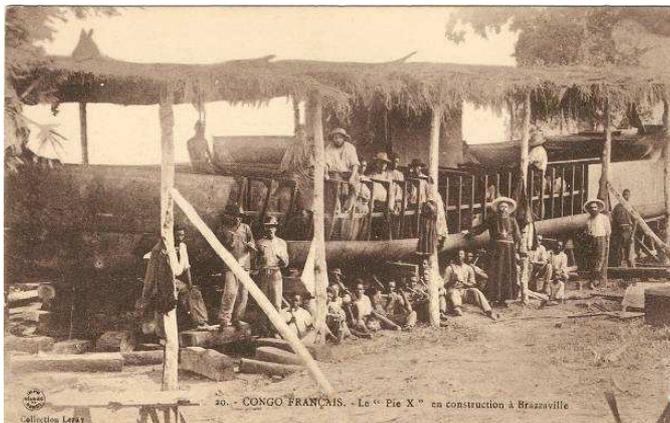


Le Léon XIII et le Diata-Diata au port de Sainte-Radégonde de l'Alima. On peut distinguer Mgr Augouard et le Père Allaire.

La navigation sur le Congo et l'Oubangui n'est pas toujours évidente. Les rochers, les rapides, les branchages, les conditions climatiques ainsi que les hautes ou basses eaux selon les saisons, sans compter les féroces indigènes, font, que pour faciliter la navigation, Mgr Augouard établit des cartes fluviales. Avec l'aide de l'administration, il dresse tout d'abord la carte du fleuve Congo de son embouchure jusqu'au Stanley-Pool en 1906. Puis, il fait paraître en 1907, une carte fluviale en 40 feuillets de l'Oubangui, de Liranga à Bangui. Et pour finir en 1909, la carte fluviale du Congo, de Brazzaville à Liranga.

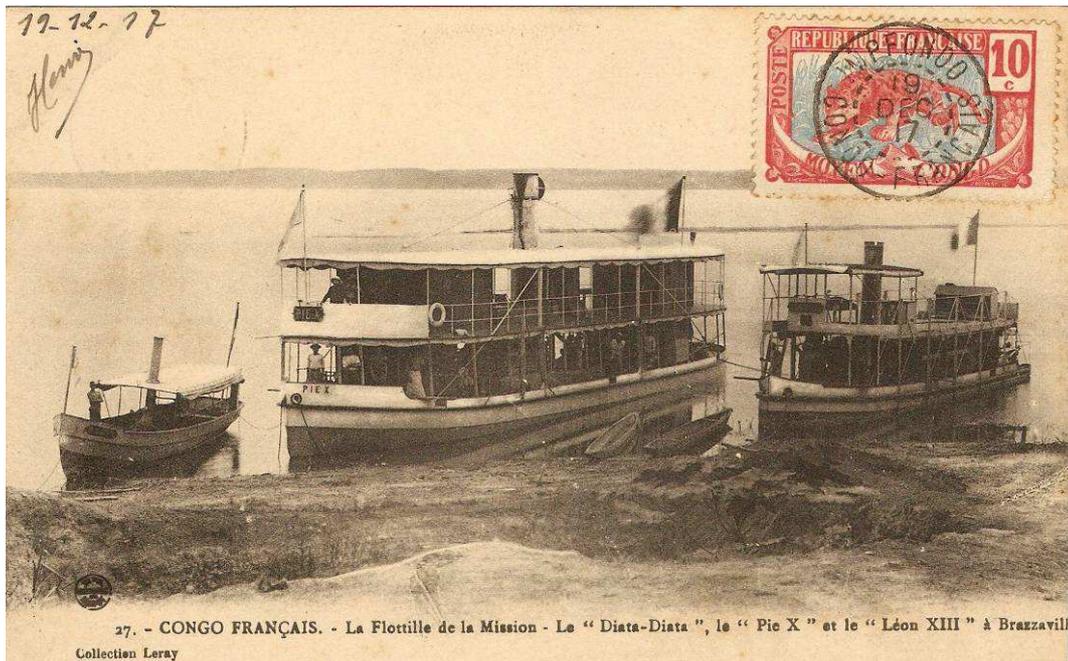
Pendant ce temps, l'évêque poursuit son œuvre d'évangélisation, en rachetant des esclaves et en les baptisant. Il entretient et visite régulièrement les différentes missions.

Fin 1908, il entame la construction de son nouveau bateau, le *Pie X*, en l'honneur du dernier pape nommé le 4 août 1903 à Rome. Le 15 mai 1909, il installe la chaudière dans celui-ci.

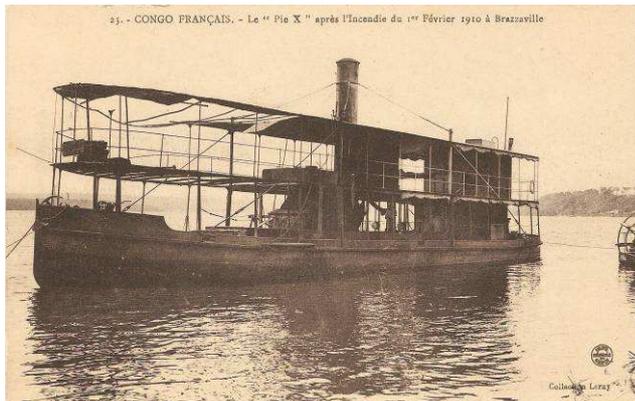


Construction du Pie X, sur cales, puis à l'eau avec la mise en place de la chaudière. On remarquera sur la première carte postale Mgr Augouard et le Père Allaire, tour à tour charpentier, forgeron...

Les Congolâtres



La flottille de la Mission au complet



Le pie X après le terrible incendie et suite à sa restauration.

La mission, compte désormais, à partir de 1909, une flottille de trois bateaux à vapeur parcourant plus de 200.000 kilomètres, de la rivière Kasai à l'Oubangui, du Congo à l'Alima. Le 1er février 1910, le Pie X subit un incendie terrible. Malgré cela, la Mission compta sur les bienfaiteurs habituels et de toute l'aide des diocésains locaux. Le Pie X est restauré et continue son œuvre jusqu'à la mort de l'évêque.

De 1891 à 1921, des milliers de personnes furent baptisées, exactement 13.718 en 1921. A bord du Léon XIII et du Pie X, une cabine faisait office d'oratoire pour les diverses célébrations.



Le bateau à vapeur Pie X sur un timbre poste aérienne de 100 F. de la République Centrafricaine, avec légende erronée « Vapeur PieX/ Bangui 1894 » : en 1894 le pape n'avait pas encore été nommé et le Pie X non construit.



Emplacement des missions des Spiritains

sur une carte des territoires après la conférence de Berlin de 1894

- Etat Indépendant du Congo (Belgique)
- Congo français (France)
- Cameroun (Allemagne)
- Missions redistribuées après la conférence de Berlin
- Missions fondées
- Correspondances aux ports de Matadi ou Loango

Les vignettes du Haut-Oubangui

A la suite de la construction du nouveau Léon XIII, en avril 1898, Mgr Augouard a probablement créé, à son initiative des vignettes pour procurer des rentrées d'argent dans les caisses des missions. Ces vignettes ont été tirées en une série de cinq valeurs et existent en nombre réduit, quelques exemplaires, pour chacune d'elle. Elles auraient été émises afin de prélever un droit de transport des courriers et colis transitant sur les vapeurs des missions des Pères du Saint-Esprit, le long du fleuve côté français.

Cette vignette représente, en son centre, les armes épiscopales de l'évêque : un orbe impérial (globe surmonté d'une croix) séparée en quatre parties avec, chacune d'elle, en opposition, un cœur avec une hirondelle et un habit de prêtre. Cet orbe comporte de part et d'autre une fleur de lys et est surmonté en haut, à droite d'une crosse et à gauche d'une mitre. Les valeurs sont exprimées en centimes (Ces) ou en francs (Fr) avec en partie inférieure l'indication « HAUT-OUBANGUI » et en encadrement les inscriptions suivantes :

- en haut : « ALIMA » ;



- à gauche : « S^T PAUL – DES – RAPIDES » ;



- à droite : « S^{TE} FAMILLE » ;



- en bas : « NAV^{ON} à VAPEUR DE LA MISSION » ;



Les valeurs ont été imprimées en lithographie et les dimensions du visuel sont de 26,5 mm x 33,5 mm, les marges, avec une dentelure de 11 ½, varient fortement et parfois un côté est non dentelé...

Ces vignettes sont surchargées soit de la mention « VIA MATADI » en rouge, soit de la mention « VIA LOANGO » en noir ou en rouge. Elles correspondent aux deux escales les plus proches pour des liaisons, par paquebots français ou étrangers, vers l'Europe.



Cette surcharge est apposée en diagonale du bas à gauche en haut à droite. Une valeur a été vue sans surcharge, il s'agit d'un 25 c. bleu et une autre valeur comporte la surcharge « VIA MATADI » à la verticale de haut en bas à droite.

Haut-Oubangui (Africa)

1888 (?). Type 1. Litho. (?). Perf. 11½. Red opt.: "VIA MATADI".

1 5 centimes dull blue
2 25 centimes dull blue (no overprint)

These stamps were issued by the French Catholic Mission of St. Paul des Rapides to frank mail carried by river-boat to the nearest town or ocean port on the Congo. It is possible that the 5c exists without the overprint but we have not seen it.

Le Dr Grasset, signale, en 1977, dans le magazine philatélique belge Balasse, que « cette vignette a été décrite en 1922 et incluse dans le catalogue des Postes Locales de Hurt et Williams, publié en 1948 ».

A l'origine de cette découverte, un 25 c. bleu figurant sur un devant de lettre. Puis un 5 centimes bleu vint s'ajouter pour ne constituer que les deux seuls exemplaires connus jusqu'en 1977 où 13 exemplaires et un essai supposé. Jusqu'en 2015, il n'était alors connu que 14 exemplaires : 3 exemplaires du 5 c. bleu pâle, 2 exemplaires du 10 c. vert, 4 exemplaires du 25 c. jaune-orange, 2 exemplaires du 50 c. violet et 1 seul exemplaire du 1 franc brun-rouge, plus l'exemplaire initial du 25 c. bleu pâle.

Les 5, 10 et 25 c. existaient avec les deux surcharges, les deux dernières valeurs uniquement avec « VIA LOANGO ». Jusqu'à présent, il était expliqué que les grosses valeurs avaient été émises pour un trajet plus long d'où cette surcharge.

Les Congolâtres

Aujourd'hui, une série des cinq valeurs s'ajoute à la liste, surchargée « VIA MATADI », liste pour laquelle quelques exemplaires auraient circulés avec une annulation par oblitération noire en forme de clés croisées, style clés du Saint-Siège. L'ensemble des valeurs connues à ce jour est résumé dans le tableau ci-contre.

Faciales	Couleur	Sans surcharge		Surcharge « Via Loango »		Surcharge « Via Matadi »		Exemplaires connus
		Neuf	Oblitéré	Neuf	Oblitéré	Neuf	Oblitéré	
5 C ^{es}	bleu clair			2		2	1	5
10 C ^{es}	vert			1		2		3
25 C ^{es}	jaune brun*		1	1	1	2		5
50 C ^{es}	violet			2		2		4
1 F ^t	rouge brique			1		1		2

* exemplaire sans surcharge trouvé sur devant de lettre de couleur bleu clair, couleur du 5 centimes

Total	19
--------------	-----------

Voici donc 12 de ces vignettes représentées ci-dessous :

Série des cinq valeurs surchargée « VIA MATADI »



Les Congolâtres

Série des cinq valeurs surchargée « VIA LOANGO »



Deux valeurs oblitérées dont une sur fragment



Les Congolâtres

Malheureusement pour les missions et les concessionnaires, cette idée, de taxe ou de droit de transport par un affranchissement des courriers et colis transitant par les vapeurs des compagnies, fut stoppée par l'application d'un décret du 28 mars 1899. Celui-ci, dont son application a du être mise en œuvre dans les semaines suivantes, imposa la gratuité du transport du courrier par les sociétés privées dans la colonie française.

Décret du 28 mars 1899, Concession du Congo Français.

Art. 12 - Transport de la poste. Le concessionnaire devra faire s'il en est requis, aux conditions de l'article 17 ci-dessous le transport de la poste et des colis postaux. Dans ce cas, il devra faire installer sur chacun des bateaux affectés à ce transport, un coffre fermé au moyen d'une clé de sûreté pour recevoir les sacs postaux et les fonds publics.

Le capitaine ou le subrécargue sera rendu responsable de ces transports, sans toutefois que cette responsabilité ait pour effet de faire disparaître ou d'atténuer celle du concessionnaire. Les sacs postaux et les boîtes renfermant les fonds publics lui seront remis clos et scellés et seront délivrés de même par lui. Sa responsabilité et celle du concessionnaire cesseront par la remise des paquets et la constatation de leurs scellés intacts.

Art 17 - Le transport de la poste sera effectué gratuitement, celui des colis postaux sera payé au tarif des marchandises.

44 ans au service des Missions



Mgr Augouard est décédé à Paris le 3 octobre 1921, à l'âge de 69 ans, après 44 années de service au Congo français. Ce qui correspondra au début d'une transition d'une vingtaine d'années où l'expansion économique permettra, à l'Afrique Équatoriale Française (A.E.F.), la construction de routes. Dès lors, l'utilisation des véhicules automobiles permet aux missionnaires d'utiliser de moins en moins le bateau. Ceux-ci furent utilisés jusqu'à la fin des années 1930, pour les visites des stations de l'Alima. Les derniers bateaux, le Mgr Augouard et le Saint-Paul, furent vendus en 1937 et

1938 par Mgr Paul Biéchy. Entre temps, plusieurs lignes aériennes furent ouvertes soit par le Tchad (Aéromaritime, Sabena), soit par la côte (Aéromaritime)... le temps des pirogues étaient révolus.

Questions en suspens à propos des vignettes :

A ce jour il subsiste de nombreuses questions à élucider :

- *Quels étaient les tirages de chacune des vignettes ?*
- *A quelle date ont-elles été émises réellement et quand furent-elles retirées ?*
- *Les premières vignettes réapparurent après la mort de Mgr Augouard. Ont-elles été détruites en grande partie et combien d'entre-elles subsiste-t-il ?*
- *Comment s'effectuait l'affranchissement ? Quels étaient les tarifs de transport (poids / distance) ?*
- *Existe-t-il des lettres entières comportant ces vignettes ?*
- *Y a-t-il eu différents essais ?*
- *Combien de vignettes y avait-il par feuille, feuillets ou carnets ?*

Les Congolâtres

Remerciements :

Je tenais à remercier en particulier, par ordre alphabétique, Céline Joullie pour la relecture, et messieurs Philippe et Thomas Lindekens, Patrick Maselis et Alain Millet pour leur aide et leurs apports.

Bibliographie par ordre chronologique :

- AUGOUARD (Monseigneur Prosper-Philippe), 28 années au Congo, Tome 1 & 2, Société Française d’Imprimerie et de Librairie, 1905 ;
- HURT ET WILLIAMS, Catalogue des Postes Locales, 1948 ;
- GRASSET (Docteur), articles de Balasse magazine, décembre 1977 et juin 1979 ;
- GUDENKAUF (Abbé G.), Mailboat steamers on Congo rivers and lakes (1896-1940): Postal history & cancellations, Cockrill series booklet, 1985;
- DAUTHUILLE (Claude), Le Gabon catholique par les timbres, Gaborama n°7, imprimerie de St Joseph – Libreville, 1994 ;
- VANDER MARCKEN (Luc), Private labels of the Upper Ubangi 1898-1899, Journal of the France and Colonies Philatelic Society, 2012 n° 162, p.6;
- VANDER MARCKEN (Luc), Private labels of the Upper Ubangi 1898-1899, Journal of the France and Colonies Philatelic Society, Juin 2014;

Sitographie :

- www.spiritains.org/qui/histoire/dossier/doss4.htm (Mgr Augouard et le bateau à vapeur, par Olivier Ouassongo, chercheur à l’Institut des Etudes Africaines (I.E.A.) d’Aix-en-Provence) ;
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Prosper_Philippe_Augouard;
- <http://dmcarc.com/dossier-les-transports-fluviaux-dans-le-bassin-du-congo/>
- <http://abergo1.e-monsite.com/album/eic-marine/> (site recensant les bateaux du Congo belge)
- <http://www.stanleyville.be/bateaux.html> (idem)
- www.delcampe.net (site de ventes aux enchères pour collectionneurs)