

Cercle Aérophilatélique Français

Aspects de la "Horseshoe Route" (route en fer à cheval)
par W.H. Legg.

Supplément au Bulletin d'Information n°35 – Novembre 2004



Affiche des IMPERIAL AIRWAYS représentant l'hydravion quadrimoteur
SHORT S23 G-ADHL "Canopus". Peinture d'Albert Brenet.

Ligne BOAC « Horseshoe » (fer à cheval) de Durban (Afrique du Sud) à Sydney (Australie)
(en service de juin 1940 à février 1942)

Aspects de la "Horseshoe Route" (route en fer à cheval)

par W.H. Legg.

(traduction de Michel Nempon)

Introduction

Dans les Bulletins d'Information numéros 25 et 26, publiés en juillet et novembre 2001, nous avons mentionné cette ligne aérienne "Horseshoe Route" créée par la B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) en juin 1940 pour l'acheminement du courrier anglais vers l'Extrême-Orient.

Monsieur W.H. Legg, aérophilatéliste, membre de la fédération britannique BAeF, a fait des recherches sur les débuts de cette ligne aérienne "de secours" et vient de publier un article dans le bulletin de la BAeF. Cet article s'appuie sur des documents d'archive qui nous a semblé intéressant de reproduire avec leur traduction française.

Nous remercions très chaleureusement Monsieur W.H. Legg et la British Aerophilatelic Federation de nous avoir permis de publier une traduction de cet intéressant article, traduction assurée par notre collègue Michel Nempon auquel nous adressons également nos plus vifs remerciements.

L'histoire de la "Horseshoe route" est compliquée et met en évidence certaines des difficultés rencontrées par la BOAC pour maintenir ouvertes les routes aériennes entre la Grande Bretagne et l'Australie pendant la deuxième guerre mondiale.

Le dernier service aérien régulier vers l'Australie fut le SE254 qui quitta Poole le dimanche 9 juin 1940 en utilisant l'hydravion SHORT S23 G-ADHM « *Caledonia* ».

En raison de l'entrée en guerre prévisible de l'Italie (10 juin 1940) la route aérienne devait contourner le territoire italien, via Biscarosse, Marseille, Ajaccio (escale de nuit), Bizerte, Malte, Corfou (escale de nuit), Athènes, Suda Bay et Alexandrie.

Le 10 juin, il y avait trois hydravions en Méditerranée : deux sur le chemin du retour le « *Cathay* » à Ajaccio et le « *Clyde* » à Malte, qui ont pu rentrer sans problème en Grande Bretagne et le troisième, le « *Caledonia* », qui était à Corfou et faisait route vers l'Est.

Seize hydravions demeurèrent à l'Est et au Sud de l'Egypte après le 10 juin. Trois hydravions S23 supplémentaires, le « *Corinthian* », le « *Cassiopeia* » et le « *Cooee* » les rejoignirent en octobre 1940.

L'interdiction de survol de la Méditerranée avait été prévue et un groupe de techniciens et de personnels d'entretien était déjà en route pour établir une base à Durban (Afrique du Sud). La compagnie aérienne australienne QANTAS possédait aussi une base similaire à Rose Bay, près de Sydney.

Suite à leurs déploiements, BOAC et QANTAS furent en mesure d'inaugurer la « Horseshoe Route » neuf jours seulement après la déclaration de guerre de l'Italie.

Au départ de Durban, BOAC nomma la route N.E. (Nord et Est) et W.S. (Ouest et Sud) au départ de Sydney.

Nous montrons (Figure 1) un pli du premier service NE1 oblitéré à Darwin le 29 juin 1940 et adressé à M. Hudson Fysh de Qantas à Sydney. Les plis NE1 furent acheminés de Singapour à Sydney à bord du « *Corio* », avec le Capitaine R.B. Tapp aux commandes, et arrivèrent le 1^{er} juillet.

Le service par la « Horseshoe Route » fut d'abord hebdomadaire avec un départ le mercredi de Durban et de Sydney. A partir du lundi 19 août (NE10), le service fut doublé au départ de Durban et fixé aux lundi et jeudi (une semaine plus tôt que prévu). De Sydney, les départs eurent lieu le samedi et le mercredi.

Le programme d'hiver fut inauguré au départ de Durban le mercredi 25 septembre 1940 (NE20) et le samedi 28 septembre (NE21). Les départs eurent lieu de Durban le mercredi et le samedi. De Sydney, les nouveaux départs eurent lieu le 27 septembre 1940 (WS1) et le 1^{er} octobre (WS2). Les services WS portaient le vendredi et le mardi.

Il y eut une importante perturbation qui provoqua un retard sur le courrier de mai à juillet 1941 ; d'abord à cause du soulèvement pro Allemand en Irak, puis à cause de la nécessité d'occuper la Syrie pour éviter aux Forces françaises de Vichy d'attaquer l'Egypte. Pendant cette période, certains hydravions furent équipés de réservoirs supplémentaires pour leur permettre de voler du Caire jusqu'à Basra ou à Bahreïn, évitant ainsi les zones de conflit. De ce fait il y eut une diminution sensible de la charge utile.

Pendant cette période, beaucoup de courrier a été expédié par mer au départ de Durban, de Mombassa et d'Egypte à destination de l'Inde et vice-versa.

Pour remédier à cette situation, 200 kg de courrier à destination de l'Australie et la Nouvelle Zélande furent expédiés chaque semaine par air vers l'Amérique du Nord via Lisbonne pour être acheminés ensuite par mer à travers le Pacifique. Les envois furent marqués « *By Sea from USA* ». Il serait intéressant d'identifier un de ces courriers.

Les Forces françaises de Vichy en Syrie capitulèrent le 14 juillet 1941 et un nouveau service bihebdomadaire fut rapidement inauguré. (Figures 2 et 2 bis).

Après l'arrêt définitif de l'extrémité australienne de la route en février 1942 (*), les terminaux sont devenus Durban et Calcutta. (Figures 3 et 3 bis).

La situation concernant le courrier entre l'arrêt du service par la Méditerranée le 10 juin, et l'ouverture de la « Horseshoe Route » le 19 juin a été un peu plus compliquée que ce qu'on en a dit.

Il n'y a pas eu d'accumulation de courrier pour l'Extrême Orient au Royaume Uni jusqu'au 19 juin. Le rapport OMB (Overseas Mail Branch) n°40 (Figures 4 et 4 bis) fait état d'arrangements pour que le courrier à destination de l'Australie et de la Nouvelle Zélande soit acheminé par le service aérien US de l'Atlantique Nord devant quitter Lisbonne le 20 juin 1940. Le rapport OMB n°41 (Figure 5) donne les informations suivantes :

17 juin 1940 : Le courrier pour l'Australie fut expédié par voie maritime.

18 juin 1940 : Le courrier fut de nouveau expédié par le service aérien Londres-Lisbonne-New York-San Francisco pour être acheminé ensuite par mer.

On ne peut pas s'empêcher de penser qu'il existe une touche d'irritation dans ce compte rendu. En dépit de la notification de la suspension du service, le public continuait à envoyer des lettres par avion.

Enfin, le 19 juin, l'inauguration de la route maritime vers l'Afrique du Sud eut lieu, suivi d'un acheminement par voie aérienne jusqu'à destination.

Les rapports OMB ultérieurs montrent également que des expéditions postérieures furent effectuées par air au-dessus de l'Atlantique en plus du service hebdomadaire par bateau pour Le Cap. Ceci fut sans aucun doute dû au fait que la « Horseshoe Route » était incapable de faire face à la quantité de courrier à transporter. Il existe une lettre révélatrice dans le dossier concernant le lien entre les départs des bateaux et celui de l'hydravion de Durban. La traduction de cette lettre de la B.O.A.C. (Figure 6), montre que le 1^{er} départ le 19 juin assurait la correspondance avec l'hydravion partant le 10 juillet 1940 (NE4). Comme le temps d'acheminement par la « Horseshoe Route » à destination de Sydney était de treize jours, il est impossible que les courriers soi-disant transportés lors du départ du 19 juin puissent être parvenus en Nouvelle Zélande le 16 juillet. Les courriers (Figures 7 et 8) auraient été transportés par air au-dessus de l'Atlantique et ensuite à partir de San Francisco sur le vapeur « Monterey » comme le montre en détails le rapport OMB n°40. Malheureusement, cette lettre adressée en Australie n'a pas de cachet d'arrivée.

A cause du secret en temps de guerre, la date des départs à destination du Cap n'aurait pas été annoncée au public. J'ai toujours cru comprendre que F.J. Field envoya quelques lettres tous les deux jours par cette route. Si c'est le cas, où sont les autres lettres ? Si M. Bray de la B.O.A.C. a réellement fourni des informations similaires de temps en temps, comme indiqué dans sa lettre du 28 août 1940, elles ne sont plus dans le dossier.

Durée d'acheminement.

Les durées d'acheminement peuvent varier considérablement. La liaison maritime au départ ou à destination du Cap devait durer 18 jours, suivie d'un transport entre Le Cap et Durban par voie de surface qui pouvait prendre jusqu'à 3 jours. La « Horseshoe Route » devait prendre 13 jours, mais, à cause des changements opérationnels, cela pouvait aller jusqu'à 14 ou 15 jours.

Chaque service ne pouvait transporter que 1000 kg de courrier. Si le poids limite était dépassé, une partie du courrier devait attendre le service suivant. A d'autres moments, il y eut des chargements prioritaires, mais il est probable que la raison principale des retards provenait de l'arrivée irrégulière du vapeur au Cap. Il n'y a aucun doute que du courrier à destination de l'Australie, de la Nouvelle Zélande, de la Chine et de Hong Kong fut acheminé au début par la Route Nord Américaine.

Le doublement du service en août 1940 entraîna une grande amélioration de la situation.

On a relevé les durées d'acheminement suivantes (**):

4 juillet 1940 : 41 jours, 16 juillet 1940 : 55 jours, septembre 1940 : 39 jours
décembre 1940 : 55 jours, mars 1941 : 55 jours.

Notes du traducteur:

(*) Prise de Singapour par les Forces militaires japonaise le 9 février 1942.

(**) Les durées relevées sont toutes supérieures au temps théorique : $18 + 3 + 13 = 34$ jours

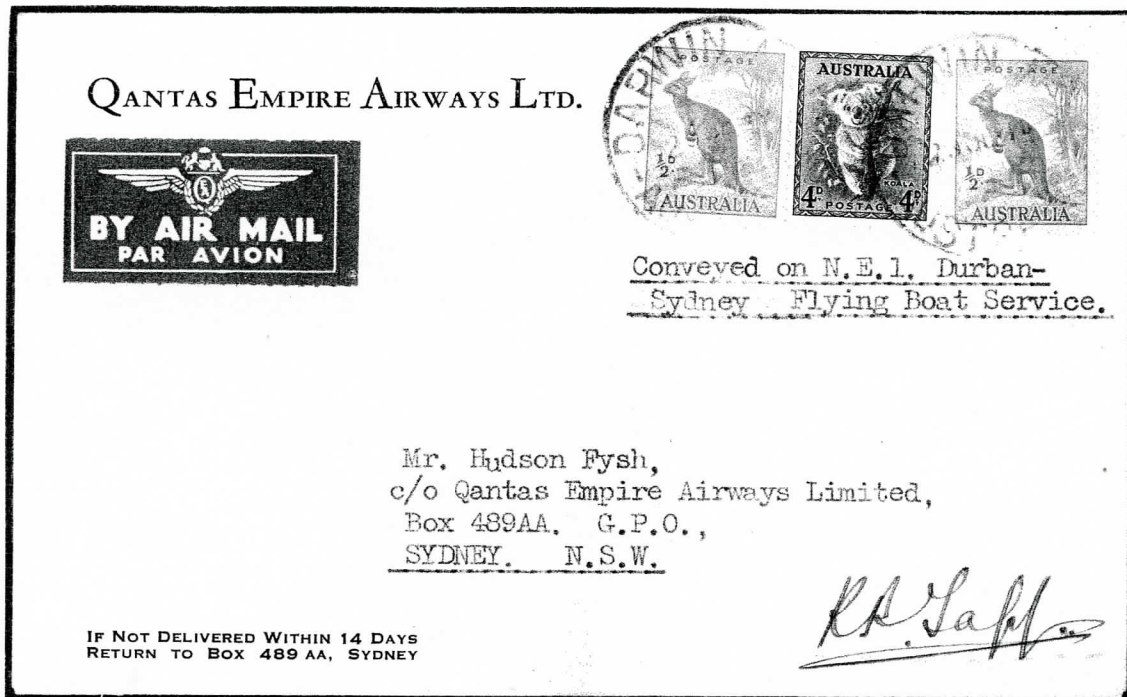


Figure 1 : Enveloppe de Qantas Empire Airways Ltd. transportée sur le service NE1 de la « Horseshoe Route » postée à Darwin le 29 juin 1940 pour Sydney, signée du Capitaine R.B. Tapp, commandant de bord de l'hydravion S23 « Corio ».



Figure 1 bis : 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.

SECRETCIVIL AVIATION INTELLIGENCE SUMMARY NO. 110Wednesday, 23rd July, 1941.BRITISH SERVICESTrans-Atlantic Flight by "Bristol".

"Bristol", the Boeing 314 flying boat recently acquired by the British Overseas Airways Corporation, has made her first westbound trans-Atlantic flight. The aircraft left Foynes (Eire) on 18th July and reached Baltimore (U.S.A.) on 20th July after making an intermediate stop at Gander Lake (Newfoundland).

United Kingdom - Sweden Flights.

On the night of 16th/17th July, a Lockheed 14 (G-AGBG) owned by the British Overseas Airways Corporation arrived in the United Kingdom from Stockholm. The aircraft had been delayed in Sweden since 8th July by unfavourable weather.

A converted Hudson III bomber, now registered as G-AGDC, has been acquired by the British Overseas Airways Corporation, and on the night of 17th/18th July, this aircraft made a flight to Stockholm. The return flight was made on the night of 19/20th July.

Increase in Frequency of "Horse-shoe" Service.

From 17th July, the frequency of the British Overseas Airways Corporation's service between Durban and Sydney was increased to twice weekly and now operates to the following timetable:-

dep. Monday, Thursday	Sydney	arr. Friday, Tuesday.
arr. Thursday, Sunday	Singapore	dep. Tuesday, Saturday.
dep. Friday, Monday	"	arr. Monday, Friday.
arr. " "	Bangkok	dep. " "
dep. Saturday, Tuesday	"	arr. " "
arr. " "	Rangoon	dep. " "
dep. " "	"	arr. Sunday, Thursday.
arr. " "	Calcutta	dep. " "
dep. Sunday, Wednesday	"	arr. Saturday, Wednesday.
arr. " "	Karachi	dep. " "
dep. Monday, Thursday	"	arr. Friday, Tuesday.
arr. " "	Basra	dep. " "
dep. Tuesday, Friday	"	arr. Thursday, Monday.
arr. " "	Cairo	dep. " "
dep. Wednesday, Saturday	"	arr. Tuesday, Saturday.
arr. " "	Khartoum	dep. " "
dep. Thursday, Sunday	"	arr. Monday, Friday.
arr. " "	Kisumu	dep. " "
dep. Friday, Monday	"	arr. Sunday, Thursday.
arr. " "	Mozambique	dep. " "
dep. Saturday, Tuesday	"	arr. Saturday, Wednesday.
arr. " "	Vaaldam	-
dep. Sunday, Wednesday	"	-
arr. " "	Durban	dep. " "

The frequency of the Basra-Singapore section of the "Horse-shoe" service was reduced from twice to once weekly in May, 1941 (Intelligence Summary No. 101 refers).

Fig. 2. Notice, 23rd. July 1941, showing increased frequency of Horseshoe Service.

SECRET

CIVIL AVIATION INTELLIGENCE SUMMARY N°110

**Mercredi 23 juillet 1941
SERVICES BRITANNIQUES**

Vol transatlantique sur le « Bristol »

Le Bristol, hydravion Boeing 314 récemment acquis par la BOAC, a effectué son premier vol transatlantique vers l'ouest. L'appareil a quitté Foynes (Eire) le 18 juillet pour arriver à Baltimore (USA) le 20 juillet après une escale à Gander Lake (Terre Neuve).

Royaume Uni – Vols suédois.

Pendant la nuit du 16 au 17 juillet, un Lockheed 14 (G-AGBG) de la BOAC est arrivé au Royaume Uni en provenance de Stockholm. L'appareil a été retardé en Suède depuis le 8 juillet à cause du mauvais temps.

Un bombardier Hudson III transformé, maintenant enregistré G-AGDG, a été acquis par la BOAC, et pendant la nuit du 17 au 18 juillet a effectué un vol pour Stockholm. Le vol de retour a été effectué pendant la nuit du 19 au 20 juillet.

Augmentation de la fréquence du service « Horseshoe Route »

A partir du 17 juillet, la fréquence du service BOAC entre Durban et Sydney a été augmentée pour devenir bihebdomadaire et utilise maintenant le plan suivant :

dep	Lundi, jeudi	Sydney	arr	Vendredi, mardi
arr	Jeudi, dimanche	Singapour	dep	Mardi, samedi
dep	Vendredi, lundi	Singapour	arr	Lundi, vendredi
arr	Vendredi, lundi	Bangkok	dep	Lundi, vendredi
dep	Samedi, mardi	Bangkok	arr	Lundi, vendredi
arr	Samedi, mardi	Rangoon	dep	Lundi, vendredi
dep	Samedi, mardi	Rangoon	arr	Dimanche, jeudi
arr	Samedi, mardi	Calcutta	dep	Dimanche, jeudi
dep	Dimanche, mercredi	Calcutta	arr	Samedi, mercredi
arr	Dimanche, mercredi	Karachi	dep	Samedi, mercredi
dep	Lundi, jeudi	Karachi	arr	Vendredi, mardi
arr	Lundi, jeudi	Basra	dep	Vendredi, mardi
dep	Mardi, vendredi	Basra	arr	Jeudi, lundi
arr	Mardi, vendredi	Le Caire	dep	Jeudi, lundi
dep	Mercredi, samedi	Le Caire	arr	Mardi, samedi
arr	Mercredi, samedi	Khartoum	dep	Mardi, samedi
dep	Jeudi, dimanche	Khartoum	arr	Lundi, vendredi
arr	Jeudi, dimanche	Kisumu	dep	Lundi, vendredi
dep	Vendredi, lundi	Kisumu	arr	Dimanche, jeudi
arr	Vendredi, lundi	Mozambique	dep	Dimanche, jeudi
dep	Samedi, mardi	Mozambique	arr	Samedi, mercredi
arr	Samedi, mardi	Vaaldam	-	
dep	Dimanche, mercredi	Vaaldam	-	
arr	Dimanche, mercredi	Durban	dep	Samedi, mercredi

La fréquence de la section Basra-Singapour du service « Horseshoe Route » fut réduite de bihebdomadaire à hebdomadaire en mai 1941 (voir Intelligence Summary n°101).

Figure 2 bis: Avis du 23 juillet 1941, montrant la fréquence accrue du service « Horseshoe Route ».

SECRET.

Extract from Civil Aviation Intelligence Summary No.147,
Week ending Wednesday, 8th April 1942.

* * *

Durban - Calcutta Service.

The Empire flying boat service based on Durban does not now proceed east of Calcutta. It is at present operated to the following time-table:

Wed.,	Sat.	dep.	Durban	arr.	Thurs.,	Sun.
			Vaalbank	dep.	"	"
"	"	arr.	Mozambique	arr.	Wed.,	Sat.
Thurs.,	Sun.	dep.	"	dep.	"	"
"	"	arr.	Kisumu	arr.	Tues.,	Fri.
"	"	dep.	"	dep.	"	"
"	"	arr.	Port Bell	arr.	Mon.,	Thurs.
Fri.,	Mon.	dep.	"	dep.	"	"
"	"	arr.	Khartoum	arr.	"	"
Sat.,	Tues.	dep.	"	arr.	Sun.,	Wed.
"	"	arr.	Cairo	dep.	"	"
Sun.,	Wed.	dep.	"	arr.	Sat.,	Tues.
"	"	arr.	Basra	dep.	"	"
Mon.,	Thurs.	dep.	"	arr.	Fri.,	Mon.
"	"	arr.	Karachi*	dep.	"	"
Tues.,	Fri.	dep.	"	arr.	Wed.,	Sat.
"	"	arr.	Calcutta	dep.	"	"

*Westbound services stop at Karachi for twenty-four hours, for maintenance.

On the section between Cairo and Basra, Kallia, on the Dead Sea, has been substituted for Lake Tiberias as a port of call.

The call at Vaalbank Dam (Johannesburg) which was suspended owing to dry weather conditions (Intelligence Summary No. 145 refers) has been resumed.

Asmara - Aden Service.

The British Overseas Airways Corporation are to commence shortly a service between Asmara (Eritrea) and Aden via Kamaran Island. The initial frequency of the new service will be once weekly, and de Havilland D.H. 95 ("Flamingo") landplanes will be employed.

Figure 3. CAI Summary No. 147. 8th. April 1942.

Hydravions SHORT S.23 « Empire Flying Boats » mis en service sur les lignes de l'Empire
(d'après British Civil Aircraft - vol 3 de A.J. Jackson)

SHORT S 23

N°	Immatr.	Nom	N°	Immatr.	Nom	N°	Immatr.	Nom
S 795	G-ADHL	Canopus	S 820	G-ADVC	Courtier	S 846	G-AEUD	Cordelia
S 804	G-ADHM	Caledonia	S 821	G-ADVD	Challenger	S 847	G-AEUE	Cameronian
S 811	G-ADUT	Centaurus	S 822	G-ADVE	Centurion	S 848	G-AEUF	Corinthian
S 812	G-ADUU	Cavalier	S 838	G-AETV	Coriolanus	S 849	G-AEUG	Coogee
S 813	G-ADUV	Cambria	S 839	G-AETW	Calpurnia	S 850	G-AEUH	Corio
S 814	G-ADUW	Castor	S 840	G-AETX	Ceres	S 851	G-AEUI	Coorong
S 815	G-ADUX	Cassopeia	S 841	G-AETY	Clio	S 876	G-AFBJ	Carpentaria
S 816	G-ADUY	Capella	S 842	G-AETZ	Circe	S 877	G-AFBK	Coolangatta
S 817	G-ADUZ	Cygnus	S 843	G-AEUA	Calypso	S 878	G-AFBL	Cootee
S 818	G-ADVA	Capricornus	S 844	G-AEUB	Camilla			
S 819	G-ADVB	Corsair	S 845	G-AEUC	Corinna			

SECRET

Extrait du Civil Aviation Intelligence Summary n°147
Semaine se terminant le mercredi 8 avril 1942

Service Durban-Calcutta.

Le service impérial d'hydravions basé à Durban ne continue pas pour l'instant à l'est de Calcutta. Il suit actuellement le plan suivant :

Mercredi, samedi	dep	Durban	arr	Jeudi, samedi
		Vaalbank	dep	Jeudi, samedi
		Vaalbank	arr	Mercredi, samedi
Mercredi, samedi	arr	Mozambique	dep	Mercredi, samedi
Jeudi, dimanche	dep	Mozambique	arr	Mardi, vendredi
Jeudi, dimanche	arr	Kisumu	dep	Mardi, vendredi
Jeudi, dimanche	dep	Kisumu	arr	Lundi, jeudi
Jeudi, dimanche	arr	Port Bell	dep	Lundi, jeudi
Vendredi, lundi	dep	Port Bell	arr	Lundi, jeudi
Vendredi, lundi	arr	Khartoum	dep	Lundi, jeudi
Samedi, mardi	dep	Khartoum	arr	Dimanche, mercredi
Samedi, mardi	arr	Le Caire	dep	Dimanche, mercredi
Dimanche, mercredi	dep	Le Caire	arr	Samedi, mardi
Dimanche, mercredi	arr	Basra	dep	Samedi, mardi
Lundi, jeudi	dep	Basra	arr	Vendredi, lundi
Lundi, jeudi	arr	Karachi	dep	Vendredi, lundi
Mardi, vendredi	dep	Karachi	arr	Mercredi, samedi
Mardi, vendredi	arr	Calcutta	dep	Mercredi, samedi

Les services vers l'ouest observent un arrêt de 24 heures à Karachi pour la maintenance.

Pour la section entre Le Caire et Basra, l'escale de Kallia, sur la Mer Morte, a été remplacé par le lac Tibériade.

L'escale à Vaalbank Dam (Johannesburg) qui a été suspendue à cause de la sécheresse (voir Intelligence Summary n°145) a été reprise.

Service Asmara-Aden

La BOAC doit commencer sous peu un service entre Asmara (Erythrée) et Aden via Kamaran Island. La fréquence du nouveau service sera au départ hebdomadaire et des avions de Havilland D.H.95 "Flamingo" seront utilisés.

Figure 3 bis: CAI Summary n° 147 du 8 avril 1942.

Hydravions SHORT S.30 et 33 « Empire Flying Boats » mis en service sur les lignes de
l'Empire

(d'après British Civil Aircraft – vol 3 de A.J. Jackson)

SHORT S 30

N°	Immatr.	Nom	N°	Immatr.	Nom	N°	Immatr.	Nom
S 879	G-AFCT	Champion	S 882	G-AFCW	Connemara	S 885	G-AFCZ	Australia, puis « Clare »
S 880	G-AFCU	Cabot	S 883	G-AFCX	Clyde	S 886	G-AFDA	Aotearoa
S 881	G-AFCV	Caribou	S 884	G-AFCY	Awarua	S 1003	G-AFKZ	Cathay

SHORT S 33

N°	Immatr.	Nom	N°	Immatr.	Nom	N°	Immatr.	Nom
S 1025	G-AFPZ	Clifton	S 1026	G-AFRA	Cleopatra	S 1027	G-AFRB	(Abandonné)

CONFIDENTIAL

Overseas Mails Branch,
Report No. 40 for week ended 15th June, 1940.

POSTAL CENSORSHIP.

The work of the detachment at King Edward Building of the Censor's Permit Branch which has hitherto dealt with newspapers and periodicals for censored countries posted under the permit arrangements by large London publishers and distributors has, with effect from the 10th of June, been restricted to newspapers only. Periodicals from these posters are now required to be sent to the main establishment of the Censor's Permit Branch at Liverpool for examination. It is understood that this modification is mainly in the interests of economical working within the censorship.

The Censor has asked for all parcels from the United Kingdom for the United States of America to be submitted to him in Liverpool for examination. Arrangements are being made for such parcels to circulate to Liverpool in future and, after release, they will be despatched exclusively in mails made up in Liverpool.

The Censor will now have at his disposal in Liverpool all correspondence (first class and second class) and parcels for the United States. In the reverse direction, he has hitherto required first class mails only to be submitted to him, but as it was found that he was in effect seeing only a small proportion of this first class mail he has agreed to curtail his requirements and now only first class correspondence from the United States sent in mails for London E.C. is sent to Liverpool for his examination.

AIR MAIL SERVICES.

Empire Air Services. Owing to the declaration of war by Italy and the consequent closing of the Mediterranean to civil aircraft, the Empire air services have been suspended: notification was issued to the public by means of a press notice and Post Offices were informed by telegraph. In accordance with arrangements which had been in advance the air mails which were already en route will have been "dumped", as necessary, at certain points for onward conveyance by surface route.

The Air Ministry and British Overseas Airways Corporation are engaged in organising an emergency service via the Sahara and Khartoum, or an alternative route across Africa, but it is not yet known with any certainty when this service will become available and what accommodation for air mails will be available on it. A period of 6 weeks has been mentioned as likely to elapse before the service for mails can be restored. In the meantime any air mail correspondence for countries normally served by the Empire air services coming to hand will, with the exceptions mentioned below, be despatched by surface route.

Arrangements are being made for air mail correspondence for Australia and New Zealand to be forwarded by the North Atlantic air service which is due to leave Lisbon on the 20th of June for onward conveyance from San Francisco by the S.S. Monterey which is due to leave San Francisco on the 25th of June and to reach Auckland on the 12th and Sydney on the 15th of July.

Air Mail correspondence for Nigeria and the Gold Coast, hitherto sent by the Empire service via Khartoum or by French air service, is being forwarded for conveyance exclusively by the latter service.

N. Atlantic Air Service. A westbound flight left Lisbon on the 11th of June (two days late) and reached New York on the 12th of June. Another westbound flight left Lisbon on the 12th of June in accordance with schedule.

Eastbound flights left New York on the 8th and 9th of June and reached Lisbon on the 9th and 10th of June respectively.

South Atlantic Air Service. It is understood that this service is still in operation, but from Toulouse instead of Marseilles.

European Air Services. The London-Paris air services did not operate on the 10th and 11th of June, and were replaced on the 12th of June by a British Overseas Airways Corporation air service from London to Tours which has operated once daily.

London-Lisbon

CONFIDENTIEL

Section courrier outremer
Rapport n°40 pour la semaine se terminant le 15 juin 1940

CENSURE POSTALE

Le travail du détachement du service de censure au bâtiment King Edward qui s'est jusqu'ici occupé des journaux et périodiques pour les pays censurés soumis à autorisation pour les grands éditeurs et distributeurs a été limité aux journaux à partir du 10 juin. Dorénavant, les périodiques devront être envoyés pour examen à l'établissement principal du service de censure à Liverpool. Il est, bien entendu, que cette modification est faite principalement par soucis d'économie pour le service de censure.

Le censeur a demandé que tous les colis en provenance du Royaume-Uni et à destination des Etats Unis d'Amérique lui soient soumis pour examen à Liverpool. Des arrangements sont en cours pour que de tels colis soient amenés à Liverpool dans le futur et après autorisation, seront expédiés dans des courriers formés à Liverpool.

Le censeur aura maintenant à sa disposition à Liverpool toute la correspondance (tarif normal et tarif réduit) et les colis pour les Etats-Unis. En sens inverse, il a jusqu'ici exigé que seuls les courriers au tarif normal lui soient soumis, mais comme il fut constaté qu'il ne voyait en réalité qu'une petite partie de ce courrier au tarif normal, il accepta de restreindre ses exigences et maintenant seule, la correspondance au tarif normal en provenance des Etats-Unis pour Londres E.C. est envoyée à Liverpool pour examen.

SERVICES POSTAUX AERIENS

Services aériens de l'Empire : A cause de la déclaration de guerre de l'Italie et de la fermeture de la Méditerranée aux avions civils qui s'ensuivit, les services aériens de l'Empire ont été suspendus ; une notification fut envoyée au public par voie de presse et les bureaux de poste furent informés par télégraphe. En accord avec les arrangements qui avaient été faits auparavant, les courriers aériens déjà en route ont été déchargés pour acheminement par voie maritime.

Le Ministère de l'Air et la BOAC s'occupent d'organiser un service d'urgence via le Sahara et Khartoum ou une route alternative à travers l'Afrique, mais on ne sait pas avec certitude quand ce service sera disponible et quelle y sera la place des courriers aériens. Il a été mentionné qu'il était probable qu'une période de 6 mois s'écoule avant que le service pour le courrier puisse être restauré. Pendant ce temps, toute correspondance par air pour les pays normalement desservis par les services aériens de l'Empire qui nous parvient sera acheminée par voie maritime.

Des arrangements sont en cours pour que la correspondance par air à destination de l'Australie et de la Nouvelle Zélande soit transportée par le service aérien de l'Atlantique nord qui doit quitter Lisbonne le 20 juin pour être ensuite acheminée à partir de San Francisco par le vapeur Monterey devant quitter San Francisco le 25 juin et atteindre Auckland le 12 juillet et Sydney le 15.

La correspondance aérienne pour le Nigeria et la Côte de l'Or expédié jusqu'ici par le Service Impérial via Khartoum ou par le service aérien français est acheminé actuellement exclusivement par ce dernier.

Service aérien de l'Atlantique nord : Un vol vers l'ouest a quitté Lisbonne le 11 juin (avec 2 jours de retard) et est arrivé à New York le 12 juin. Un autre vol vers l'ouest a quitté Lisbonne le 12 juin comme prévu.

Des vols vers l'est ont quitté New York les 8 et 9 juin et sont arrivés à Lisbonne respectivement les 9 et 10 juin.

Service aérien de l'Atlantique sud : Il est bien entendu que ce service fonctionne toujours, mais à partir de Toulouse au lieu de Marseille.

Services aériens européens : Les services aériens Londres-Paris n'ont pas fonctionné les 10 et 11 juin, et furent remplacés le 12 juillet par un service BOAC Londres-Tours qui a fonctionné une fois par jour.

POSTAL CENSORSHIP

The work hitherto performed at the Censorship ^{Depot} ~~Department~~ at Myrtle Street, Liverpool, which has been mainly in connection with the examination of mails removed from neutral ships by the Contraband Control Authorities, is, with effect from the 24th of June, being transferred to the Censorship Depot at ~~Liverpool~~ ^{Liverpool}, where more suitable accommodation has become available as a result of the decrease in the volume of newspapers etc. and parcels despatched to European Countries under the Censor's permit arrangements.

The Post Office staff seconded to the Censorship for employment at the Censorship station at Gibraltar on duties connected with the reconstitution of mails examined there under the arrangements for the Control of Contraband and ~~many~~ exports (see Report No. 20) is returning to the United Kingdom with the rest of the Gibraltar Censorship staff and will resume their normal Post Office duties.

AIR MAIL SERVICES.

Empire Air Services. As indicated in Report No. 40, such air mail correspondence ~~is sent for Australia and New Zealand as could be accommodated on the London - Lisbon air service, was despatched on the 15th of June via the Trans-Atlantic air service to New York and San Francisco, for onward conveyance by surface route across the Pacific.~~

On Monday the 17th of June air mail correspondence for Australia was despatched by surface route, which appeared to be the most advantageous outlet.

On the 18th of June air mail correspondence for New Zealand, Australia, Hong Kong and China which had come to hand notwithstanding the notification of the suspension of the air mail service, was again despatched by the London - Lisbon - New York - San Francisco air services for onward conveyance by surface route.

Air mail correspondence for all destinations normally served by the Empire air services (except Nigeria and the Gold Coast) was despatched by surface route to South Africa on the 19th of June for onward conveyance by a service by air from Durban via Egypt to Sydney which had been established at short notice.

Nigeria and the Gold Coast could be better served by a direct surface outlet, and air mail correspondence for these destinations was despatched accordingly on the 19th of June.

On Friday the 21st of June air mail correspondence for New Zealand and Fiji was despatched by surface route.

The air service from Durban referred to above was established on the 19th of June and follows the route Durban - East Africa - Egypt - Palestine - India - Malaya - Australia. For the present the service will operate once a week but it is expected that the frequency will shortly be increased to twice weekly. There is no air link between this country and South Africa.

The capacity available for mails on the aircraft on the Durban - Sydney service is about 2,200 lb. per flight and, as the weight of air mail correspondence sent by the Empire services before their suspension, (excluding the air mail for South Africa) was of the order of 6,000 lb. per week, it is clear that if the service were advertised for all destinations on the route (except, of course, South Africa) at the former rate of 1s./3d. per half ounce the weight of the air mail would greatly exceed the capacity available, at any rate so long as the service operates only on a once-weekly basis.

As the air mails must be carried by surface route to South Africa, thus greatly reducing the acceleration afforded, it has not been considered expedient to increase the air postage rate beyond the already high rate of 1/3 a half ounce previously charged for the service.

Pending the duplication of the air service between Durban and Sydney, and the increased accommodation which will then be available, the best arrangements possible will be made to utilise the capacity available on the once-weekly service.

European Air Services. The air services to France were suspended as from the 17th of June and air correspondence formerly routed via France is so far as possible being routed by the London - Lisbon air service which is the sole remaining air outlet from this country. The service is now performed by flying boat direct to Lisbon and does not operate to any definite schedule, flights being made on an "ad hoc" basis when a flying boat is available. A flight on this basis was made on the 19th of June but no information regarding the probable date of the next flight can be obtained. In view of the importance of this service the Air Ministry are being asked to indicate the probable frequency of operation and it is being pointed out to them that if the service is not likely to operate at least once weekly the question of the suspension of the air mail service to North America will arise. So far as Europe is concerned the only air mail services now offered are to Gibraltar, Portugal and Spain and these are dependent on the availability of the London - Lisbon

CENSURE POSTALE

Le travail effectué jusqu'ici au bureau central de la censure, Myrtle Street à Liverpool, qui concernait principalement des courriers enlevés des bateaux neutres par les autorités de contrôle de la contrebande est transféré au bureau central de la censure à compter du 24 juin, où des locaux plus appropriés sont maintenant disponibles suite à la diminution du volume de journaux et de colis distribués dans les pays européens selon les arrangements autorisés par le censeur.

Le personnel de la Poste détaché à la censure au bureau de censure à Gibraltar pour des travaux en rapport avec la reconstitution des courriers examinés selon les arrangements pour le contrôle de la contrebande et des exportations (voir rapport n°20) rentre au Royaume Uni avec le reste du personnel de censure de Gibraltar et reprendra son travail normal à la poste.

SERVICES DE POSTE AERIENNE

Services aériens de l'Empire : Comme indiqué dans le rapport n°40, une correspondance de poste aérienne pour l'Australie et la Nouvelle Zélande qui pouvait être transportée par le service aérien Londres-Lisbonne fut expédiée le 15 juin via le service aérien transatlantique vers New York et San Francisco puis ensuite par voie maritime à travers le Pacifique.

Le lundi 17 juin, la correspondance de poste aérienne pour l'Australie fut acheminée par voie maritime, ce qui apparut la solution la plus avantageuse.

Le 18 juin, la correspondance de poste aérienne pour la Nouvelle Zélande, l'Australie, Hong Kong et la Chine qui nous était parvenue malgré la notification de la suspension du service de poste aérienne, fut une fois de plus acheminée par les services aériens Londres-Lisbonne-New York-San Francisco et ensuite par voie maritime. La correspondance de poste aérienne pour toutes les destinations normalement desservies par les services aériens de l'Empire (sauf le Nigeria et la Côte de l'Or) fut acheminée par voie maritime vers l'Afrique du Sud le 19 juin et ensuite par un service aérien de Durban à Sydney via l'Egypte qui avait été établi dans un délai très court.

Le Nigeria et la Côte de l'Or pouvaient être mieux desservis par une solution maritime directe et la correspondance de poste aérienne pour ces destinations fut acheminée ainsi le 19 juin.

Le 21 juin, la correspondance de poste aérienne pour la Nouvelle Zélande et les îles Fidji fut acheminée par voie maritime. Le service aérien à partir de Durban évoqué ci-dessus fut établi le 19 juin et suit la route Durban-Afrique de l'Est-Egypte-Palestine-Inde-Malaisie-Australie. Pour l'instant, le service fonctionne une fois par semaine mais on prévoit que la fréquence sera sous peu augmentée jusqu'à deux fois par semaine. Il n'existe aucune liaison aérienne entre ce pays et l'Afrique du Sud.

La capacité disponible pour le courrier sur l'avion du service Durban-Sydney est d'environ 2200 livres par vol et, comme le poids de la correspondance de poste aérienne expédiée par les services de l'Empire avant leur suspension (sans compter le courrier aérien pour l'Afrique du Sud) était de l'ordre de 6000 livres par semaine, il est clair que si le service était annoncé pour toutes les destinations sur l'itinéraire (sauf bien sûr l'Afrique du Sud) au tarif précédent de 1s/3d par demi once, le poids du courrier aérien excéderait de beaucoup la capacité disponible, en tous cas tant que le service fonctionne sur une base hebdomadaire.

Comme les courriers aériens doivent être transportés par voie maritime vers l'Afrique du Sud, réduisant ainsi le gain de temps, on n'a pas considéré comme opportun d'augmenter le tarif postal au-delà de la valeur déjà élevée de 1s/3d par demi once demandée précédemment pour le service.

En attendant la duplication du service aérien entre Durban et Sydney, et la capacité accrue qui sera alors disponible, les meilleurs arrangements possibles seront d'utiliser la capacité disponible sur le service hebdomadaire.

Services aériens européens. Les services aériens vers la France furent suspendus comme au 15 juin et la correspondance aérienne auparavant acheminée via la France est, dans la mesure du possible acheminée par le service aérien Londres-Lisbonne qui est la seule solution à partir de ce pays. Ce service est maintenant effectué par hydravion direct jusqu'à Lisbonne et ne fonctionne pas selon un plan défini, les vols étant effectués lorsque c'est nécessaire et lorsqu'un hydravion est disponible. Ainsi, un vol fut effectué le 19 juin mais on ne peut obtenir aucune information concernant la date probable du prochain vol. Etant donné l'importance de ce service, on demande au Ministère de l'Air d'indiquer la fréquence probable de cette opération et on lui fait remarquer que si le service ne devait pas fonctionner au moins une fois par semaine, la question de la suspension du service postal aérien vers l'Amérique du Nord se poserait. En ce qui concerne l'Europe, les seuls services postaux aériens proposés actuellement sont à destination de Gibraltar, du Portugal et de l'Espagne et dépendent de la disponibilité du service Londres-Lisbonne.

Figure 5 bis: Rapport OMB n°41 pour la semaine se terminant le 22 juin 1940.

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION

28 août 1940

Cher M. Harman,

Courriers au départ de Durban

Voici une liste de vos expéditions faites depuis le 19 juin en liaison avec nos services NE au départ de Durban, montrant sur quel service chaque expédition a été placée :

Expédition du 19 juin par « Arundel Castle »
sur le service hydravion départ Durban 10 juillet

Expédition du 26 juin par « Marwick Castle »
sur le service hydravion départ Durban 17 juillet

Expédition du 3 juillet par « Durban Castle »
sur le service hydravion départ Durban 24 juillet

Expédition du 11 juillet par « Strathnaver »
sur le service hydravion départ Durban 10 juillet

Expédition du 17 juillet par « Windsor Castle »
sur le service hydravion départ Durban 8 août

Expédition du 26 juillet par « Capetown Castle »
sur le service hydravion départ Durban 17 août

Je serai heureux de vous donner de temps en temps des informations similaires puisque vos expéditions partent de Durban.

Bien à vous,

S. Harman
Département des services postaux
Poste Centrale
Londres, EC1.

Figure 6. Lettre de la BOAC spécifiant le courrier du service NE « Horseshoe Route » expédié en juin-juillet 1940.

Références
d'archives

Merchant Airmen – H.M.S.O. 1946.
Post Office Records. Post 33/5606 et Post 33/5608.
Overseas Mail Branch (Post 56) 1940.
Air Ministry Civil Aviation Intelligence Summaries 1940.



Figure 7. Lettre de poste aérienne postée à Birmingham le 14 juin 1940. Au dos cachet de Carterton du 16 juin 1940.



Figure 8. Lettre postée le 14 juin 1940 de Birmingham pour l'Australie. Acheminée par la « Horseshoe Route» Pas de cachet d'arrivée en Australie.



Affiche de la cie aérienne QANTAS représentant un hydravion quadrimoteur SHORT S23 en phase d'amerrissage. Peinture de Harry Weston