

1
Cercle Aérophilatélique Français

SUPPLEMENT AU BULLETIN D'INFORMATION N°25 – JUILLET 2001



Affiche de Ray Bret Koch 1938 (coll. Air France)
DEWOITINE 338 survolant la ligne d'Extrême-Orient

COURRIERS D'INDOCHINE 1939 – 1941 (première partie)

Cette étude, qui sera publiée en deux parties, a demandé de patientes recherches et a nécessité l'examen d'un grand nombre de plis. Elle n'est pourtant qu'une approche assez générale de l'histoire du courrier indochinois dans la période considérée. Elle devrait cependant donner quelques éléments aux chercheurs et collectionneurs pour leur permettre d'approfondir certains aspects et d'éclaircir de nombreuses zones d'ombre. L'auteur est évidemment friand de toute découverte dans ce domaine.

Avant la description des plis rencontrés, il apparaît indispensable de rappeler quelles étaient les lignes aériennes desservant l'Indochine au début de la seconde guerre mondiale.

La première partie publiée dans ce numéro examinera les lignes aériennes Air France, KLM et BOAC avec les courriers correspondants.

La seconde partie, objet du prochain numéro, traitera les lignes Pan American Airways, KNILM, CNAC et DAI NIPPON Airways. Un tableau chronologique des lignes aériennes pouvant acheminer du courrier de (et vers) l'Indochine pendant cette période troublée sera joint.

Introduction

Fin août 1939, alors que l'URSS vient de signer un pacte de non-agression avec l'Allemagne nazie, laissant ainsi toute liberté d'action à Hitler pour l'envahissement de la Pologne, les compagnies aériennes poursuivaient paisiblement leur exploitation.

Le 1er septembre 1939, c'est le coup de théâtre: les troupes allemandes pénètrent en force en Pologne et font leur entrée dans Varsovie 5 jours plus tard . La Guerre Éclair est commencée.

Les transports aériens vont se trouver très vite bouleversés car dès le 10 mai 1940, c'est l'Europe de l'Ouest qui subit le déferlement des forces allemandes. La Hollande et la Belgique tombent en moins de 10 jours et Paris est pris le 14 juin. Londres est l'objet d'incessants bombardements, mais les interventions héroïques de la Royal Air Force font subir de lourdes pertes à l'agresseur et finissent par le décourager. Les Etats-Unis, neutres au début du conflit, développent leurs liaisons aériennes transatlantiques et transpacifiques. Leur neutralité prendra fin le 7 décembre 1941 avec l'attaque surprise des Japonais sur Pearl Harbor.

A partir de l'armistice de juin 1940, AIR FRANCE n'assure plus le service de la ligne FRANCE - CHINE et l'Indochine va se trouver très vite isolée. Les Forces japonaises, qui depuis 1937 avaient pénétré en Chine, contrôlaient déjà en 1939 une grande partie des côtes chinoises. Pour rester maîtres du ciel, ils mitraillèrent les avions des lignes civiles étrangères et interdirent leur atterrissage en Indochine. Les terminaux des lignes étrangères du réseau chinois se replièrent laissant une place immédiatement occupée par des lignes japonaises.

Etat des réseaux aériens au début de la seconde guerre mondiale

AIR FRANCE : Ligne France – Indochine – Chine

Début 1939, AIR FRANCE adopte un nouvel itinéraire pour ses lignes du Proche-Orient et d'Indochine. L'utilisation des nouveaux appareils Dewoitine 338 permet de faire le trajet Marseille - Damas, via l'Afrique du Nord (Tunis, Tripoli, Benghazi et le Caire) et de gagner une journée sur le voyage France - Chine.

Fin 1939, les 9 Dewoitine 338 dont dispose AIR FRANCE sur son réseau d'Orient permettent de faire un voyage hebdomadaire Marseille - Saïgon en 5 jours (Londres – Hong Kong en 8 jours de bout en bout).

Le 3 septembre 1939, jour de l'ouverture des hostilités entre la France et l'Allemagne, AIR FRANCE suspend tous les services puis les reprend partiellement à partir du 18 septembre.

Bien que réquisitionnée, la compagnie AIR FRANCE poursuit l'exploitation de sa ligne d'Indochine jusqu'à l'Armistice de Rethondes le 22 juin 1940. La dernière liaison Marseille - Saïgon est celle du 16 juin, arrivée à Saïgon le 25 juin, Hanoï le 26. Dans le sens Indochine - France, le dernier départ est celui du 18 juin, arrivée à Marseille le 29 juin. Une ultime tentative de départ de Saïgon par le pilote Lacaze sur le Dewoitine 338 F-AQBA le 25 juin est interrompue sur ordre du Gouverneur Général alors que l'avion était déjà à la verticale de Battambang (Cambodge).

Les dernières liaisons aériennes entre Hanoï et Hong Kong ont été effectuées les 3 et 4 juillet 1940 par Lacaze sur Dewoitine F-AQBA.

Le 7 juillet, le Dewoitine F-AQBA, piloté par Lacaze, est mitraillé et abattu au-dessus du golfe du Tonkin par la chasse japonaise alors qu'il transportait un officier japonais, membre de la commission franco-japonaise d'armistice, de Hanoï à Fort-Bayard.

Un exceptionnel et ultime voyage a été effectué de Hanoï à Hong Kong et retour les 5 et 6 octobre 1940 (Dewoitine F-AQBH).

Les personnels AIR FRANCE, restés en Indochine avec quelques Dewoitine 338, font 26 liaisons Hanoï - Saïgon dans le courant de l'année 1941; aucune liaison n'est effectuée en dehors du territoire indochinois.

A partir de juillet 1940, l'Indochine se trouve donc coupée de la Métropole, le courrier va devoir emprunter des voies de transmission de surface et aériennes de secours. Deux voies seront plus particulièrement empruntées: une route vers l'Orient assurée par la KLM et une route vers l'Occident, mise en place par la Pan American Airways (avec les traversées de l'océan Atlantique, du continent américain et de l'océan Pacifique).

KLM : Ligne Amsterdam – Bandoeng (Java)

A la veille de la seconde Guerre Mondiale, les Pays-Bas assurent une liaison aérienne aller et retour (poste et passagers) avec les Indes Néerlandaises trois fois par semaine. La liaison Amsterdam - Bandoeng est réalisée par des DOUGLAS DC3 en 5 jours.

Le 3 septembre 1939, la circulation aérienne civile est interdite et la KLM ne peut plus traverser le ciel allemand ou français. Le terminal européen de la KLM est déplacé d'Amsterdam à Naples (Italie); le trajet Amsterdam - Naples est effectué par le train.

Le 10 mai 1940, les troupes allemandes envahissent la Hollande et la liaison ferroviaire Amsterdam - Naples est coupée. Un mois plus tard, le 10 juin 1940, l'Italie entre en guerre et le terminal de Naples est évacué et fermé.

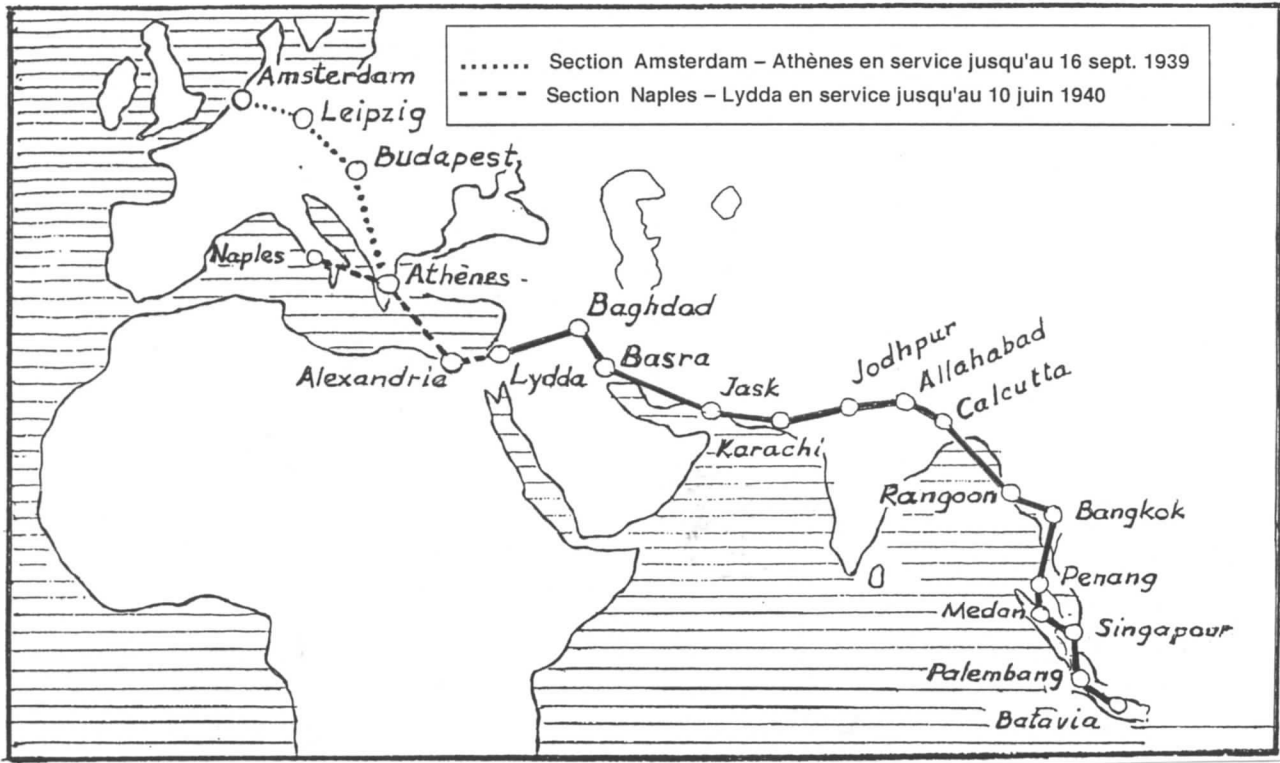
La Méditerranée devenant un nouveau théâtre d'opérations militaires, la KLM décide de transférer son terminal à Lydda (Tel Aviv), Palestine. Le premier service Lydda - Bandoeng, sur la base d'un voyage hebdomadaire, a lieu le 30 juillet 1940.

En juillet 1940, un accord intervient entre la KLM et le gouvernement de Vichy pour transporter le courrier indochinois et français entre Lydda et Bangkok. Le courrier français de la zone sud est acheminé par le train de Lyon à Istanbul par le "*Simplon Orient Express*" et d'Istanbul à Lydda, via Tripoli d'Asie et Beyrouth, par le "*Taurus*" dont la ligne vient d'être inaugurée le 17 juillet 1940. Le "*Simplon Orient Express*" traversait les Balkans, encore épargnés par le conflit.

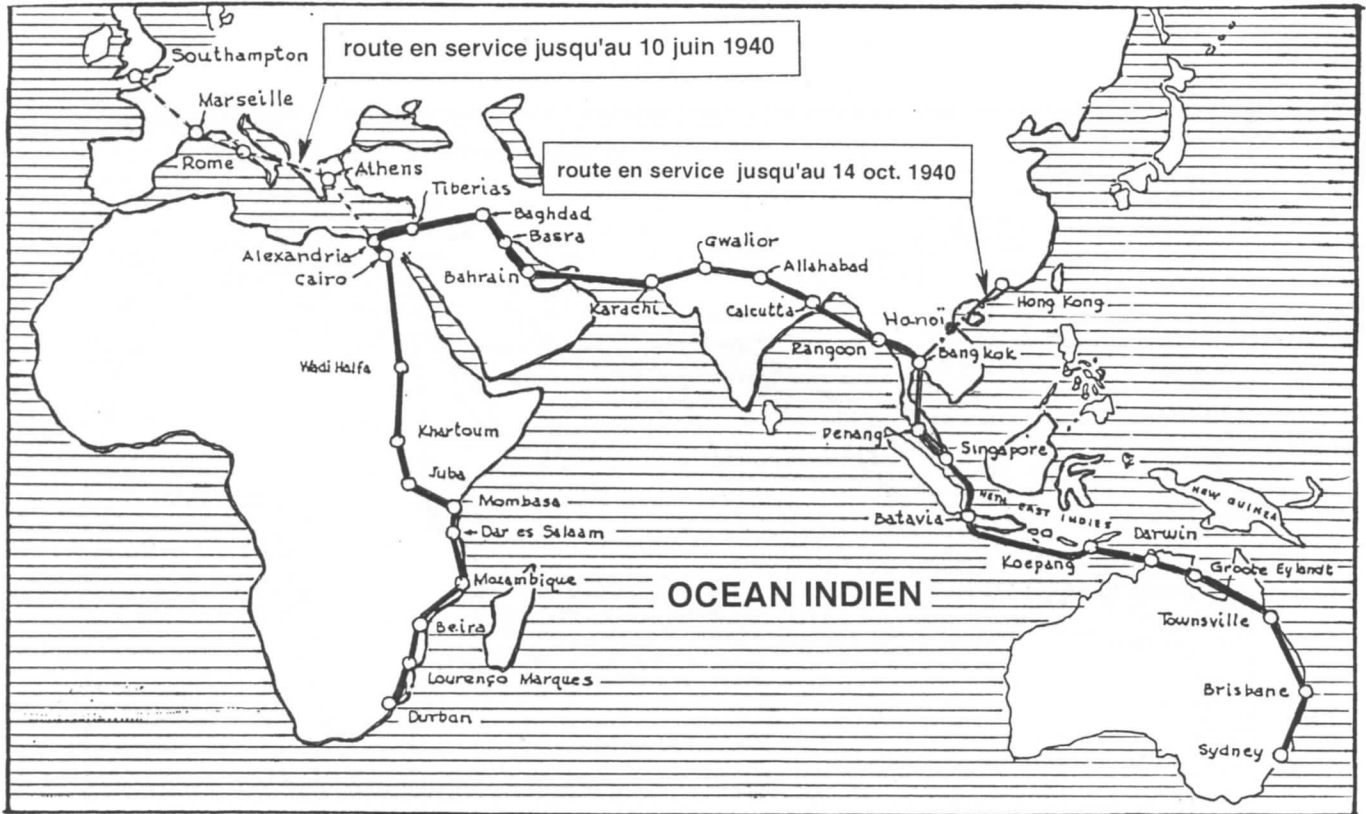
Le 6 avril 1941, l'Allemagne déclare la guerre à la Yougoslavie et à la Grèce. Moins d'un mois plus tard, les deux pays sont envahis; la ligne de "*l'Orient Express*" est coupée. La KLM continue cependant ses liaisons aériennes entre Lydda et Bandoeng. Le courrier d'Extrême-Orient arrivant à Lydda est ensuite acheminé par le train jusqu'au Caire où il retrouve la ligne aérienne anglaise "*Horseshoe Route*" allant jusqu'à Durban (Afrique du Sud) puis par bateau jusqu'à Lisbonne (voir paragraphe BOAC).

Le 2 avril 1941, un coup d'Etat en Irak porte au pouvoir Rachid Ali, favorable à la politique nazie. Le 3 mai 1941, le gouvernement irakien entre en guerre aux côtés des forces de l'Axe. Les escales aériennes des lignes de la KLM et de la BOAC passant par l'Irak sont neutralisées. La riposte ne se fait pas attendre, le 1er juin, les troupes britanniques entrent dans Bagdad et mettent en place un gouvernement favorable aux Alliés. Les lignes KLM et BOAC sont rétablies.

Du 8 juin au 12 juillet 1941, les forces britanniques et les FFL (Forces Françaises Libres) occupent la Syrie et le Liban. Pendant cette période, la KLM déplace temporairement son terminal de Lydda à Amman (Jordanie). Le courrier est acheminé par taxi entre Amman et Lydda du 15 juin au 12 juillet (certaines sources indiquent du 16 juin au 7 juillet 1941).



Ligne KLM vers les Indes néerlandaises: septembre 1939 à février 1942.



Ligne BOAC "Horseshoe" (fer à cheval) de Durban (Afrique du Sud) à Sydney (Australie).

Le service KLM s'intensifie : il passe à 2 voyages par semaine au lieu d'un seul dans la période allant de fin juin à fin décembre 1941.

La liaison KLM Lydda-Bandoeng associée à la "*Horseshoe Route*" de la BOAC a fonctionné jusqu'au 9 février 1942, date à laquelle les troupes japonaises attaquent Singapour et en prennent possession en une semaine. La ligne est cette fois définitivement coupée.

IMPERIAL AIRWAYS / BOAC

Lignes Impériales

Le 24 novembre 1939, Imperial Airways et British Airways fusionnent. La BOAC (British Overseas Airways Corporation), nouvelle compagnie issue de la fusion, poursuit le même service sur les Lignes Impériales dont la plaque tournante est Le Caire.

Le 10 juin 1940, l'entrée en guerre de l'Italie interdit tout survol de la Méditerranée. Les lignes impériales sont coupées.

Horseshoe Route

Pour maintenir les communications avec son Empire, le Royaume-Uni met rapidement en place une longue liaison maritime contournant l'Afrique pour atteindre Durban (Afrique du Sud). Puis de Durban, le service aérien hebdomadaire de la BOAC permet de relier Singapour puis Sydney (avec QANTAS) dès fin juin 1940 avec des hydravions SHORT S23. Le trajet est effectué via Le Caire, Habbaniya (Irak), Bassorah (Irak), Karachi (Inde), Rangoon (Birmanie), Bangkok (Thaïlande) et Singapour. Ce trajet en forme de fer à cheval est naturellement dénommé: "*Horseshoe Route*".

Une voie aérienne plus rapide a été mise en place avec des LOCKHEED 14 et des DE HAVILLAND DH86 en août 1940. Elle traversait l'Afrique d'Ouest en Est, de Lagos (Nigéria) à Khartoum via Fort-Lamy (Tchad) (le Tchad ayant rallié la France Libre le 27 août 1940). Il semble cependant que ces liaisons aient été réservées au transport du courrier officiel et de passagers importants mais que le gros du courrier ait emprunté la "*Horseshoe Route*" via Durban.

En Extrême-Orient, la liaison Bangkok - Hanoï - Hong Kong, ouverte depuis le 19 décembre 1937 (bretelle sur la ligne principale Londres - Sydney), normalement assurée deux fois par semaine par des DE HAVILLAND DH 86, a été fortement perturbée par les exigences japonaises auprès du nouveau Résident Général en Indochine, l'amiral Decoux. Le survol du Tonkin, limité puis interdit, entraîne l'abandon de l'escale de Hanoï (remplacée par Tourane). L'obligation d'obtenir une autorisation avant le décollage de Bangkok ou de Hong Kong amène la BOAC à supprimer toute activité aérienne sur cette bretelle dès le 14 octobre 1940. Pour atteindre Hong Kong, le courrier est repris à

Rangoon (Birmanie) par la compagnie chinoise C.N.A.C. qui assure la ligne Rangoon – Kunming – Guiyang – Hong Kong depuis le 30 octobre 1939.

Il ne semble pas que du courrier indochinois ait été transporté par la BOAC vers la France entre la mi-juin (AIR FRANCE n'assurant plus de liaison avec la métropole) et août 1940 (date de mise en place des liaisons P.A.A. et KLM).

La ligne impériale Royaume-Uni - Australie est à nouveau coupée lors de l'attaque japonaise sur Singapour (9 fév. 42). Il ne reste alors plus que le tronçon Afrique - Inde de la *Horseshoe Route*. Ce tronçon aura encore son utilité non seulement pour le courrier indien mais également pour celui en provenance des territoires de Chine non occupés par les Japonais.

Pour ce qui concerne le courrier France - Indochine on peut considérer qu'il n'a pas emprunté la ligne BOAC ni dans un sens ni dans l'autre. Seul, le rare courrier Grande Bretagne - Indochine a transité par cette voie jusqu'en décembre 1941 au plus tard.

Acheminement du courrier Indochine - France et France – Indochine

Première période: 3 septembre 1939 - fin juin 1940

Le courrier est acheminé normalement par AIR FRANCE.

Pendant cette première période, on trouve trois types de courrier:

Le découpage proposé a pour but de clarifier cette étude en donnant des repères mais en pratique le collectionneur pourra trouver des cas particuliers qui ne rentrent pas exactement dans ce découpage.

1^{er} type - de septembre 1939 à février 1940:

Plis non censurés mais portant un cachet de contrôle de commission.

Ce cachet de commission a été appliqué en Indochine, au départ et à l'arrivée (sans ouverture apparente de l'enveloppe).

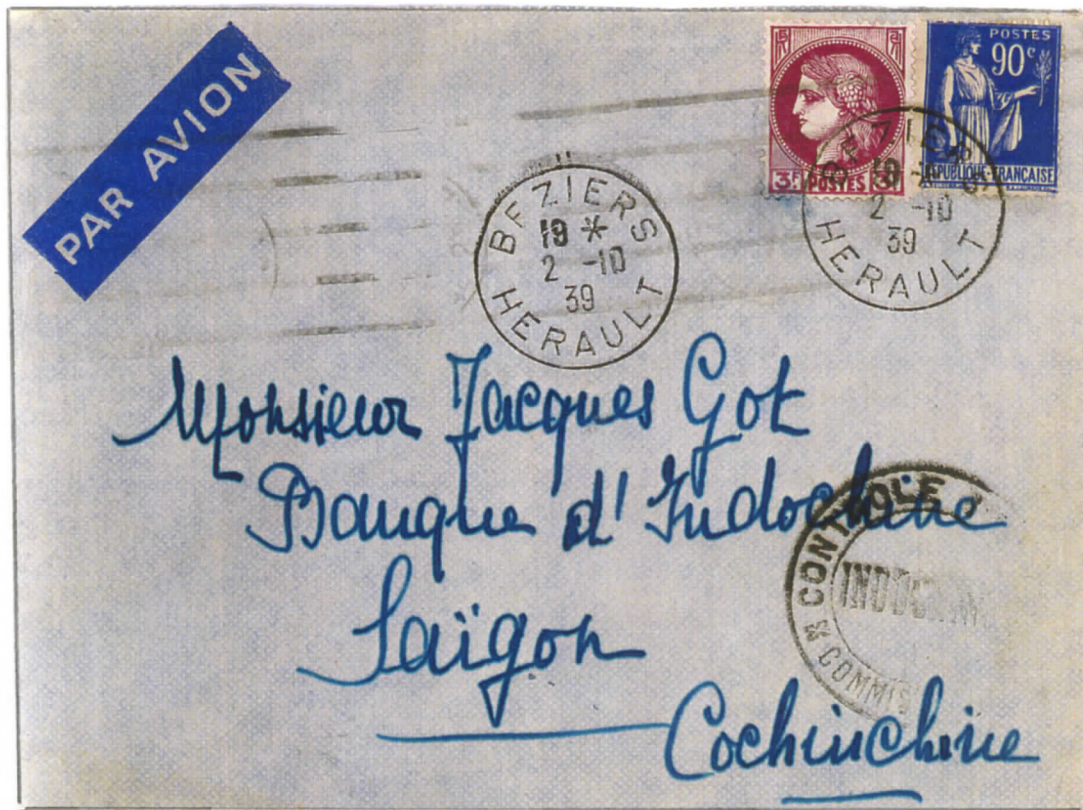
Il y avait 6 Commissions de contrôle postal. Chaque commission avait une lettre d'identification : A = Tonkin (Hanoï) ; B = Annam (Hué et peut-être Vinh et Tourane); C = Cochinchine (Saïgon); D = Cambodge (Phnom Penh et Siemreap); E = Laos (Vientiane); X = commission de réserve, opérant à Luang Prabang, capitale royale du Laos. Une septième commission (Commission G) fut affectée à Haïphong un peu plus tard. Les lettres en provenance d'Annam et transitant par Saïgon pouvaient recevoir un cachet de censure de la Commission C au lieu de B.

2^{ème} type - de septembre 1939 à juin 1940 :

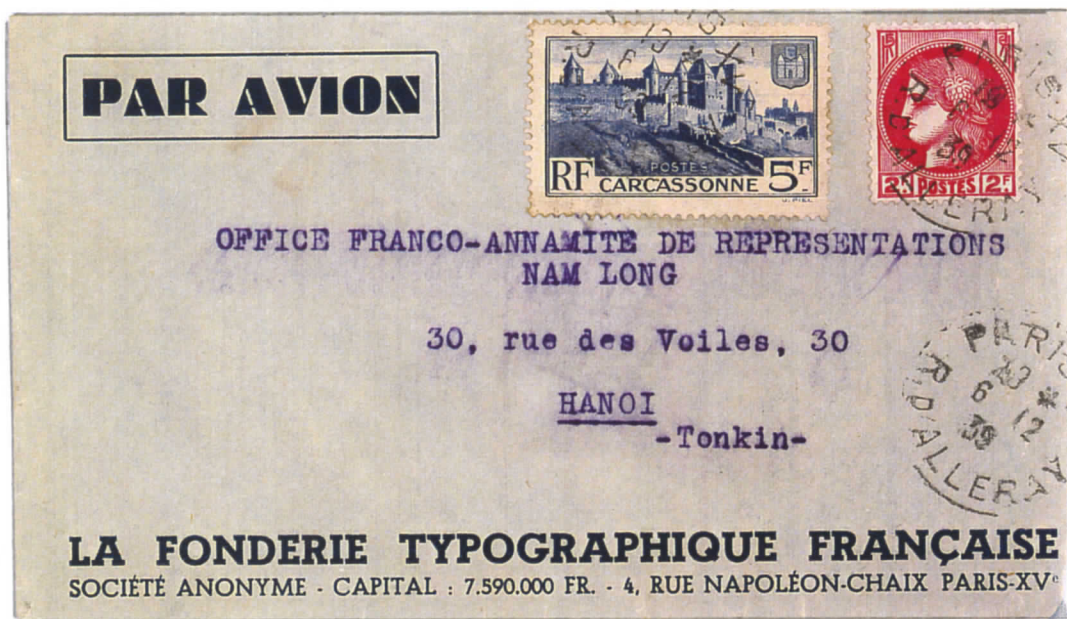
Plis censurés, fermeture de l'enveloppe par bande collante et cachet : "OUVERT PAR L'AUTORITÉ MILITAIRE".

On trouve des bandes de divers types et, parfois, un code d'identification du censeur constitué d'une lettre et d'un chiffre à l'intérieur d'un petit cercle de 13 à 17 mm de diamètre.

Courriers acheminés par Air France: 3 septembre 1939 à fin juin 1940



Béziers – Saïgon: dép. 2/10/39, arr. 11/10/39 (9 jours); Affranchissement: 3,90F (0,90+3) 5 grammes
Cachet de Commission de censure C apposé à l'arrivée



Paris – Hanoï: dép. 6/12/39, arr. 20/12/39 (14 jours); affr. 7 F (1+6) 10 grammes.
Nouveau tarif intérieur : 1F applicable au 1/12/39. Pas de censure apparente.



Phnom-Penh (Cambodge) – Cagnes-sur-Mer: dép; 28/9/39, arr. 9/10/39 (10 jours); affr. : 39 cts.
Cachet de Commission de censure D apposé au départ.



Vientiane (Laos) – Paris: dép. 16/2/40, sans arrivée à Paris; affr.: 39 cts.
Cachet de Commission de censure E apposé au départ.



Saïgon (Cochinchine) – Clermont-Ferrand: dép. 24/10/39, arr. 2/11/39 (9 jours); affr.: 39 cts.
Cachet de Commission de censure C apposé au départ.



Angoulême – Hanoï (Tonkin): dép. 13/3/40, arr. 27/3/40 (14 jours); Affranchissement: 4F (1+3) 5 g.
Bande de censure militaire + cachet ovale à simple cadre.



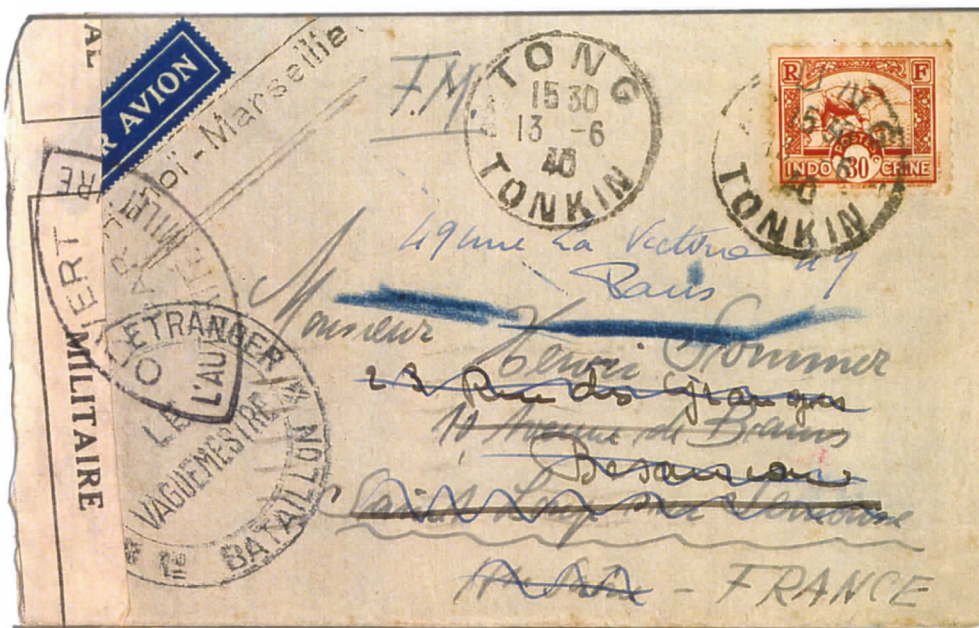
Lang-Son (Tonkin) – Angers: dép. 4/4/40, arr. 12/4/40 (8 jours); affr. : 40 cts.
Pas de censure apparente.



Hanoi (Tonkin) – Vichy: dép. 14/3/40, arr. 23/3/40 (11 jours); affr. 40 cts.
Bande de censure militaire + cachet ovale à double cadre MD 186.



Thai-Nguyen (Tonkin) – La Roche-Posay (Vienne): dép. 13/6/40, arr. 1/7/40 (18 jours); affr. 40 cts.
Pas de censure apparente; dernière liaison effectuée par Air France.



Tong (Tonkin) – Besançon (zone occupée): dép. 13/6/40, arr. 24/10/40 (plus de 4 mois);
affr. FM seulement 30 cts de surtaxe aérienne. Ce courrier a pris le dernier avion Air France mais à
l'arrivée, le destinataire, malgré plusieurs changements d'adresses, s'est retrouvé en zone occupée.
Bande de censure militaire + cachet ovale à simple cadre.

3^{ème} type – de novembre 1939 à juin 1940

Aucune censure, pas d'ouverture apparente du courrier (surtout à Hanoï); l'ouverture du courrier était-elle faite à la vapeur?

Le dernier courrier d'Indochine à destination de la France, transporté par AIR France, a été celui du 13/6/40, arrivé le 1/7/40 soit 18 jours plus tard.

2^{ème} période: fin juin 1940 - août 1940

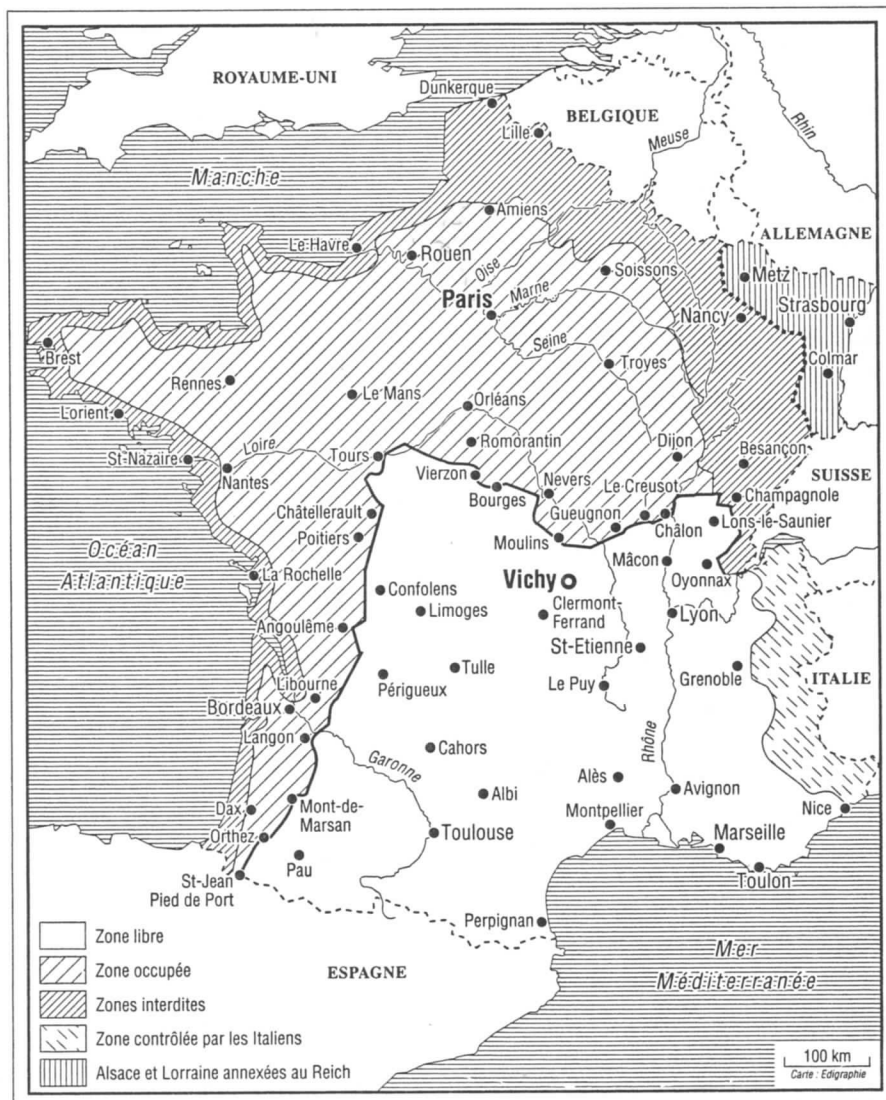
Pendant cette deuxième période, tout est bloqué: AIR FRANCE a stoppé son service, KLM n'a pas encore mis sa liaison Lydda - Bandoeng en service, la BOAC a ouvert son service "Horseshoe Route" contournant l'Afrique le 20 juin 1940 mais la France n'y a pas accès et peut-être même, l'ignore-t-elle totalement? La P.A.A. effectuant régulièrement les traversées du Pacifique Nord et de l'Atlantique Nord lui permet de proposer un acheminement postal de bout en bout.

Les conventions

postales proposées par les U.S.A. sont acceptées par Hong Kong, l'Australie et la Chine respectivement les 18, 20 et 25 juin 1940. Pour le courrier Indochine - France et France - Indochine, les accords postaux ne sont probablement intervenus qu'en juillet/août 1940.

3^{ème} période: août 1940 - août 1941

Pendant cette période, le courrier France (zone non occupée) - Indochine et Indochine - France peut être acheminé soit par KLM via Lydda et Bagdad, soit par P.A.A. via Hong Kong. La voie BOAC n'est pas utilisée (ou pas accessible de France).



L'ARMISTICE DE JUIN 1940

Acheminement par KLM seule (jusqu'à mai 1941) puis KLM+BOAC

Le premier courrier aérien France (non occupée) - Indochine et Indochine - France (non occupée) utilisant la ligne KLM + Orient Express a eu lieu en septembre 1940; le dernier probablement en avril/mai 1941. La durée moyenne de l'acheminement Indochine – Marseille était de 29 à 33 jours jusqu'en février 1941 puis passa à 45 jours environ en mars 1941, ce délai supplémentaire fut probablement lié aux évènements d'Irak. Le délai passa brusquement à 4 ou 5 mois à partir d'avril/mai 1941; il s'explique par les évènements militaires en Grèce et Yougoslavie qui provoquèrent la coupure de la ligne ferroviaire Orient Express. Le courrier en souffrance à Lydda ou Bagdad à très probablement été acheminé par la ligne anglaise en empruntant la "Horseshoe route" qui contournait l'Afrique. Après août 1941, on ne trouve plus de courrier indochinois transitant par KLM + BOAC + moyens de surface.

Entre l'Indochine et Bangkok (escale de la KLM où était déposé le courrier), l'acheminement se poursuivait par des moyens de surface ou par la ligne aérienne japonaise DAI NIPPON KK ouverte entre Bangkok et Hanoï depuis le 5 septembre 1940 mais il n'est pas certain que le courrier indochinois et français aient emprunté cette ligne.

Le courrier français ou indochinois transitant par KLM est identifiable par un ou plusieurs des repères suivants:

- 1 - mention manuscrite indiquant le cheminement: "*via Lydda-Bagdad*" ou formule équivalente,
- 2 - montant modéré de l'affranchissement: 45 cents puis 60 cents au départ de l'Indochine et 6F (10g) ou 11F (20g) au départ de France,
- 3 - censure de l'Inde anglaise (Calcutta) ou de Palestine.
- 4 – cachet de transit à Lyon pour le courrier au départ de France.

Le courrier Indochine – France (Marseille) examiné montre clairement des arrivées groupées. Par exemple, tout le courrier de mars 1941 a reçu un cachet d'arrivée à Marseille le 6 mai 1941 et celui de début avril, du 20 mai 1941. Celui posté à partir de la fin avril n'arrive à Marseille que le 7 octobre 1941 (5 mois).

Gérard COLLOT

Références bibliographiques

- Ligne Noguès 1911 – 1941 – G. Collot & A. Cornu – (B. Sinais 1993)
 The Horseshoe route (Chavril Press).
 Études de Monsieur Desrousseaux sur le courrier indochinois (bibliothèque du Musée de La Poste)
 Luchpostcatalogus Van Nederland (1991)
 Civil Censorship in British India 1939-1945 (Konrad Morenweiser 1985).
 Wartime Air Mail – John Daynes – Postal History 2000, Sutton – UK, (1996)
 Pour en finir avec Vichy, tome 1, – Henri Amouroux – Robert Laffont 1997
 AIR MAIL Operations during WW2 – Thomas H. Boyle Jr. – American Air Mail Society
 OAT and AV2 Markings – Murray Heifetz - American Air Mail Society
 Hong Kong Airmails 1924-1941 – Duncan Crewe – Hong Kong Study Circle (2000)

Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du **C.A.F.**

Courriers acheminés par KLM via Lydda et Bagdad: sept. 1940 - août 1941



Saigon – Bellay (Ain): dép. 16/9/40, transit Lyon 15/10/40, dist. Bellay 18/10/40 (33 jours).
 Affr. 45 cts. Mention manuscrite: "jusqu'à Lydda". Censure de l'Inde anglaise (Calcutta).



Hanoï – Lyon (Rhône): dép. 8/2/41, arr. 13/3/41 (33 jours); affr. 60 cts.
 Mention manuscrite: "Hanoï à Marseille via Lydda". Bande de censure militaire française (censeur A5) +
 bande de censure de l'Inde anglaise.



Saïgon – Marseille: dép; 21/3/41, arrivée 7/5/41 (47 jours); affr. Recomm. 80 cts.
Mention au verso : "Vu par la douane le 20/3/41". Bande de censure de l'Inde anglaise.



Hanoï – Marquay (Dordogne): dép. 9/4/41, arr. Marseille 20/5/41, dist. 22/5/41 (41 jours). Affr. 60 cts
Bande de censure française (censeur A5) + cachet ovale à simple cadre, apposé au départ de l'Indochine, recouvert ensuite par une bande de censure de l'Inde anglaise. Probablement un des derniers courriers avant la coupure de la ligne de l'"Orient Express".



Saïgon – Casablanca (via Marseille): dép. 15/4/41, arr. Marseille 7/10/41 (5 mois et demi); affr. 65 cts.
Mention manuscrite : "Voie Bagdad". Bande de censure de l'Inde anglaise. Compte-tenu du délai d'acheminement, ce pli a très probablement été acheminé via Horseshoe route à partir de Lydda (guerre dans les Balkans).



Saïgon – Marseille: dép. 20/8/41, arr. Marseille 6/12/41 (4 mois); affr. Recomm. 95 cts.
Mention au verso : "Visé par la douane le 20/8/41". Bande de censure de l'Inde anglaise recouverte d'une bande de censure allemande .



Saint-Tropez (Var) – Phnom Penh (Cambodge): dép. 14/3/41, transit Saïgon 12/4/41, arr. 14/4/41 (30 jours); affr. 6F. Mention manuscrite : "Via Lydda et Bagdad". Pas de censure apparente.



Massay (Cher) – Kampot (Cambodge): dép. 16/4/41, transit Lyon 18/4/41, Saïgon 3/6/41, arr. 5/6/41 (46 jours); affr. 11 F (lettre de 5 à 10 g). Censure de Palestine (PC22).

Courrier acheminé vers l'Indochine par BOAC: jusqu'à octobre 1940



Liverpool – Hanoï: 17 mars 1939, ouverture de l'escale postale de Hanoï sans surtaxe aérienne pour la ligne Grande Bretagne – Indochine – Hong Kong des Imperial Airways / BOAC.



Londres – Haiphong: dép. 25/4/40, arr. Hanoï 6/5/40, dist. Haiphong 7/5/40 (11 jours); affr. 15 pence (1/2 oz). Bande de censure apposée au départ (PC 66 – OPENED BY EXAMINER 1675)

Acheminement par BOAC + Horseshoe Route, jusqu'à décembre 1941?



Dartmouth (Devon) – Saïgon: dép. 12/12/40, arr. 27/2/41 (2 mois et demi), acheminé par la Horseshoe Route jusqu'à Bangkok. Affr. 15 pence (1/2 oz).
Bande de censure apposée au départ (PC 90 – OPENED BY EXAMINER 841)



Saïgon – Sydney : première liaison effectuée via la Horseshoe Route (hydravion G-AEUH "Corio").
Pli signé du commandant de bord: capt. Tapp. Dép. Saïgon 25/6/40. Affr. 45 cts.
Rare griffe rouge AV2 apposée à Singapour.