

FAM-22 ; Mail carrying. The routes.

Par John Wilson

INTRODUCTION

Letter to the Editor (John Wilson)

“The article in Congolâtres Février 2021 “Gold Coast World War 2 censorship on Belgian Colonies mail” by Alan Morvay shows an interesting topic but is unfortunately incorrect in several aspects. The opening paragraph refers to “return transport of military airplanes to the USA and United Kingdom” but in fact there were no such flights in 1941. The flights from USA to West Africa did not begin until December 1941 and all these flights went to Lagos and not to Takoradi. Flights from UK by BOAC used the route UK – Lisbon – Bathurst (Gambia) – Freetown (Sierra Leone) – Lagos. None of these flights called at Takoradi, and even in 1942 BOAC did not fly to Takoradi.



The reason that mail from Belgian Congo was routed to Takoradi was because that was the sea port for mail transfer to ships sailing to the USA, Europe and UK. There were NO air services from Takoradi to the US or UK in 1941.

The covers shown as Fig. 3 and Fig. 4 clearly travelled by sea, confirmed by the despatch and arrival cancels. M. Morvay writes of the cover in Fig. 6 “This instruction indicates that this mail is to be sent through the Gold Coast to Takoradi where it was loaded onto military aircraft to be flown to its destination.” This is incorrect; there were NO military aircraft flying from Takoradi to the USA, not in 1941 or even in 1942. No such flights existed.

The covers shown by M. Morvay are interesting because of the route used from Congo to Gold Coast (by air on Sabena flights) but none of these covers were carried by air from Takoradi to destination. There were NO aircraft flights from Takoradi in 1941.

I would be happy to explain in more detail if any reader has queries.

John Wilson”.

L'article d'Alan Morvay dans Les Congolâtres de février 2021 “Gold Coast World War 2 censorship on Belgian Colonies mail” montre un sujet intéressant mais est malheureusement incorrect à plusieurs égards. Le premier paragraphe fait référence au « transport de retour d'avions militaires vers les États-Unis et le Royaume-Uni » mais en fait il n'y a pas eu de vols de ce type en 1941. Les vols des États-Unis vers l'Afrique de l'Ouest n'ont commencé qu'en décembre 1941 et tous ces vols sont allés à Lagos et pas à Takoradi. Les vols BOAC au départ du Royaume-Uni ont emprunté la route Royaume-Uni - Lisbonne - Bathurst (Gambie) - Freetown (Sierra Leone) - Lagos. Aucun de ces vols n'a fait escale à Takoradi, et même en 1942, la BOAC n'a pas fait escale à Takoradi.

La raison pour laquelle le courrier du Congo belge a été acheminé vers Takoradi était que c'était le port maritime pour le transfert du courrier vers les navires naviguant vers les États-Unis, l'Europe et le

Les Congolâtres

Royaume-Uni. Il n'y avait AUCUN service aérien de Takoradi aux États-Unis ou au Royaume-Uni en 1941.

Les lettres illustrées à la Fig. 3 et à la Fig. 4 ont clairement voyagé par voie maritime, confirmées par les oblitérations de transit et d'arrivée. M. Morvay écrit à propos de la lettre de la figure 6 « Cette instruction indique que ce courrier doit être envoyé par la Gold Coast à Takoradi où il a été chargé sur un avion militaire pour être transporté à destination. » Ceci est une erreur; il n'y avait AUCUN avion militaire volant de Takoradi aux États-Unis, ni en 1941 ni même en 1942. De tels vols n'existaient pas.

Les lettres montrées par M. Morvay sont intéressantes en raison de l'itinéraire utilisé du Congo vers la Gold Coast (par avion sur les vols Sabena) mais aucune de ces lettres n'a été transportée par avion de Takoradi à destination. Il n'y avait AUCUN avion au départ de Takoradi en 1941.

Je serais heureux d'expliquer plus en détail si un lecteur a des questions.

John Wilson.

I have sent you an article that I wrote for the American Air Post Journal. This may show that I have studied wartime airmail from Belgian Congo in some detail. I am happy to answer any queries from M. Morvay. John Wilson.

Je vous ai envoyé un article que j'ai écrit pour l'American Air Post Journal. Cela peut montrer que j'ai étudié en détail la poste aérienne du Congo belge en temps de guerre. Je suis heureux de répondre à toutes les questions de M. Morvay. John Wilson.

FAM-22 ; Mail carrying. The routes.

By John Wilson

When studying the Pan American Airways wartime services across the South Atlantic, it would be easy to ignore airmail from the Belgian Congo before December 1941, but some background is worth considering. Obviously the Congo was a Belgian Colony and mail routes were therefore concentrated along the line from there back to Brussels, and on the operations of the Belgian airline SABENA. The map shown as Appendix I is taken from the SABENA schedule for July 1939 and clearly shows the northbound route terminating in London. Air mail for the United States could be carried to Marseilles and later to Lisbon and transferred there to the Pan American trans-Atlantic route, at least until the German occupation of France, and there were other alternatives including a costly trans-Atlantic service via Europe and then the German (until September 1939) or French (until July 1940) South American routes via Natal, Brazil. These two routes of course pre-date the Pan American South Atlantic route via Lisbon and Bolama.

Lors de l'étude des services en temps de guerre de la Pan American Airways à travers l'Atlantique Sud, il serait facile d'ignorer la poste aérienne du Congo belge avant décembre 1941, mais certains antécédents méritent d'être pris en considération. De toute évidence, le Congo était une colonie belge et les routes postales étaient donc concentrées le long de la ligne le reliant à Bruxelles et sur les opérations de la compagnie aérienne belge SABENA. La carte présentée à l'annexe I est tirée du programme SABENA de juillet 1939 et montre clairement la route en direction du nord se terminant à Londres. Le courrier aérien pour les États-Unis pouvait être transporté à Marseille et plus tard à Lisbonne et y être transféré sur la route transatlantique panaméricaine, au moins jusqu'à l'occupation allemande de la France, et il y avait d'autres alternatives, y compris un service transatlantique coûteux via l'Europe, puis les routes sud-américaines allemandes (jusqu'en septembre 1939) ou françaises (jusqu'en juillet 1940) via Natal, au Brésil. Ces deux itinéraires sont bien sûr antérieurs à la route panaméricaine de l'Atlantique Sud via Lisbonne et Bolama.

Les Congolâtres

Typical covers from the pre-war period are shown below. The first is a cover from Port Francqui dated 25 November 1937 addressed to the United States and endorsed "Par Avion Jusque Paris". This travelled by air to Paris and then by surface to New York. The rate paid was Fr. 2.50 surface fee and Fr. 3 air rate by Sabena to Belgium [Ref.1]. The underpaid surcharge was probably due to there being a higher Fr. 3.50 rate from Congo to France.

Les lettres typiques de la période d'avant-guerre sont présentées ci-dessous. La première est une lettre de Port Francqui datée du 25 novembre 1937 adressée aux États-Unis et portant la mention « Par Avion Jusque Paris ».

Elle a voyagé par avion vers Paris puis par voie de surface vers New York. Le tarif était de Fr. 2,50 frais de surface et Fr. 3 tarifs aériens par Sabena vers la Belgique [Ref.1]. La taxation était probablement dûe au fait qu'il fallait employer le tarif plus élevé à 3,50F du Congo vers la France.



Fig. 1. Congo to USA via Paris

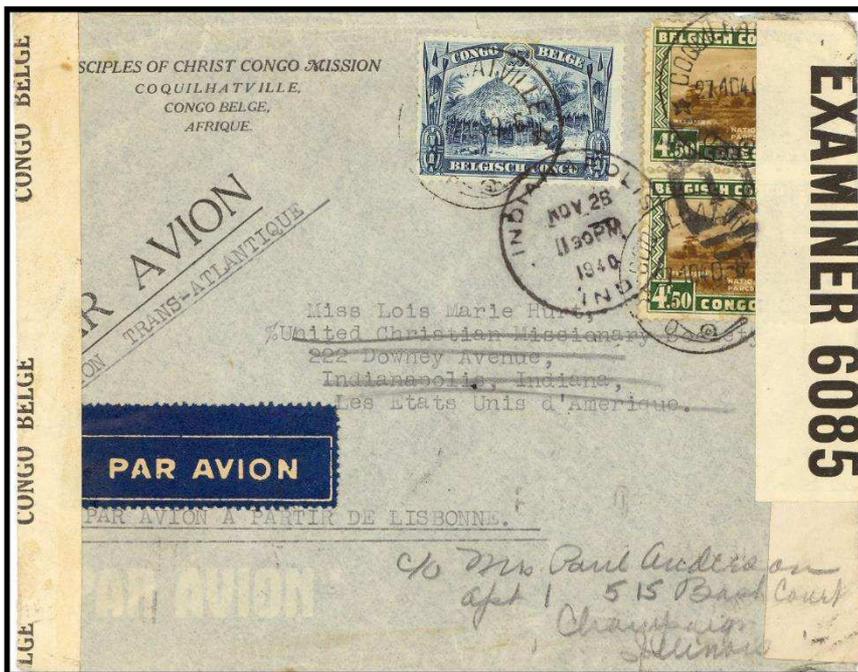


Fig. 2. Congo to USA via Lisbon

The next cover is a letter from Coquilhatville dated 27 October 1940 and endorsed "Par Avion Trans-Atlantique" and "Par Avion a Partir de Lisbonne"; in other words by air only from Lisbon on the PanAm Clipper service, but by surface mail from Leopoldville to Lisbon because there was no air service to Europe. The postage rate is not given in the Belgian Congo rate tables [Ref.2] but must have been known to the Congo postal clerk. The cover shows transit marks for Leopoldville 28 October, Lisbon 21 November (surface route) and Indianapolis 28 November (air route). Censorship was carried out in Leopoldville and Bermuda (6085).

La lettre suivante est une lettre de Coquilhatville datée du 27 octobre 1940 et portant la mention « Par Avion Trans-Atlantique » et « Par Avion a Partir de Lisbonne »; en d'autres termes par avion uniquement depuis Lisbonne sur le service PanAm Clipper, mais par courrier de surface de Léopoldville à Lisbonne car il n'y avait pas de service aérien vers l'Europe. Le tarif postal n'est pas indiqué dans les grilles tarifaires du Congo belge [Réf.2] mais doit avoir été connu du commis des postes du Congo. La lettre montre les cachets de passage par Léopoldville le 28 octobre, Lisbonne le 21 novembre (route de surface) et Indianapolis le 28 novembre (route aérienne). La censure a été effectuée à Léopoldville et aux Bermudes (6085).

Les Congolâtres

As far as the missionaries and others in the Congo were concerned, the introduction of a direct airmail service from Leopoldville to Miami must have seemed a great relief, but as it turned out, with only twelve direct flights from Leopoldville in the period December 1941 through October 1942 it could have been a disappointment. However, thanks to the Pan American Special Mission flights, mail could still be carried on an “all-air” route via Lagos, and that is what seems to have become normal practice. Although the Congo rate tables issued in 1 January 1942 [Ref.3], presumably to accommodate the new service, show only an airmail surcharge for the Pan American route from Congo to Miami, there is a rate shown from Congo to Nigeria. Given the prospect of mail lying uncollected at Leopoldville for a month until the next Route 6 (Miami-Leopoldville-Miami) collection, and probably knowing that there were very frequent Special Mission flights leaving Lagos at intervals of a few days, it is easy to speculate that the Leopoldville postmaster would send the mail to Lagos using the twice-weekly BOAC flying boat service from Cairo to Lagos calling at Leopoldville, to be transferred at Lagos to the Special Mission flights to the United States.

En ce qui concerne les missionnaires et d'autres au Congo, l'introduction d'un service de poste aérienne direct de Léopoldville à Miami a dû sembler un grand soulagement, mais il s'est avéré que seulement douze vols directs au départ eurent lieu de Léopoldville dans la période de décembre 1941 à Octobre 1942 ; cela aurait pu être une déception. Cependant, grâce aux vols “Pan American Special Mission” , le courrier pouvait encore être acheminé sur une route «entièrement aérienne» via Lagos, et c'est ce qui semble être devenu une pratique normale. Bien que les tableaux de tarifs du Congo publiés le 1er janvier 1942 [Ref.3], vraisemblablement pour accueillir le nouveau service, ne montrent qu'une surtaxe de poste aérienne pour la route panaméricaine du Congo à Miami, il existe un tarif indiqué du Congo au Nigéria. Compte tenu de la perspective du courrier non ramassé à Léopoldville pendant un mois jusqu'à la prochaine collecte de la Route 6 (Miami-Léopoldville-Miami), et sachant probablement qu'il y avait des vols de missions spéciales très fréquents quittant Lagos à des intervalles de quelques jours, il est facile de supposer que le percepteur de poste de Léopoldville enverrait le courrier à Lagos en utilisant le service de l'hydravion BOAC deux fois par semaine du Caire à Lagos faisant escale à Léopoldville, pour être transféré à Lagos vers les vols de la mission spéciale vers les États-Unis.

Primary documentary evidence [Ref.4] shows that in the period 1 January to 31 August 1942 the income from Foreign Mail derived from the direct PanAm flights from Leopoldville was only 0.6% of the total revenue generated by the Special Mission flights. This suggests that the practice of shipping mail from Leopoldville to Lagos using the BOAC service was the norm, and “through mail” on a Route 6 flight from Leopoldville was almost non-existent, if indeed any existed at all except for the philatelic mail carried on the first flight leaving New York on 6 December 1941. The 0.6% revenue could easily have been generated by non-Congo mail taken on board when the Route 6 (so-called FAM-22) aircraft was in transit at Lagos.

La preuve documentaire principale [Réf. 4] montre que pendant la période du 1er janvier au 31 août 1942, les revenus du courrier étranger provenant des vols PanAm directs de Léopoldville ne représentaient que 0,6% des revenus totaux générés par les vols des Special Mission. Cela suggère que la pratique consistant à expédier du courrier de Léopoldville à Lagos en utilisant le service BOAC était la norme, et que par l'envoi de courrier sur un vol de la Route 6 au départ de Léopoldville était presque inexistant, à l'exception du courrier philatélique transporté sur le premier vol au départ de New York le 6 décembre 1941. Le chiffre d'affaires de 0,6% aurait facilement pu être généré par le courrier non congolais embarqué à bord lorsque l'avion de la Route 6 (dit FAM-22) était en transit à Lagos.

Further evidence in the Pan American Archive at Miami [Ref.4] allows us to put accurate dates on the first Leopoldville to Miami flights on Route 6, together with the details of mail carried and it has thus been possible to locate covers that were genuinely carried on the flights from Leopoldville. These covers are not easy to find, and some may well lie unsuspected in collections of Belgian Congo postal history. Here is an example.

Des preuves supplémentaires dans les archives panaméricaines de Miami [Ref.4] nous permettent de mettre des dates précises sur les premiers vols Léopoldville-Miami sur la route 6, ainsi que les détails du courrier transporté et il a ainsi été possible de localiser des lettres qui avaient véritablement été

transportées sur les vols de Léopoldville. Ces lettres ne sont pas faciles à trouver, et certaines pourraient bien rester insoupçonnées dans les collections de l'histoire postale du Congo belge. Voici un exemple.

This cover was posted in Leopoldville on 27 December 1941 and censored on 30 December. Flew from Leopoldville on the first return flight of Route 6 (flight 6002) leaving on 7 January 1942. Mail was off loaded at Trinidad for censorship, with a Trinidad censor label dated 9 January 1942. All details are confirmed by the flight records held in Miami. This flight started out as Special Mission #6 from New York to Calcutta but became flight 6002 on return from Calcutta-Karachi-Khartoum-Leopoldville.

Cette lettre a été expédiée de Léopoldville le 27 décembre 1941 et censurée le 30 décembre. Départ de Léopoldville lors du premier vol retour de la Route 6 (vol 6002) partant le 7 janvier 1942. Le courrier a été déchargé à Trinidad pour censure, avec une bande de censure de Trinidad datée du 9 janvier 1942. Tous les détails sont confirmés par les registres de vol tenus à Miami. Ce vol a commencé comme mission spéciale n° 6 de New York à Calcutta mais est devenu le vol 6002 au retour de Calcutta-Karachi-Khartoum-Leopoldville.

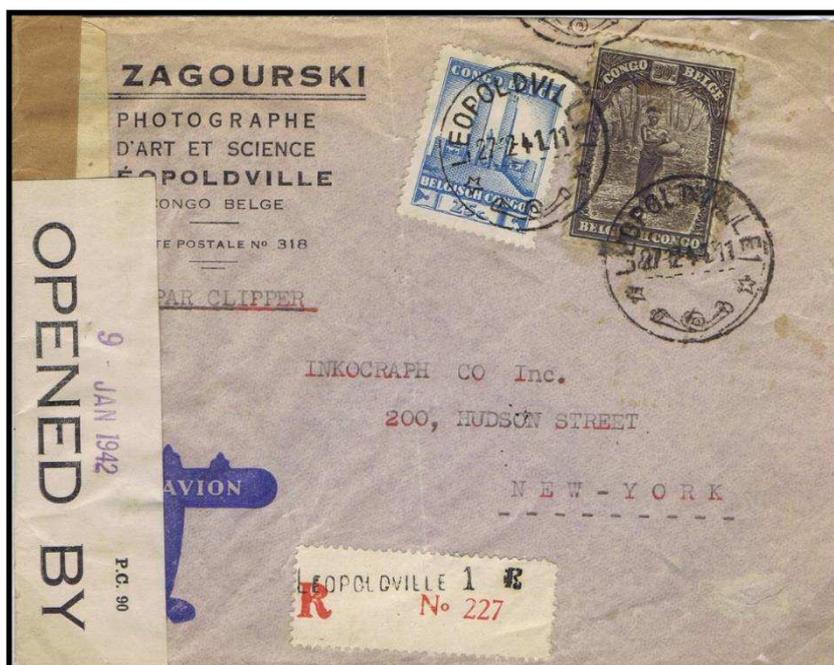


Fig. 3. Congo to USA via Trinidad

However, some mail from the Congo was carried on one non-certified Special Mission flight that passed through Leopoldville on its return from Bombay. The flight records for Special Mission 8 record that it carried 5.2 kg of mail from Leopoldville to Trinidad, and the cover shown below is one carried on that very flight.

Cependant, une partie du courrier en provenance du Congo a été transportée sur un vol de mission spéciale non certifié qui est passé par Léopoldville à son retour de Bombay. Les registres de vol de la mission spéciale 8 indiquent qu'elle transportait 5,2 kg de courrier de Léopoldville à Trinidad, et la lettre illustrée ci-dessous est une de celles transportées lors de ce même vol.

This cover was posted in Leopoldville on 12 January 1942, picked up by NC-18611 "Anzac" on Special Mission #8 in Leopoldville 15 January 1942, flown to Trinidad and off loaded for censorship (Censor 8018) before forwarding to New York, arriving there on 22 January.



Fig. 4. Congo to USA by Special Mission from Lagos.

Les Congolâtres

La lettre de la page précédente a été postée à Léopoldville le 12 janvier 1942, embarquée par NC-18611 « Anzac » sur la mission spéciale n ° 8 à Léopoldville le 15 janvier 1942, envoyée à Trinidad et déchargée pour censure (Censor 8018) avant d'être envoyée à New York, où elle parvint le 22 janvier.

Identifying these rare covers can only be achieved by an accurate knowledge of the flight details, and although some flight records have been located in the Pan American Archive, they do not cover all the flights in the “FAM-22” period from December 1941 to October 23rd 1942. One thing is certain however; the “genuine” FAM-22 flights numbered only twelve round trips, and there were no Route 6 flights after 6023/6024 in October. Most of the mail between the United States and West Africa until mid-1943 was carried on the frequent Special Missions and not on the twelve so-called “FAM-22” flights.

L'identification de ces rares lettres ne peut être réalisée que par une connaissance précise des détails du vol, et bien que certains enregistrements de vol aient été trouvés dans les archives panaméricaines, ils ne couvrent pas tous les vols de la période « FAM-22 » depuis décembre 1941 jusqu'au 23 octobre 1942. Une chose est certaine cependant ; les vols « authentiques » FAM-22 ne comptaient que douze allers-retours, et il n'y a pas eu de vols sur la Route 6 après 6023/6024 en octobre. La plupart du courrier entre les États-Unis et l'Afrique de l'Ouest jusqu'à la mi-1943 a été transporté sur les fréquentes “missions spéciales” et non sur les douze vols dits « FAM-22 ».

References

- [1] Ordonnance No. 91. Belgian Congo Postal Bulletin 20 May 1935.
- [2] Ordonnance No. 245. Belgian Congo Postal Bulletin 1 September 1940.
- [3] Ordonnance No. 484. Belgian Congo Postal Bulletin 1 January 1942.
- [4] ASM 0341 Box 105 Folder 26.
- [5] “FAM-22 Fact or Fantasy”, Air Post Journal May 2012.

Appendix I

