

Cercle Aérophilatélique Français

SUPPLEMENT AU BULLETIN D'INFORMATION N°26 – NOVEMBRE 2001



Hydravion quadrimoteur MARTIN M130 de la PAN AMERICAN AIRWAYS survolant
Hong Kong

COURRIERS D'INDOCHINE 1939 – 1941 (suite et fin)

Etat des réseaux aériens au début de la seconde guerre mondiale

PAN AMERICAN AIRWAYS

Pacifique Nord

La P.A.A. inaugure son premier vol commercial transpacifique (uniquement postal): San Francisco – Honolulu – Midway – Wake – Guam - Manille du 22 nov. au 6 déc. 1935. Un an plus tard, des passagers pouvaient être transportés à bord de l'élégant hydravion MARTIN 130 "*Hawaii Clipper*" et en avril 1937, Hong Kong était desservi.

A partir du 22 février 1939 et jusqu'au 2 mai 1941, le service hebdomadaire San Francisco – Hong Kong (FAM 14 – Foreign Air Mail act) est assuré en 8 jours par les hydravions quadrimoteurs MARTIN M130 et par le nouvel hydravion géant de BOEING: le quadrimoteur B 314 de 40 tonnes. Deux B 314 sont mis en service peu après leur livraison à la P.A.A., en janvier 1939, et baptisés: "*Honolulu Clipper*" et "*California Clipper*". Un troisième B 314 A "*Pacific Clipper*" sera mis en service en mai 1941.

A partir du 2 mai 1941, la P.A.A. ouvre une desserte sur Singapour. Le service est hebdomadaire de San Francisco à Manille puis l'hydravion dessert Singapour une semaine sur deux en alternance avec Hong Kong. Ce service alterné prendra fin en septembre 1941; il deviendra alors hebdomadaire jusqu'à Singapour via Manille et une navette hebdomadaire Manille (base de Cavite) reliera Macao – Hong Kong avec l'hydravion SIKORSKY S42-B "*Hong Kong Clipper*".

A partir du 10 août 1941, deux nouveaux B 314: "*Anzac Clipper*" et "*American Clipper*", sont affectés au trajet San Francisco - Honolulu.

La dernière liaison San Francisco - Singapour et retour a été réalisée par le M130 "*China Clipper*" du 19 au 28 novembre 1941 pour le voyage aller et du 29 novembre au 6 décembre 1941 pour le retour.

Le dernier départ de Hong Kong pour Manille a lieu le 30 novembre 1941 avec le "*Hong Kong Clipper*". Le courrier transbordé sur le "*China Clipper*" venant de Singapour quitte Manille le 1er décembre 1941 et arrive à San Francisco le 6 décembre.

Atlantique Nord

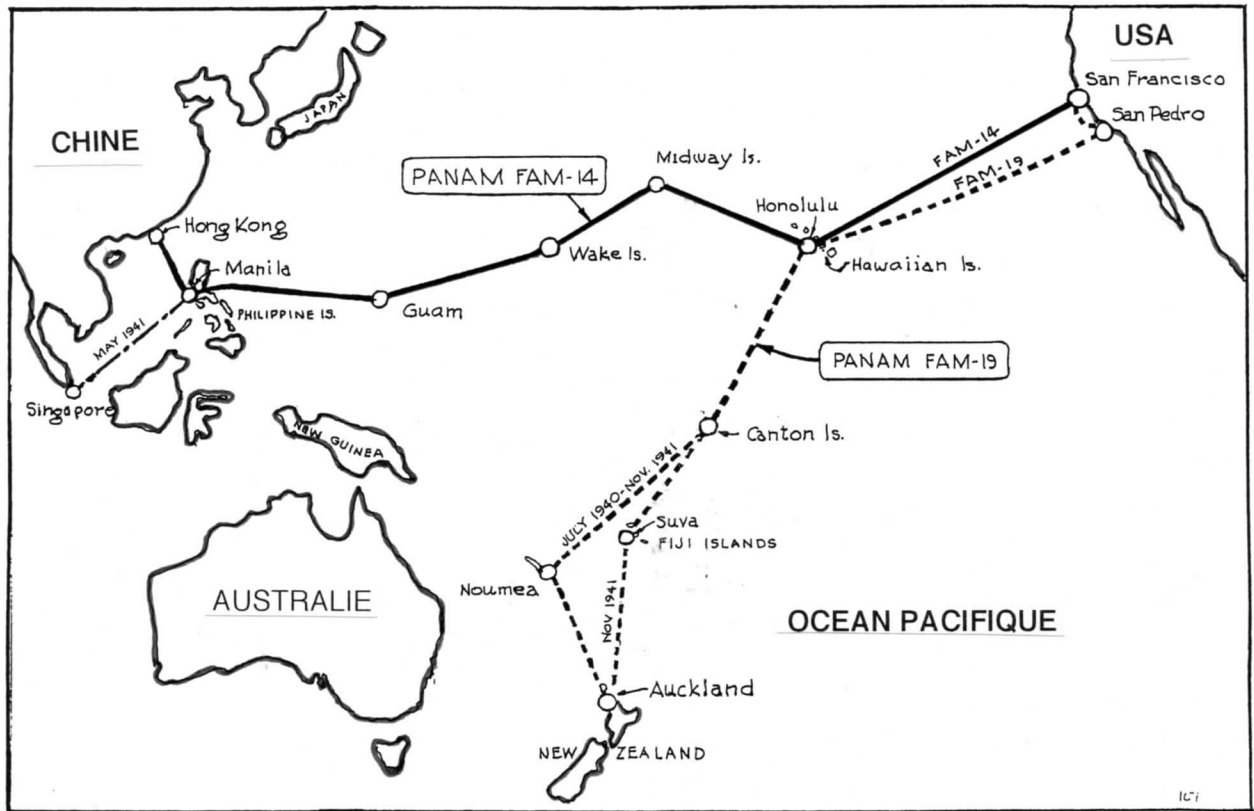
Deux routes sont explorées avec un SIKORSKY S-42 B de juin à septembre 1937:

- la route nord: New York - Shediac (Canada) - Botwood (Terre-Neuve) - Foynes (Irlande) - Southampton (Angleterre),

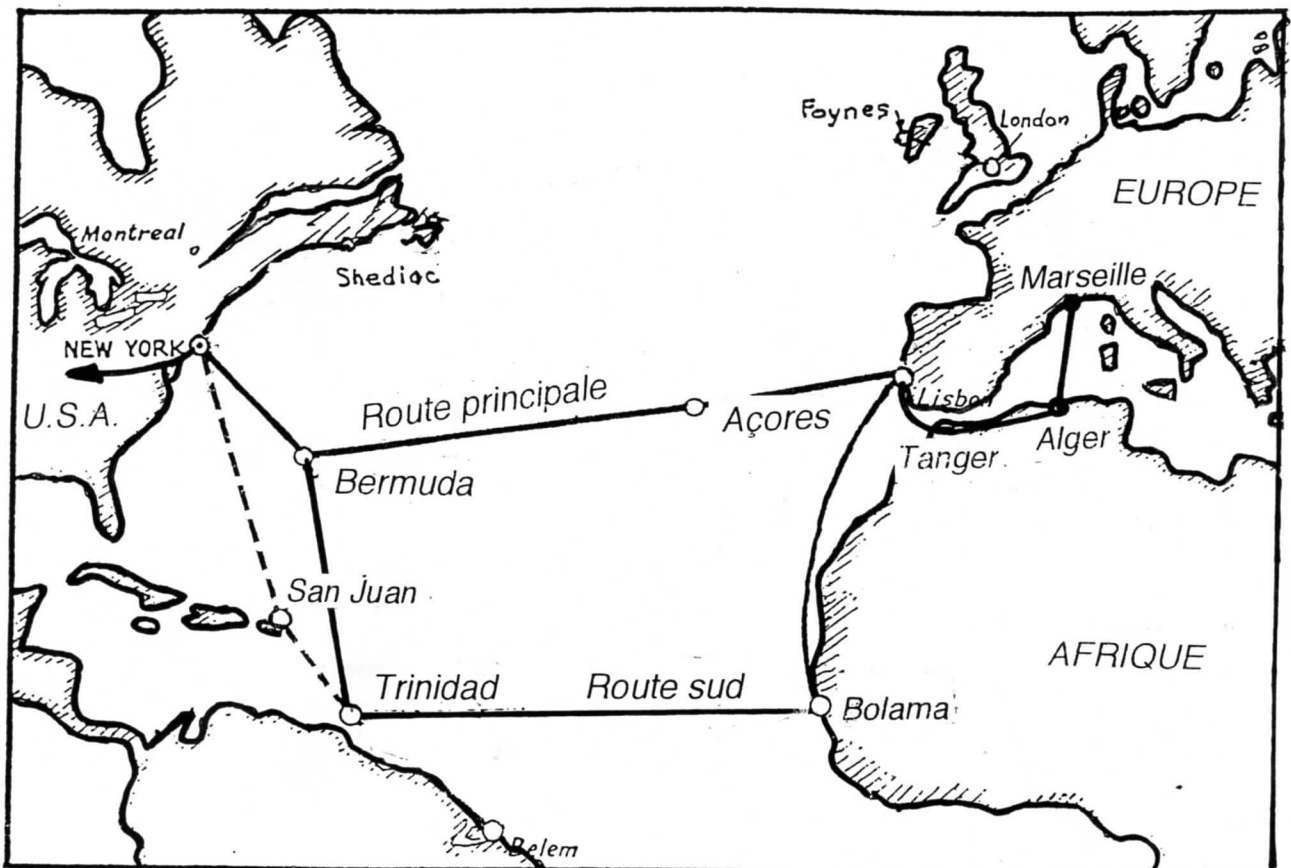
- la route directe: New York - îles Bermudes - îles Açores - Lisbonne (Portugal) - Marseille (France).

La première liaison commerciale, de New York à Marseille par la route directe, est inaugurée le 20 mai 1939 avec le B 314 "*Yankee Clipper*". (Cdt de bord Captain A.E. La Porte). La route nord, de New York à Southampton, est ouverte le 24 juin 1939 par le même B 314 "*Yankee Clipper*". (Cdt de bord: Captain Harold E. Gray).

Avec la déclaration de guerre, les Etats-Unis transfèrent leur terminal européen à Lisbonne et choisissent la route directe, praticable en toutes saisons, via les Bermudes et les Açores. Le service s'accroît à 2 voyages hebdomadaires. De juin à fin décembre 1940,



Lignes du Pacifique de la PAN AMERICAN AIRWAYS en novembre 1941



Lignes de l'Atlantique de la PAN AMERICAN AIRWAYS, août 1940 – décembre 1941

les hydravions B 314 assurent la liaison aérienne Etats-Unis - Europe (FAM 18) 2 à 3 fois par semaine. Cette ligne transatlantique a transporté une quantité assez considérable de courrier et de passagers. P.A.A. achemine donc le courrier de Lisbonne à Hong Kong en traversant deux océans. La traversée transcontinentale des USA est effectuée quotidiennement par d'autres compagnies aériennes américaines.

Le courrier débarqué (ou embarqué) à Lisbonne à destination de différents pays européens non occupés par les troupes allemandes était acheminé vers les pays concernés, soit par des moyens de surface, soit par avion. Pour la France non occupée, le courrier était acheminé par la ligne portugaise + Air France : Lisbonne – Tanger – Oran – Alger - Marseille, le survol de l'Espagne étant interdit aux appareils français depuis la fin de la guerre civile espagnole (voir Bulletin d'Information n°19). La ligne Air France: Marseille – Lisbonne, ouverte le 16 décembre 1939, fut fermée le 26 juin 1940; seule restait une liaison Marseille – Afrique du Nord après l'armistice.

Le 31 janvier 1941, P.A.A. reconnaît une route encore plus au sud. Le trajet est: New York - San Juan - Port of Spain (Trinidad) - Bolama (Guinée Portugaise) et Lisbonne (Portugal). Le retour est effectué du 5 au 9 février 1941. En février/mars 1941, l'escale de San Juan est remplacée par celle des Bermudes.

De mai à fin décembre 1941, P.A.A. reprend sa route principale: New York - Bermudes - Açores - Lisbonne sur la base de 2 liaisons par semaine (départ de N.Y. les jeudis et samedis). Il faut noter que, la force et la direction du vent étant des éléments déterminants sur la consommation de carburant, la date des départs n'a pas toujours été respectée ainsi que la route suivie et la charge transportée.

Acheminement du courrier Indochine - France et France – Indochine

Acheminement par P.A.A. d'août 1940 à novembre 1941 via Hong Kong

Le premier courrier Indochine - France utilisant la voie P.A.A. a eu lieu le 27 août 1940, arrivée en France le 8 octobre 1940 soit un délai de 40 jours. Dans le sens France - Indochine, les premiers départs n'ont probablement eu lieu qu'en octobre 1940. La durée moyenne d'acheminement était de 40 à 55 jours mais il y en a de beaucoup plus longues.

Le courrier français ou indochinois acheminé par P.A.A. et transitant par Hong Kong est identifiable par un ou plusieurs des repères suivants:

1- mention manuscrite ou griffe (plus rare) indiquant le cheminement: "*Pan American Airways and Transatlantic*", parfois "*via Hong Kong*",

2- montant élevé de l'affranchissement: 1,65\$ puis 1,90\$ (à partir de décembre 1940) au départ de l'Indochine et 20F au départ de France,

3- censure de Hong Kong (divers types). Une censure française, ou bien encore des Bermudes ou de Trinidad, est aussi possible.

Parmi les plis examinés et réputés appartenir à la première liaison (départ d'Indochine du 24 au 27 août 1940, arrivée Marseille 8 et 9 octobre 1940), seul, un pli (départ Tonkin) a reçu une griffe sur trois lignes:

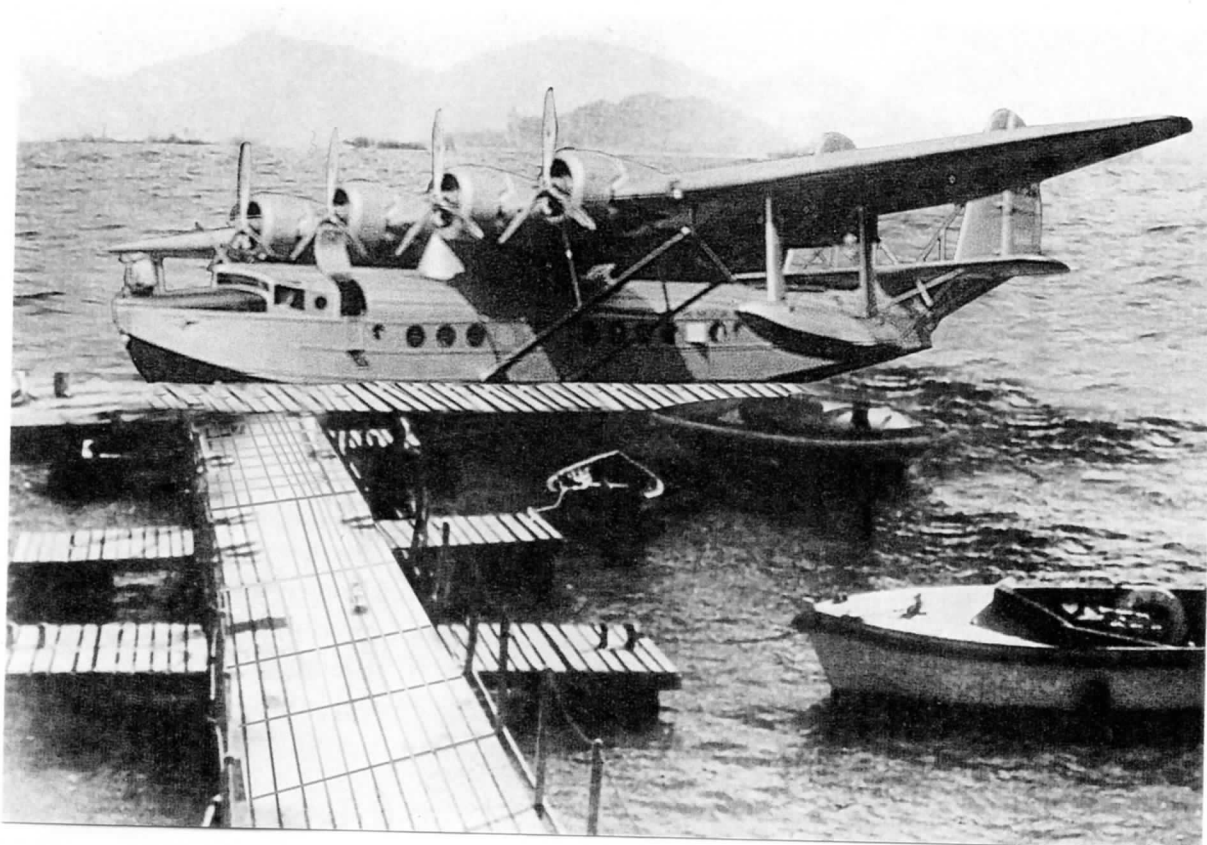
"PREMIER COURRIER/INDOCHINE-FRANCE/VIA HONG KONG – SAN FRANCISCO"

Est-ce une griffe postale locale? Ou bien une griffe privée?

4- durée moyenne d'acheminement: 40 à 55 jours.



BOEING 314 "*California Clipper*" au départ de sa base de Treasure Island (San Francisco)



SIKORSKY S-42B "*Hong Kong Clipper II*" amarré à son ponton de Hong Kong

Acheminement par P.A.A. de juillet 1941 à novembre 1941 via Singapour

Bien que la ligne aérienne Singapour – USA ait été ouverte le 2 mai 1941, on ne trouve pas de courrier indochinois transitant par cette voie avant juin 1941. Après la mi-novembre 1941, on ne trouve plus de courrier indochinois transitant par P.A.A. ni par Hong Kong, ni par Singapour. L'attaque surprise des Japonais sur Pearl Harbor le 7 décembre 1941 a stoppé net tout trafic aérien sur le Pacifique.

Avec l'ouverture du terminal de Singapour, le courrier du Tonkin passait plutôt par Hong Kong et celui de l'Annam, du Cambodge et de Cochinchine par Singapour.

Le courrier indochinois parvenait à Singapour par des moyens maritimes; en effet, la ligne KNILM a été contrainte d'arrêter sa ligne Singapour – Saïgon dès le 29 juillet 1941.

Le courrier français ou indochinois acheminé par P.A.A. et transitant par Singapour, est identifiable par un ou plusieurs des repères suivants:

1- mention manuscrite: "*Pan American Airways and Transatlantic*" et souvent: « *via Singapour* » ,

2- montant élevé de l'affranchissement: 1,90\$ au départ de l'Indochine et 20F au départ de France,

3- censure de Singapour (bande kraft muette et cachet du censeur). Une censure française, ou bien encore des Bermudes ou de Trinidad, est aussi possible.

4- durée moyenne d'acheminement: 45 à 65 jours.

Les plis d'Indochine transitant par Singapour sont plus rares que ceux passant par Hong Kong.

KNILM

La KNILM, Ligne Aérienne Royale des Indes Néerlandaises, était au moment de sa création en 1928, une ligne essentiellement intérieure. Dix ans plus tard, le 30 août 1938, une ligne Batavia - Saïgon via Singapour est ouverte. Elle sera fermée le 29 juillet 1941 en application de l'ultimatum japonais accepté par Vichy consistant à mettre les bases aériennes de Cochinchine à disposition des forces japonaises .

La KNILM tente alors d'établir une liaison aérienne directe Batavia - Manille afin de se raccorder à la ligne américaine P.A.A. mais elle n'obtient jamais le feu vert des Américains. Quelques liaisons purent cependant être effectuées (13 liaisons de mai à décembre 1940 et 23 de janvier à décembre 1941).

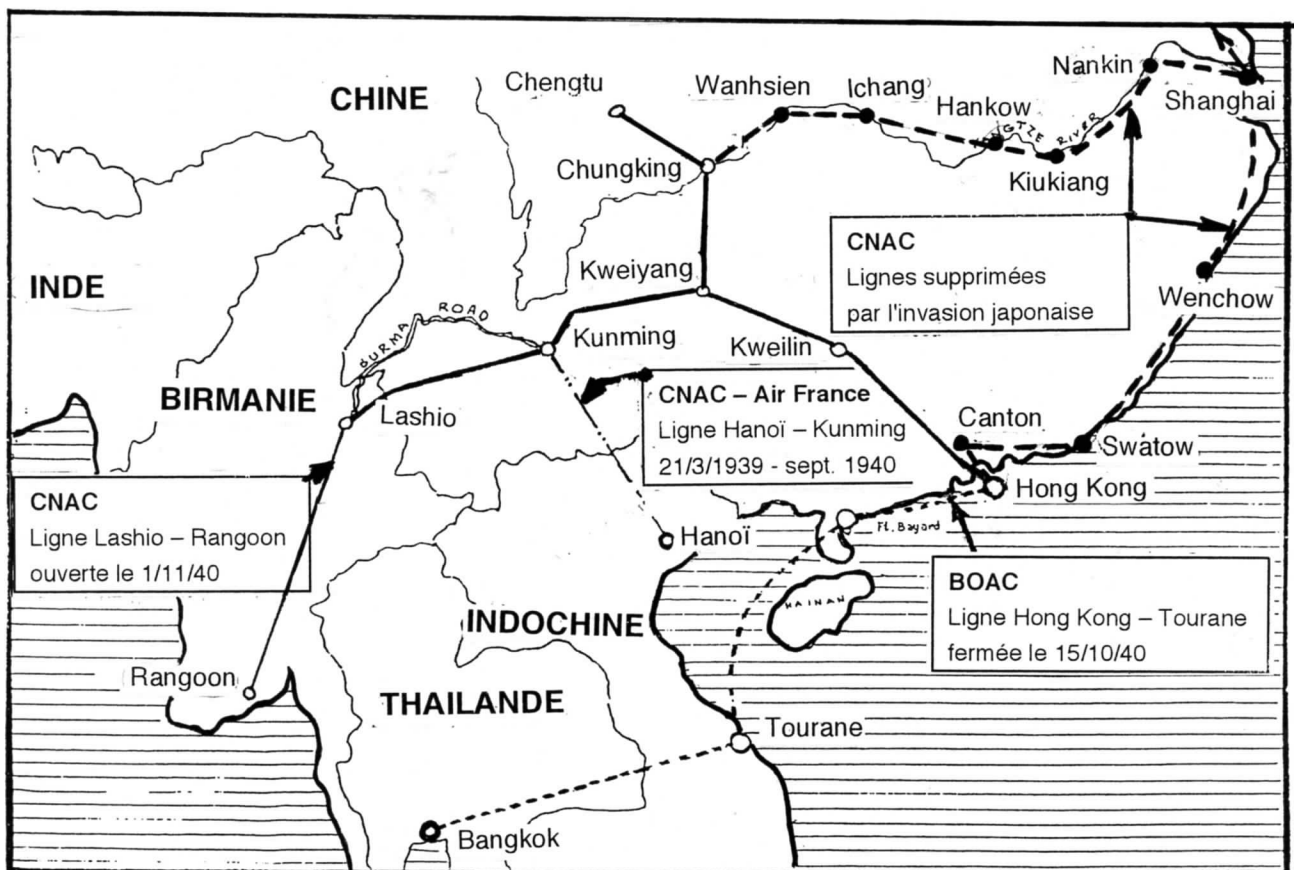
La KNILM cesse toute activité avec l'invasion des Indes néerlandaises par les troupes japonaises en mars 1942.

C.N.A.C.

La CNAC (China National Aviation Corporation), créée en 1930 avec des capitaux américains, a progressivement mis en place une ligne côtière nord-sud de Pékin à Canton et une ligne est-ouest Shanghai – Chengtu en suivant le cours du Yangzi Jiang. Avec l'invasion japonaise commencée dès 1937 et la prise de Shanghai, la CNAC est contrainte d'abandonner sa ligne côtière et se replie à l'intérieur de la Chine du sud. Le 21 mars 1939, une ligne Chungking - Kunming – Hanoï permet au courrier chinois de transiter par

l'Indochine. Cette ligne sera fermée dès septembre 1940, les Forces japonaises débarquées au Tonkin interdisant l'atterrissage des avions de la CNAC. Nous avons vu dans la première partie (ligne BOAC) que le courrier britannique de Hong Kong n'était plus autorisé à passer par l'Indochine à partir du 14 octobre 1940; seize jours plus tard, la CNAC ouvre une ligne Hong Kong - Kunming – Rangoon (Birmanie), rejoignant ainsi une des escales des lignes KLM et BOAC.

Après la chute de Hong Kong (décembre 1941) et l'attaque de la Birmanie par les forces japonaises (chute de Rangoon le 8 mars 1942), la CNAC replie son terminal à Calcutta. Cette ligne est bientôt renforcée par la 10^{ème} puis la 14^{ème} US Air Force qui met en place le plus grand pont aérien de la seconde guerre mondiale: "The Hump" (la bosse). Pas moins de 30 DOUGLAS DC3, volant à leur altitude limite franchissent quotidiennement l'Himalaya, assurant le ravitaillement de la Chine du sud via Dinjan et Silchar. Tout le courrier en provenance et à destination de la Chine nationaliste fut transporté par cette voie d'avril 1942 jusqu'à la fin de la guerre en 1945.



Réseau aérien de la CNAC (China National Aviation Corporation) en 1939/1940.

Avec la fermeture des lignes aériennes vers la Chine: BOAC (14/10/40) et CNAC (sept. 1940), le courrier d'Indochine devra être acheminé par bateau jusqu'à Hong Kong pour prendre la ligne P.A.A.

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

DAI NIPPON K.K. (Greater Japan Air Lines)

Initialement appelée Japan Air Lines Company au moment de sa création en avril 1938 par la fusion de la N.K.K.K. (Nihon Kokuyuso Kabushiki Kaisha ou Japanese Air Transport Company) et de International Airlines, elle devient Dai Nippon K. K. en août 1939. Cette compagnie, dénommée aussi Greater Japan Air Lines (G.J.A.L.) est réorganisée et 37% des actions sont détenues par le Gouvernement japonais afin d'imposer une politique d'expansion en Chine. Cette ligne a eu le monopole des lignes intérieures et internationales dans les territoires conquis par les Forces japonaises. Aucune compagnie étrangère n'a desservi le Japon ou les territoires sous contrôle japonais pendant la deuxième guerre mondiale; mais jusqu'au 7 décembre 1941, le Japon pouvait envoyer et recevoir du courrier du monde entier.

La DAI NIPPON KK a obtenu la licence de fabrication du DOUGLAS DC3 et fait l'acquisition d'avions LOCKHEED 14 pouvant transporter 14 passagers. Par ailleurs, elle s'équipe de MITSUBISHI MC 20 (DOUGLAS DC3 sous licence) et d'hydravions quadrimoteurs KAWANISHI 97. Les appareils de la G.J.A.L. furent utilisés sur les lignes intérieures ainsi qu'en Chine, à Formose, en Corée, en Indochine, en Thaïlande, aux Philippines, en Malaisie, aux Indes néerlandaises et, plus tard, sur les îles du Pacifique conquises par l'armée japonaise.

Bien que l'Indochine ait affirmé sa neutralité dans le conflit, les Japonais étendent leur influence et s'installent comme en pays conquis. Le 10 juin 1940, DAI NIPPON fait un vol de reconnaissance (et postal) Tokyo - Bangkok sans survoler l'Indochine. En juillet, elle obtient l'autorisation de prendre du courrier à Hanoï pour la première fois (le 18/7/40 lors de la 6ème liaison retour Bangkok - Tokyo). En août, DAI NIPPON obtient l'autorisation de faire régulièrement escale à Hanoï avec les bimoteurs MITSUBISHI.

Ouverture des lignes postales:

- 6/8/40 - Inauguration de la ligne Taihoku (Formose, possession japonaise) - Hanoï .
Certaines sources indiquent le 17/8/40.

- 5/9/40 – Premier vol Canton - Hanoï - Bangkok .

- 5/12/40 - Ouverture officieuse de la ligne Tokyo - Hanoï - Bangkok .

- 25/2/41 – Ouverture officielle Canton – Hanoï.

- 25/4/41 - Ouverture officielle hebdomadaire de la navette Bangkok – Hanoï via Tourane et Saïgon. Certaines sources indiquent le 1/4/41.

- 25/5/41 - Navette Bangkok - Hanoï supprimée et remplacée par la ligne directe Bangkok - Hanoï - Taihoku.

- 18/12/41 - Arrêt des lignes civiles Tokyo - Hanoï - Saïgon - Bangkok.

- 11/12/42 - Reprise du service hebdomadaire Saïgon - Bangkok.

La Compagnie fut démantelée par les troupes d'occupation alliées en 1945.

Cette modeste étude sur l'acheminement des courriers indochinois pendant cette période limitée (septembre 1939 à novembre 1941) montre cependant la complexité des chemins de traverse qu'il a fallu emprunter pour que le courrier arrive à destination. Toute information apportant des précisions sur cette étude sera la bienvenue.

Références bibliographiques et crédit photographique

Ligne Noguès 1911 – 1941 – G. Collot & A. Cornu – (B. Sinais 1993)

PAN AM - Airlines of the USA since 1914 ainsi que PAN AM, an airline and its aircraft (R.E.G. Davies),

Pan American's Ocean Clippers (Barry Taylor 1991);

Wings to the Orient (Cohen 1985)

Pan American's Pacific Pioneers - A pictorial history - de Jon E. Krupnick - Montana 1997.

Études de Monsieur Desrousseaux sur le courrier indochinois (bibliothèque du Musée de La Poste)

Civil Censorship Study Group documents.

AIR MAIL Operations during WW2 – Thomas H. Boyle Jr. – American Air Mail Society

The Airpost Journal - May 1997 - KNILM MANILA FLIGHTS 1940-41 - W.T. Aalzum.

Poster Art of the Airlines – Don Thomas – Dunedin, Florida 1989.

Remerciements

Monsieur Robert Espérou, ancien inspecteur général de l'Aviation civile, qui a apporté d'utiles précisions sur le fonctionnement de la ligne Marseille – Lisbonne d'Air France en 1939-1940.

Messieurs Bertrand Sinais et Ron Bentley pour la mise à disposition des plis de la ligne Dai Nippon KK de leur collection.

Monsieur Chris Miller, secrétaire du "*Civil Censorship Study Group*", pour les précisions communiquées sur les censures.



Hydravion MARTIN M130 "*China Clipper*" des Pan American Airways

Distance franchissable: 5200 km, vitesse de croisière: 210 km/h, 32 passagers.

A effectué son vol inaugural sur le Pacifique: San Francisco – Hawaii les 22/23 novembre 1935.

Courriers acheminés par P.A.A. via Hong Kong: août 1940 à novembre 1941



Shanghai – Rabat (Maroc): dép. 17/6/40, arr. 21/9/40 (3 mois). Griffes violette: "Diverted by air via U.S.A. owing to suspension of Air France Service". Ce pli, destiné à être transporté par Air France, arriva à Hong Kong après le départ du dernier avion et fut acheminé par P.A.A. lors du premier service. Cette griffe ne fut utilisée que pendant quelques semaines.



Chi-ne (Tonkin) – Upoy (Seine-et-Oise): dép. 1/8/40, courrier posté pendant la période de négociation avec P.A.A., d'où un affranchissement approximatif de 1,40 \$. Ce courrier, adressé dans la zone occupée par l'ennemi, a été refusé; griffe violette: "Retour à l'expéditeur – relations postales interrompues". Retour à Hanoï le 5/11/41 et Chi-ne (Tonkin) le 8/11/41 (15 mois après expédition!)



Haïphong (Tonkin) – Largentière (Ardèche): dép. 20/6/40, arr. 2/12/40 (+ de 5 mois); affr.: 40 cts.
 Ce courrier a été embarqué à bord de l'avion d'Air France qui a dû faire demi-tour sur ordre du Gouverneur Général (départ de Hanoï le 23 juin). La bande de censure de Hong Kong indique soit un acheminement par P.A.A., soit par bateau (deux grosses barres rouges annulant la mention "Par Avion", car la redevance postale due à la P.A.A. n'était pas encore connue). Distribué en France le 2/12/40 à la même date que d'autres lettres acheminées par P.A.A. (2^{ème} voyage).



Savannakhet (Laos) – Verizet (Saône et Loire): dép. 27/8/40, arr. 8/10/40 (42 jours).
 Premier voyage. Affr. Recommandé 1,85 \$. Bande de censure de Hong Kong.

**LIGNES AÉRIENNES ACHEMINANT LE COURRIER DE (et vers) L'INDOCHINE
RECAPITULATIF CHRONOLOGIQUE**

LIGNE AÉRIENNE	Juin	Juillet	Août	Sept. Oct.	Nov. Déc.	Jan. Fév.	Mars Avril	Mai	Juin	Juil Août	Sept Oct	Nov	Déc	Après Janv
AIR FRANCE Indo - Bangkok - Inde - Bagdad - Beyrouth - France durée 10 jours	40	40	40	40	40	41	41	41	41	41	41	41	41	42
KLM (Indo) - Bangkok - Inde - Bagdad - Lydda - puis : (Taurus - Orient Express - France) - durée 29 à 33 jours	18 juin													
KLM + Horseshoe route - durée 3 à 4 mois														
P.A.A. (Traversée des 2 océans) (Indo) - Hong Kong (censure) - USA - Lisbonne - (France) durée 40 à 55 jours			27 août									22 nov		
P.A.A. (Traversée des 2 océans) (Indo) - Singapour (censure) - USA - Lisbonne - (France) durée 45 à 65 jours								2 mai				29 nov		
BOAC Londres - Bangkok - Indochine - Hong Kong - durée 11 j.					14 oct									
BOAC Londres - Durban et Horseshoe Route - durée 2 à 3 mois.	20 juin										?			
CNAC Hanoi - Kunming (Chine non occupée)				Sept.										
KNILM Saigon - Singapour - Batavia										29 juil				
DAI NIPPON KK Tokyo - Hanoi - Bangkok et Saigon - Bangkok		18 juil		5 sept									18 déc	

Absence totale de liaisons

Période avec acheminement détourné ou courrier indochinois, en principe, pas accepté

Liaison aérienne avec transport du courrier indochinois



Locmin (Cochinchine) – St-Girons (Ariège): dép. 26/8/40, (transit Lisbonne 20/11/40), arr. 30/11/40 (3 mois). Affr. 1,65 \$. Bande de censure militaire française + bande de Hong Kong. Ce pli, bien que parti d'Indochine avec le premier départ n'est arrivé en France qu'avec le 2^{ème} voyage.

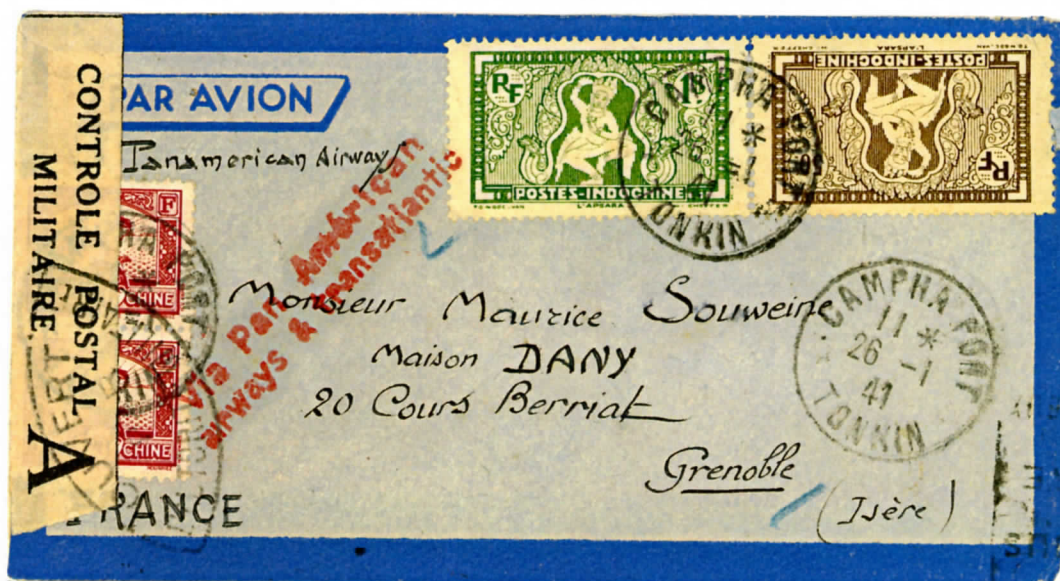


Saigon (Cochinchine) – Marseille: dép. 19/11/40, transit Madrid 1/3/41, arr. Marseille 6/3/40 (+ de 3 mois). Affr. Recommandé 2,15 \$. Bande de censure anglaise P.C.90 EXAMINER 1510 des Bermudes.

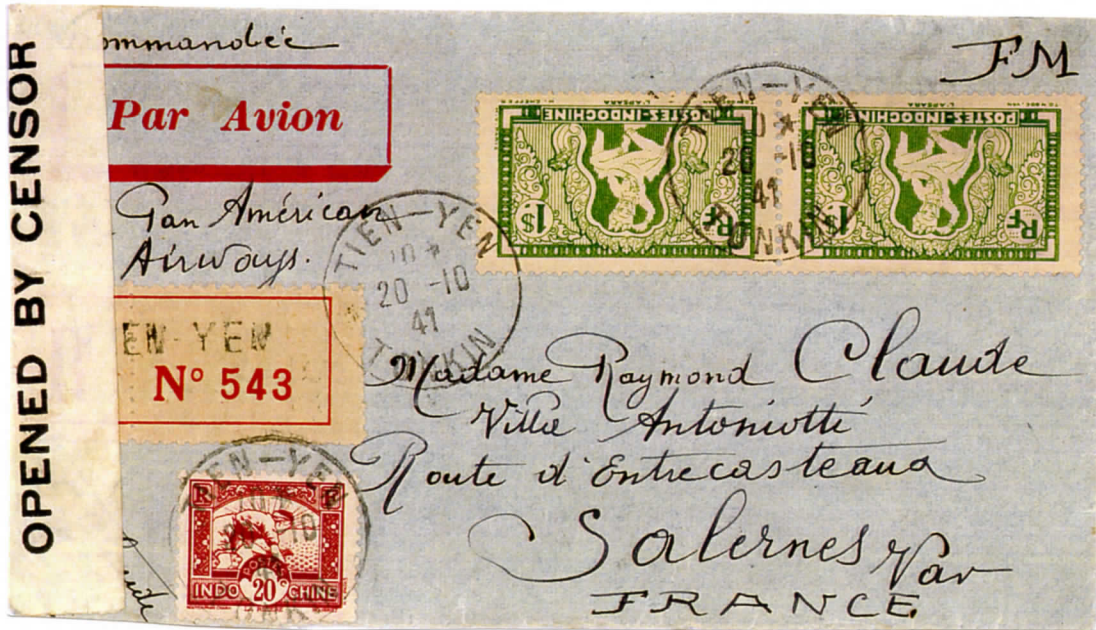
Le transit par Madrid indique un transport par la compagnie allemande DLH qui, quelques mois après l'armistice de juin 40, a ouvert une ligne: Stuttgart, Lyon, Marseille, Barcelone, Madrid, Lisbonne.



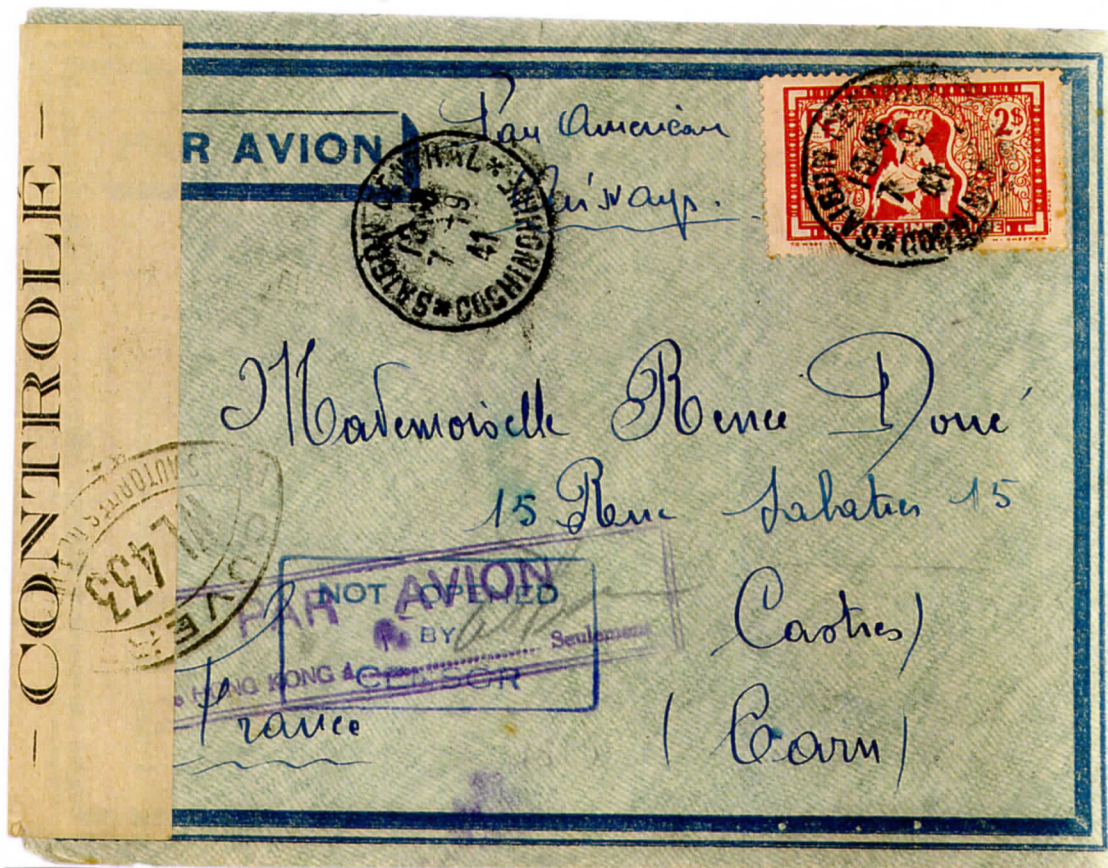
Hanoï (Tonkin) – Perpignan (Pyrénées Orientales): dép. 23/1/41, arr. 7/3/41 (42 jours)
 Affr. 1,90 \$. Bande de censure militaire française (censeur A2).



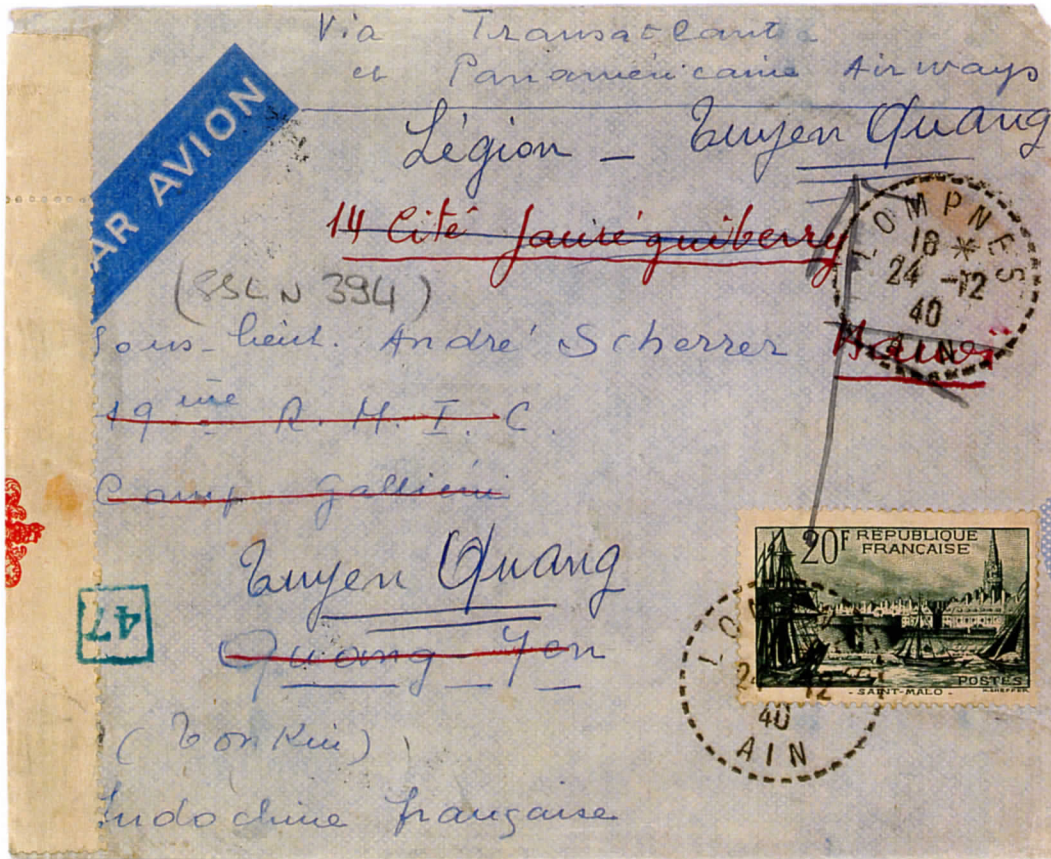
Campha Port (Tonkin) – Grenoble (Isère): dép. 26/1/41, transit Hanoï 30/1/41, sans arrivée. Griffes rouges: "Via Pan Américan airways & transatlantic", probablement griffe privée appliquée au départ d'Indochine. Bande de censure militaire française (censeur A3). Affr. 1,90 \$



Tien-Yen (Tonkin) – Salernes (Var): dép. 20/10/41, arr. 3/12/41 (53 jours); affr. Recomm. 2,20 \$.
Bande blanche de censure de Hong Kong, OPENED BY CENSOR.



Saïgon (Cochinchine) – Castres (Tarn): dép. 7/9/41, transit Lisbonne 17/11/41, sans arr. (+ de 2 mois). Affr. 2\$. Griffes rect.: "Par Avion de Hong Kong à Lisbonne seulement". Bande de censure apposée à l'arrivée en France + cachet ovale à double cadre WL 443.



Lompnes (Ain) – Tuyen Quang (Tonkin): dép. 24/12/40, transit Lyon 26/12/40, Saïgon 7/2/41, Haïphong 10/2/41, Hanoi 12/2/41, arrivée Tuyen Quang 15/2/41. Bande de censure de Hong Kong. Affr. 20 F.



Sarlat (Dordogne) – Hanoi (Tonkin): dép. 16/4/41, transit Saïgon 24/6/41, arr. Hanoi 26/6/41 (71 jours); affr. 20,50 F. Censure de Trinidad, datée du 16 mai 1941.

Courriers acheminés par P.A.A. via Singapour: juillet à novembre 1941



Saigon – Chatel Guyon (Puy de Dôme): dép. 2/7/41, arr. 13/8/41 (42 jours); affr. 3,90 \$ (+ de 10 g)
Bande de censure de Singapour, cachet violet PASSED BY CENSOR (B) (12).



Quangngai (Annam) – Argens (Aude): dép. 12/10/41, transit Saïgon 13/10/41, arr. Marseille 21/11/41 (39 jours). Affr. 2\$. Bande de censure de Singapour, censeur (G) (24), recouverte d'une bande de contrôle apposée à l'arrivée en France + cachet ovale à double cadre WK2;

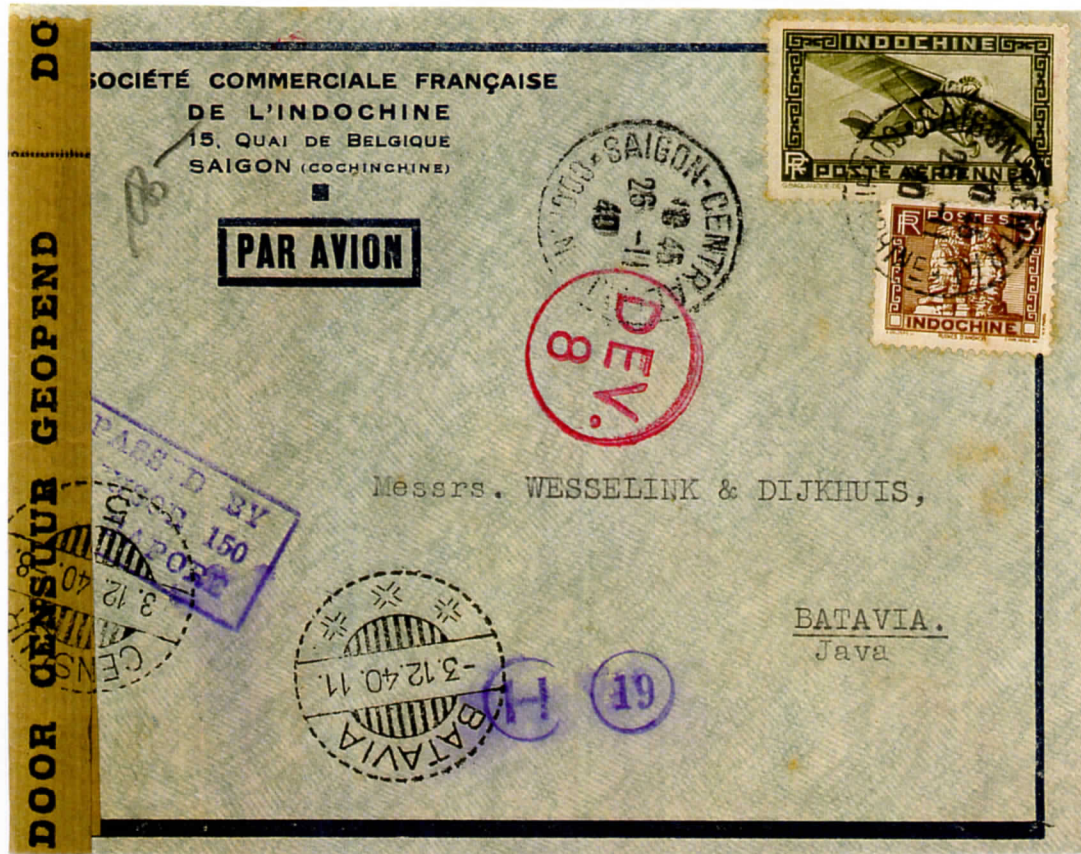


Saïgon (Cochinchine) – Clermont-Ferrand (Puy de Dôme): dép. 6/11/41, arr. Marseille 5/1/42.
Bande de censure de Singapour avec cachet violet PASSED BY CENSOR 276, censeur (G) (21), recouverte d'une bande allemande. Affranchissement: 2\$.



Lompnes (Ain) – Hanoi (Tonkin): dép. 7/7/41, arr. 26/8/41 (50 jours). Affranchissement: 20 F.
Bande de censure de Singapour avec cachet violet PASSED BY CENSOR 286, censeur (F) (3).

Courriers indochinois transporté par KNILM



Saïgon – Batavia: dép. 26/11/40, arr. 3/12/40; affr. 40 cts. Censuré à Singapour: PASSED BY CENSOR 150 et griffe du censeur (H) (19) en violet, puis à l'arrivée à Batavia.



Saïgon – Pondichéry (Inde française): dép. 3/11/40, arr. 22/11/40. Censure de Singapour. Courrier acheminé par KNILM jusqu'à Singapour puis par BOAC ou KLM jusqu'à Calcutta et par voie de surface jusqu'à destination. Affranchissement: 55 cts.



Hanoï – Yokohama: dép. 24/12/40, arr. 28/12/40; affr. 65 cts. Griffes rouges: "Courrier de la Banque privilégiée à expédier sans délai / Exempt de censure"

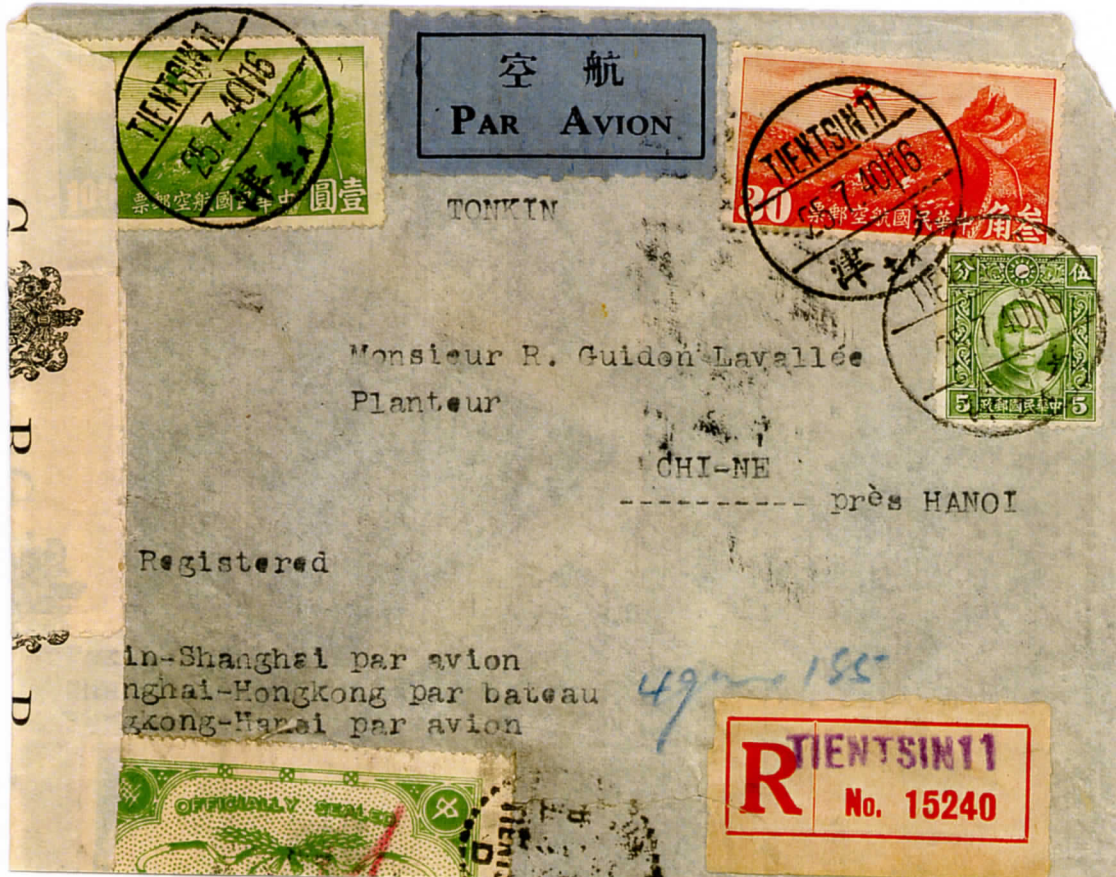


Canton (Chine) – Hanoï: départ 25/2/41. Affranchissement recommandé: 1,60\$.
cachet rectangulaire violet: CANTON-HANOI FIRST FLIGHT.

Courriers chinois à destination de l'Indochine



Chungking (Chine non occupée) – Hanoï: dép. 10/3/40, arr. 19/3/40. Cachet de censure militaire française au départ et griffe bilingue: "Via Hanoï". Affr. 1\$. Courrier acheminé par la compagnie chinoise CNAC. Cette ligne Chungking – Kunming – Hanoï a été ouverte du 21 mars 1939 à septembre 1940.



Tientsin (Chine occupée par les Japonais) – Chi-Ne (Tonkin): Départ Tientsin 25/7/40, transit Shanghai (occupée) 29/7/40. Acheminé par la compagnie chinoise sous contrôle japonais: China Airways Company (Tyuka Koku Kaisha). Shanghai – Hong Kong (Censure) le 1/8/40, acheminé par bateau. Hong Kong – Hanoï le 5/8/40, acheminé par BOAC. Distribué à Chi-Ne (Tonkin) le 6/8/40.

郵運客載

C.N.A.C.

中國航空公司

See CHINA
by PLANE

中國航空公司
China National Aviation Corp.

HEAD OFFICE: 51 Canton Rd. Shanghai

SAVE TIME

Affiche de la CNAC de 1935

Représentation d'un DOUGLAS DC2 survolant le Temple du Ciel à Pékin.

En raison de la pénétration des forces japonaises en Chine, la CNAC transféra son siège de Shanghai à Hankow en 1937 puis à Chungking en 1938.