

The so-called "Resumed Service" of FAM-22

La soi-disant « reprise du service » de FAM-22

Par John Wilson

There is an oft-repeated story that towards the end of 1944 the "FAM-22" Pan American Clipper flights were "resumed" between Miami and Leopoldville. Proper examination of not only the existing story but wider aspects of the political and military scene tell a different tale entirely and one that seems logical in its development.

Il y a une histoire souvent répétée que vers la fin de 1944, les vols Pan American Clipper "FAM-22" ont été "repris" entre Miami et Léopoldville. Un examen approprié non seulement de l'histoire existante mais d'aspects plus larges de la scène politique et militaire raconte une histoire entièrement différente et qui semble logique dans son développement.

The original flights between Miami and Leopoldville took place between December 1941 and October 1942 under the terms of a military contract No. 21207 that had been drawn up between the United States Army and Pan American Airways in August 1941. The contract was terminated in late 1942 as confirmed in a letter [1] dated 3 November 1942 from John C. Leslie to all Division heads of Pan American Airways which says:

Les vols originaux entre Miami et Léopoldville ont eu lieu entre décembre 1941 et octobre 1942 aux termes du contrat militaire n° 21207 qui avait été établi entre l'armée des États-Unis et la Pan American Airways en août 1941. Le contrat a été résilié fin 1942 comme confirmé dans une lettre [1] datée du 3 novembre 1942 de John C. Leslie à tous les chefs de division de la Pan American Airways qui dit :

"Because of the termination of Contract 21207 and the (confidentially) uncertain future of Lagos and Leopoldville, no further personnel transfers will be made, parts or materials shipped, or construction undertaken..."

« En raison de la résiliation du contrat 21207 et de l'avenir (confidentiellement) incertain de Lagos et Léopoldville, aucun autre transfert de personnel ne sera effectué, aucune pièce ou matériel expédié, ni aucune construction entreprise... »

There the matter rested, with no further Pan American flights to Leopoldville from Miami until September 1944. Mail in and out of Leopoldville was being carried perfectly well by BOAC and/or SABENA to connect with trans-Atlantic services or Northbound services to Europe at other airports in West Africa. Leopoldville had no further military significance as demonstrated in a memorandum [2] from Lt. Col. George Richardson, Assistant Chief of Staff Plans dated 15 December 1943 and addressed to the Assistant Chief of the Air Staff in which we read:-

L'affaire en restait là, sans aucun autre vol Pan Américain à destination de Léopoldville depuis Miami jusqu'en septembre 1944. Le courrier entrant et sortant de Léopoldville était parfaitement transporté par la BOAC et/ou la SABENA pour se connecter avec des services transatlantiques ou des services en direction du nord vers l'Europe à d'autres aéroports en Afrique de l'Ouest. Léopoldville n'avait plus d'importance militaire comme le démontre un mémorandum [2] du lieutenant-colonel George Richardson, chef d'état-major adjoint des Plans daté du 15 décembre 1943 et adressé au chef d'état-major adjoint de l'Air dans lequel nous lisons :

Les Congolâtres

“...recommending release to the Belgian Government of certain facilities...at Leopoldville and Elisabethville, Belgian Congo.....The Air Transport Command has no further use for the facilities...”

“...recommandant la relâche au gouvernement belge de certaines installations... à Léopoldville et Elisabethville, Congo belge.....Le commandement du transport aérien n'a plus d'utilisation future pour les installations...”

So, one might ask, why would Pan American Airways suddenly wish to re-open an air route to Leopoldville in late 1944?

Alors, on pourrait se demander, pourquoi la Pan American Airways souhaiterait-elle soudainement rouvrir une route aérienne vers Léopoldville à la fin de 1944 ?

By mid-1943 it was clear among the Allied Governments that the war would end in defeat for the Axis, and amidst the planning for post-war situations was a conference held in Quebec [3] between 14 to 24 August 1943 attended by everyone of note, including Prime Minister Churchill and President Roosevelt who had several face-to-face meetings on the topic of Post-War Aviation. Further discussions resulted in a proposal for a definitive dedicated conference to be held in the following year (1944) and this duly took place at Chicago from 1 November to 7 December 1944. However as early as 11 November 1943 at a meeting in Washington chaired by the President [4], the President was minuted as follows:-

Au milieu de l'année 1943, il était clair parmi les gouvernements alliés que la guerre se terminerait par une défaite pour l'Axe, et au milieu de la planification des situations d'après-guerre se tenait une conférence à Québec [3] entre le 14 et le 24 août 1943 à laquelle assistaient tous le monde, y compris le Premier ministre Churchill et le président Roosevelt qui ont eu plusieurs réunions en face-à-face sur le thème de l'aviation d'après-guerre. D'autres discussions ont abouti à une proposition d'une conférence décisive sur le sujet qui se tiendrait l'année suivante (1944) et celle-ci a dûment eu lieu à Chicago du 1er novembre au 7 décembre 1944. Cependant dès le 11 novembre 1943 lors d'une réunion à Washington présidée par le Président [4], le Président a été rédigé comme suit :

“He said that certain companies – to speak frankly, Pan American – wanted all of the business, and he disagreed with Trippe. He was willing to agree that on their record, Pan American was entitled to the senior place, and perhaps the cream of the business; but he could not go along with the idea of their, or anyone’s, having all of it. This meant a multi-company operation.”

« Il a dit que certaines entreprises – pour parler franchement, la Pan American – voulaient toutes les affaires, et qu’il n’était pas d’accord avec Trippe. Il était prêt à convenir que sur leur dossier, la Pan American avait droit à la place principale, et peut-être la crème de l’entreprise ; mais qu’il ne pouvait pas accepter l’idée qu’ils ou qui que ce soit ait tout cela. Cela signifiait une opération multi-entreprises. »

This makes the thinking of the President absolutely clear, and had a profound effect on the future of trans-Oceanic air services. If the President wanted a multi-company operation after the war then some deck-clearing was required since Pan American held a virtual monopoly of all trans-Oceanic routes granted by the Civil Aeronautics Board on a temporary wartime basis. One such route was that between Miami and Leopoldville, granted to Pan American by the Civil Aeronautics Board (CAB) under Docket 442 dated 9 September 1941. The permission was on a temporary basis;-

Cela rend la pensée du Président absolument claire et cela a eu un effet profond sur l'avenir des services aériens transocéaniques. Si le président voulait une opération multi-entreprises après la guerre, alors un peu de nettoyage était nécessaire puisque la Pan American détenait un monopole virtuel sur toutes les routes transocéaniques accordées par le Conseil de l'Aéronautique Civile sur une base temporaire en temps de guerre. L'une de ces routes était celle entre Miami et Léopoldville, accordée à la Pan American

Les Congolâtres

par le Civil Aeronautics Board (CAB) en vertu du dossier 442 du 9 septembre 1941. L'autorisation était temporaire ;

“...said certificate to expire five years from the date of issuance thereof or six months after the date upon which the Secretary of War notifies the Board that he has determined that the continuance of the service is no longer required in the interest of national defence...”

« ... ledit certificat expire dans cinq ans à compter de la date de sa délivrance ou six mois après la date à laquelle le Secrétaire à la Guerre notifie au Conseil qu'il a déterminé que la poursuite du service n'est plus nécessaire dans l'intérêt de la défense nationale... »

To clarify this; the route had lain dormant since the last flight in October 1942 but Pan American still had a valid Certificate and a monopoly position as of November 1943. No surprise then, given Roosevelt's thoughts, that the CAB issued an “Order of Termination” [5] to Pan American on 22 February 1944 giving the required six months notice that the permission would be cancelled on 12 August 1944. The apparent date anomaly is explained in the “Order” which informs Pan American that the Secretary of War told the CAB in a letter received by them on 12 February that the route “*was no longer required in the interest of National Defense*”.

Pour clarifier cela; la route était en sommeil depuis le dernier vol en octobre 1942, mais la Pan American avait toujours un certificat valide et une position de monopole en novembre 1943. Pas surprenant alors, compte tenu des pensées de Roosevelt, que le CAB ait émis un « Ordre de Résiliation » [5] à la Pan American le 22 février 1944 en donnant le préavis de six mois requis que l'autorisation serait annulée le 12 août 1944. L'anomalie de date apparente est expliquée dans l'« Ordre » qui informe la Pan American que le Secrétaire à la Guerre a averti le CAB dans une lettre reçue par eux le 12 février que la route « *n'était plus nécessaire dans l'intérêt de la Défense nationale* ».

Was there concern in Pan American Airways? There should have been, because on 14 June 1944 the CAB announced “*the establishment of new and additional international air services between the United States and Africa and Europe via South Atlantic routes.*” The routes defined by the CAB were the existing Southbound path from New York through the Caribbean to Natal, Brazil, and then:-

Y a-t-il eu des inquiétudes chez la Pan American Airways? Il aurait dû y en avoir, car le 14 juin 1944, le CAB a annoncé « *la mise en place de, nouveaux et supplémentaires, services aériens internationaux entre les États-Unis et l'Afrique et l'Europe via les routes de l'Atlantique Sud* ». Les itinéraires définis par le CAB étaient le chemin existant en direction du sud de New York à travers les Caraïbes jusqu'à Natal, au Brésil, puis :

“Beyond Natal to Dakar, Monrovia, Lagos or Accra, Leopoldville, Johannesburg and Capetown.”

"Au-delà de Natal vers Dakar, Monrovia, Lagos ou Accra, Léopoldville, Johannesburg et Capetown."

This was the very route that Juan Trippe had been pursuing since 1941; remember that the flights to Leopoldville in 1941 and 1942 were undertaken by the “Capetown Clipper”; named apparently “*...so as to advise the British of where we planned to go.*” [6]

C'était la voie même que Juan Trippe suivait depuis 1941 ; rappelons que les vols vers Léopoldville en 1941 et 1942 ont été effectués par le « Capetown Clipper » ; nommé apparemment “*... afin d'informer les Britanniques de l'endroit où nous prévoyions d'aller*”. [6]

It must have been annoying for PanAm to make an application to the CAB for a route that they had just lost, and they were not the only companies to make such application The final list of applicants for the new route structures included American Export Airlines; American South African Line; Pennsylvania

Les Congolâtres

Central Airlines Corporation; Seas Shipping Company Inc. and U.N. Airships Inc.. Leave to intervene was also granted to Eastern Air Lines Inc. and Transcontinental and Western Air Inc.. Quite an array of interested parties, but Trippe was a quick operator and a good businessman and he took steps to restore the route permission by making an application on 1 August 1944 for a “Survey flight” from Miami to San Juan and return on the very next day. The aircraft for the “Survey Flight” was the Martin M-130 “China Clipper” that had been taken off Pacific duty and was being used as a shuttle aircraft between Miami and Cristobal. There must have been a very close relationship at work because the CAB granted immediate permission for the flight.

Cela a dû être ennuyeux pour la PanAm de faire une demande au CAB pour une route qu'ils venaient de perdre, et ils n'étaient pas les seules compagnies à faire une telle demande. La liste finale des candidats pour les nouvelles structures de route comprenait American Export Airlines; American South African Line; Pennsylvania Central Airlines Corporation; Seas Shipping Company Inc. and U.N. Airships Inc.. L'autorisation d'intervenir a également été accordée à Eastern Air Lines Inc. et Transcontinental and Western Air Inc. Tout un éventail de parties intéressées, mais Trippe était un opérateur rapide et un bon homme d'affaires et il a pris des mesures pour rétablir l'autorisation de l'itinéraire en faisant une demande le 1er août 1944 pour un « vol d'étude » de Miami à San Juan et retour dès le lendemain. L'avion du « vol d'étude » était le Martin M-130 « China Clipper » qui avait été retiré du service Pacifique et était utilisé comme avion de navette entre Miami et Cristobal. Il devait y avoir une relation très étroite au travail car le CAB a immédiatement autorisé le vol.

The “close relationship” was also evident between Trippe and the Department of Defense because another letter on file [5] dated 17 August from the CAB rescinds the decision of 22 February and states:-

La « relation étroite » était également évidente entre Trippe et le Ministère de la Défense car une autre lettre au dossier [5] datée du 17 août du CAB annule la décision du 22 février et déclare :

“The Secretary of War, by letter dated August 12, 1944, having notified the Board that he has now determined that the continuance of the aforesaid service between Monrovia, Liberia, and the terminal point Leopoldville, Belgian Congo, is required in the interest of national defense, and that he is withdrawing the notification....”.

« Le Secrétaire à la Guerre, par lettre datée du 12 août 1944, ayant notifié au Conseil qu'il a maintenant déterminé que la continuation du service susmentionné entre Monrovia, Libéria, et le point terminal Léopoldville, Congo belge, est requise dans l'intérêt de défense nationale, et qu'il retire la notification... ».

It was a clever move for Pan American to ask for permission to be restored between Monrovia (i.e. Fisherman's Lake) and Leopoldville because that immediately restored the right to land PanAm aircraft at Leopoldville. And how do they get from Miami to Monrovia....? Here comes the clever bit. A CAB report [7] shows that Pan American used their existing certificate for FAM-18 service from America to Lisbon (via Monrovia) to hold the route to Liberia. Then, using the newly re-granted certificate from Monrovia to Leopoldville (“*in the interests of national defense*”) they were able to operate all the way from New York to the Belgian Congo. The same report reads:-

C'était une décision intelligente pour la Pan American de demander la permission d'être restauré entre Monrovia (c'est-à-dire Fisherman's Lake) et Léopoldville, car cela a immédiatement rétabli le droit d'atterrir des avions PanAm à Léopoldville. Et comment vont-ils de Miami à Monrovia....? Voici la partie la plus intelligente. Un rapport du CAB [7] montre que la Pan American a utilisé son certificat existant pour le service FAM-18 d'Amérique à Lisbonne (via Monrovia) pour maintenir la route vers le Libéria. Ensuite, en utilisant le certificat nouvellement accordé de Monrovia à Léopoldville (« dans l'intérêt de la défense nationale »), ils ont pu opérer de New York au Congo belge. Le même rapport dit : -

Les Congolâtres

“On August 28, 1944, the Board issued a temporary exemption order which permits Pan American to dispatch flights for Leopoldville out of Miami.” and goes on “Pan American’s application in this proceeding originally requested that the temporary certificate for the Miami-Leopoldville service be made permanent and that the route be extended beyond Leopoldville to Johannesburg and Cape Town.”

"Le 28 août 1944, le Conseil a émis une ordonnance d'exemption temporaire qui permet à la Pan American d'envoyer des vols pour Léopoldville au départ de Miami." et se poursuit par « La demande de la Pan American dans cette instance demandait à l'origine que le certificat temporaire pour le service Miami-Léopoldville soit rendu permanent et que la route soit prolongée au-delà de Léopoldville jusqu'à Johannesburg et Le Cap. »

And so, by the orders of 12 August and 28 August 1944, the CAB restored Pan American Airways to their previous position of virtual monopoly of the South Atlantic routes into Africa and Europe. Now all PanAm had to do was demonstrate that they could re-establish a viable service to Leopoldville using the elderly “China Clipper”. An application was lodged with the CAB on 9 September 1944 for authorisation to carry out a survey flight from Miami to Leopoldville on 13 September, and the first actual service flight left Miami on 21 September, returning on 2 October. Seven round trips were completed but on the eighth flight from Miami on 8 January 1945 the aircraft crashed into the sea at Trinidad and the service to Leopoldville was at an end.

Ainsi, par les ordres du 12 août et du 28 août 1944, le CAB a rétabli la Pan American Airways dans sa position antérieure de quasi-monopole des routes de l'Atlantique Sud vers l'Afrique et l'Europe. Maintenant, tout ce que la PanAm avait à faire était de démontrer qu'ils pouvaient rétablir un service viable vers Léopoldville en utilisant le vieux « China Clipper ». Une demande a été déposée auprès du CAB le 9 septembre 1944 pour l'autorisation d'effectuer un vol d'étude de Miami à Léopoldville le 13 septembre, et le premier vol de service réel a quitté Miami le 21 septembre pour revenir le 2 octobre. Sept allers-retours ont été effectués, mais lors du huitième vol en provenance de Miami, le 8 janvier 1945, l'avion s'est écrasé en mer à Trinidad et le service vers Léopoldville était terminé.

Faced with the simultaneous loss of the rights to fly from Miami to Leopoldville and the impending awarding of authority for post-war routes requiring landing at Leopoldville, Pan American Airways compiled a strategy using an old aircraft and pointless flights in order to restore their pre-1944 position. In this they succeeded, but with the loss of the “China Clipper” and her crew.

Confrontée à la perte simultanée des droits de voler de Miami à Léopoldville et à l'attribution imminente de l'autorité pour les routes d'après-guerre nécessitant un atterrissage à Léopoldville, Pan American Airways a élaboré une stratégie utilisant un vieil avion et des vols inutiles afin de restaurer leur pré- poste de 1944. En cela, ils ont réussi, mais avec la perte du « China Clipper » et de son équipage.

Despite the “pointless” flights, the “China Clipper” did carry mail from Leopoldville but this has been difficult to identify because some “experts” recorded false and misleading information. By properly analysing the evidence, it has been possible to correct the account of the “China Clipper” flights.

Malgré les vols « sans intérêt », le « China Clipper » a transporté du courrier depuis Léopoldville mais cela a été difficile à identifier car certains « experts » ont enregistré des informations fausses et trompeuses. En analysant correctement les preuves, il a été possible de corriger le comptage des vols du « China Clipper ».

Many collectors have used the information recorded by Proud [8] but the list of dates given is less than helpful, because in his list of eight flights the first was the survey flight (not listed as a regular flight in the PanAm records), and of the other seven only one date is actually correct (seemingly by coincidence) despite all flights leaving Miami being shown as “confirmed” using Proud’s own nomenclature. It would

seem that the dates given by Proud have been calculated from Pan American timetable data, and as has been shown on many occasions, reliance solely on wartime timetables is unwise.

De nombreux collectionneurs ont utilisé les informations enregistrées par Proud [8] mais la liste de dates donnée est loin d'être utile, car dans sa liste de huit vols, le premier était le vol d'étude (non répertorié comme un vol régulier dans les dossiers PanAm), et sur les sept autres, une seule date est en fait correcte (apparemment par coïncidence) bien que tous les vols au départ de Miami soient indiqués comme « confirmés » en utilisant la propre nomenclature de Proud. Il semblerait que les dates données par Proud aient été calculées à partir des données des horaires Pan American, et comme cela a été montré à de nombreuses reprises, il n'est pas judicieux de se fier uniquement aux horaires de guerre.

Fortunately, a search of the Pan American archive held at the University of Miami Richter Library revealed a record of the actual flights of “China Clipper”, albeit only the dates of leaving Miami and returning there at the end of each trip, but this does give us genuine information. What was “China Clipper” doing in 1944?

Heureusement, une recherche dans les archives Pan American conservées à la bibliothèque Richter de l'Université de Miami a révélé un enregistrement des vols réels du «China Clipper», bien que seulement avec les dates de départ de Miami et de retour à la fin de chaque voyage, mais cela nous donne des informations authentiques. Que faisait « China Clipper » en 1944 ?

From December 1943 through August 1944, “China Clipper” had been in Navy service running shuttle flights between Miami and Cristobal, making between thirty and forty trips each month. A letter from the Navy Department dated 1 August 1944 records that the Navy transferred the aircraft back to Pan American Airways and that a contract for sale Navy/PanAm had been agreed. On the same day, the CAB granted authorisation for a crew training flight from Miami to San Juan and return, and the survey flight to Leopoldville took place on 13 September 1944. Proud [8] implies that this was the first operational flight, but the CAB documents clearly state that this was a “*Route familiarisation*” trip and that “*passengers will be PAA personnel*” so it is unlikely that mail and/or cargo was carried. The following table shows the actual flight dates to and from Leopoldville and compares those with the incorrect information previously published.

De décembre 1943 à août 1944, le « China Clipper » était en service dans la Marine, assurant des vols de navette entre Miami et Cristobal, effectuant entre trente et quarante voyages chaque mois. Une lettre du Département de la Marine datée du 1er août 1944 indique que la Marine a transféré l'avion à la Pan American Airways et qu'un contrat de vente Navy/PanAm avait été conclu. Le même jour, le CAB a autorisé un vol d'entraînement des équipages de Miami à San Juan et retour, et le vol d'étude vers Léopoldville a eu lieu le 13 septembre 1944. Proud [8] indique qu'il s'agissait du premier vol opérationnel, mais les documents du CAB indiquent clairement qu'il s'agissait d'un voyage de « familiarisation d'itinéraire » et que « les passagers seront du personnel PAA », il est donc peu probable que du courrier et/ou du fret aient été transportés. Le tableau suivant montre les dates réelles de vol à destination et en provenance de Léopoldville et les compare avec les informations incorrectes publiées précédemment.

Miami depart		Miami return	
PanAm record	Proud	PanAm record	Proud
21/Sep/44	26/Sep/44	02/Oct/44	10/Oct/44
10/Oct/44	10/Oct/44	20/Oct/44	20/Oct/44
26/Oct/44	24/Oct/44	06/Nov/44	03/Nov/44
09/Nov/44	07/Nov/44	20/Nov/44	17/Nov/44
24/Nov/44	21/Nov/44	04/Dec/44	01/Dec/44
08/Dec/44	03/Dec/44	19/Dec/44	13/Dec/44
23/Dec/44	17/Dec/44	04/Jan/45	27/Dec/44
08/Jan/45	31/Dec/44	Crash 08/Jan	08/Jan/45

Notes:

1. Proud shows departures based initially on a timetable showing departures on alternate Tuesdays. The only genuine departure on a Tuesday was that of 10 October 1944 which makes Proud correct on this occasion by accident. His departures on 3 December and 17 December are Sundays which do not correspond to either timetables or actual flights.

1. Proud affiche les départs initialement sur la base d'un horaire indiquant les départs un mardi sur deux. Le seul vrai départ un mardi fut celui du 10 octobre 1944 qui fait que Proud rectifie cette occasion par hasard. Ses départs les 3 décembre et 17 décembre sont des dimanches qui ne correspondent ni aux horaires ni aux vols réels.

2. Note that Proud shows the first flight arriving in Miami on 10 October and leaving Miami on the same day. This is simply not possible, given engineering maintenance requirements.

2. Notez que Proud montre le premier vol arrivant à Miami le 10 octobre et partant de Miami le même jour. Ce n'est tout simplement pas possible, compte tenu des exigences de maintenance technique.

3. Proud shows the last (crash) flight departing Miami on 31 December but states in his own table that the aircraft crashed at Trinidad over one week later on 8 January 1945. This is nonsense.

3. Proud montre le dernier (crash) vol au départ de Miami le 31 décembre, mais déclare dans son propre tableau que l'avion s'est écrasé à Trinidad plus d'une semaine plus tard, le 8 janvier 1945. C'est un non-sens.

Since the Pan American records do not show arrival or departure times for Leopoldville it is necessary to make an estimate of these. The trips took between eleven and twelve days to complete, and the one day difference may be accounted for by arrivals just before or just after midnight. If one assumes that the outward and return trips took the same time it is reasonable to place the aircraft in Leopoldville some six days after departure from Miami, and this can help when trying to establish whether or not a cover could have been carried on a particular flight. It seems equally reasonable, since the aircraft was returning to Miami that an incoming cover to the United States carrying either a Miami transit cancel or a Miami censor re-sealing strip would have been carried on "China Clipper".

Étant donné que les registres pan American n'indiquent pas les heures d'arrivée ou de départ de Léopoldville, il est nécessaire d'en faire une estimation. Les voyages ont duré entre onze et douze jours, et la différence d'un jour peut s'expliquer par des arrivées juste avant ou juste après minuit. Si l'on suppose que les voyages aller et retour ont pris le même temps, il est raisonnable de placer l'avion à Léopoldville environ six jours après le départ de Miami, et cela peut aider à essayer d'établir si une lettre aurait pu ou non être transportée sur un vol. Il semble tout aussi raisonnable, étant donné que l'avion retournait à Miami, qu'une lettre entrante aux États-Unis portant soit un cachet de transit de Miami soit une bande de fermeture de la censure de Miami aurait été transportée sur « China Clipper ».

However, there are covers from Leopoldville in the correct date range September to December that do not show Miami transit and have been opened and re-sealed in New York. Although not conclusive, examination of a range of such covers shows that ONLY covers addressed to New York are re-sealed there, whilst covers to all other US addresses are re-sealed in Miami. It seems unlikely that mail to New York was sent by a different route which must mean that covers to New York were separated from those to other addresses and bagged exclusively for examination in New York. Study of records of incoming airmails to the US

suggests that covers carried by the Pan American "Special Mission" flights from or via West Africa were opened and re-sealed in Trinidad or Miami, having been off-loaded at Trinidad, but when these flights ended in mid 1943, any covers thereafter addressed to New York were examined in New York and not at Miami. The "China Clipper" covers reinforce this view.

Cependant, il existe des lettres de Léopoldville dans la plage correcte de dates de septembre à décembre qui n'indiquent pas le transit de Miami et qui ont été ouvertes et refermées à New York. Bien qu'il ne soit pas concluant, l'examen d'une série de ces lettres montre que SEULES les lettres adressées à New York y sont refermées, tandis que les lettres destinées à toutes les autres adresses américaines sont refermées à Miami. Il semble peu probable que le courrier à destination de New York ait été envoyé par un itinéraire différent, ce qui doit signifier que les lettres à destination de New York ont été séparées de celles envoyées à d'autres adresses et emballées exclusivement pour être examinées à New York. L'étude des enregistrements des courriers aériens entrants vers les États-Unis suggère que les lettres transportées par les vols Pan American « mission spéciale » en provenance ou via l'Afrique de l'Ouest ont été ouvertes et refermées à Trinidad ou à Miami, après avoir été déchargées à Trinidad, mais lorsque ces vols furent terminés au milieu de 1943, toutes les lettres adressées par la suite à New York étaient examinées à New York et non à Miami. Les lettres « China Clipper » renforcent ce point de vue.

The postage rates / Les Tarifs postaux

On 1 September 1944 a new airmail tariff was introduced [9] with the airmail letter fee from Belgian Congo to the United States of 15 Francs/5g, reduced from the previous 15.50 Francs/5g that had been in force since 1 January 1942. Shortly thereafter, SABENA established a new route from Congo to Europe, initially to London and flying Leopoldville-Libreville-Lagos-Niamey-Gao-Aoulef-Casablanca-Lisbon-UK. Letters on this route were charged at 10 Francs/5g. You may wonder why this route is mentioned, but the fact that it called at Lisbon may become important later.

Le 1er septembre 1944, un nouveau tarif postal a été introduit [9] avec le tarif de la poste aérienne du Congo belge vers les États-Unis de 15 francs/5g, réduit par rapport aux 15,50 francs/5g qui étaient en vigueur depuis le 1er janvier 1942. Peu de temps après par la suite, SABENA a établi une nouvelle route du Congo vers l'Europe, initialement vers Londres et volant Léopoldville-Libreville-Lagos-Niamey-Gao-Aoulef-Casablanca-Lisbonne-Royaume-Uni. Les lettres sur cet itinéraire étaient facturées 10 Francs/5g. Vous vous demandez peut-être pourquoi cet itinéraire est mentionné, mais le fait qu'il fasse escale à Lisbonne peut devenir important plus tard.

On 27 November 1944 a further tariff was introduced [10] and the airmail letter fee to the United States was reduced to 12.50 Francs/5g, and this rate remained in force through December 1945. When calculating postage rates, remember that a 3.50 Francs basic surface fee must be added, and a further 3.50 Francs registration fee where applicable. Here is a typical cover (Fig. 1) from the first period cancelled 31 October 1944 (third flight) carrying the correct rate of 15 Francs + 3.50 Francs. Note that it is addressed to New York and censored there by Examiner 5502.

Le 27 novembre 1944, un nouveau tarif a été introduit [10] et les surtaxes aériennes vers les États-Unis ont été réduites à 12,50 francs/5g, et ce tarif est resté en vigueur jusqu'en décembre 1945. Lors du calcul des tarifs postaux, n'oubliez pas qu'il faut rajouter le tarif de base (surface) de 3,50 francs, ainsi que la recommandation à 3,50 Francs le cas échéant. Voici une lettre type (Fig. 1) de la première période annulée le 31 octobre 1944 (troisième vol) portant le tarif correct de 15 Francs + 3,50 Francs. A noter qu'il est adressé à New York et y est censuré par l'examineur 5502.



Fig. 1

Les Congolâtres

Now a cover from the same period, 14 November (fourth flight) addressed from Matadi to Chicago and not New York, consequently censored in Miami by Examiner 30621. (Fig. 2) The sender has incorrectly applied the new rate to Europe of 10 Francs and not the correct 15 Francs to the US and the cover has been taxed accordingly.

Maintenant une lettre de la même période, 14 novembre (quatrième vol) adressée de Matadi à Chicago et non à New York, par conséquent censurée à Miami par l'examineur 30621. (Fig. 2) L'expéditeur a appliqué par erreur le nouveau tarif vers l'Europe de 10 Francs et non les 15 francs corrects vers les États-Unis et la lettre a été taxée en conséquence.

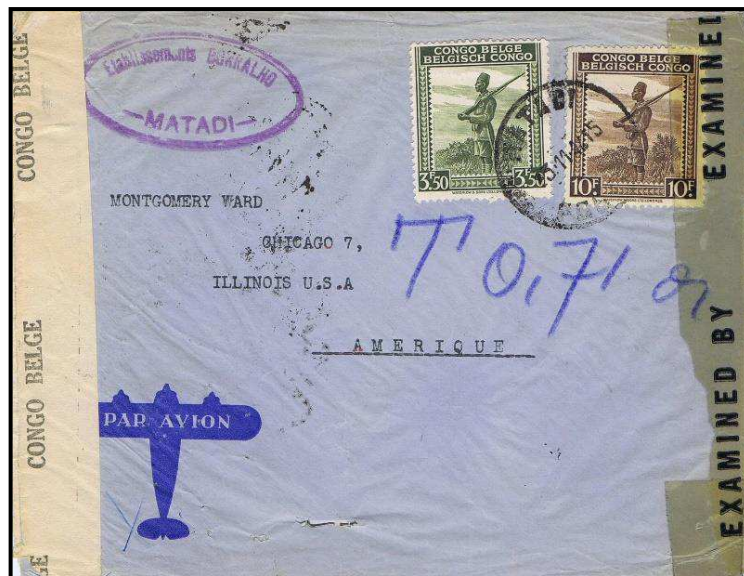


Fig. 2

Two covers from the second period after 27 November tariff show the censorship locations determined by the address to which they were sent, even though the covers travelled on the same flight from Leopoldville (last return flight to Miami). Figs. 3, 4)

Deux lettres de la deuxième période après le tarif du 27 novembre indiquent les lieux de censure déterminés par l'adresse à laquelle elles ont été envoyées, alors même que les lettres ont voyagé sur le même vol depuis Léopoldville (dernier vol retour vers Miami). Figs. 3, 4)

The first cover is from Stanleyville to Atlanta, GA, via Leopoldville (14 December) and censored in Miami by Examiner 31007. The correct rate for this cover should have been 16 Francs (12.50 + 3.50) but it was short paid by 50c (15.50). However, no charge was raised.

La première lettre est expédiée de Stanleyville vers Atlanta, GA, via Léopoldville (14 décembre) et censurée à Miami par l'examineur 31007. Le tarif correct pour cette lettre aurait dû être de 16 francs (12,50 + 3,50) mais elle fut insuffisamment affranchie de 50c (15,50). Cependant, aucune accusation n'a été appliquée.



Fig. 3



Fig. 4

A second cover from Leopoldville (19 December) to New York and consequently censored there by Examiner 6886 carries the correct double rate of 28.50 Francs (2 x 12.50 (+ 3.50)) and was also carried on the last flight from Leopoldville to Miami, arriving there on 4 January 1945.

Une deuxième lettre de Léopoldville (19 décembre) à New York et par conséquent censurée par l'examineur 6886 porte le double tarif correct de 28,50 francs (2 x 12,50 (+ 3,50)) et a également été transportée sur le dernier vol de Léopoldville à Miami, arrivant là-bas le 4 janvier 1945.

Consequences / Conséquences

Mail from French Cameroun had been carried, as had that from Congo, quite satisfactorily via Lagos until the introduction of the new direct route from Leopoldville, but it is clear from cover evidence that the route was changed, and mail from Cameroun to the United States was sent to Leopoldville to join the "China Clipper" service once it had been established. The "China Clipper" flew directly from Leopoldville to Fisherman's Lake, bypassing Lagos and all the other West African ports en route, so perhaps this achieved a time saving over the "via Lagos" route. I can find no documentary evidence of the date of this route change but here is a very fine cover (Fig. 5) that must have been carried on the first return flight of "China Clipper" since it carries a transit cancel of Leopoldville dated 27 September 1944. Note that it is not addressed to New York and has consequently been censored in Miami by Examiner 30718.

Le courrier du Cameroun Français avait été transporté, tout comme celui du Congo, de manière tout à fait satisfaisante via Lagos jusqu'à l'introduction de la nouvelle route directe de Léopoldville, mais il ressort clairement des preuves sur lettre que la route a été modifiée, et le courrier du Cameroun vers les États-Unis a été envoyé à Léopoldville pour rejoindre le service « China Clipper » une fois celui-ci mis en place. Le « China Clipper » a volé directement de Léopoldville vers Fisherman's Lake, contournant Lagos et sur sa route, tous les autres ports d'Afrique de l'Ouest, ce qui a peut-être permis de gagner du temps par rapport à la route « via Lagos ». Je ne trouve aucune preuve documentaire de la date de ce changement d'itinéraire mais voici une très belle lettre (Fig. 5) qui a dû être emportée sur le premier vol retour du « China Clipper » puisqu'elle porte un cachet de transit de Léopoldville daté du 27 septembre 1944. Notez qu'elle n'est pas adressée à New York et a par conséquent été censurée à Miami par l'examineur 30718.



Fig. 5

Les Congolâtres

A cover from Douala on 29 September 1944 (Fig. 6) carries a transit cancel of Leopoldville dated 9 October and must have been carried on the second return flight of “China Clipper”. Addressed to Cedar Rapids and not to New York it was therefore censored in Miami by Examiner 30323.

Une lettre de Douala du 29 septembre 1944 (Fig. 6) porte un cachet de transit de Léopoldville daté du 9 octobre et doit avoir été transportée sur le deuxième vol retour du « China Clipper ». Adressé à Cedar Rapids et non à New York, elle a donc été censurée à Miami par l'examineur 30323.



Fig. 6

Both these covers carry the correct rate [11] of 4 Francs basic fee plus 19 Francs air fee/5g making a total of 23 Francs.

It is entirely possible that countries and colonies other than Belgian Congo and Cameroun began to route their airmail to the United States via the “China Clipper” service from Leopoldville, and it would be advisable to check covers from the period September through December 1944 to see if they carry a Leopoldville transit mark that could signify carriage on this route. I would suggest that the French Congo (A.E.F.) would use this route but can offer no cover evidence from my own collection.

Ces deux lettres portent le tarif correct [11] de 4 francs de taxe de base plus 19 francs de surtaxe aérienne/5g soit un total de 23 francs.

Il est tout à fait possible que des pays et colonies autres que le Congo belge et le Cameroun aient commencé à acheminer leur courrier aérien vers les États-Unis via le service « China Clipper » de Léopoldville, et il serait conseillé de vérifier les lettres de la période septembre à décembre 1944 pour voir s'ils portent un cachet de passage Léopoldville qui pourrait signifier le transport sur cet itinéraire. Je suggérerais que le Congo français (A.E.F.) utiliserait cette route mais ne peut offrir aucune preuve de lettre de ma propre collection.

After the crash / Après le crash

Covers are known (Barbara Priddy) from Cameroun and A.E.F. dated in April and May 1945 that show Leopoldville transit cancels. This was, of course, after the “China Clipper” had crashed at Trinidad, so there was no reason to route the mail through Leopoldville except for the fact that SABENA had established a route to Lisbon (see earlier text) and it is feasible that this was the reason for continuing the “via Leopoldville” route. More work is required before this can be proven, but it is an interesting area of research for the future.

Des lettres sont connues (Barbara Priddy) du Cameroun et A.E.F. datées d'avril et mai 1945 qui montrent les oblitérations du transit de Léopoldville. C'était, bien sûr, après le crash du « China Clipper » à Trinidad, il n'y avait donc aucune raison d'acheminer le courrier par Léopoldville, à l'exception du fait que SABENA avait établi une route vers Lisbonne (voir le texte précédent) et il est possible que c'est la raison pour laquelle l'itinéraire « via Léopoldville » ait continué. Plus de travail est nécessaire avant que cela puisse être prouvé, mais c'est un domaine de recherche intéressant pour l'avenir.

References:

- [1] ASM 0341 Box 322 Folder 15, Richter Library, University of Miami.
- [2] File IRIS 11973, “Documents pertaining to Air Corps activities involving Belgian Congo”, (Air Force Historical Research Agency, Maxwell A.F.B., Alabama).

- [3] United States Government, “*Substantive Preparatory Papers to the first Quebec Conference*” commencing at p. 679 “*Postwar Civil Aviation Policy*”.
<http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS.FRUS1943>
- [4] United States Government, “*Memorandum of conversation by the Assistant Secretary of State Berle*” p. 360. <http://digital.library.wisc.edu/1711.dl/FRUS.FRUS1944v02>
- [5] US Civil Aeronautics Board, “*Order of Termination of Temporary Certificate, Serial Number 2702*”, (US National Archive, FAM-18, 7E-4, Box 6, 19/3/4).
- [6] Masland, William M, correspondence ASM 0341 Box 317 Folder 28, Richter Library, University of Miami.
- [7] Madden, William J., and Keith, James S., “*South Atlantic Route Case*”, ASM 0341 Box 330 Folder 23/24, Richter Library, University of Miami.
- [8] Proud Edward B.. “*Intercontinental Airmails Volume I*”, (Proud Publications, Heathfield, Sussex).
- [9] Ordonnance No. 255/P.T. 31 August 1944, Government of the Congo.
- [10] Ordonnance No. 352/2/P.T. 27 November 1944, Government of the Congo.
- [11] Picirilli Robert E., “*Postal and Airmail Rates in France & Colonies 1920 – 1945*”, (France & Colonies Philatelic Society, 2011, ISBN 0 9519601 6 4)
- [12] United States National Archive. Reference 7E-4, Box 6, 19/3/4.

Un Timbre passe-partout / Le 0,50 Franc « Angreacum »

Par Daniel Eggen

Par l'Arrêté Ministériel du 08/05/1952, le Ministre des Colonies, André Dequae, promulguait l'émission d'une nouvelle série de timbres, ayant pour sujet “La flore de la Colonie”.

Cette série, comportant 22 valeurs allant du 0,10 Fr. au 100 Frs., faisait suite à la série “Masques” de 1947 et poursuivait une certaine “idée” de propagande en faveur du Congo.



Si ces timbres firent le bonheur des collectionneurs, il ne faut pas perdre de vue que la plupart des valeurs représentées répondait, au moment de son admission à l'affranchissement, à un tarif en vigueur soit en service intérieur soit en service vers la métropole soit en service international. Cependant au vu de la “faiblesse” de certaines valeurs, force est de constater que certaines d'entre elles n'avaient qu'une utilisation fort restreinte. Tel est le cas pour le 0,50 Fr. “Angreacum” qui répondait plus à des tarifs intérieurs congolais qu'à des tarifs internationaux ou préférentiels vers la Belgique.



Les timbres “Flore de la Colonie” furent dessinés par Mme G, Denis sur base de photographies de Mrs De Witte, Janssens et Adam, l'impression en héliogravure fut réalisée par la S.A. Courvoisier à la Chaux de Fonds. Ils furent mis à disposition de notre colonie en quatre livrées s'étalant de Mai 1952 à Janvier 1953, et mis hors cours le 01/08/1960.

- Première livrée : 10/05/1952 : valeurs de 0,25 Fr, **0,50 Fr.**, 1 Fr, 1,50 Fr., 2 Frs., 3 Frs, et 6,50 Frs.
- Deuxième livrée : 18/08/1952 : valeurs de 0,75 Fr., 4 Frs., 5 Frs., et 7 Frs
- Troisième livrée : 03/11/1952 : valeurs de 0,10 Fr, 0,15 Fr., 0,20 Fr, 0,40 Fr. 0,60 Fr et 20 Frs.
- Quatrième livrée : 05/01/1953 : valeurs de 1,25 Fr, 8 Frs, 10 Frs, 50 Frs et 100 Frs.