

Albert I with Kepi :
International Use

Transatlantic flights
to the America's

Dr. Mark Bottu, FRPSL
ABA-AEP-AIJP



- Jusqu'en 1933, il n'était pas possible de franchir en avion la distance la plus courte entre l'Afrique (Bathurst / Gambie) et l'Amérique du Sud (Natal).
- La distance entre **l'Europe et New-York** pouvait être franchie par bateau en moins d'une semaine. Par conséquent, les lettres à destination des États-Unis étaient simplement envoyées par bateau jusqu'à New York et plus loin par des avions internes.
- La majorité des lettres à destination **de l'Amérique centrale et des pays du nord de l'Amérique du Sud** suivaient le même chemin.
- Une lettre normale à destination de l'Amérique du Sud nécessitait au moins deux semaines de transport par bateau. De nombreuses modalités de transport ont donc été développées.

Vols Transatlantiques vluchten

6 fases

- Aero-maritims
- Catapultage depuis Bremen/Europe
- Aviso
- Zeppelin
- Schleuderflug
- Europe - Buenos Aires Direct
 - Allemand
 - Français

Aero-maritims

À l'époque de la publication de la série Képi, les vols transatlantiques n'étaient pas possibles, même pas sur la distance la plus courte entre Dakar au Sénégal et Natal au Brésil.

La plupart des lettres destinées à l'Amérique du Nord et à l'Amérique centrale ont été transférées par bateau à New York et, de là, envoyées par avion.



SCADTA

Sociedad Colombo Alemana de Transporto Aereo

- était la deuxième plus grande compagnie aérienne au monde et la première à opérer sur le continent américain.
- Compagnie aérienne financée par l'Allemagne
- A piloté des **Junkers allemands de New York à la ville colombienne de Barranquilla, puis à Bogota,**
- assurait des vols postaux de et vers l'Amérique du Nord ; Barranquilla était donc la plaque tournante pour les autres États d'Amérique du Sud.
- affranchissement : **timbres colombiens** (initialement imprimés avec l'initiale du pays d'origine) qui pouvaient être achetés auprès des consulats colombiens.
- Ces lettres étaient ensuite placées dans une enveloppe plus grande qui devait être suffisamment affranchie avec les timbres du pays d'origine pour traverser l'océan.

- Dès 1923, il existait un accord selon lequel les lettres belges à destination de la Colombie pouvaient utiliser les vols Barranquilla-Neiva de la SCADTA. Cela nécessitait un affranchissement supplémentaire en timbres colombiens - surchargés d'un B - qui pouvaient être obtenus auprès du consulat Colombien à Bruxelles et à Anvers.



Van New York (USA) Naar Bogota Columbia.

Frankering: Scadta-zegels 4 x 30 cent

Opdruk EU (Etades Unidades)

+ 4 x 4 c . Provisiona:l (lokaal port)

Groene etiket (By airmail in Colombia)

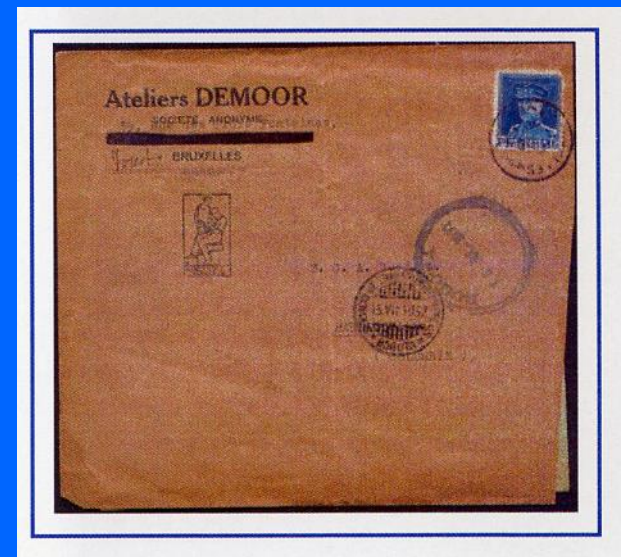
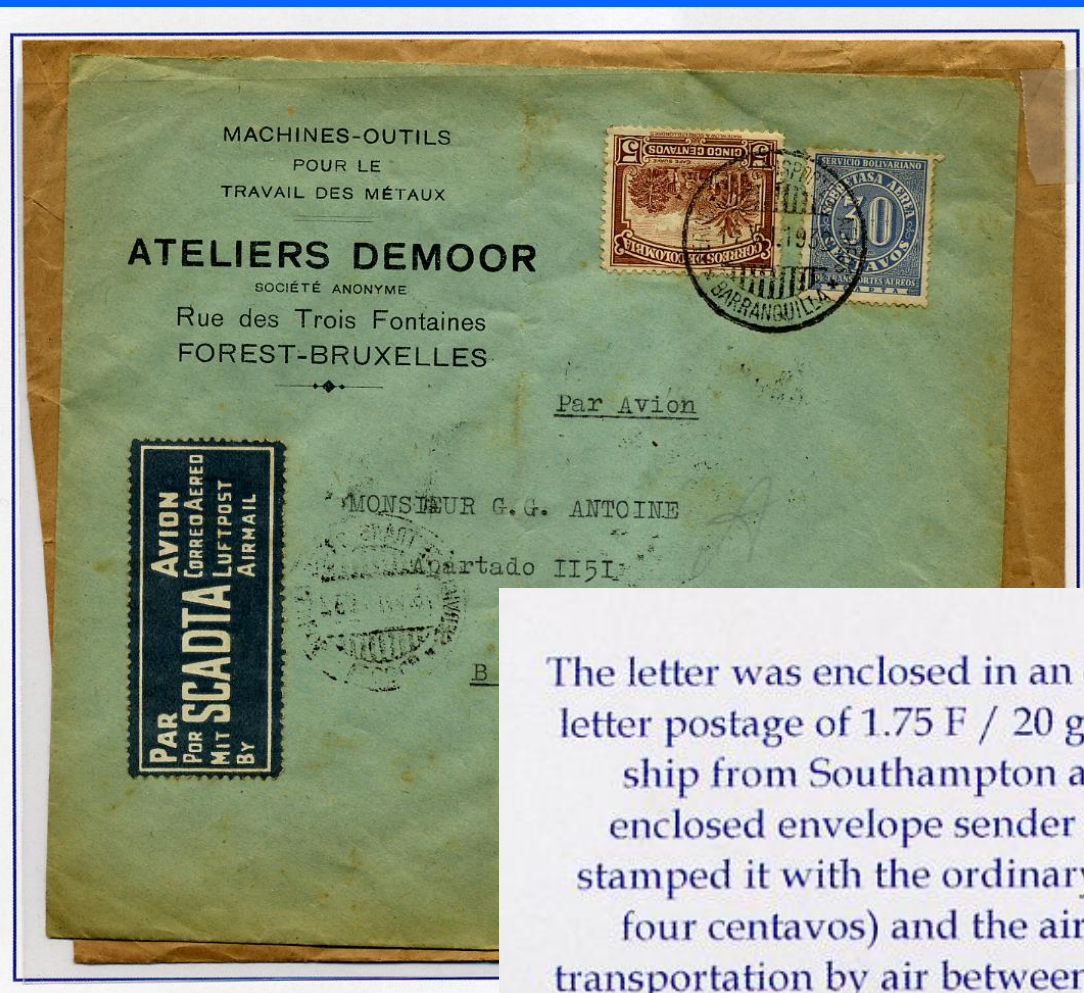
Afstempeling : SERVICIO DE TRANSPORTES

AEREOS - Cartagena 8.X.1928

Aankomst (verso)SERVICIO DE

TRANSPORTES AREOS -- BOGOTAZ -

10.X,1828



Letter from Brussels
(6,7,1932) by Ship
to New York and by
SCADTA to Bogota
(15,7,32)

The letter was enclosed in an open envelop with an ordinary foreign letter postage of 1.75 F / 20 gr.) and was sent via the usual way by ship from Southampton and New York to Colombia. On the enclosed envelope sender wrote the address in Colombia and stamped it with the ordinary Colombian letter postage (normally four centavos) and the airmail postage of 30 centavos for the transportation by air between Barranquilla and Bogota. (Colombian stamps could be bought in Belgium at the Colombian embassy). In this case, the enclosed envelope was fixed in Barranquilla on the back of the envelop from Belgium. There for the arrival cancel in Bogota is on the front of the letter from Belgium (= verso of the airmail letter from Barranquilla to Bogota).

La plus ancienne **note de service** (5174) traitant de ce sujet date cependant du **17-2-1926** : elle indique " qu'à partir du 1-3-1926, les valeurs postales belges destinées à la Colombie peuvent utiliser les lignes aériennes colombiennes. Cela permettra de raccourcir le transport de + ou - 15 jours. Ils doivent porter sur le devant la mention "Par avion de à".

A partir du 15.1.1932, la taxe peut être payée avec des timbres belges.



Lettre d'Ensival (19 avril 1932) à Bogota (4.V.1932) via New-York - Baranquilla.

Par Ambulant 3 Herbestal-Bruxelles (cachet au verso) à Bruxelles 19.IV.1932. Par bateau vers New-York. En avion jusqu'à Baranquilla. Recto : Timbre de transit "Servicio de Transportes Aereos- Barranquilla - 3.V.1932 Verso : Timbre d'arrivée "Servicio de Transportes Aereos- Bogota et deux grands cachetsBogotá

Même les lettres destinées à l'Uruguay étaient envoyées par bateau à New York et de là, par avion.

L'expansion de Pan American World Airways en Amérique latine dans les années trente a empêché SCADTA d'assurer des vols vers les États-Unis et le canal de Panama sous l'administration Hoover.

Les lettres, même pour la Colombie, étaient envoyées via New York.



Registered airmail letter from Verviers 12 (Agence) (31.8.1931) to New York and by plane to Montevideo/Uruguay (13.9.1931)

Postage: Foreign letter: 1.75 Fr + Registered 1.75 Fr + Airmail tax (Tar. 1.3.1930) 12.50 Fr = 16 Fr

Stamping: Kepi 10 Fr + breeder/Brussels 5 Fr + Houyoux 1 Fr = 16 Ftr.

Utilisation tardive de l'Aéro-Maritime - 1937



Letter from Antwerp
(16.3.1937) to New York
by ship and from there to
Bonaventura /Colombia
(28/3/17) by plane

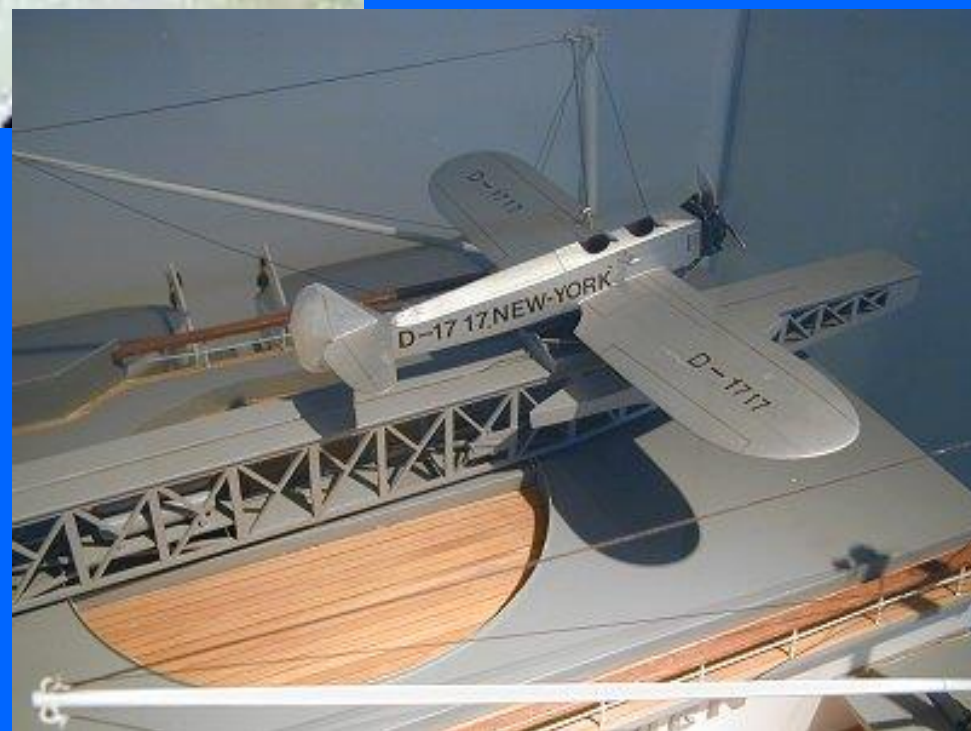
Late use of the transport by ship to New York and by plane to Barranquilla (12 days) from a letter with triple airmail tax (3 x 9 Fr). If the letter would have been sent by Toulouse or Francfort to Bogota the airmail tax would be 3 x 17 Fr. Indication 'verso' in blue pencil indicating additional stamping on the back. - **Postage:** Foreign letter 1.75 Fr + Airmail tax (3 x 9 Fr) 27 Fr = 28.75 Fr * **Stamping:** Kepi 5 Fr + Poortman (10 + 2x1.50 + 1.75) 14.75 Fr + Fokker (5 + 4) 9 Fr = 28.75 Fr.

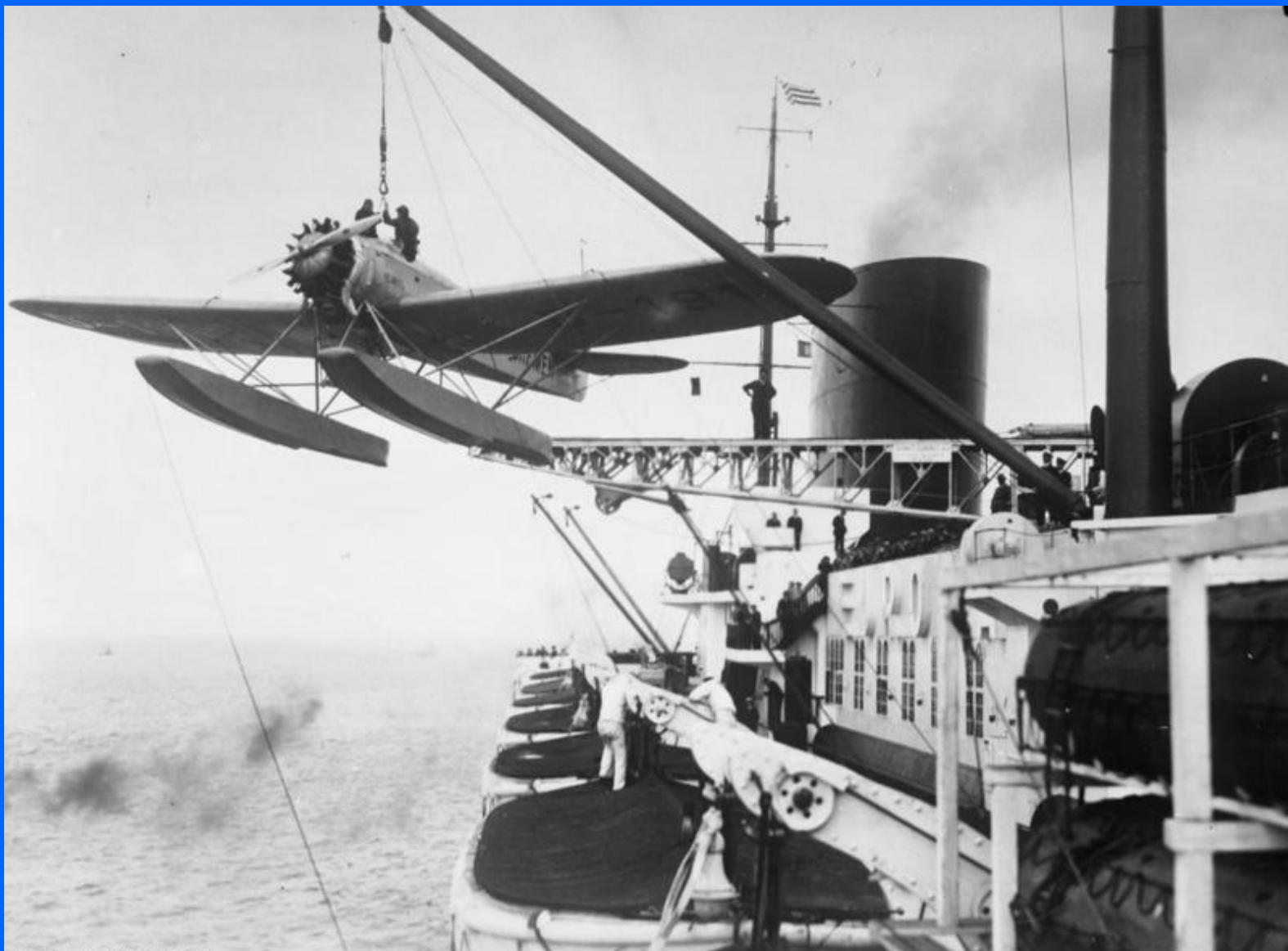


Vols catapultés

Katapultpost: *courrier catapulté depuis un navire alors que celui-ci est encore en mer.*

- Les **Français** ont été les premiers à utiliser le courrier par catapulte. Il a été lancé depuis l'ILE de FRANCE, mais ce sont les Allemands qui ont commencé à l'exploiter commercialement.
- Le 12 juillet 1929, les **Allemands** annoncent leur vol en catapulte vers New York . Elle a eu lieu le 22 juillet depuis le "S/S BREMEN", alors que le navire se trouvait encore à +- 500 km de la côte. Il y a également eu un vol de catapulte du "S/S BREMEN" vers Brême. Temps gagné 24 heures,
- Lors de ces premiers vols, chaque lettre a reçu un numéro de série. . .





Bundesarchiv, Bild 102-10309
Foto: o. Ang. | August 1930

Mit Katapultflug

Mit Katapultflug
„Bremen“ NEW YORK



Mit Luftpost
Par avion



Briefmarkenhandelshaus
Norbert Frischer

Wien IX./1
Althanplatz 6

Herrn

Leo Barthel

Bellingham

P.O.Box 94 /Washington/ U.S.A.

Wien, den

burda-auction.com

Standard-Gepäck Postk. DRGM. DRWT. Otto Seebach Berlin SW 81

Lettres de la Catapulte belge ?

- Site Internet : <http://www.katapultpost.dk>
- Tarifs : mentionnés pour différents pays mais pas pour la Belgique.
- Verbauhede: aucune mention
- W. Major : ? ??
- Képi : peut-être jusqu'en 1935

Les lettres particulièrement lourdes étaient envoyées par la poste maritime normale



Lettre recommandée
d'Anvers 2.X.1935 à
New York 11.10.1935

Affranchissement :
Lettre étrangère 1.75 fr
+ recommandé 1.75 fr
+ 9 classes de poids
supplémentaires 9 fr. =
12.50 Fr.

Si cette lettre était
catapultée il y aurait
une taxe aérienne de 10
F.F. + 17 x 5 F.F. = 85
F.F.

LIGNES DE TRANSPORT DISTINCTES

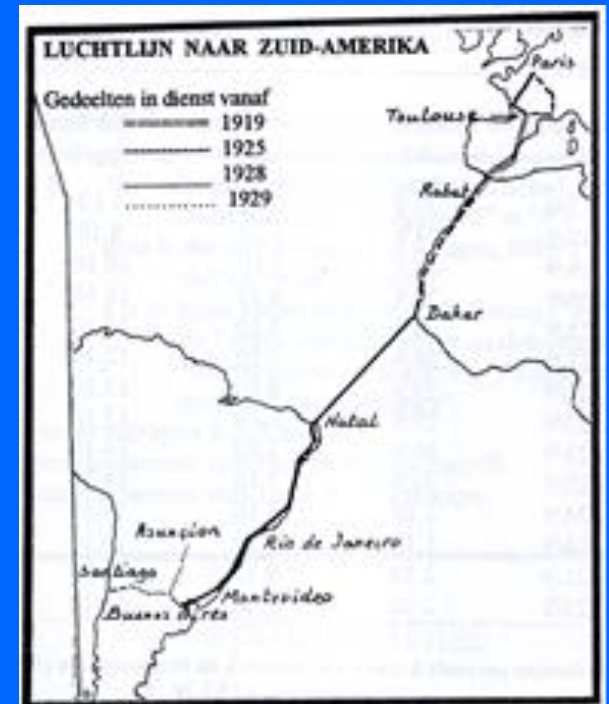
- 1. Via la France ou via l'Allemagne
- (Cachet rouge "DEUTSCHE LUFPOST").
- 2. Selon les dates
 - a. Zeppelin 21.3.32 à 6.5.37 (Catastrophe Hindenburg)
 - (Dates des Zeppelins à Vandenbauw)
 - b. Schleuderpost 6.6.33 à ? 8.39
 - c. Aviso 1.3.28 à 31.12.35
 - d. Air France (direct.) 5.1.36
- 3. Timbres

Date	Letters	Sampels
16,7,28	15Fr/5gr	30Fr/50gr
1,11,29	15Fr/5gr	25Fr/50gr
1,3,30	12,5Fr/5gr	25Fr/50gr
1,5,35	18,5Fr/5gr	18.50Fr/25gr
5,1,36	17Fr/5gr	17Fr/25gr

Dakar – Natal par Aviso

Pierre Georges Latécoère construit l'aérodrome de Montaudran en 1917 (Toulouse) et construit 800 avions pour le gouvernement français entre mai et le 11 novembre 1918, date de l'armistice. Après la guerre, il se consacre à l'aviation commerciale et soumet un plan pour relier la France à l'Amérique du Sud. Progressivement, il a développé une liaison entre **Toulouse et Dakar (Sénégal)**. En juin 1925, la liaison commerciale Toulouse-Dakar est inaugurée.

Joseph Roig est recruté pour développer la ligne **Natal - Buenos Aires**, en collaboration avec le capitaine Vincente Almonacid, pilote de guerre argentin. Le 1er novembre, les lignes Rio-Natal et Rio-Buenos Aires sont mises en service. **Le 1er mars 1928**, le service postal France-Amérique du Sud est inauguré. Le pont Dakar - Natal est assuré par une vedette rapide "**Aviso**" jusqu'en 1935.



Aviso Belfort



Argentina - Air tax 1 March 1930 - 12.50 Fr/5 gr - Postage 14.25



Letter from Gent
(15.2.1932) to Buenos
Aires (28.2.32)
Arrival cancellation 'Via
Aerea Buenos Aères"

Postage:
Letter 1.75 Fr + Airtax
(letter < 5 gr = 12.50 Fr) =
14.25 Fr.

Stamping:
Kepi 2 x 5 Fr + Houyoux
2 x 2 Fr + Coat of Arms
0.25 Fr = 14.25 Fr

Date on cancellation
blocked

Letter from Bruxelles -
Brussel (20 MAY 1932)

to Buenos Aires

(30.V.32)

Arrival cancellation

'Via Aerea Buenos
Aires''

Postage:

Letter 1.75 Fr + Airtax
(letter < 5 gr = 12.50 Fr)
= 14.25 Fr.

Stamping:

Houyoux 10 Fr + Kepi 2
x 2 Fr + Coat of Arms
0.25 Fr = 14.25 Fr



Tarif
1er mars 1930
12.50 Fr/5gr
Double port
aérien Paraguay

6. Transatlantic flights – 6.4. French connection - Aviso

Letter to the President of Paraguay



copy

Air mail letter from Antwerp (17.8.1932) to Asuncion (Paraguay) (3.9.1932)

Transported from Brussels by train over Paris to Toulouse, by plane to Perpignan, Barcelona, Tanger, Casablanca and Dakar, by speedboat (Aviso) to Natal and from there by plane over Rio to Asuncion.



Postage: Letter 1.75 Fr + Air tax (Tar. 1.3.1930) (2 x 12.50 Fr/5 gr) 25 Fr = 26.75 Fr

Stamping: Montenez (2x10) 20 Fr + Kepi (5 + 1.75) 6.75 Fr. 26.75 Fr.

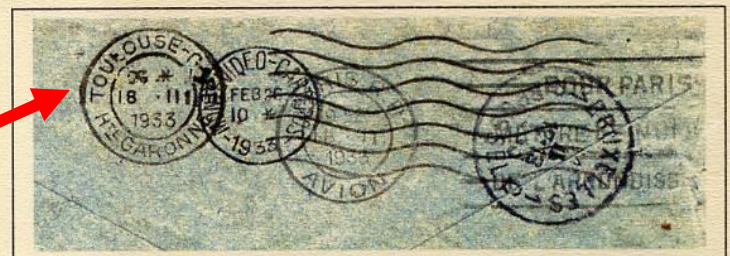
Uruguay



Letter from Antwerp (11.2.1933) to Montevideo/Uruguay (26.2.33) by Paris (18.2.1933) and Toulouse (18.2.1933).

Postage: Letter 1.75 Fr + Airtax (letter between 5 and 10 gr - 2 x 12.50 Fr) 25 Fr = 26.75 Fr.

Stamping: Montenez 10 Fr + Fokker (2 x 5 Fr + 2 x 2 Fr) 14 Fr + Kepi (2 x 1.25 Fr) 2.50 Fr + Ceres 25 c = 26.75 Fr.



**Multiple Air
tax**

Air mail letter
from Antwerp
(1.VI.1934) to
Buenos-Aires
(10 JUN 34)

Postage: Letter
1.75 Fr + 1 FR (>
20g) + Air tax
(Tar.1.3.1930) (5 x
12.50 Fr/5 gr) =
65.25 Fr

Stamping:
Montenez 10 Fr +
50 Fr + Kepi 5 Fr +
Ceres 25c =
63.25 Fr.



Aviso - Speedboat Dakar - Natal

Air tax 1 May 1935 - 18.50 Fr/5 gr



First transport at the
new postage

Airmail letter from
Gent (3.V.35) to
Buenos Aires (8.5.35)

Postage :
Letter 1.75 Fr + air tax
18.50 Fr =
20.25 Fr

Franking :
Fokker 3 x 5 Fr + Kepie 2
x 2 Fr +
Expo 1 Fr + Ceres 25 c.
= 20.25 Fr

Letter from Gentbrugge (1.8.1935) to Buenos Aires

Postage

18.50 Fr + 1.75 Fr =

20.25 Fr

Franking = 20.25 Fr

Franked by perfins S.B.

(1 F Brussels + 5 x 1.75

F Képi (verso) + 10 F

Képi + 50 c Weapon

(As usual the 10 F Képi

is not perforated)



When the weather is not good enough ...



Letter from Elsene (16.8.1935) to Buenos Aires (23.8.1935).

Via Paris to Toulouse. Left Toulouse on 19.8.35 but returned because of bad weather. Explains arrival at B.A. on 23.8.1935

Postage: Letter 1.75 Fr + Air Tax (Tar.1.5.1935) 18.50 Fr = 20.25 Fr. - **Stamping:** Kepi (2x10) 20 Fr + Ceres 25 c = 20.25 Fr

When the postman makes an error

TAXE RECTIFIEE A BRUXELLES 1
TE HEFFEN RECHT VERBETERD TE BRUSSEL 1



Letter from Ronse
(17.8.1935) to Buenos
Aires (23.8.1935)

Postage: Letter 1.75 Fr +
Air Tax (Tar.1.5.1935)
18.50 Fr = 20.25 Fr
Stamping: Kepi 10 Fr +
1.75 Fr = 11.75.
Missing : 8.50 Fr

*When a letter was
accepted at the counter
and insufficiently stamped
by the postal officer, at
the centralising offices.
Brussels 1 and Brussels
North the letter was
provided with the cancel
'Rectifiée'... and
nevertheless sent
(because of acting time
loss). The shortage was
blamed on the postal
agent.*

Ferdinand von Zeppelin



Ferdinand Adolf Heinrich August Graf von Zeppelin (Konstanz, 8 juillet 1838 - Berlin, 8 mars 1917)

A partir de 1891 : construction du Zeppelin - brevet 1895

Entre 1900 et 1908 : accidents et désastres

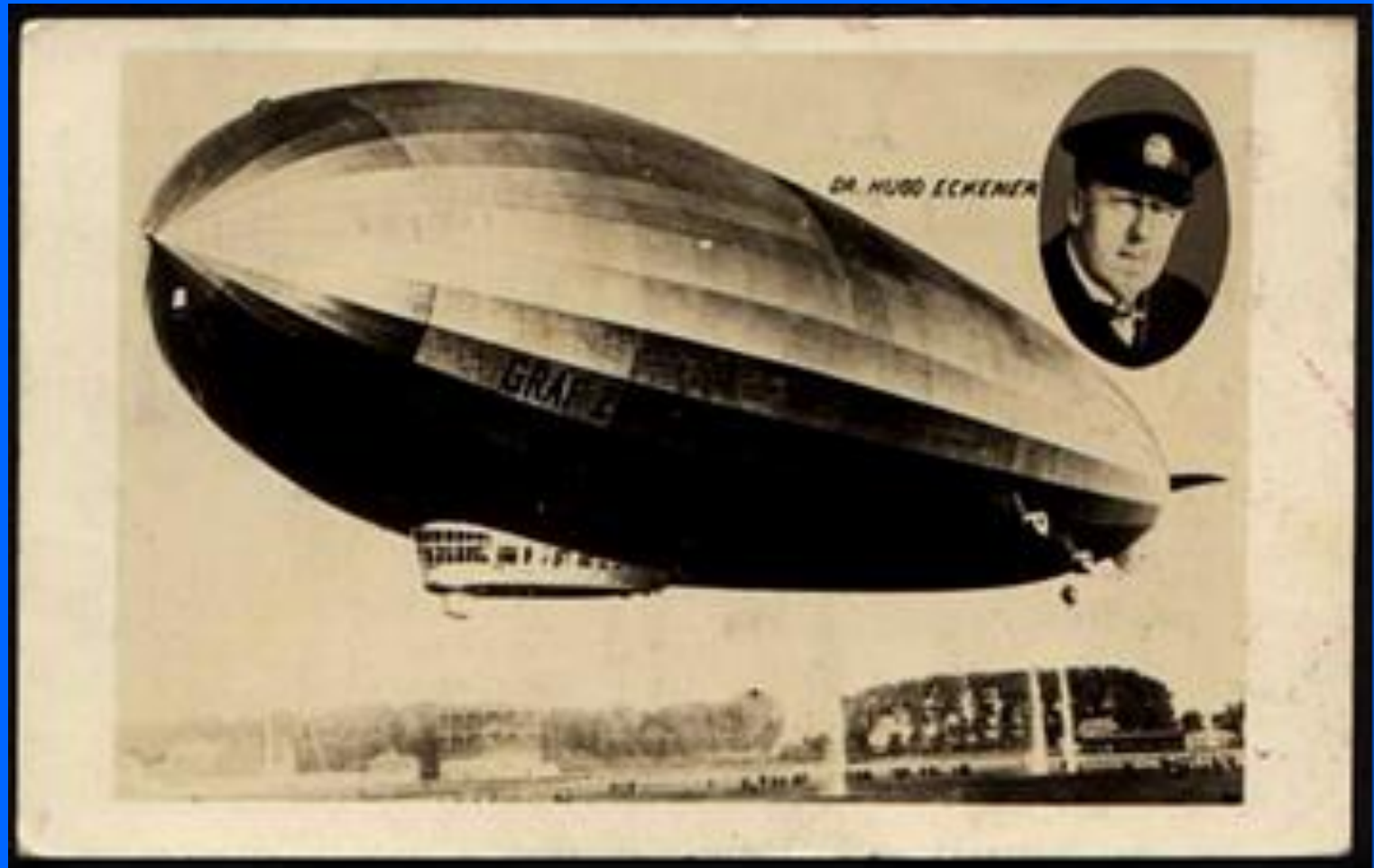
En 1908, les autorités militaires ont approuvé son projet

Zeppelin fonde sa société GmbH "Luftschiffbau-Zeppelin".

Utilisés comme bombardiers pendant la Première Guerre mondiale : Liège, Anvers et Londres = cibles faciles pour les avions beaucoup plus mobiles : large - H².

Dr. Hugo Eckener

(10 Augustus 1868-14 Augustus 1954)



- Le traité de **Versailles** (1919) interdit à l'armée allemande de construire d'autres Zeppelins.
- **Le Dr Hugo Eckener** (10 août 1868-14 août 1954), pilote des vols controversés de Zeppelin vers le pôle Nord et autour du monde, a sauvé la compagnie,
- **En 1926, les Américains** décident de tester l'utilité du Zeppelin à leurs propres fins **militaires**.
- Ils ont commandé un LZ126. Sa livraison à Lakehurst le 15.10.1924 marque la première traversée d'un dirigeable en Amérique du Nord.
- Hugo Eckener est également le constructeur du LZ 127, le dirigeable le plus réussi de tous les temps. Il effectuera son premier vol commercial transatlantique en 1928. Au total - jusqu'en 1936 - il a effectué 590 vols et parcouru plus de 1,5 million de km.

Opmars van Zeppelin

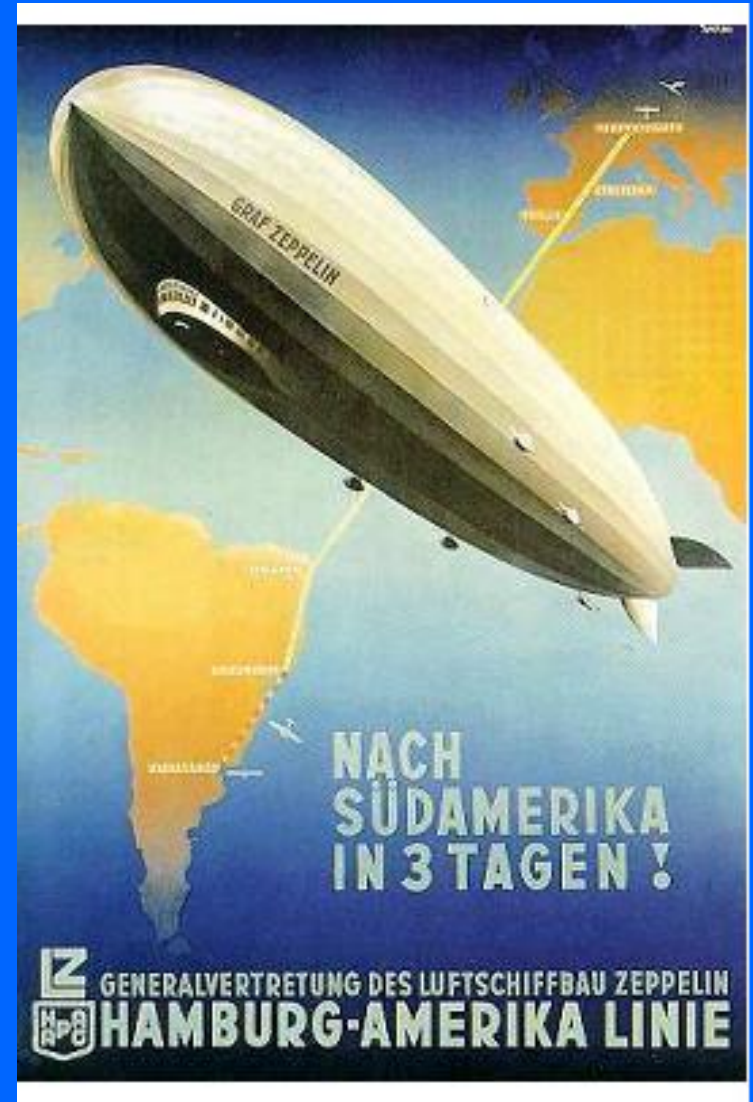


Zeppeling LZ 127 – De verhouding tussen de mensen aan de voet van de cabine en de cabine zelf geeft een indruk van de grote van de cabine en de enorme afmetingen van de luchtballon.

- Un voyage en bateau au Brésil durait au moins deux semaines.
- Poste de zeppelin de n'importe où en Europe :
 - (y compris les déviations via Berlin et Friedrichshafen)
 - Brésil : 6 jours
 - Montevideo et Buenos Aires : 7 jours,
 - Arnica ou La Paz : 8 à 9 jours.
- L'Allemagne en 1932 : les Etats membres de l'UPU offrent service postal aérien par zeppelin vers l'Amérique du Sud
 - la plupart des pays ont accepté.
 - Pas de contrat spécifique avec la Belgique
 - Mais : les lettres belges envoyées avec des Zeppelins

Zeppelin LZ 127 - Graf Zeppelin

- De Friedrichshafen à l'Afrique de l'Ouest en passant par la péninsule ibérique et le Maroc, en traversant l'Atlantique.
- Sans escale.
- En service : 18 septembre 1928
- Dirigeable rigide. - 236,6 m - 105 000 m³
- cinq moteurs Maybach de 550 CV .
- charge utile de 60 tonnes k
- plus d'un million de kilomètres
- a traversé l'océan 144 fois sans accident.
- retiré un mois avant la catastrophe du Hindenburg
- est devenu un musée.



Premiers vols de Zeppelin vers l'Amérique du Sud (21 mars 1932)

Les lettres de Zeppelin belges sont assez rares par rapport à celles d'Allemagne. Il s'agit souvent d'objets philatéliques, envoyés uniquement pour obtenir le timbre spécial, mais qui n'avaient pas d'autre but postal.

Nombre de ces lettres ont été envoyées par la société Sieger depuis Lorch, dans le Württemberg, et sont également appelées "**lettres Sieger**". À leur arrivée, ces lettres ont été collectées et renvoyées à l'expéditeur. Le courrier d'affaires qui a été transporté par des Zeppelins est plus rare et souvent moins attrayant que l'œuvre du fabricant.

Note de service 14189 du 11-03-1932 Poste aérienne de "Graf Zeppelin".

Cette année, le courrier peut être envoyé en Amérique du Sud par Zeppelin. Décollant de Friedrichshaf, le dirigeable atteindra Pernambuco (Brésil) après environ 3 jours. Ensuite, des vols sont assurés vers Rio-de-Janeiro et vers Buenos-Aires ou Arica (Chili) avec plusieurs escales.

Ces liaisons aériennes peuvent être utilisées pour le transport de courrier ordinaire et recommandé vers l'Argentine, la Bolivie, le Brésil - à l'exception de certaines villes du nord - le Chili, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay.

Pour les lettres et les cartes postales, il y a une taxe aérienne de 12,50 Fr / 5 g . Pour les autres articles (imprimés, papiers d'affaires, échantillons), il y a une taxe de 25 Fr / 50 grammes. Une étiquette de poste aérienne et une mention spéciale "Graf Zeppelin" doivent être apposées au recto. Les prochains vols sont prévus pour le 20 mars, le 3 avril, le 17 avril et le 1er mai. Le courrier doit être centralisé à Bruxelles 1 à 18 heures la veille.

	SUD-AMERIKA FAHRT						NORD-AMERIKA FAHRT		
	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1936	1937	
1	21/mrt	6/mei	26/mei	6/apr	31/mrt	16/mrt	6/mei	1/mei	
2	4/apr	3/jun	9/jun	20/apr	13/apr	13/apr	17/mei		
3	18/apr	1/jul	23/jun	4/mei	27/apr	27/apr	19/jun		
4	2/mei	5/aug	21/jul	19/mei	11/mei		30/jun		
5	29/aug	19/aug	4/aug	1/jun	25/mei		10/jul		
6	12/sep	2/sep	18/aug	15/jun	8/jun		5/aug		
7	26/sep	16/sep	1/sep	29/jun	27/jun		14/aug		
8	9/okt	23/sep	15/sep	15/jul	9/jul		17/sep		
9	24/okt	14/okt	29/sep	29/jul	21/jul		29/sep		
10			13/okt	13/aug	30/jul		5/okt		
11			27/okt	27/aug	13/aug				
12			8/dec	9/sep	27/aug				
13				23/sep	9/sep		Zwart	Graf Zeppelin	
14				7/okt	23/sep		Rood	Hindenburg	
15				23/okt	8/okt				
16				7/nov	21/okt				
17					29/okt				
18					5/nov				
19					11/nov				
20					25/nov				

1st Graf Zeppelin flight – 21.III.1932



Registered letter from Antwerp 18.III.1032 to Buenos Aires 26.III.1932

Recto : Friedrichshafen 21.3.1932 – Certificados Central 295 – **Verso**: M.F.1 – Buenos Aires / Argentina 26.3.32
Postage : Int.letter 1.75 Fr. + Reg. 1.75 Fr + Air tax 12.50 Fr = 16 Fr. – **Franking** : Montenez 10 Fr. + Air/Brussels
 5 Fr + Kepi 1 Fr

**2nd Graf
Zeppelin flight
– 4.IV.1932**

**Registered Letter
from Louvain to
Pernambuco**

Louvain 29.III.1932
- Friedrichshafen
4.4.1932 –
Pernambuco
7.IV.1932 / Tarde
(Verso) – Inconnu /
Retour – Forwarded
to Paris (Arr.
7.5.1932)

Postage :

Int.letter 1.75 Fr. +
Reg. 1.75 Fr +
Air tax 12.50 Fr =
16 Fr:

Franking:

Houyoux 3 X 5 Fr
+ Kepi 1 Fr : 16 Fr



3rd Graf Zeppelin flight – 18.IV.1932



Registered letter
from Antwerp to
Rio de Janeiro

Antwerp 14.IV.32,
Friedrichshafen
18.4.1932

Verso :
Copacabana Tarde
– Rio – 21.IV.32

Postage :
For.Letter: 1.75 Fr
Regist. : 1.75 Fr.
Air Tax 12.5 Fr
Total : 16 Fr

Franking :
Kepi : 5 Fr + 2 Fr
Fokker : 5 + 2 + 1,5
+ 0,5 Fr
Total : 16 Fr

1st South America Flight' 33 – 6.5.1933



Registered Flight from Anwerp to Curityba-Parana/Bresil

Antwerp 4.5.1933 – Friederichshafen 6.5.33 - Curitiba-Parana ~ Correio Aereo 12.V.1933

Postage : Reg. For. Airmail = 1.75 + 1.75 + 12.50 = 16 Fr – **Franking :** L.Montenez 1PFR + Fokker 1 Fr+ Kepi 1Fr = 16 Fr.

3rd South America Flight '34 (Argentinienfahrt) – 23.VI.1934



Special envelop "Servicio Aereo
Tranatlantico – Via Condor Zeppelin" from
Brussels to Buenos Aires

Letter to a Passenger on the "Pionier"
(Compagnie Maritime Belge L.R.° in
Buenos Aires

Special cancel "Trouvé à la boîte / In de bus
gevonden"

Brussels 21.VI.24 – Berlin 22.6.34 - Friedrichshafen
23.6.34 – Buenos Aires 28.6.34

Postage : For. Letter	1.75 Fr
Airmail Tax :	12.50 Fr
Total:	14.25 Fr

Franking :	
Fokker: 5 + 2 + 1.50 + 0.50 =	9.00 Fr
Kepi: 2.50 + 1.25 + 0.75 =	4.50 Fr
P. Benoit	0.75 Fr
Total	14.25 Fr

12ème vol en Amérique du Sud -Vol de Noël



Lettre aérienne de Liège 11 (6.12.1934) par vol de Noël Zeppelin
(8.12.1934) à destination de Montevideo/Uruguay

Affranchissement : Lettre = 1,75 Fr + taxe aérienne = 12,50 Fr Total : 14,25 Fr

Verso : Timbre d'arrivée : Montevideo-Servicio Aereo (violet) & Montevideo-
Classification (annulation du drapeau) 13 Dic 1934.

Un Zeppelin qui n'en était pas un...

Poste aérienne d'Anvers (4.8.1936) à Guatemala (12.8.36)



Le recto : " Par Zeppelin jusqu'à New-York et par avion à partir de New-York ".

Pas envoyé avec le Hindenburg du 5/8/1936 ;

Pas de tampon de Francfort ;

Pas de timbre d'arrivée de New York ;

Livré trop tard à Anvers (4.8.1936 à 17 heures) ;

Si l'envoi se faisait par la compagnie aérienne française, les frais de port seraient beaucoup plus élevés : $2 \times 17 \text{ Fr} + 1,75 \text{ Fr} = 35,75 \text{ Fr}$.

Gefrankeerd met 26.75 Fr aangeboden

(vermelding "au verso") voor verzending met de Zeppelin naar New York (port 8.50 Fr / 5 gr.) en doorzending per vliegtuig naar Guatemala (4 Fr / 5 gr.) . Dubbel port ($2 \times 12.50 \text{ Fr}$) + brief 1.75 Fr = 26.75 Fr. Door het laattijdig afgeven werd hij waarschijnlijk per schip vanuit Southhampton verzonden naar New York en daarna per vliegtuig naar Guatemala. De langere reistijd (aankomst 12.8.1936) wijst hierop.



Hindenburg (LZ 129)

Le premier vol commercial du Hindenburg a eu lieu le 6 mai 1936. Il a atteint l'Amérique après 61,5 heures. Le Hindenburg a effectué dix vols vers l'Amérique (Lakehurst) et sept vers Rio de Janeiro au Brésil.



Lettre aeriennne de Bruxelles vers New York (9-5-1936) naar Atlanta/ Georgia (11-5-1936) -Rode stempel – Zeppelin.

Affranchissement : Lettre normale (tar.1-5-1927) = 1,75 Fr + Taxe aérienne = 8,50 Fr. ~ : Total 10,25 Fr.
Frais de port : Kapi 10 Fr + Fokker F.VII/Oostend 0.50 Fr = 10.50 Fr (Excédent < 5%)

La lettre a été envoyée par M.N.V. à sa femme Mrs.N.V./Post restante/Atlanta avec la mention au verso : ' After 5 days again to N.V. La lettre n'a pas été collectée (plusieurs timbres) et a été envoyée au Service des Rebuts (15 juin 1936).



New York - 1er Vol

Registered
Airmail letter
from Arlon
(5.5.1936) to
New-York
(9.5.36). 'Non
reclamé -
returned on
18.5.1936 to
Arlon (28.5.36).

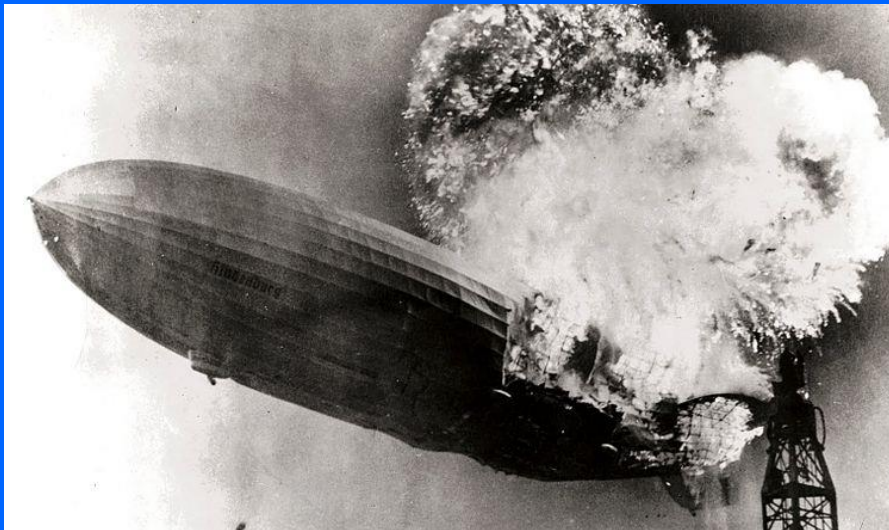
Postage :
Letter = 1.75 Fr +
Registered 1.75 Fr
+ air tax = 8.50 Fr
Total : 12.00 Fr

Stamped 12.00 Fr



Hindenburg (LZ 129) vers l'Amérique du Nord.

. Lors de son atterrissage le 6 mai 1937, il a pris feu. . Cela a marqué la fin des vols transatlantiques du Zeppelin. Le courrier continue d'être envoyé par les lignes aériennes intérieures américaines. La taxe aérienne comprenait à la fois le prix du Zeppelin et celui du transport local.



Schleuderflug

En 1933, il n'était pas possible de parcourir en avion la distance la plus courte entre l'Afrique (Bathurst/Gambie) et l'Amérique du Sud (Natal). Les Allemands ont donc ancré le **navire catapulte Westphalia à mi-chemin de l'Atlantique**. Les hydravions volaient dans le courrier de Bathurst. Ils ont été collectés par une grue sur le navire. Depuis le navire, un avion a été catapulté vers Natal.

L'itinéraire de ces vols à la catapulte était le suivant :
Stuttgart - Séville
- Las Palmas –
Bathurst/Gambie
Navire catapulte
Westphalia -
Natal (Brésil).





Affranchissement : Lettre = 1,75 Fr +
 Recommandé 1,75 Fr + taxe aérienne = 12.50 Fr
 Total : 16.00 Fr - Timbré : Kepi 2.50 Fr +
 Bruxelles 1 Fr + Airstamps 2 x 5 Fr + 2 Fr +
 0.50 Fr = 16.00 Fr Total : 16.00 Fr

Verso : Berlin C/D 2 - 7.7.34 + Red
 cancellation Deutsche Luftpost * Europa-
 Suddamerikafahrt - Arival : Santos

Schleuderflug

Air tax tariff 1,3,30

Lettre recommandée par avion
 d'Arlon A (6.VII.1934)) à
 Santos/Brasilia 13 JUL 1934



Non réclamé + note écrite au
 verso 27-7-34
 Retour Arlon 13-11-34

Bathurst/Natal - Dornier Wal

Après des essais le 29 mai 1933, le 6 juin 1933, le Dornier Wal est catapulté de Westphalie vers Natal pour la première fois. De novembre 1934 à août 1939, il y a eu un vol hebdomadaire dans les deux sens. Plus tard, les navires Schwabenland, Ostmark et Friesland ont également été utilisés. A partir de septembre 1934, le Dornier Wal (10 tonnes), plus lourd, est utilisé. Il pourrait **couvrir la distance Bathurst - Natal sans escale. Le Wesfalen était ancré pour Bathurst, le Schwabenland pour Natal.** Ces vols ont été interrompus en août 1939 en raison du danger de guerre et parce qu'ils n'étaient pas commercialement justifiés.



Air taks tariff 1,5,1935 : 18,50/5 gr

Bresil – Rio de Janeiro 1936



Letter from Antwerp (8.10.35) to Rio de Janeiro (Brazil) (13.5.1936)

Postage (Tar. 1.5.1935): Letter 1.75 + Airtax 18.50 = 20.25 Fr.

Stamping; Kepi 10 + 5 + 2 + 1.75 Fr = 18.50 Fr. - Shortage: 1.75 Fr



Bresil – Rio de Janeiro 1937



Letter from Antwerp (29.12.36) to Rio de Janeiro (2.1.1937) (4 days).

Postage: Letter 1.75 Fr + Air tax (T. 5.01.1936) 17 Fr = 18.75 Fr

Stamping: Kepi 10 + 5 + 2 + gateway man 1.75 Fr = 18.75 Fr

Air tax tariff 5.1.1936 : 17 Fr/5 gr
Buenos Aires- Argentina



Airmail letter from Bruxelles (Midi) (27.V.1936) to Buenos-Aires (1 JUN 1936)
Postage : For. Letter 1.75 Fr + Airtax 17 Fr = 18.75 Fr - Correct franked - Verso : Arr. Buenos-Aires

OOST-ROOSEBEKE (Belgique)

PAR AVION
PER Vliegtuig



Monsieur Théo A. Athanassiou

Calle Oror 2343

BUENOS-AIRES (Argentine)

Airmail letter from Oost-Roosebeke (21.III.1936) to Buenos-Aires (29.3.1936)

Postage : For. Letter 1.75 Fr + Airtax 17 Fr = 18.75 Fr - Correct franked - Verso : Bruxelles 21.3.36 - Arr. Buenos-Aires

Argentina – Buenos Aires 1936



Ellezelles (17.III.1936) to Buenos Aires (22.3.1936).

Postage: Letter 1.75 Fr + Airtax (Tar. 5.1.1936) 17 Fr/5 gm = 18.75 Fr. – Stamping : Kepi 10 + 5 + 2 + 1.75 := 18.75 Fr



Postage: (Tar. 5.1.1936):
 Letter 1.75 Fr + Airtax 17 Fr
 = 18.75 Fr -
Stamping: Keps 10 + 5 + 2 +
 1.75 Fr: 18.75 Fr



Letter from Roeselare (28. IX.1936) to Buenos Aires (arrival?)

Intended to be sent by the French airline, but sent by the German, probably because earlier

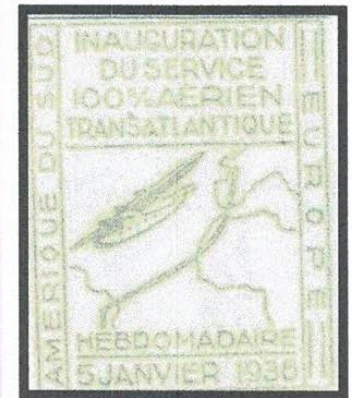
TOULOUSE/PARIS – BUENOS AIRES/SAO PAULO

- À partir du **5 janvier 1936** Air France envoie la totalité du courrier par avion de Toulouse à Buenos Aires une fois par semaine (le dimanche) à bord de l'avion "Centaure" (F-ANLG)", un Farman 2200. Avec la Deutsche Lufthansa, il y a deux transports postaux aériens par semaine.
- À partir de ce moment, la taxe aérienne belge est à nouveau réduite à 17 Fr/5gr.
- À partir du **18 avril**, ce vol part de **Paris** chaque semaine le dimanche.
- À partir d'**août 1936** la ligne est prolongée jusqu'à Soa Paolo

Brussels 3.1.1936 to Buenos Aires 8.1.1936



First Flight



Letter from Brussels 3.1.1936 to Buenos Aires 8.1.1936

Postage: Letter: 1.75 Fr. + Air tax: 17 Fr : 18.75 Fr. - Franking : Kepi 10 Fokker 5+4 Fr = 19 Fr.

Paris - Buenos aires

À partir du 18 avril 1936, l'avion part de Paris. Ainsi, en pool avec Deutsche Lufthansa, il y a deux envois de courrier aérien par semaine.

Ronse 15,V,1936 – Buenos Aeros 21,5,1936



Letter from Ronse (15.5.1936) to Buenos Aires. Left Paris on May 18th 1936 (every week on Sunday) on board of the plane "Centaure" (F-ANLG), a Farman 2200. Verso: Via Aerea - Buenos Aires 21.5.1936 (rolling cancel). - **Postage**: Letter: 1.75 Fr. + Airtax: 17 Fr.: 18.75 Fr. - **Franking**: Kepi 10 + 5 + 2 + 1.75 Fr = 18.75 Fr. This "Full Kepi" combination is the most classic one till December, 1st 1936, when the Poortman series was issued.



Letter from Lacroyère (24.1.1936) to Tucuman /Argentina.

Postage: Letter: 1.75 Fr. + Air tax: 17 Fr : 18.75 Fr. - Franking : Kepi 10 + 5 + 2 + 1,75 Fr = 18.75 Fr.

Gand 28.7.36 – Buenos Aires

Perfin Barstoen en Buysse



Letter from Gent
(28.7.1936) to Buenos
Aires (?)

Postage: Letter 1.75 Fr +
Air tax (Tar.5.1.36) 17 Fr
= 18.75 Fr

Stamping: Kepi (10 +
3x1.75 + 2x1.50) 18.25 Fr
+ State weapon 50 c. =
18.75 Fr

All stamps (on behalf of
Kepi 10 Fr) are perforated
(perfin) B B from
'Etablissements
Baertssoen & Buysse'
With establishments in
Ghent, Brussels and
Antwerp.

Paris - Buenos Aires

Double postage

Second Flight

Airmail letter
Ronse 4.1.36 -
Brussel 4.1.36
(verso) - Buenos
Aires - 15.1.36

Postage :

For letter 1.75 Fr +
air taks
(5<wight>10) 2 x
17 Fr = 35.75 Fr

Franking :

Gr. Monenez 20 Fr
+ Kepi 2 x 5 Fr + 2
x 2 Fr + 1.75 Fr =
35.75 Fr



Paris - Buenos Aires

Triple postage (10-15 g)



Airmail letter from
Antwerpen
8.IV.1936 to
Buenos Aires
(Argentina) -
Verso : Brussels
8.IV.1936

Postage : Foreign
letter 1.75 Fr. +
Airmail 3 x 17 Fr =
51 Fr. -
Total . 52.75 Fr.

Correct Franking
Gr. Montenez 50
Fr. + Leopold 1 Fr
+ Kepi 1.75 Fr

Multiple postage

Registered
Airmail Letter
from Antwerp
(7.8.1936) to
Buenos Aires
(12.8.1936)
Weight between 40
and 44.99 grams

Postage:

Foreign: 1.75 Fr
+ 2 x 20 gr: 2.00 Fr
Registered: 1.75 Fr
Air tax: 9 x 17 =
153.00 Fr
Total: 158.50 Fr

Stamping:

Kepi 5 Fr +
2 x 1.75 Fr = 8.50 Fr
Montenez 100 Fr +
50 Fr = 150.00 Fr
Total: 158.50 Fr



Revenu moyen en 1935 45 F

Part of a bag
with a sample
sent from
Ellezelle (Cds
18/9/1936) to
Buenos Aires,
probably
transported by
Air France

Postage : spe-
cial tariff for
samples : 35 c./
50 gr with a
minimum of 70
c.(T. 1.5.27) -
Air tax 17 Fr/25
gr. - For a
weight between
75 and 100 gms
the postage will
be : Sample : 70
c. + Air tax 4 x
17 Fr = 68 Fr. -
Total : 68.70 Fr.

Franking : Kepi
10 Fr x 6 (strip of 3, pair & single) ; 5 Fr, 2 Fr, L III 1 Fr + 70 c. - Total : 68.70 Fr



6. Transatlantic flights – 6.5. Paris – Buenos Aires

From January, 5th 1936 on Air France sends post completely by airmail from Toulouse to Buenos Aires once a week. From April, 18th this flight starts from Paris. Together with Deutsche Lufthansa there are two airmail transports a week.



Letter from Ronse (15.5.1936) to Buenos Aires. Left Paris on May 18th 1936 (every week on Sunday) on board of the plane "Centaure" (F-ANLG)", a Farman 2200. Verso: Via Aerea - Buenos Aires 21.5.1936 (rolling cancel). -. **Postage:** Letter: 1.75 Fr. + Airtax: 17 Fr : 18.75 Fr. – **Franking :** Kepi 10 + 5 + 2 + 1,75 Fr = 18.75 Fr. This "Full Kepi" combination is the most classic one till December, 1st 1936, when the Poortman series was issued.

6. Transatlantic flights – 6.5. Paris – Buenos Aires – Sao Paulo

Letter from Saint
Gillis/Brussels
(14.8.1936) towards Sao
Paulo/Brazil (28.8.1936)
by Air France (Paris
15.8.1936 - Flamm:
Gagnez du temps -
Répondez par Avion).
Postage: Letter 1.75 Fr +
Air tax (Tar. 5.1.1936)
17 Fr = 18.75
Stamping: Kepi 3 x 5 Fr +
2 Fr + 1.75 Fr: 18.75 Fr



J. RANDAXHE-BALLY
COURTIER MARITIME
EXPÉDITEUR
39, rue des Tanneurs
ANVERS

PAR AVION
PER VliegTUIG



3/80

Recommandée

PAR AVION

PAPIERS D'AFFAIRES.



Herren Pirelli S.A.

Compania Nac.de Conductores Electricos.

Praca da Republica 46-A
Caixa Postal No.2865.



5000-4-36.

SAO PAULO/Brés

Registered commercial
papers by airmail from
Antwerp (1.5.1936) to
Sao Paulo

Postage : Comm. 1.75
(<50g) + registr. 1.75 Fr +
(17x2) 34 Fr = 37.50 Fr –
Franking : Montenez 20
Fr + Kepi 10 Fr + Fokker 5
Fr + 2 Fr + 50c. = 37.50 Fr



Lettre aérienne de St.
Gillis Brux) à
Guayaquil / Equateur
via Santiago



Bien qu'il y ait un service vers **Guayaquil par Miami** depuis le 28 février 1931 (Tarif 13.2.1936 = 8.00 Fr /5 gms) certaines lettres passaient par Santiago de Chili. À partir du 5 janvier 1936, il y avait un vol transatlantique complet de **la France (Paris) vers l'Amérique du Sud**. La taxe postale aérienne était cependant de **17,00 Fr / 5 gms**.

Lettre de St. Gilles (Brux) - St. Gillis (Brus) - E1E - 27.3.1936 par Paris (Paris - Avion - 28.3.1936 - Verso) à destination de l'Amérique du Sud (Santiago) - Arrivée à Guayaquil 6.April.1936 (verso)

Adieu, Kepi

1938

Letter from Brussels
(14.6.38) to Rio de
Janeiro (19.6.38) (5
days).

Postage: Letter 1.75 Fr
+ Air tax (T. 5.01.1936)
17 Fr = 18.75 Fr

Stamping: Poortman
 $1.75 + 2 + 5 + 10 \text{ Fr} =$
18.75 Fr



Merci de votre attention