

La prima posta aerea “generalista” nelle comunicazioni della guerra franco-prussiana 1870-71

GLI ASSUNTI DI BASE:

La collezione qui proposta è costituita da *oggetti vari di corrispondenza*, quindi non solo lettere, che documentano le enormi problematiche che furono affrontate dall'Organizzazione Postale francese, che alla fine trovò come unica soluzione la “*via dell'aria*”, per assicurare, anche in periodo d'assedio, l'essenziale servizio della comunicazione fra la Capitale ed il resto del suo vasto Impero. Naturalmente, in un mondo già moderno, gli assediati prussiani introdussero ogni possibile contromisura per impedirla.

Le necessità di comunicare erano innumerevoli, a partire da quelle della pubblica amministrazione e delle autorità militari, sino alle necessità degli organi di stampa di alimentarsi con notizie giornalistiche “fresche”, provenienti direttamente dall'interno della città, per giungere al comune bisogno dei due milioni di parigini di inviare e ricevere notizie personali, di affari o di contingenze familiari.

Tuttavia, i “*Ballon Monté*”, che per tradizione vengono ritenuti i primi mezzi di comunicazione per via aerea, in realtà sono il punto di arrivo di altre esperienze precedenti; la vera innovazione che si realizzò fu la loro finalità: l'apertura del servizio alla “**generalità**” della posta privata, della stampa, della messaggeria di servizio, del volantinaggio di propaganda: cioè un vero e proprio servizio postale universale con offerta indifferenziata al pubblico.

LO SCOPO DELLA COLLEZIONE:

Sulla base degli assunti iniziali evidenziati, lo scopo che ci si prefigge è quello di documentare una molteplicità di aspetti collegati alle modalità di comunicare, evidenziando innanzitutto l'esistenza di **precursori** che, per particolari tipologie di oggetti postali, hanno preceduto, e talvolta di non poco tempo, l'esperienza dei Ballon Monté; inoltre, la sperimentazione, durante l'assedio di Parigi, di altre modalità di trasporto per la via dell'aria, quali i “**Ballon Libre**” (o “Ballon non Monté”) ed i **piccioni viaggiatori**.

Con riferimento a quest'ultima modalità, anch'essa subì una profonda innovazione, analoga a quella dei palloni aerostatici: non più messaggi isolati, ovvero pochi bigliettini di servizio, o militari o per motivi particolari, bensì aperti ad un utilizzo generalista, di massa per tutti i privati cittadini, che rende i pigeogrammi di questa vicenda storica, e pur se limitatamente ad essa, i protagonisti di una pagina del tutto nuova della storia aeropostale e, più in generale, di tutta la storia postale.

Vengono poi considerate le **principali categorie** di oggetti postali trasportati con i Ballon: corrispondenza privata, messaggi di servizio, giornali, lettere-giornale, servizi giornalistici delle Agenzie di Stampa; anche le modalità ingegnose che furono realizzate per completare il rapporto di scambio epistolare iniziato per la via dell'aria, ma che poi era impossibile concludere per la stessa via: quindi una sorta di prosecuzione necessaria e consustanziale della comunicazione aerea.

Infine, presentare una selezione di voli di Ballon Monté organizzata con criterio cronologico, ma non sistematico: vale a dire avendo riguardo alle **particolarità uniche che taluni voli**, riportando una sintesi delle straordinarie vicende affrontate o delle curiosità proposte o dei record conseguiti.

PIANO:

1. INQUADRAMENTO STORICO

2. I PRECURSORI

- 2.1 I volantini lanciati su Firenze da Giambattista Luder (1795)
- 2.2 I volantini dei «Palloncini» delle 5 Giornate di Milano (1848)
- 2.3 I “Papillon de Metz” ed i “Ballon du Génie” (1870)

3. LA POSTA SOTTO ASSEDIO

- 3.1 I primi tentativi di comunicazione nella Parigi isolata
- 3.2 I “Ballon Monté” - Organizzazione e i primi invii
- 3.3 La modulistica speciale e patriottica per la corrispondenza con gli aerostati
- 3.4 Le principali informazioni su tutti i voli dei Ballon Monté
- 3.5 La testimonianza diretta dei primi voli da parte di un noto italiano

4. LA CORRISPONDENZA PRIVATA SUI “BALLON MONTE”

5. LA CORRISPONDENZA DI SERVIZIO

6. I GIORNALI – LETTERA

7. I REPORTAGE DELLE AGENZIE DI STAMPA

8. LA POSTA CON I “BALLON LIBRE”

9. LA CORRISPONDENZA CON I PICCIONI VIAGGIATORI

- 9.1 I piccioni viaggiatori protagonisti di una svolta nella comunicazione aerea
- 9.2 Le tre tipologie di pigeogrammi, la loro lettura e trascrizione
- 9.2 I pigeogrammi originali del secondo e del terzo tipo

10. LA CORRISPONDENZA DI RISCONTRO

- 10.1 Le “Boules de Moulins” e le “Lettres sac-de-riz

BIBLIOGRAFIA

ESSENZIALE:

- p.02** *L'assedio e la Comune di Parigi*
- p.03** di Alistair Horne – Club degli editori, Milano, 1971;
- p.03**
- p.06** “*Aujourd'hui Paris: ou les 133 jours du Siège, par ceux qui les ont vécus*» di Geneviève D. Séé – Ed. Les Sept Vents – Evreux 1988;
- p.08**
- p.10** “*L'Illustrazione Popolare*” –
- p.10**
- p.12** volume terzo, raccolta delle riviste pubblicate dall'11.1870 al 10.1871
- p.13** – Ed. Treves, Milano, 1871;
- p.14**
- p.15** “*La Guerra franco-Prussiana 1870-1871*” di Arnaldo Pace – ed. Il Postalista – on line;
- p.16**
- p.26** “*Ballon Monté: la posta aerea dell'assedio di Parigi*”, old gold medal – Postalhistorian.com;
- p.31**
- p.39** “*150 anni fa nasceva la posta aerea*” di Ferdinando Giudici – Canali Tematici A.I.D.A.;
- p.45**
- p.49** “*Storie di voli e di francobolli*”
- p.49** Praphilex – Prato, 1976
- p.50**
- p.52** Vari articoli pubblica sulle riviste “*Vaccari News*”, “*Laser Invest*”,
- p.56** “*Il Collezionista*”, “*Cronaca Filatelica*”, “*Storie di Posta*”.
- p.57**

1. INQUADRAMENTO STORICO

Una pagina di storia aeropostale di grande interesse è quella connessa agli assedi prussiani di Metz dell'estate 1870 e quello di Parigi del settembre 1870 - gennaio 1871, punto culminante della guerra Franco-Prussiana. Si trattò del più importante conflitto fra le guerre napoleoniche e la Prima Guerra Mondiale.

Al tempo stesso dette luogo al primo utilizzo postale in assoluto della via aerea.

Nata da un dissidio fra Francia e Prussia per la successione nel Regno di Spagna, culminò nel cosiddetto "Dispaccio di Ems", località dove si erano svolti gli incontri fra i rappresentanti dei due Paesi, e che esprimeva il dissenso prussiano: fu però volutamente stilato dal cancelliere Bismark in tono offensivo per l'orgoglio francese, onde provocarne la reazione e quindi fargli assumere la responsabilità della guerra.

A creare questo clima contribuì in modo diramato dell'Agenzia di Stampa HAVAS, i troveremo nel prosieguo della presente fondata 40 anni prima da Charles Havas, e che fornisce notizie ai giornali, traendole corrispondenti nei principali Paesi: è tutt'oggi l'Agenzia di Stampa francese.



decisivo il tono nazionalista delle notizie cui reportages da Parigi assediata collezione. Questa Agenzia era stata rappresenta la prima Agenzia al mondo dalla stampa estera e da una fitta rete di assumerà poi il nome di "France Press", ed

E' considerata la prima guerra moderna in all'addestramento ed al numero dei soldati, modernità degli armamenti accompagnata dalla capacità di condurre quella che oggi definiremmo una "Guerra ibrida", cioè nel mettere in ginocchio la società civile del nemico, isolandola non solo dai rifornimenti, come nei classici assedi, ma anche imponendo l'impossibilità di comunicare. Per i francesi non vi fu altra scelta che guardare alla via dell'aria, aprendo così un capitolo nuovo della Storia Postale ed inaugurando quello dell'Aerofilatelia.

Europa, nel senso che rispetto al valore, diventava prevalente la potenza e la



Il Castello di Donchery nei pressi di Sedan, nel momento in cui Napoleone III firmò la resa a Guglielmo I di Prussia.

Da: "l'Illustrazione Popolare", Treves 1871

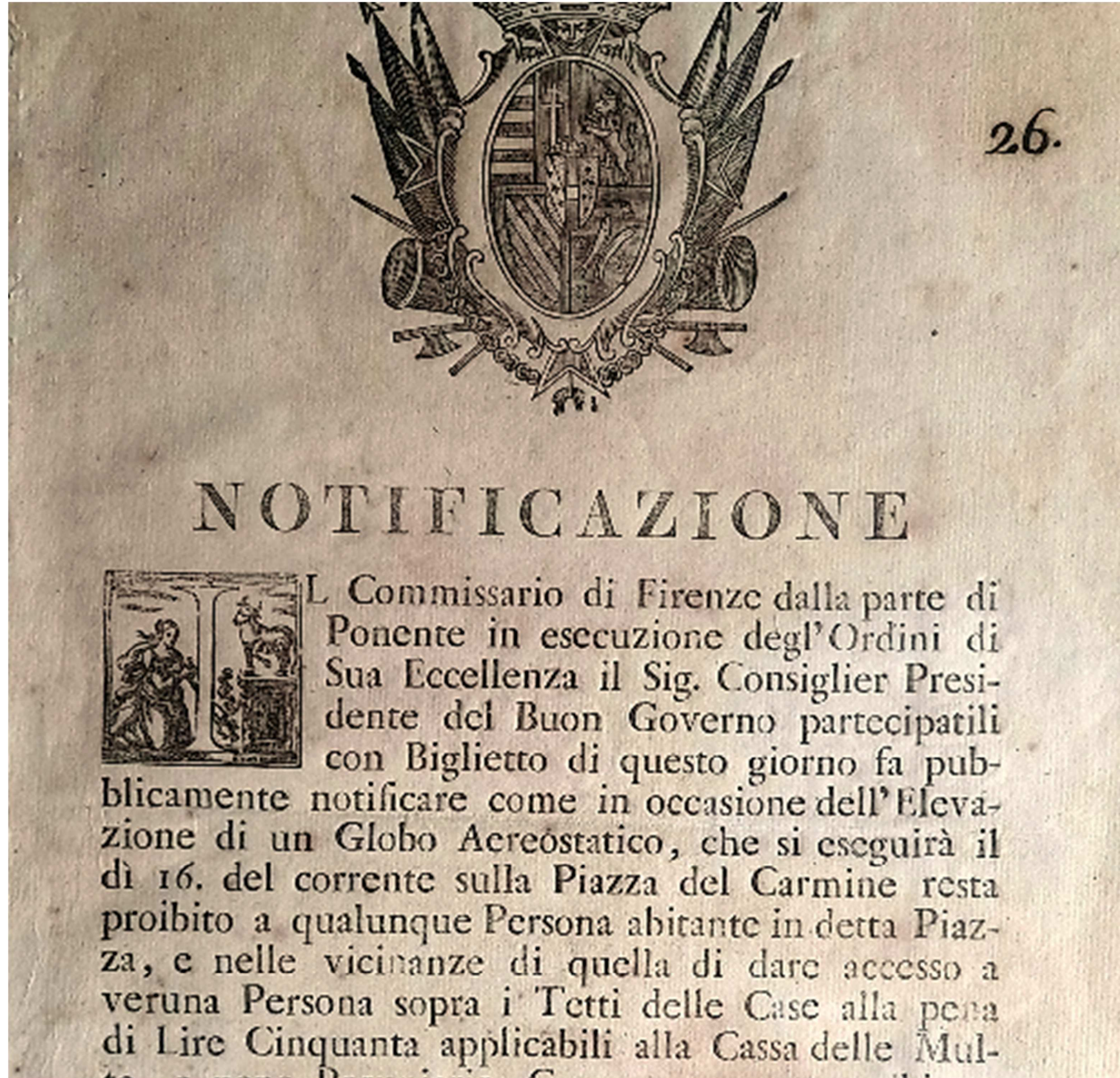
I prussiani erano attentissimi a bloccare ogni possibilità di comunicazione: tutte le linee telegrafiche, inclusa quella posata sul fondale della Senna, furono recise; i messaggeri catturati e fucilati o deportati; i cani-postino sterminati; i piccioni presi a fucilate e cacciati dai falconieri; gli stessi ballon monté oggetto delle attenzioni dei cecchini e delle pattuglie militari che accorrevano, ogni volta che era possibile, nel punto di atterraggio per tentare di catturare l'equipaggio ed i sacchi della posta. Davvero appassionante, quindi, ripercorrere le vicende dei singoli Ballon Monté, seguendo in particolare quelle dei voli più particolari o significativi.

La guerra si conclude con una duplice resa francese, quella di Donchery, dopo la sconfitta di Sedan e la cattura di Napoleone III, e quella del 28 gennaio 1871 accettata della Terza Repubblica nonostante il parere contrario della maggioranza parigina, che poi evolverà nella tragica esperienza della "Commune".

Con la resa, i Ballon cessano di alzarsi da Parigi, ma la prima pagina della POSTA AEREA era stata scritta.

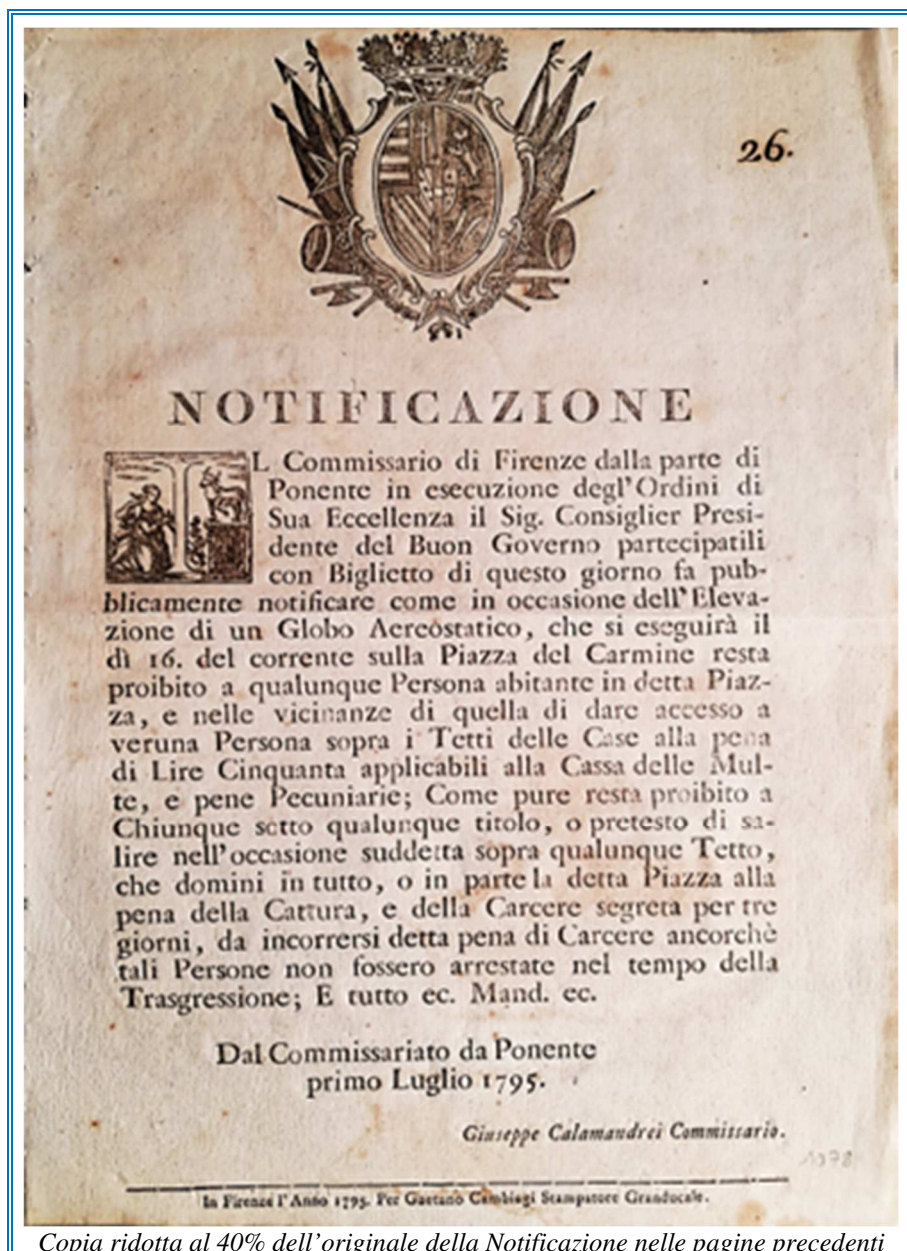
2.1 I volantini lanciati su Firenze da Giambattista Luder (1795)

NOTIFICAZIONE del Commissario Granducale competente per piazza del Carmine, del 1° luglio 1795, per la regolamentazione di Pubblica Sicurezza in occasione dell'ascensione del 16 luglio, poi realizzata da Giambattista Luder.



2.1 I volantini lanciati su Firenze da Giovanni Battista Luder (1795)

<p>NOTIFICAZIONE GRANDUCALE, del 1° luglio 1795 dell'Autorità per "la Parte di Ponente", dove si trova la vasta piazza del Carmine, teatro della prima ascensione umana nello Stato Toscano, dove erano state allestite appositamente delle tribune provvisorie. Le disposizioni erano diramate per disciplinare l'ordine pubblico a causa del previsto (e poi effettivamente verificatosi) grande assembramento di persone che assisteranno all'epocale evento.</p> <p>Trattasi dell'unico documento ufficiale pervenutoci su questo importante evento.</p> <p>Con l'ascensione del 16 luglio 1795, il fiorentino Giovanni Battista Luder stabilì ben tre primati nella storia del volo:</p>	<p>- <i>Prima ascensione con uomo a bordo, nello Stato del Granducato di Toscana;</i></p> <p>- <i>Primo volo notturno;</i></p> <p>- <i>Primo lancio di volantini da un mezzo in volo.</i></p> <p><i>I volantini erano di 4 tipi; contenevano componimenti poetici inneggianti alla nuova dimensione umana, quella del volare, ed all'arditezza dei piloti-pionieri.</i></p> <p><i>I testi dei componimenti sono giunti sino a noi, non altrettanto gli originali dei volantini, introvabili. Qui riporto i soli titoli dei componimenti:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>La macchina aerostatica.</i> 2. <i>In lode del volatore aereo.</i> 3. <i>Il volatore aereo a chi legge,</i> 4. <i>Il pallone volante</i>
--	--



Copia ridotta al 40% dell'originale della Notificazione nelle pagine precedenti



Da una stampa d'epoca: G.B. Luder, il primo volatore "per caso di emergenza".

Giovanni Battista LUDER fu il primo che effettuò un'ascensione in pallone in Toscana: siamo al 16 luglio 1795, a Firenze in piazza del Carmine.

Ma quello che rileva ai fini di questa esposizione è il fatto che si tratta **in assoluto del primo lancio di volantini da un mezzo volante.**

Le operazioni di gonfiaggio con l'idrogeno si protrassero più del previsto e giunti quasi al tramonto, non era ancora in grado di sollevare il "volatore" previsto, il cui peso era considerevole: 280 libbre!

Fu così che si propose per sostituirlo il più mingherlino Luder, di professione "trombajo", esperto meccanico che aveva montato le valvole al pallone stesso.

Alle ore 23 e 3/4 (cioè un quarto d'ora prima del tramonto, secondo il conteggio degli orari del tempo) il pallone si alzò in alto per circa un paio di miglia, dopo di che il vento lo indirizzò verso il Casentino.

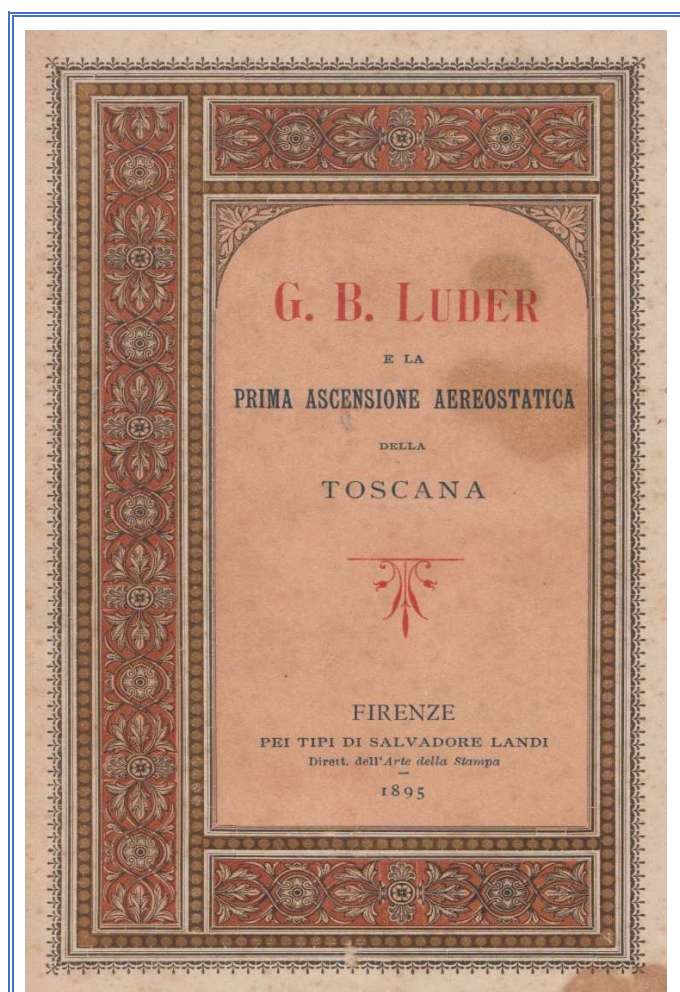
Dall'alto suonava la tromba che aveva con sé, a mo' dei postiglioni per preannunciarne l'arrivo, ed agitava una bandiera a 4 riquadri coi colori Granducali bianco e rosso, con scritto "*Salgo nell'Aria / E mi confido ai Venti*".

Poi lanciò dei **volantini** contenenti dei componimenti poetici: due madrigali e due sonetti, i cui titoli sono citati in didascalìa.

Dopo due ore e mezzo di volo, atterrò presso Pontassieve, a circa 15 km. da Firenze

Si trattò del PRIMO VOLO NOTTURNO e del PRIMO LANCIO AEREO DI VOLANTINI della STORIA.

Nel 1895, per il centenario dell'ascensione, i discendenti di G.B. Luder pubblicarono questo raro libello, che rappresenta la fonte primaria per la conoscenza del personaggio e dell'evento.



2.2 I volantini dei “Palloncini” delle 5 Giornate di Milano (1848)

Il **primo volantinaggio aereo di propaganda politica** è un primato italiano: siamo nel 1848, durante le 5 giornate di Milano, dal 18 al 22 marzo 1848. Milano è insorta ma rimane accerchiata dalle truppe austriache che controllano i bastioni e le porte della città: per far conoscere fuori Milano la rivolta in atto in atto e per incitare tutta la popolazione lombarda a sostenerli, non vi è altro mezzo di comunicazione che la **via dell’aria**.

Vengono predisposte alcune decine di piccoli palloni aerostatici “liberi”, cioè senza persone a bordo, del diametro di un paio di metri, affidati ai venti, che trasportavano volantini di propaganda e di informazione.

Fratelli Lombardo-Veneti

Milano persiste nella lotta.

L’armistizio offerto dal nemico è stato rifiutato.

La vittoria è immancabile.

La Città è animata dal più vivo eroismo e va cacciando il nemico alle porte.

Armatevi, e venite a soccorrere i vostri fratelli.

Milano, 21 Marzo

Al Popolo di Campagna.

Si raccomanda alla popolazione di campagna di stare armata vigorosamente a guardia della strada romana e specialmente della strada postale veneta, di barriarle e di romperle, se occorre, per impedire il trasporto di artiglierie di grosso calibro e di casse di munizioni che fossero per giungere in sussidio delle truppe austriache.

Carlo CATTANEO, il principale esponente dell'insurrezione milanese, così scrive nelle sue memorie:

*"... Poscia vi fu chi pensò avventurare nell'aria de' **piccoli palloni** con entrovi de' proclami, che per tal guisa divulgavansi per le campagne. I croati, accampati sui bastioni, meravigliavano in veggendo l'**aerea posta** superar le lor linee d'assedio e traevano vanamente ai palloni de' colpi di fucile ..."*

2.3 I “Papillon de Metz” ed i “Ballon du Génie” (1870)

Nella Metz assediata dai prussiani nel 1870 due Ufficiali dell’esercito, il medico dott. E. Papillon, ed il farmacista dott. Julien Francois Jeannel, escogitarono un sistema di piccoli palloni liberi, per il trasporto della sola corrispondenza. Il sistema fu chiamato “**les Papillons de Metz**” o “**les Ballons des Pharmaciens**”, nomi derivati dagli inventori.

Si trattava di un metodo in tutto simile a quello utilizzato per la prima volta nella storia nel 1848 durante le 5 giornate di Milano, ma con la differenza che a Metz si trasportava corrispondenza ordinaria anziché volantini di propaganda, come si era fatto a Milano.

A causa dell’alto rischio che finissero in mano nemica, fu imposto dalle Autorità che i bigliettini potevano contenere solo messaggi a carattere familiare, senza riferimento alcuno ad argomenti militari.

Il primo pallone sperimentale fu lanciato il **6 settembre 1870**: riuscì a passare le linee prussiane, portando alcune dozzine di lettere.

Visto il successo, l’autorità cittadina approvò il progetto ed a decorrere dal 15 settembre furono dunque lanciati **14 “Papillon de Metz”** da 1,5 - 2 metri di diametro, gonfiati con circa 500 litri di idrogeno, ciascuno con poche centinaia di messaggini.

Successivamente il Genio Militare, con maggiori mezzi a disposizione, predispose palloni da 3 metri, chiamati appunto “**Ballon du Génie**”, con possibilità di carico fino a 10.000 bigliettini cadauno. Si stima che ne siano stati lanciati una dozzina.



Stampa tratta dalla rivista “Guerre Illustrée” del 24 settembre che annunciava che un piccolo pallone “libero” era caduto sul limitare della foresta del Moreau, à 16 km. da Neufchateau (Vosges).

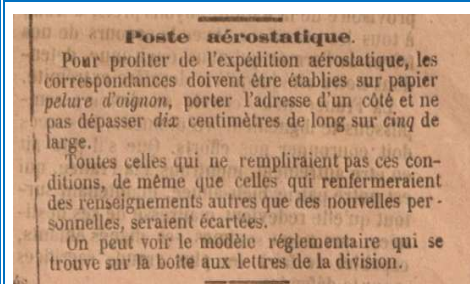
La sua navicella conteneva dei biglietti datati 16 settembre inviati da dei soldati assediati a Metz, indirizzati ai propri familiari. Gli assediati avevano lanciato un piccolo pallone rosso al quale era attaccata una lettera con queste parole: “Prière à la personne qui trouvera cette lettre de bien vouloir la jeter à la poste, ayant un prix de 100 franc”.



riporta:



Il giornale di Metz “*L’indépendant de la Moselle*” del 19 settembre 1870, qui esposto, quando l’accerchiamento prussiano durava già da un mese, nelle pagine interne pubblica articoli postalmente interessanti, come quello che si



Articolo a pag.3:

POSTA AEROSTATICA

“Per utilizzare le spedizioni aerostatiche, le lettere devono essere scritte su carta **buccia di cipolla**, riportare l’indirizzo su un lato e non oltrepassare i **cm. 10** di lunghezza per **cm. 5** di larghezza.

Tutte quelle che non rispetteranno queste caratteristiche, così come quelle che conterranno dei riferimenti diversi da **notizie personali**, saranno scartate.

Si può vedere il modello regolamentare che si trova presso la buca delle lettere della Divisione.”

Ogni pacchetto di messaggini era accompagnato da un “*foglio d’avviso*” che prometteva un compenso di 100 franchi a chi l’avesse trovato e consegnato ad un ufficio postale nel territorio libero.

I lanci cessarono il 3 ottobre: il comandante militare della città, il gen. Bazaine, li vietò quando apprese che alcuni volantini contenevano critiche.

Nell’arco del mese di effettuazione del servizio si calcola che furono inviati circa **140.000 bigliettini**, ma la maggior parte finirono in mani prussiane. Poi la fragilità della carta ne decretò la dispersione, tanto che si stima che solo **una ventina** siano giunti sino a noi: ciò che li rende oggetti da collezione assai rari.

3.1 I primi tentativi di comunicazione nella Parigi isolata

L'assedio di Parigi fu completato il 18.09.1870 e da quel giorno nulla più entrava o usciva dalla città, inclusa la Posta. Tutte le strade, le ferrovie, le linee telefoniche e telegrafiche (incluso il cavo che correva nel letto della Senna) erano state interrotte.

Vari furono i tentativi per potere fare giungere notizie all'esterno di Parigi e viceversa.

3.1.1 I "passeurs", gli "invii della speranza" e gli "héroïques facteurs"



Più di 200 semplici portalettere, volontariamente, si offrirono di portare la corrispondenza oltre le linee prussiane. Furono definiti "PASSEURS", perché tentavano di oltrepassare la cintura continua degli assediati. La gran parte di essi vennero catturati, venendo fucilati sul posto come spie o internati in Germania, ma almeno una quindicina riuscirono nell'intento di entrare in Parigi.



Si tentò anche la carta dei "cani-postino": il 12 gennaio sul ballon monté "Général Faidherbe", oltre a diversi dispacci, cinque passeggeri e due piccioni viaggiatori, uscì da Parigi m.eur Hurel con i suoi cinque robusti "chiens de troupeaux". Si trattava di cani da pastore, addestrati dai commercianti di bestiame ad accompagnare in Parigi, dalle cascine fuori porta, le mandrie destinate ai mercati cittadini. I cinque insoliti portalettere furono forniti di speciali zaini porta-messaggi, quindi liberati vicino alle linee degli assediati: purtroppo nessuno di essi riuscì a forzare il blocco. Per il loro coraggio ed altruismo furono perciò chiamati, usando una tipica locuzione francese, gli "Héroïques facteurs".

3.1.2 Il “courrier retardé” e la battaglia di Le Bourget:

La corrispondenza in partenza da Parigi dei primi due giorni del completamento dell'assedio, il 18 e 19 settembre, era già stata confezionata con le caratteristiche fisiche e formali della posta ordinaria, non essendo ancora stato organizzato e normato il servizio con i ballon monté: pertanto non poteva essere avviata a destinazione né con questi ultimi, né per la via di terra. E' per questo motivo che le lettere del 18 e del 19 settembre in uscita, furono trattenute in Posta a Parigi fino al primo momento utile per varcare le linee prussiane mediante un trasporto ordinario via terra.



Lettera da Parigi, timbro del 18.09.70, PRIMO GIORNO di assedio . per Pornic (Loire Inférieure), con al verso il timbro di arrivo a Pornic l'11 novembre 1870.

Courrier retardé: la lettera fu trattenuta in Posta a Parigi sino alla prima opportunità, che si presentò il 30-31 ottobre quando fu interrotto l'accerchiamento..

Questo tipo di corrispondenza è caratterizzata dal timbro di partenza da Parigi nei giorni 18 o 19 settembre 1870 e timbro di arrivo a destinazione nei primi giorni di novembre..

Ciò si verificò dopo la vittoria francese nella battaglia di Le Bourget, del 28-29 ottobre, a seguito della quale per un paio di giorni fu interrotto l'accerchiamento, cioè sino alla vincente controffensiva prussiana del 1° novembre. Infatti tutte le lettere di questo che è stato denominato il “*Courrier retardé*” furono recapitate ai destinatari nei primi giorni di novembre, quando le comunicazioni postali ordinarie via terra, erano state temporaneamente riattivate.

Lettera da Parigi, timbro del 19.09.70, SECONDO GIORNO di assedio, reindirizzata al verso per Trouville sur Mer (Calvados), con timbro di transito al verso di Dreux del 6 novembre, e timbro di arrivo a Trouville l'11 novembre 1870, al recto

Courrier retardé: la lettera fu trattenuta in Posta a Parigi sino alla prima opportunità, che si presentò il 30-31 ottobre quando fu interrotta la cintura d'assedio.

Questo tipo di corrispondenza è caratterizzata dal timbro di partenza da Parigi nei giorni 18 o 19 settembre 1870 e timbro di arrivo a destinazione nei primi giorni di novembre.



3.2 I “Ballon Monté” - Organizzazione e primi invii

Fu dunque inevitabile guardare alla VIA DELL’ARIA, forti dell’esperienza oramai ultra-settantennale delle ascensioni aerostatiche dai tempi dei fratelli Montgolfier.

L’iniziativa fu presa dal noto fotografo e vignettista NADAR, amico di Jules Verne e come lui di multiforme ingegno, che già aveva effettuato ascensioni in pallone su Parigi per realizzare i primi rilievi fotografici della città dall’alto. Si propose con due amici, DARTOIS e DUROUF e gli imprenditori fratelli GODARD, ottenendo l’autorizzazione per costruire aerostati, attrezzati per trasporto anche di persone, all’interno della Gare du Nord e della Gare d’Orléans, che erano inutilizzate a causa del blocco dei trasporti causato dall’assedio: nella).



Il primo ballon fu il “**Neptune**”, partito il 23 settembre. Seguiranno altri 66 aerostati sino al termine dell’assedio, che complessivamente trasportarono:

- **168 persone** fra piloti e passeggeri,
- **391 piccioni** viaggiatori,
- **6 cani-postino**,
- **2,5 milioni** di lettere;
- **11 palloni** non trasportarono carico posta-le, ma solo dispacci cifrati affidati ai piloti;
- **2 palloni** scomparvero nell’Atlantico;
- **5 palloni** atterrarono in Belgio, **2** in Olanda, **1** in Norvegia, **11** finirono in territori occupati, **1** fu abbattuto.

Dunque un livello di riuscita di **ben l’83%**

Per le **lettere**, le disposizioni prescrivevano il peso massimo di 4 grammi con dimensioni “chiusa” normalmente di cm. 10 x 7. Infine dovevano riportare, manoscritta o a stampa, la dizione “par ballon monté”, o “par ballon non monté”.

L’**affrancatura** era quella della normale posta ordinaria, 20 cent. per gli invii a mezzo ballon monté, oppure 10 cent. per le cartoline postali da inviare con i ballon non monté, salve le normali maggiori tariffe per l’estero, e senza possibilità di servizi accessori. Stesse condizioni tariffarie furono applicate per le “lettere-giornale” e per i reportage delle Agenzie di Stampa, che pure dovevano rispettare gli stessi pesi e misure.

Dopo il lancio del *Neptune*, che trasportava solo messaggi di servizio e pochissima corrispondenza privata, il secondo volo fu il “*Ville de Florence*”, che rappresentò il **primo volo con trasporto postale di massa e con trasporto di piccioni viaggiatori**.

Molti furono poi i voli che ebbero **vicende particolari**, di cui i più significativi andiamo a **documentare ed analizzare in questa collezione**.

3.3 La modulistica speciale e patriottica per la corrispondenza con gli aerostati

Onde facilitare e standardizzare le operazioni di accettazione e di inoltro della corrispondenza coi palloni, l'Amministrazione Postale predispose appositi modelli che rispettavano le disposizioni in merito.



Modulistica predisposta dall'Amministrazione Postale francese per la corrispondenza con Ballon Monté. Notare la presenza di frasi patriottiche in francese ed in tedesco nelle facce esterne del biglietto: propaganda, nel caso fossero cadute in mani nemiche.

	<p>Modulo per la corrispondenza ordinaria con Ballon Monté.</p> <p>Notare, nello spazio per l'affrancatura, le indicazioni:</p> <p>“Mettere qui il francobollo</p> <p>-----</p> <p>Affrancatura per Francia e Algeria 20 centesimi</p> <p>-----</p> <p>Per l'estero, tassa ordinaria</p>
--	--

3.4 Le principali informazioni su tutti i voli dei Ballon Monté

Le condizioni emergenziali, le costrizioni legate alla guerra ed alle contromisure messe in campo dal nemico ed il livello tecnologico ancora allo stato iniziale degli aerostati ancora neppure "dirigibili", resero la posta inviata coi ballon monté suscettibile di incidenti ed imprevisti. Se a ciò leghiamo la fragilità del supporto materiale in carta finissima ne consegue il non del tutto eccezionale esito sinistro degli invii.

E' dunque nell'ambito di questa vicenda storica che nasce un ulteriore e NUOVO filone aerofilatelico, quello della "CRASH MAIL".



Esempio dei primi casi di CRASH MAIL.

Lettera da Parigi del 7 gennaio 1871 – bollo 2C di partenza da "Paris – rue St. Dominique / St. Germaine – per Poix (Somme), in territorio occupato dai prussiani, nonostante che il pallone sul quale fu caricato (il "Duquesne", partito il 9 gennaio) fosse dotato di eliche sperimentali per la dirigibilità dello stesso. Il pallone, con il suo carico, oggetto del fuoco prussiano, cadde rovinosamente nella Marna, dalla quale fu recuperato e messo in salvo dalle persone del posto, che vi riuscirono nascondendo i sacchi postali nelle casse porta-bottiglie dello champagne della nota marca POMMERY.

Sono evidenti le tracce dell'umidità subita dalla lettera, che rende il suo stato di conservazione un interessante documento aeropostale.

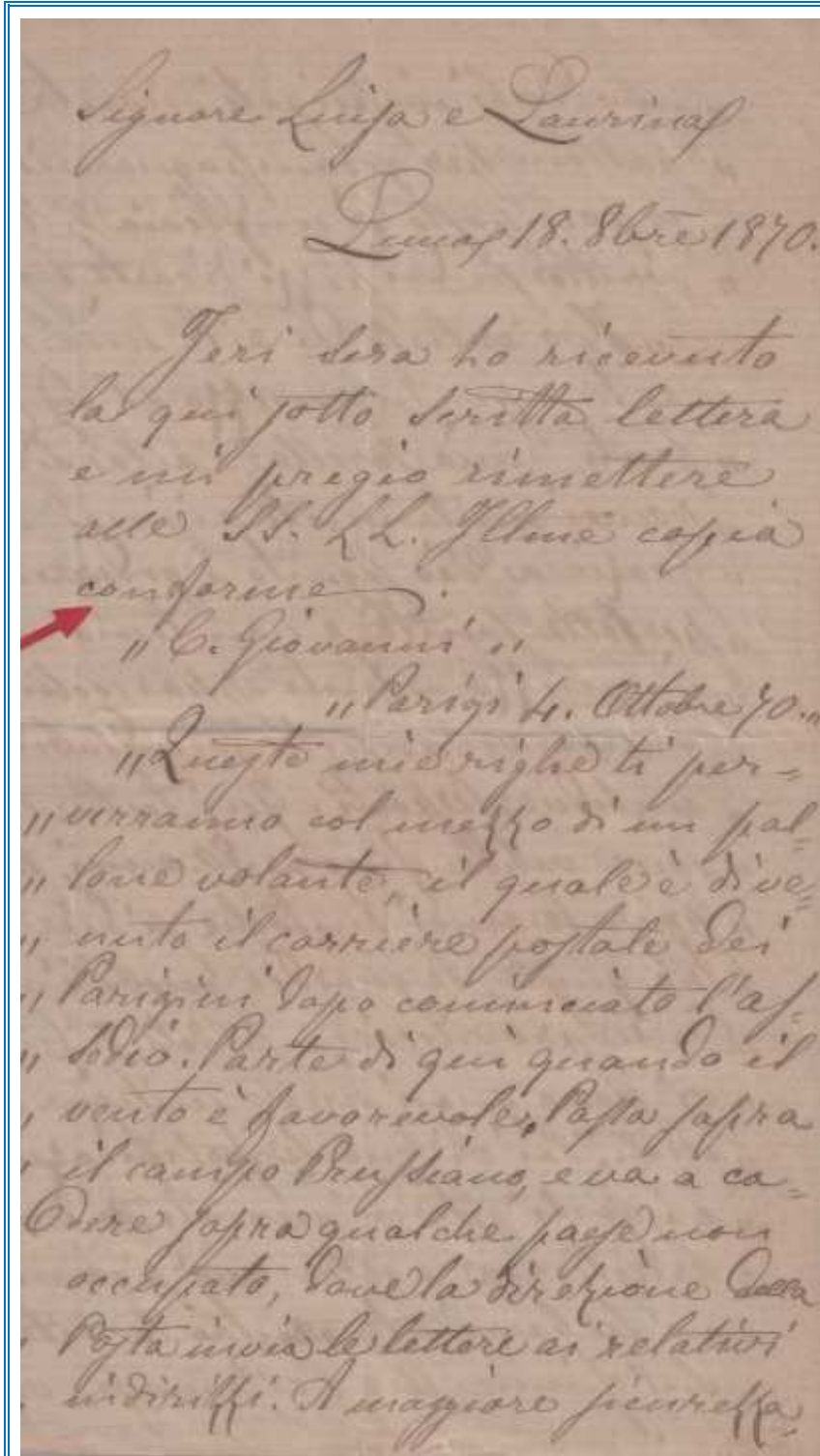
I Palloni vennero decollarono da varie parti della città: questo è l'elenco completo di tali punti:

- 1- La **place Saint Pierre à Montmartre**, ai piedi della scarpata dove i parigini andavano a passeggiare e che, come testimonia Nadar, assistevano in gran numero ma ordinatamente alle ascensioni.
- 2- La "**Glacière**", da dove partì il secondo ballon "**Ville de Florence**", un terreno di proprietà dei Godard che utilizzavano per i loro esperimenti, lungo il fiume Bièvre, presso il **boulevard d'Enfer**.
- 3- L'impianto del gas de **La Villette**;
- 4- L'impianto del gas di **Vaugirard**;
- 5- La **Gare d'Orléans**, all'"Imbarcadero" della linea ferroviaria. Da qui partì il maggior numero di **Ballon Monté**;
- 6- Il **Jardin de les Tuilleries**, da dove l'ultimo pallone a partire fu il "**Garibaldi**", il 22.10.70;
- 7- La **Gare du Nord**;
- 8- La **Gare de l'Est**;
- 9- **Neuilly sur Seine**, per i **Ballon non Monté**.

10-3.5 La testimonianza diretta dei primi voli da parte di un noto italiano.

Testimone diretto della situazione di Parigi e sull'utilizzo dei Ballon Monté per l'invio della corrispondenza, fu un noto italiano, il lucchese **Carlo Massei** (1793 – 1881), patriota, storico, giornalista, uomo politico deputato del Regno d'Italia per 4 legislature.

L'originale manoscritto di questa lettera, scritta da Parigi il 4 ottobre 1870 in pieno assedio prussiano, fu inviato a mezzo ballon monté, come dichiarato nello stesso testo, con le caratteristiche di questo genere di posta, quindi su carta sottilissima e con scrittura piccolissima, per cui fu trascritta, per le persone destinatarie, su carta e con grafia leggibili, dal segretario di Massei, G. Filippini, come dichiarato da quest'ultimo "per copia conforme".



CONTENUTI

di interesse aeropostale della lettera.

“Queste mie righe vi pervengono col mezzo di un **pallone volante**, il quale è divenuto il corriere postale dei parigini dopo cominciato l'assedio.

Parte di qui quando il **vento è favorevole**.

Passa sopra il campo prussiano e va a cadere sopra qualche paese non occupato, dove la direzione della Posta invia le lettere ai rispettivi indirizzi.

A maggior sicurezza uno degli impiegati **monta nel pallone** per accompagnare il plico composto di migliaia di lettere scritte su dei pezzi di **carta leggera**.

(... omissis ...)

Non puoi rispondere alla mia lettera, perché la risposta non mi giungerebbe.”

Volo 2 – Ville de Florence**Il primo invio non sperimentale della posta**

Il secondo Ballon Monté uscito da Parigi fu il “*Ville de Florence*”, unico nome di città non francese utilizzato nell’ambito di tutti i Ballon, a testimonianza del forte legame culturale ed affettivo fra i parigini ed il nostro Paese, in particolare questa nostra città.

Il volo ebbe una durata alquanto limitata: 2 ore per percorrere una distanza di 30 km. , per atterrare a Médan, nel luogo detto l’Abime, nei pressi di Vernuillet, a circa un chilometro di distanza dalla casa del famoso scrittore Emile Zola. L’aerostato era inseguito dagli Ussari Sassoni: il pilota ed i contadini accorsi in suo soccorso, riuscirono a far scomparire ogni traccia del pallone e di quanto trasportato, prima dell’arrivo dei prussiani

Onde avvertire subito le Autorità parigine del felice esito di questo che può essere considerato il **primo volo** non sperimentale, il pilota Gabriel Mangin fece immediatamente partire alla volta della capitale, dallo stesso luogo in cui era atterrato, uno dei piccioni che aveva trasportato, con il relativo messaggio.

Il testo della lettera sotto esposta contiene fra le prime testimonianze dirette e delle incertezze del popolo di Parigi sull’uso postale dei palloni. Vi si legge: “**Tentiamo di inviare nostre notizie all’esterno: partono dei palloni carichi di corrispondenza. Forse tu riceverai questa lettera, io lo spero**”.

**DATI TECNICI DI VOLO**

Partenza: Parigi, Boulevard d’Italie -
il 25 settembre 1870, alle ore 11,00.

Arrivo: Vernouillet – 25.09.70 ore
14,00

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 30

Pilota: Gabriel Mangin

Passeggeri: M. Lutz

Posta trasportata: kg.150.

Piccioni trasportati: sì

Altro carico / note: =

NOTE POSTALI

- Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti;
- Timbro di partenza da Parigi (60) del 24 settembre 1870;
- Timbro di arrivo a Douai al verso, del 29 settembre 1870.

PARTICOLARITA’ del VOLO:

Con questo pallone furono portati fuori Parigi, per la prima volta, dei PICCIONI VIAGGIATORI.

Fu il primo ad effettuare un trasporto postale effettivo e di massa, avviando verso la rete postale francese un carico di ben 150 kg. di lettere, dato che il precedente pallone, il Neptune aveva trasportato solo pochi messaggi di servizio e pochissime lettere private.

Si può dunque affermare che il VERO INIZIO DELLA POSTA AEREA GENERALISTA E DI MASSA è avvenuto esattamente il 25.09.1870 con il Ballon Monté “*Ville de Florence*”.

Volo 6 – Armand Barbès**Il volo con cui Gambetta raggiunse Tours**

Il sesto volo fu del ballon “*Armand Barbès*”. A causa del maltempo dei giorni precedenti, quindi il giorno 7 ottobre era stata organizzata la partenza contemporanea di tre palloni: il sesto l’ “*Armand Barbès*”, il settimo il “*George Sand*”, e l’ottavo il “*Non dénommé 2*”. Il primo doveva trasportare il ministro Léon Gambetta, ed anche il secondo aveva una importante missione da compiere: condurre fuori Parigi due uomini d’affari americani, Raynold e May, che avevano con sé importanti contratti per la fornitura di armi.

Data l’importanza delle due missioni, a Montmartre si era assembrata una gran folla di curiosi. Quando videro i due palloni alzarsi maestosamente, la folla e gli aeronauti gridarono: “*Lunga vita alla Repubblica!*”.

Il pilota dovette gettare parte del carico per non finire in territorio occupato ed ebbe un atterraggio difficoltoso, finendo impigliato nei rami di una quercia.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Place St. Pierre Montmartre - il 7 ottobre 1870, alle ore 11,10.

Arrivo: Epineux, Bois de Favier – il 7 ottobre 1870 alle ore 14,45

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 63

Pilota: Alexandre Trichet

Passeggeri: Léon Gambetta, Eugène Spuller

Posta trasportata: kg.10 circa

Piccioni trasportati: 16

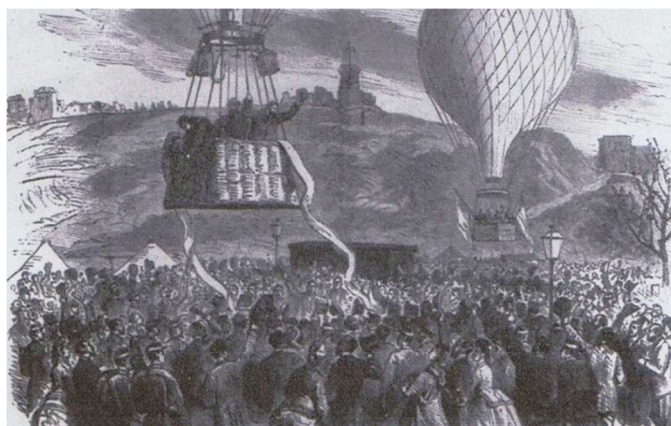
Altro carico = Materiale e pacchi: kg. 90

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti;
- Timbro di partenza: Parigi – Les Batignolles - del 2 ottobre 1870;
- Timbro di arrivo a Le Havre, al verso, del 14 ottobre 1870.

PARTICOLARITA’ del VOLO:

Il Ballon Monté “*Armand Barbès*” è rimasto famoso per l’importante servizio reso nel trasporto di due personaggi centrali nella resistenza francese, il ministro degli Interni **Léon Gambetta** ed il suo collaboratore **Eugène Spuller**, fuori dalla città circondata, per poter raggiungere il Governo nazionale che si era insediato a Tours, ed organizzare la difesa nelle Province.





La busta esposta alla pagina precedente conteneva la lettera riprodotta qui a fianco, nella quale il mittente aveva scritto notizie interessanti sotto **l’aspetto aerostabile**:

“... cara sorella, ti scrivo queste poche righe per mezzo di un ballon monté, organizzato dai **nostri bravi e devoti aeronauti**: è il quarto che è partito con migliaia di lettere per assicurare tutte le famiglie della provincia che noi li raggiungeremo presto, siatene certi.”

La corrispondenza viaggiata con i Ballon Monté è per la gran parte indirizzata all’interno della Francia.

Più rara la corrispondenza inviata all’estero, e le destinazioni più presenti sono la Svizzera, il Belgio, l’Olanda, l’Inghilterra.

Assai più rare le destinazioni per la Spagna e soprattutto **l’Italia**, che in questo periodo, pur mantenendo una posizione formalmente neutrale, si trovava in una posizione politica di attrito con la Francia avendo profittato della sua situazione di debolezza per annettersi lo Stato Pontificio (la breccia di Porta Pia è del 20 settembre), da sempre protetto dalla prima.

Il frontespizio di lettera, sia pur incompleto, qui esposto è ancor più significativo perché ha viaggiato con l’importante ballon monté “Armand Barbès”, e perché questo pallone trasportò un limitato quantitativo di posta.



NOTE POSTALI

Lettera da Parigi a Milano – Timbro di partenza del 1° ottobre 1870 di Paris – Rue Taitbout e timbro in cartella “PD” in rosso.

Affrancata con la tariffa per l’Italia di 40 cent. composta da due francobolli da 20 cent. annullati con due bolli a stella a punti. Indicazione manoscritta “Par ballon monté”.

Solo frontespizio incompleto Δ .

Volo 11 – Godefroy-Cavaignac**Il volo avventuroso di Pierre Godard**

Il Ballon Monté “*Godéfroy – Cavaignac*”, costruito nell’Officina dei “Fratelli Godard” e pilotato dal decano della famiglia, il settantenne **Pierre-Edmés Godard**, passò ad una buona altezza sopra il bastione di Vincennes è planò sopra un campo prussiano, oltre la Marna. Gli indirizzarono una cannonata, per cui si affrettò a fuggire gettando due grossi sacchi di zavorra: così alleggerito l’aerostato salì sino a 6.300 m. di altitudine.

Nel pomeriggio si abbassò verso terra e videro una colonna di soldati Prussiani, che fortunatamente non lo notarono: era impossibile risalire, quindi decisero di atterrare dietro un boschetto. La discesa fu così rapida e l’impatto al suolo così violento, che uno dei quattro viaggiatori, m.eur Kératry, rimase ferito alla testa e ad una gamba. Soccorsi da alcuni contadini, caricarono il ferito su un carro con il quale stavano andando al mercato, quindi li fecero nascondere in una capanna, riuscendo così a sfuggire alla cavalleria prussiana, che era sulle loro tracce. Erano a Brillon, a 9 km. da Bar-Le-Duc, in territorio occupato.

Godard, dopo aver messo in salvo i passeggeri, si preoccupò di salvare il pallone: lo nascose in un bosco ed andando di villaggio in villaggio, trovò ospitalità per alcune ore presso un taverniere, che l’indomani lo condusse egli stesso a Chaumont, e da qui Godard raggiunse finalmente Tours, dove nei mesi successivi sarà occupato nella locale officina di riparazione dei palloni.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare d’Orléans - il 14 ottobre 1870, alle ore 09,45.

Arrivo: Bar-le-Duc (Meuse) – 14.10.70 alle ore 14,45

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 256

Pilota: Pierre-Edmé Godard

Passeggeri: il Prefetto Conte Emile de Kératry e Jay de Quesneau

Posta trasportata: kg.170.

Piccioni trasportati: no

Altro carico / Note: =

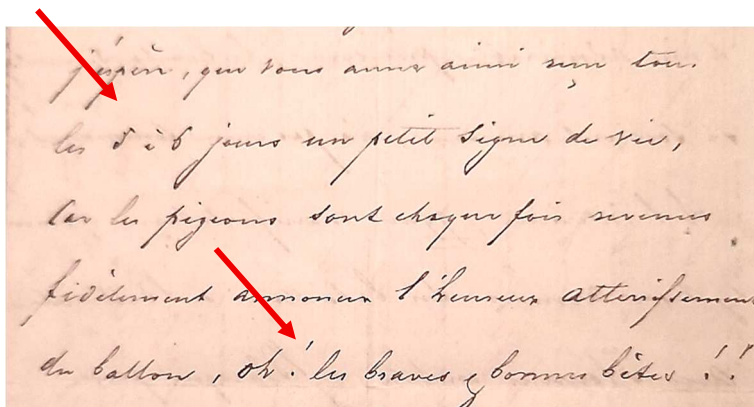
**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 40 cent. per la Svizzera, con annullo a stella;
- Timbro di partenza Parigi, rue Aligre - del 12 ottobre 1870;
- Timbro di arrivo a Bex (CH) al verso, del 16 ottobre 1870, con bollo di transito a Losanna del 16 ottobre 1870.

PARTICOLARITA' nel TESTO della lettera:

Nel testo interno della lettera, si trovano alcune note che riportano le varie modalità postali in quel momento:

“... non ho potuto scrivere se non qualche parola in calce ad una carta postale ... (omissis) ... ogni 5 o 6 giorni un piccolo segnale di vita perché i **piccioni** sono ogni volta ritornati fedelmente annunciando il felice atterraggio del pallone: **oh, le brave e buone bestie!**”.



Volo 17 – Garibaldi**L'omaggio al nostro eroe, accorso in aiuto della Francia**

Dal libro di memorie « Les 133 jours du siège de Paris, par ces qui l'ont vécu » :

*Parti. Perdu de voie! Oui, mais nous pensons à son nom, en hommage à
Garibaldi venu à notre secours
 avec ses volontaires, alors que le monde entier nous abandonnait !*

La dedica a Garibaldi, UNICO personaggio militare non francese fra i ballon monté, fu fatta per essere accorso coi suoi volontari, italiani e francesi, a dare manforte per contrastare l'invasione prussiana. Gli fu affidato dal comando francese il presidio del fronte sud, nella Borgogna, riuscendo nell'impresa di battere i prussiani a Digione e di conquistare l'UNICA bandiera tedesca ottenuta nell'intera guerra, che tuttora rappresenta uno dei cimeli più apprezzati del Musée de l'Armée di Parigi.

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. per l'interno, con annullo a stella;
- Timbro di partenza Parigi, place de la Bourse - del 19 ottobre '70;
- Timbro di arrivo a Selles sur Cher (Loire et Cher) al verso, del 3 novembre 1870.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Tuilleries - il 22 ottobre 1870, alle ore 11,20.

Arrivo: Quincy - Voisins (Meaux) – il 14 ottobre 1870, alle ore 14,45

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 40

Pilota: Iglesia

Passeggeri: Paul de Jouvencel

Posta trasportata: kg.450.

Piccioni trasportati: 6

Altro carico / Note: Trasportò ben 5 sacchi di corrispondenza postale.

PARTICOLARITA' del VOLO

Il pallone atterrò, bizzarria del caso, a soli 2 km. dall'abitazione dello stesso pilota.

Il "Garibaldi" fu fra i pochi palloni che trasportarono carichi eccezionali di posta: ne caricò ben 5 sacchi per un totale di 450 chili, corrispondenti ad almeno **120.000 lettere!**

Il Ballon atterrò in territorio occupato, ma fortunatamente il pilota, il passeggero, con il loro carico, riuscirono a raggiungere il territorio libero, arrivando quindi a Tours il 24 ottobre.

Il "Garibaldi" fu l' **ULTIMO** Ballon Monté a partire dalle **Tuilleries**.



Stampa da una rivista francese. Da una fotografia alla sua partenza da Torino per la campagna del 1870-71.

Volo 27 – Gironde**Si utilizza la via dell’aria anche per farsi beffa del nemico**

Il ballon monté “*La Gironde*” partì da una Parigi nella morsa del gelo: a terra la temperatura era di -3 gradi e molti meno in quota, con il cielo coperto da una fitta coltre di nuvole. Il pallone passò sopra Meudon, Sèvres, Saint Cloud.

Un rilascio di zavorra consentì al pallone di raggiungere, prima, quota 1.200 metri, quindi 2.500 metri. Da quell’altezza finalmente poterono “*trovarsi in pieno sole, veleggiando sopra la coltre di nuvole bianche come la neve*”.

Atterrarono dopo più di 7 ore dalla partenza, in località Gaudreville, nei pressi di Conches, dipartimento dell’Eure.

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. per l’interno, annullato a stella;
- Timbro di partenza Vincennes – dell’8 novembre 1870;
- Timbro di arrivo a Marsillargues (Hérault) al verso, del 20 novembre 1870.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare d’Orléans – l’ 8 novembre 1870, alle ore 08,20.

Arrivo: Gaudreville (Conches) – l’ 8 novembre 1870 alle ore 15,40

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 92

Pilota: Claude Galley

Passeggeri: J. Gambes, E. Barry, Mr. Herbault

Posta trasportata: kg. 60.

Piccioni trasportati: -

Altro carico / Note: -

PARTICOLARITA’ del VOLO

Dall’alto del volo, sentirono distintamente i tamburi e le trombe dei prussiani: così pensarono di mandar loro un segnale di sfida, a significare che i parigini si facevano beffe del loro assedio, continuando con nonchalance il proprio tenore di vita modano.

Così decisero di lanciare una bottiglia, vuota, di pregiato **vino di Bordeaux** sulle schiere nemiche, per scoraggiare i nemici con il messaggio che, per quanti sforzi bellici essi stessero mettendo in campo, il “*bel vivere della Ville Lumière*” non ne veniva menomato e che la città si sentiva sicura e protetta dai propri bastioni e dal proprio esercito.

Volo 33 – Ville d'Orléans**Record assoluto di distanza, sino in Norvegia**

Il nome fu messo in onore della città di Orléans, riconquistata da una controffensiva francese, anche se dopo due mesi i prussiani la ripresero definitivamente.

Questo pallone fu pilotato dal ventiseienne **Paul Rolier**, che aveva appena ultimato un corso di volo aerostatico. Era accompagnato da un passeggero, **Léonard Bézier**, che aveva con sé un importante messaggio di strategia militare del generale Trochu per il ministro Gambetta. Trasportava quattro sacchi di posta, ciascuno contenente la corrispondenza di una giornata: in totale circa 250 chili.

Per evitare il fuoco prussiano si alzò fino a 2.500 metri, altitudine che mantenne per tutto il volo. Durante il viaggio si verificò un forte vento da sud, che impedì l'atterraggio in sicurezza nel nord della Francia o nel neutrale Belgio: inoltre una fitta nebbia impediva di comprendere la rotta, e neppure le stelle erano visibili.

Il ghiaccio formatosi sulla navicella e sui cordami appesantì l'aerostato, per cui Rolier fu costretto a gettare in mare i giornali ed i volantini ed uno dei sacchi di posta, che peraltro fu recuperato

Quando la nebbia diradò, il giorno successivo dopo ben 14 ore e 45', atterrarono in un paesaggio montano, totalmente innevato e selvaggio, senza essere consapevoli di dove si trovassero. Dopo ore di penosa marcia fra i ghiacci, portando con sé quello che restava del carico, inclusi i piccioni, giunsero in una capanna dove due uomini locali li soccorsero: solamente a questo punto si resero conto di trovarsi in **Norvegia**, a 65 km. a nord di Christiania (l'attuale Oslo)!

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare du Nord - il 24 novembre 1870, alle ore 23,40.

Arrivo: Monte Lid - Liffel (Norvegia) – il 14 ottobre 1870, alle ore 14,25

Territorio: neutrale

Distanza percorsa: km. 1.246

Pilota: Paul Valéry Rolier

Passeggeri: Léonard Jules Béziers

Posta trasportata: kg.250

Piccioni trasportati: 6

Altro carico: volantini di propaganda.

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. per l'interno, con annullo a stella;
- Timbro di partenza Parigi, place de la Bourse - del 21.11.1870;
- Timbro di arrivo a Montagne (Orne) al verso, dell' 11.12.1870.

(Certificato finanziario di "Qualità Bolaffi" n°1671 del 1999)

PARTICOLARITA' del VOLO

Il pallone stabilì il RECORD ASSOLUTO di DISTANZA per l'epoca: 1.246 km.!

Il tempo di consegna della lettera fu di **20 giorni**, comunque nonostante le traversie del viaggio, il servizio postale mostrò la sua efficienza.

Volo 39 – Franklin**Anche con un tempo inclemente, si mantiene il servizio**

A Parigi aveva nevicato da tre giorni e la notte del 5 dicembre era limpida e glaciale: c'era un forte vento da nord-est con la temperatura precipitata a -3°. Ma non ci si poteva permettere di interrompere troppo a lungo le comunicazioni, dunque due palloni, “*L'Armée de Bretagne*” ed il “*Franklin*” partirono ugualmente.

Furono oggetto del tiro della prima arma contraerea prussiana, senza che riuscissero ad abatterli perché gli aeronauti riuscirono ad acquistare quota. Dopo un lungo tratto fra le nuvole, ad un'altitudine di 1.500 metri, il “*Franklin*” in vista del mare atterrò a 15 km. a sud-est di Nantes, in località Saint Aignan Grand Lieu..

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. per l'interno (Douai-Nord), annullo a stella;
- Timbro di partenza Parigi, La Chapelle St. Denis - del 2.12.1870;
- Timbro di arrivo a Douai al verso, del 02.12.1870;
- Solo frontespizio completo △ .

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare d'Orléans - il 5 dicembre 1870, alle ore 01,00.

Arrivo: St. Aignan Grand Lieu – il 5 dicembre 1870, alle ore 08,00

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 403

Pilota: Pierre Marcia

Passeggeri: Le Comte d'Andrecourt

Posta trasportata: kg.100

Piccioni trasportati: -

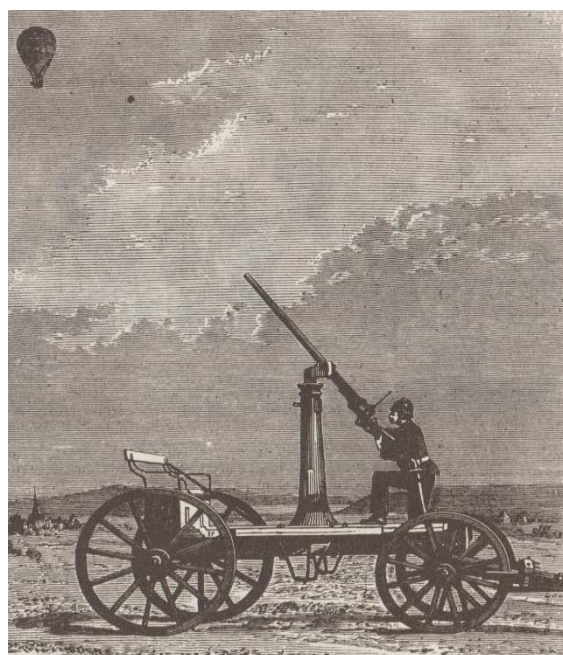
Note: Il passeggero, Conte d'Andrecourt, era latore di documenti segreti per la Delegation di Bordeaux.

PARTICOLARITA' DEL VOLO

A partire da inizio dicembre i prussiani misero in campo una nuova arma, appositamente realizzata dalla Krupp, per tentare di limitare ulteriormente le comunicazioni da Parigi. Fu chiamato il “*Mosquet à ballons*” ed era costituito da un cannoncino a lunga gittata con proiettile unico adatto alla perforazione della tela dei palloni, montato su un carro mobile, per poter essere prontamente spostato coi cavalli laddove venisse avvistato qualche pallone.

Ciò testimonia l'importanza che gli assediati attribuivano alla comunicazione che, in un mondo già moderno, costituiva uno degli assi portanti non solo dello Stato, ma soprattutto della società civile.

Era nata la PRIMA ARMA CONTRAEREA.



Volo 55 – Le Duquesne**Un aiuto insperato e decisivo: lo champagne Pommery**

Questo fu il **primo pallone** ad essere dotato di **eliche sperimentali** per tentare di dirigerne il volo. Purtroppo l'esperimento ebbe esito negativo, quindi il pallone non poté essere governato. Passando sopra le linee prussiane, fu oggetto del fuoco dei soldati.

Il pallone atterrò a Puisieulx, al confine del territorio di Ludes, sulla Marna, in territorio occupato. L'atterraggio fu brusco e la navicella con tutto il carico finì nella Marna. Soccorsi dalla gente del posto e dei villaggi vicini, gli aeronauti ed il carico, pur se parzialmente danneggiato dall'acqua, furono messi in salvo ed accolti dal sindaco di Puisieulx in persona, prima che giungessero i prussiani, che avevano inseguito l'aerostato.

**DATI TECNICI DI VOLO**

Partenza: Parigi, Gare d'Orléans - il 9 gennaio 1871, alle ore 03,00.

Arrivo: Puisieulx / Ludes – il 9 gennaio 1871, alle ore 15,00

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 170

Pilota: Charles Richard

Passeggeri: mr Aymand, mr Chemin, mr. Lallemand.

Posta trasportata: kg.150

Piccioni trasportati:

Altro carico / Note: Montava delle eliche sperimentali per dirigere il volo, che però non risultarono efficaci..

NOTE POSTALI

Affrancatura 20 cent. per l'interno - Bollo PD in cartella;

Timbro di partenza Parigi, rue de Bondy - del 07.01.1871;

Al verso:

Timbro di prima destinazione, di Nidare (CH) del 21.01.1871;

Timbro di reindirizzamento, di Basilea (CH), del 23.01.1871.

**PARTICOLARITA' del VOLO**

I contadini della zona di Puisieulx salvarono dalla requisizione prussiana il carico postale, nascondendolo nei cesti per le bottiglie dello champagne della nota casa produttrice POMMERY, quindi messe sui carretti diretti al mercato.

La gran parte delle lettere, recuperate dalla Marna, furono danneggiate dall'acqua, e comunque fatte asciugare dai soccorritori ed avviate a destinazione con la Posta ordinaria: uno dei primi casi in assoluto di "CRASH MAIL".

Volo 65 – Torricelli**Di fatto, l’ultimo invio di posta con i ballon monté.**

Siamo ad un pugno di giorni dalla firma dell’armistizio, e quello con il “*Torricelli*” fu di fatto l’ultimo invio di posta con i palloni. Infatti i successivi due voli, gli ultimi dell’assedio di Parigi, ebbero esiti negativi: il penultimo, il “*Richard Wallace*”, partito il 27 gennaio ultimo giorno d’assedio con un carico di 220 kg. di posta, finì disperso nell’oceano; l’ultimo, il “*Generale Cambronne*”, partito il 28 gennaio primo giorno di armistizio, trasportò un carico limitatissimo di posta, soli 20 chili.

Il pilota Bely, verso le 10,30, valutò che era il momento opportuno per discendere. Il vento si era notevolmente attenuato, quindi atterrò senza incidenti in un luogo chiamato *Bouquet Ware de Fumechon*, a 5 km. da *Saint Juste en Chaussée (Oise)*, che però era territorio occupato.

Il pilota ed i sacchi della posta furono messi in salvo dalle persone del posto prima dell’arrivo dei prussiani.

**DATI TECNICI
DI VOLO**

Partenza: Parigi, Gare de l’Est - il 24 gennaio 1871, alle ore 03,00.

Arrivo: Fumechon (Oise) – il 24 gennaio 1871, alle ore 11,00

Territorio: occupato

Distanza percorsa:
km. 76

Pilota: I. Bely

Passeggeri: no

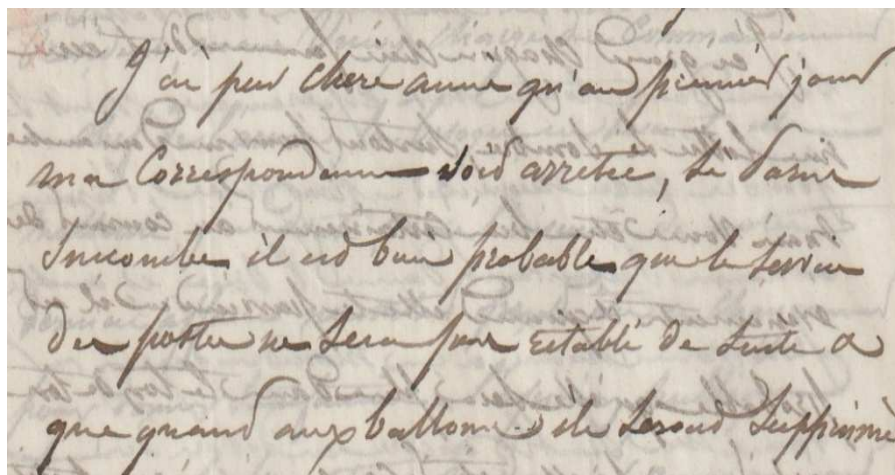
Posta trasportata: kg.230

Piccioni trasportati: 3

Altro carico / Note:

NOTE POSTALI

- Affrancatura 20 cent. per l’interno, con annullo a stella, per Langrune sur Mer;
- Timbro di partenza Parigi, rue Serpente – del 22.01.1871;
- Timbro di arrivo a Luc sur Mer, al verso, del 29.01.1871.

**PARTICOLARITA’ del TESTO**

Il testo contenuto nella missiva, datata 22 gennaio, mostra come nei parigini non fosse ancora chiaro che si era giunti alla fine dell’epopea dei ballon monté: “Io ho paura, caro amico, che nei prossimi giorni la mia corrispondenza verrà fermata, se Parigi soccomberà è assai probabile che il servizio delle poste non potrà essere ristabilito se non dopo che saranno soppressi i palloni”.

5. LA CORRISPONDENZA DI SERVIZIO.

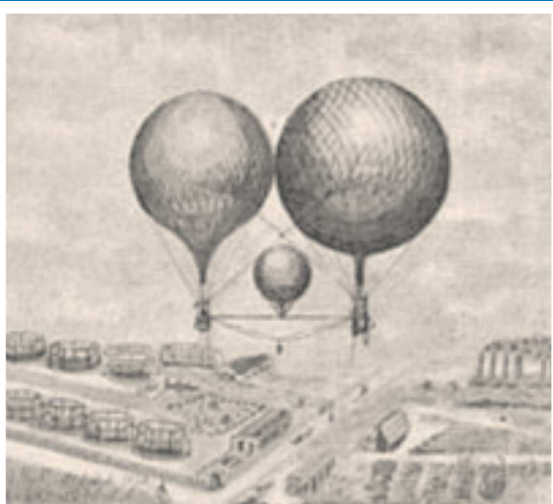
La **corrispondenza di servizio** trasportata coi ballon monté fu realizzata mediante biglietti scritti in codice o affidata personalmente ad uno dei membri dell'equipaggio, con la missione di consegnarlo personalmente all'Autorità destinataria. Ovviamente, gli originali "volati" venivano poi archiviati dalla stessa Autorità o distrutti. Per di più, il supporto era di norma fragilissimo e la scrittura o cifrata o in calligrafia di minima dimensione, quindi inadatto alla diffusione.

Dunque, la documentazione che ci è pervenuta, disponibile per il mercato collezionistico, sono le "copie conformi" fatte dall'Autorità destinataria o dall'Ufficiale Postale per poterle poi archiviare o inoltrare ai destinatari o diramare mediante telegrafo.

In questa collezione ne possiamo vedere alcuni esempi, relativi ai **primi voli** degli aerostati e con messaggi contenenti riferimenti espliciti e dettagliati alle particolarità della comunicazione per la via dell'aria.

Opportunamente non trascuriamo di mettere in evidenza le particolarità di ciascuno dei due voli in questione: il 3° volo, con il pallone " *Etats Unis* ", ed il 4° volo, con il pallone " *Céleste* ":

- Il terzo volo fu eseguito con il ballon monté "***Etats Unis***", ricavato dall'assemblaggio di due vecchi palloni con in mezzo un terzo pallone di dimensioni inferiori: ne risultò una forma particolarissima ed unica, tenuta assieme con cordame e barre. I due grandi palloni erano quelli utilizzati nelle fiere per ascensioni "frenate": il "*Nirondelle*", di 500 mc., ed il "*Napoléon*", di 800 mc.. A rendere ancor più singolare il risultato, fu la circostanza che la tela di quest'ultimo era colorata con insegne ed aquile imperiali, in tono con il nome e con la destinazione per le feste paesane. Partì con un sole radioso, con il vento che lo sospinse nella giusta direzione, verso il Mont Valérien.
- Il quarto volo fu eseguito con il ballon monté "***Céleste***" che, sorvolando il campo prussiano a Versailles, lanciò un gran numero di volantini contenenti un componimento di **Victor Hugo**, noto repubblicano subito rientrato dall'esilio a Guernesey alla caduta di Napoleone III, esortante alla fraternità fra i due popoli ed alla fine della guerra.



*Il ballon monté « **Etats Unis** », dalla struttura particolare, con tre aerostati collegati.*



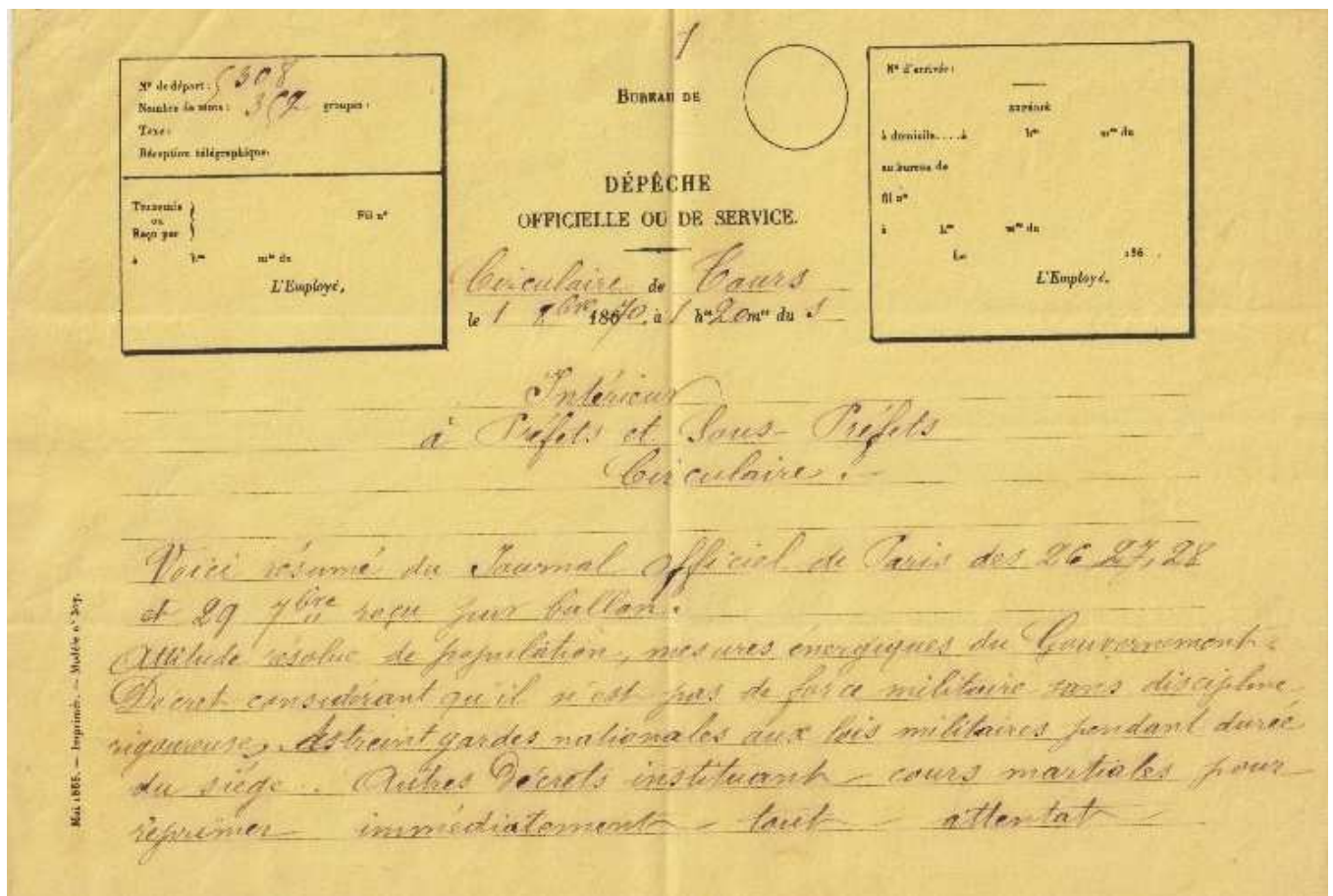
*Il pallone "**Céleste**" sorvola il campo dei prussiani a Versailles, lanciando volantini esortanti alla pace.*

Volo 3 – Etats Unis

Lo strano aerostato “triplo”, incastellando tre palloni

Il « *dépeche officielle ou de service* » (= **dispaccio ufficiale o di servizio**): trascrizione in 5 pagine per dichiarata “copia conforme” da parte dell’Ufficiale Postale, tratto da un messaggio giunto con il Ballon *Etats Unis*, per inoltro telegrafico a tutte le Prefetture in data 01.10.70. Vi si legge:

“Tours ha già ricevuto tre palloni, un quarto annunciato avant’ieri, un altro di ieri, sono attesi. L’Ufficiale postale di Parigi spedisce costantemente lettere in busta con ballon monté ed altri senza busta con ballon non monté. Avvertite il pubblico con tutti i mezzi perché sia dato aiuto agli aeronauti e perché tutti i dispacci siano rapidamente diretti agli uffici postali e alle stazioni”.



DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Usine à gaz de la Villette – il 29 settembre 1870, ore 10,30.

Arrivo: Chateau de Magnanville – il 29.09.70 ore 13,30

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 58

Pilota: Louis Godard

Passeggeri: J.G. Courtin

Posta trasportata: kg.83.

Piccioni trasportati: 6

Altro carico / note: =

PARTICOLARI dei testi citati e sopra riportati del “Dispaccio di Servizio” del 1° ottobre 1870.

(Copie ridotte al 75% degli originali mostrati nella pagina precedente)

N° de départ: 308 Nombre de mots: 392 groupes: Taxe: Réception télégraphique:	BUREAU DE DÉPÊCHE OFFICIELLE OU DE SERVICE.	N° d'arrivée: expédié à domicile... à h ^m m ^m du au bureau de fil n° à h ^m m ^m du L ^e 186 L'Employé,
Transmis } ou } Reçu par } à h ^m m ^m du L'Employé,	Fil n° Circulaire de Cours le 1 ^{er} 8 ^{bre} 1870, à 1 h ^m 20 ^m du s	

Intérieur
à Prefets et Sous-Prefets
Circulaire.

Voici résumé du Journal officiel de Paris des 26, 27, 28
et 29 ybre reçu par ballon.

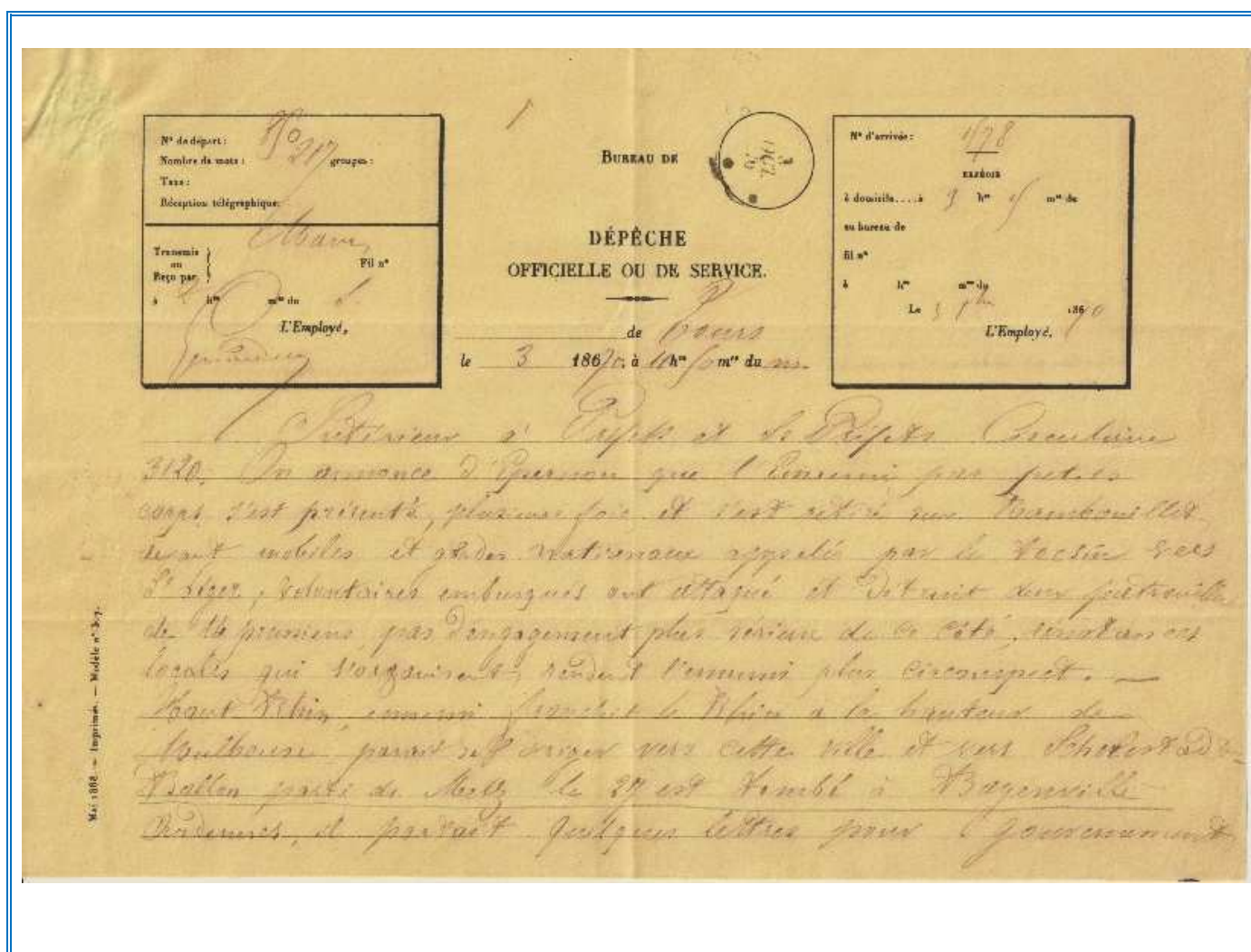
Cours à Paris reçu trois ballons, un quatrième annoncé
l'avant-hier, un autre y hier sont attendus.
Journal officiel de Paris contient avis de l'Administration
Postes va expédier constamment lettres avec enveloppes
par ballons montés et autres sans enveloppes par
ballons libres. Prévoyez public par tous moyens pour
que aide soit donnée aux aéronautes et pour que
tous paquets Dépêches soient rapidement dirigés sur
bureau poste ou station chemin-fer.

Pour copie
Le Chef de Station
Mangi

Volo 4 – Céleste**Lanciò i volantini di Victor Hugo, esortanti i prussiani alla pace**

Il « *dépeche officielle ou de service* » analogo al precedente, in 3 pagine per dichiarata “**copia conforme**” da un messaggio **giunto con il Ballon Céleste**, per inoltrare telegrafico a tutte le Prefetture in data 03.10.70. Vi si legge:

“**Pallone partito da METZ il 27 è caduto a Bagenville (Ardenne), trasportava alcune lettere per il Governo e quindicimila per privati, la Posta ha ricevuto queste lettere e le ha spedite. Dispaccio da Parigi firmato da Trochu è arrivato per piccione al Prefetto del Nord, che l’ha trasmesso a Tours il 30.09**”.

**DATI TECNICI DI VOLO**

Partenza: Parigi, Usine à gaz de Vaugirard – il 30 settembre 1870, ore 09,30.

Arrivo: St. Denis de Manroval (Dreux) – il 30.09.70 ore 11,50

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 81

Pilota: Gaston Tissandier

Passeggeri: no

Posta trasportata: kg.80.

Piccioni trasportati:

Altro carico = Lancio di volantini inneggianti alla pace, di Victor Hugo, sul campo prussiano di Versailles.

PARTICOLARI dei testi citati e sopra riportati del “Dispaccio di Servizio” del 3 ottobre 1870.

(Copie ridotte al 75% degli originali mostrati nella pagina precedente)

BUREAU DE

DÉPÊCHE OFFICIELLE OU DE SERVICE.

le 3 1867, à 11 h^m du m.

Préfet de la Seine et de la Seine-Inférieure

1

270

N° de départ: *8027*

Nombre de mots: groupes:

Telex:

Réception télégraphique:

Transmis ou Reçu par: *Cham* Fil n°

à h^m m^m du L'Employé, *Guindrey*

N° d'arrivée: *428*

expédié

à domicile... à 3 h^m m^m du

au bureau de

fil n°

à h^m m^m du

Le 3 1867 L'Employé, *190*

Ballon parti de Metz le 27 est tombé à Bagneville

Andennes, il portait quelques lettres pour le gouvernement

et quinze mille pour particuliers, la poste a reçu

par lettres et les expédia.

Dépêche de Paris signée Cruchet est arrivée

par pigeon adressé à Préfet de la Seine qui l'a transmis

à Rouen le 30 4^h, les troupes sont sorties et

J. P. Guin

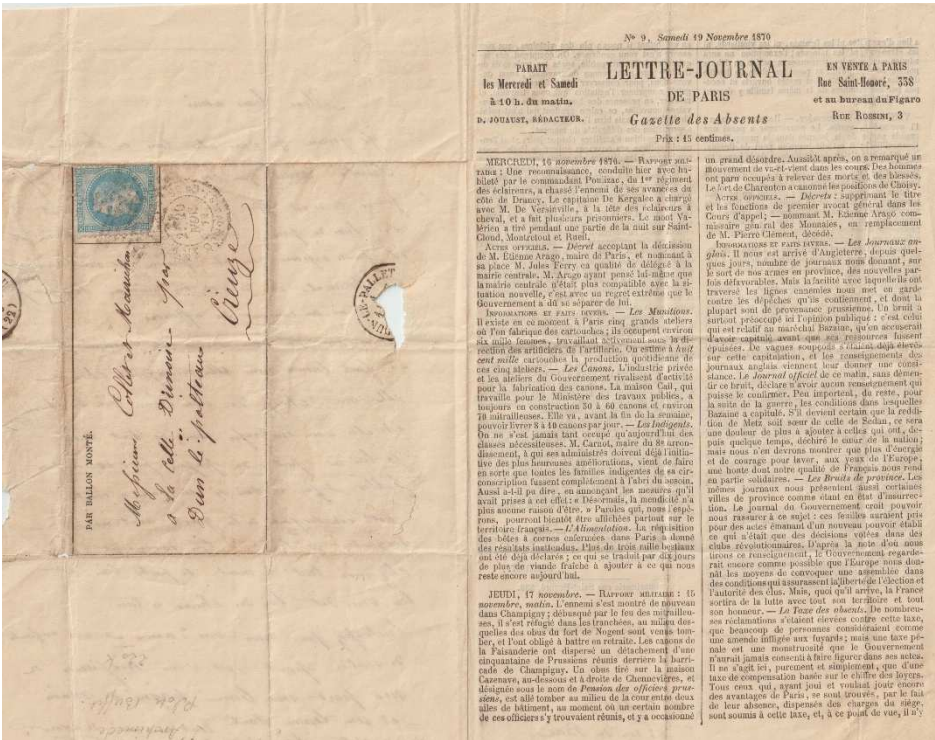
J. P. Guin

J. P. Guin

6 - LE LETTERE - GIORNALE

La "Gazette des Absents", fu il più importante delle lettere - giornale pubblicati a Parigi durante l'assedio, destinati ad essere inviate con i ballon monté.

Veniva pubblicata due o tre volte alla settimana dal 22 ottobre 1870 al 22 febbraio 1871, per un totale di 40 numeri. I primi 33 numeri furono pubblicati durante l'assedio, su fogli di carta velina leggermente colorata del peso di 4 grammi circa e composti da un doppio foglio: le prime due pagine stampate contengono i reportages sugli avvenimenti di Parigi, le ultime due, lasciate in bianco, utilizzabili per la corrispondenza privata.



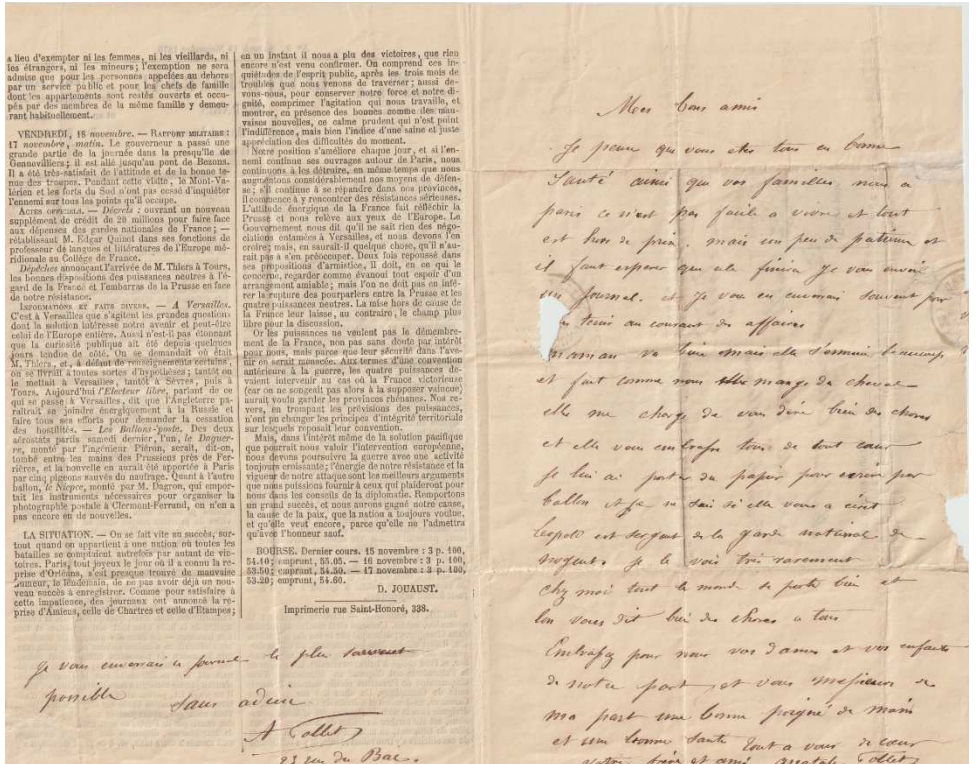
Affinché questo foglio includesse la storia completa dell'assedio di Parigi, vennero pubblicati 8 numeri aggiuntivi, indicati in caratteri romani dal I all' VIII.

L'idea alla base di questa iniziativa è semplice ed efficace: vendendo una copia del giornale si dà modo ai parigini di inviare ai propri parenti notizie fresche dall'interno della città e di autorevole livello giornalistico, senza doversi dilungare a scriverne di persona, potendosi così concentrare sulle notizie a carattere personale utilizzando le due pagine bianche. In tal modo si

ottenne anche uno strumento aggiuntivo di diffusione e promozione a livello nazionale della testata.

Vi furono anche altri giornali-lettera, seppure di minor successo:

- "Le Ballon-Poste",
- "L'Electeur",
- "Libre",
- "La Cloche",
- "La Dépêche Ballon",
- "L'Enveloppe-Gazette".



Recto e verso di una lettera - giornale di questa collezione.

Volo 22 – Fulton**Gazette des Absents n°3 – un freddo fatale per il pilota**

Questo pallone fu dedicato a **Robert Fulton**, inventore ed imprenditore americano che realizzò nel 1800 il primo sommergibile con propulsione a vapore, il “Nautilus”.

Dalle memorie del passeggero Ernest Cézanne, che dalla navicella vedeva sfilare sotto le postazioni prussiane con “*innumerevoli baionette scintillavano sulle fortificazioni*”, per cui il pilota gettò parte della zavorra per innalzarsi sino a 1.200 metri e mettersi fuori tiro. Ciò comportò un volo in quota con temperature bassissime.

La discesa fu pericolosa: “*il pallone si divise e si sgonfiò immediatamente, precipitando pietosamente, con i suoi aeronauti*”. Vennero soccorsi da alcuni gendarmi a cavallo, quindi raggiunsero Tours circa alle ore 2,00 del mattino seguente.

Purtroppo il pilota, **Le Gloarnec**, dopo otto giorni, **morì per polmonite**, per le conseguenze polmonari delle condizioni estreme di un viaggio del genere, in piena stagione invernale.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare d'Orléans -
il 2 novembre 1870, alle ore 08,45.

Arrivo: Chanzeaux (Maine et Loire)
– 02.11.70 ore 14,00

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 290

Pilota: Le Gloarnec

Passeggeri: Ernest Cézanne

Posta trasportata: kg.110.

Piccioni trasportati: 8

Altro carico / note: =

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti;
- Timbro di partenza: Parigi – place de la Bourse - 2 novembre 1870;
- Timbro di arrivo a Chatillon sur Seine, al verso, del 9 novembre '70.

NOTIZIE AEROPOSTALI nel testo della GAZETTE.

Come in tutti i numeri della Gazette des Absents, figurano articoli di informazione sui **ballon monté** e le altre modalità di comunicazione. In questo n°3 del 29 ottobre 1870 della lettera-giornale si legge: “*Si dice costantemente che m.eur Dupuy de Lhome avrebbe trovato il modo di **dirigere i palloni**. Se il problema fosse stato infine risolto, e se ci fosse in tal modo possibile di corrispondere liberamente con la provincia, le sofferenze dell’assedio così come stiamo patendo attualmente, ci troverebbero indifferenti.*”.

Volo 30 – Général Uhrich**Primo volo postale notturno della storia - G.d.Abs. n°7**

Dopo vari palloni che erano stati catturati dagli assediati, le Autorità parigine decisero di tentare la carta del vantaggio delle tenebre: con questo pallone inizia **un nuovo capitolo dell'Aerofilatelia**; fu il **PRIMO VOLO POSTALE NOTTURNO** della storia!

In realtà il primo volo notturno in assoluto, come abbiamo visto, è un primato italiano, di G.B. Luder nel 1795 a Firenze: ma non trasportò corrispondenza, bensì solo dei volantini che lanciò sulla folla.

Il pallone viaggiò in condizioni atmosferiche veramente pessime: **forte pioggia e vento** furono così avversi che gli aeronauti, inzuppati dalla pioggia, dopo quasi 9 ore erano stati sospinti indietro sino a tornare nei dintorni di Parigi, solo poche miglia oltre le mura! Ciò perché il vento cambiava continuamente di direzione. L'atterraggio avvenne in **territorio occupato**, presidiato da una guarnigione di Bavaresi, e fu brusco, fatto alla cieca e senza controllo del pallone. Ciò accadde a causa del **grande freddo**, tanto che i comandi di bordo del pallone si congelarono, e persino sulle corde si era formato del ghiaccio.

Gli aeronauti fortunatamente non subirono ferite nell'atterraggio: un passante emerso dalla nebbia li soccorse e li vestì da contadini, al posto delle divise francesi, per evitare la cattura da parte dei soldati del presidio. Fu grazie a questo passante che equipaggio e carico furono salvati: riuscirono a raggiungere il territorio libero, con parte del carico postale, che fu poi lavorato e inoltrato a Luzarches ed a Viarmes.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare du Nord - il 18 novembre 1870, alle ore 23,35.

Arrivo: Luzarches (Val d'Oise) – 19.11.70 ore 08,00

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 30

Pilota: Elile Lemoine

Passeggeri: Jean Chapouil, Prosper Thomas, Joseph Biembar

Posta trasportata: kg.80.

Piccioni trasportati: 34

Note: **RECORD** del numero di piccioni trasportati

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti;
- Nota manoscritta: "Par Dives"; destinazione Beuzeval (Calvados);
- Timbro di partenza: Parigi – rue Montaigne – 14 novembre 1870;
- Timbro di arrivo a Dives, al verso, del 24 novembre '70.

NOTIZIE AEROPOSTALI nel testo della GAZETTE.

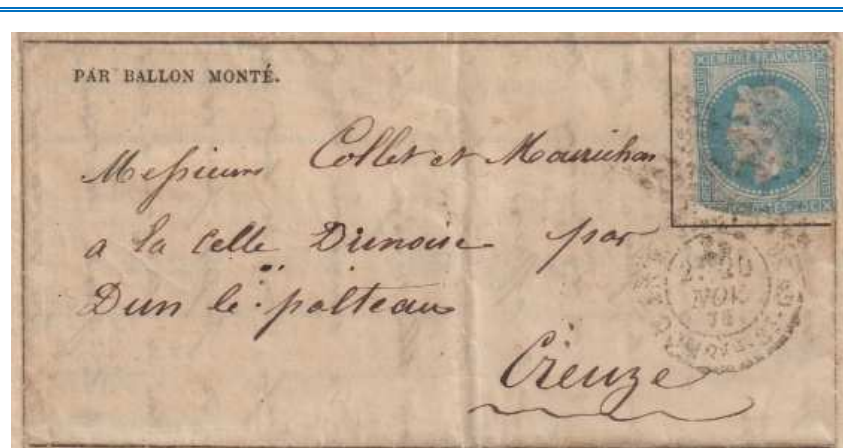
In questo n° 7 del 12 novembre 1870 della Gazette, sono riportate notizie sull'evoluzione del servizio postale con i piccioni:

*"Una scusabile impazienza fa pensare che l'Amministrazione delle Poste non si occupi così attivamente dei modi di farci avere notizia dalla provincia. Noi siamo felici di far sapere ai nostri "assenti" che non è così. L'attuazione del progetto aveva incontrato delle nuove difficoltà delle quali, si dice, si è trovato la soluzione. Sembra che una sola carta, sospesa al collo di **un piccione**, potrà portarci fino a 10.000 risposte."*

Volo 31 – Archimède

Primo “Ballon” ad atterrare in Olanda - G.d.Abs. n°9

Il volo fu sospinto dai venti verso il territorio olandese. I passeggeri, nelle loro memorie, riportano di aver visto levare l'alba su un paesaggio piatto, in un silenzio rotto solamente dal canto del gallo. L'atterraggio avvenne in Olanda, fra il villaggio di Castelré e la piccola città belga di Hoogstraeten, a 300 km. da Parigi.

**DATI TECNICI DI VOLO**

Partenza: Parigi, Gare d'Orleans - il 21 novembre 1870, alle ore 00,45.

Arrivo: Castelré (Olanda) - 21.11.70 ore 06,45

Territorio: neutrale

Distanza percorsa: km. 400

Pilota: Julien Buffet

Passeggeri: Gaston de st. Valery, Albert de Jaudas.

Posta trasportata: kg.290.

Piccioni trasportati: 21

Altro carico / note:

NOTE POSTALI

- Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti;
- Timbro di partenza: Parigi – rue St. Dominique SG 58 – 14.11.1870;
- Timbro di arrivo al verso, a Dun le Palleteau del 24 novembre '7

NOTIZIE AEROPOSTALI nel testo della GAZETTE.

In questo n° 9 del 19 novembre 1870 della *Gazette* vi sono notizie interessanti circa il servizio dei piccioni: “Dei due palloni partiti sabato scorso uno, il “Daguerre”, sarebbe caduto in mano prussiana, nei pressi di Ferrières, e la notizia sarebbe giunta a Parigi per mezzo di 5 piccioni sfuggiti al naufragio. Quanto all'altro pallone, il “Niepce”, montato da **m.eur Dagron**, che trasportava gli strumenti necessari per organizzare la **fotografia postale** a Clermont-Ferrand, non se ne hanno ancora notizie.”

Volo 41 – Général Renault**Atterraggio in territorio occupato – G.d.Abs. n°14**

Gli aeronauti soffrirono un freddo crudele, mentre la cavalleria prussiana, che aveva individuato il pallone, lo inseguiva da tempo. Discesero in un bosco detto “*La Queue du Hellet*”, dove furono salvati grazie agli abitanti del posto, e la cavalleria prussiana poté trovare solo il pallone sgonfio e la navicella vuota.

**DATI TECNICI DI VOLO**

Partenza: Parigi, Gare du Nord - il 11 dicembre 1870, alle ore 02,15.

Arrivo: Foret de Heller (Bailloulet – Seine Inférieure) – 11 dicembre 1870 ore 05,30

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 143

Pilota: Henri Joignerey

Passeggeri: Larmanjat, Wolf

Posta trasportata: kg.120.

Piccioni trasportati: 12

Altro carico / note:

Verso della lettera (riduzione al 75%):

**NOTE POSTALI di una consegna travagliata**

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti; - Timbro di partenza: Parigi – Passy le Paris – del 7 dicembre 1870. - Indirizzo originale: Luc sur Mer (Calvados) - 1° reindirizzamento: a Cherbourg (Pas de Calais) | <ul style="list-style-type: none"> - 2° reindirizzamento: a Dinan. - Timbro di “ambulante Cherbourg-Paris” del 16.12.70 - Timbro di transito: Luc sur Mer del 17.12.70 - Timbri di transito a Caen e Cherbourg - Timbro di arrivo, a Dinan del 25 dicembre 1870. |
|---|---|

NOTIZIE AEROPOSTALI nel testo della GAZETTE.

In questo n° 14 del 7 dicembre 1870 della Gazette vi sono notizie interessanti circa il **servizio dei ballon**: “E’ corsa voce nei giorni scorsi che non sarebbero più partiti i ballon monté, e molte persone se ne sono lamentate. Noi possiamo rassicurarli, avendo visto la scorsa notte partire il pallone “Franklin” di m.eur Godard, che trasportava tutte le lettere messe in posta sino a quel momento. La sospensione del servizio è dovuta ai **venti sfavorevoli**, adesso invece soffia un vento da nord-est che li spinge verso Tours e Le Mans, il che agevola nuove partenze: 4 palloni sono già pronti”.

Poi anche altre notizie circa il servizio **con i piccioni**: “C’è un gran numero di lettere private accumulate a Tours, da dove ne possono partire solo un numero limitato per volta. Viene dato a **m.eur Steenakers** un consiglio per rimediare a questo inconveniente: si potrebbe aumentare enormemente il numero dei messaggi trasportati da ogni piccione, adottando una **chiave pubblica** di una sola lettera che rappresenti intere frasi: ciò agevolerebbe la comunicazione che, dopo tre mesi d’assedio, è un vero bisogno delle famiglie.”

Volo 59 – Général Faidherbe

Il volo col trasporto dei cani-postino - G.d.Abs. n°26

Anche questo volo fu martoriato da un freddo glaciale, durato per oltre 10 ore, sino a giungere nella zona di Bordeaux.

Questo volo aveva il compito di portare fuori della città, oltre 60 kg. di posta, cinque passeggeri, due piccioni viaggiatori e monsieur Hurel, proprietario di cinque robusti “chien de troupeaux” (cani da pastore). Tre di questi cani si chiamavano: uno Marechal, uno Nicolas e l’altro (il più giovane) Petit-clair. Questi cani, detti anche “bovari”, erano selezionati ed addestrati da diverso tempo dai commercianti di bestiame ad accompagnare in Parigi, dalle cascine esistenti fuori porta, le mandrie bovine destinate al locale macello.

I cinque “portalettere” davvero insoliti, furono forniti di speciali zaini porta-messaggi, accompagnati vicino alle linee degli assediati e lasciati andare da soli verso Parigi. Nessuno di loro, per quanto si conosce, riuscì a forzare il blocco prussiano e furono, dal popolo, definiti “**héroïques-facteurs**”.

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti;
- Timbro di partenza: Parigi – rue Beaumarché – 12 gennaio 1871;
- Timbro di arrivo al verso, a Cognac del 15 gennaio 1871.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Rue du Marché - il 13 gennaio 1871, alle ore 03,30.

Arrivo: S. Avit de Soulège (Gironde) – 13 gennaio 71 alle ore 14,00

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 577

Pilota: Van Seymortier

Passeggeri: m.eur Hurel ed altri 5 passeggeri

Posta trasportata: kg.60.

Piccioni trasportati: 2

Altro carico: Furono trasportati 5 cani – postino.

NOTIZIE AEROPOSTALI nel testo della GAZETTE.

In questo n° 26 del 12 gennaio 1871 si riferisce che: “Il 9 gennaio, dalla Gare d’Orléans, è partito “**Le Duquesne**”: questo pallone è munito di **apparecchi ad elica**, inventati dal vice-ammiraglio Labrousse, che devono servire per un esperimento di dirigibilità aerea.”.

Volo 64 – Général Daumesnil

Si parte anche con 20 gradi sotto zero!– G.d.Abs. n°29

Il pallone *Général Daumesnil* partì con una temperatura delle più basse registrate a Parigi durante l'assedio, oltre 20 gradi sotto zero. Salì fino a 1.800 metri alla velocità di un proiettile. Il pilota perse conoscenza e rimase fino all'alba paralizzato dal freddo e prostrato al fondo della navicella: quando poté sollevarsi, si spaventò perché vide sotto di sé un mare di nuvole che prese per l'oceano.

Alle 7,00, al sorgere del sole, si apprestò a discendere, attraversando “con inquietante rapidità” il mare di nuvole. Nonostante ciò atterrò senza danni nei pressi di *Fontaine-l'Éveque* a 2 km. da Charleroi, vicino ai villaggi di *Marchiennes-au-Pont*, di *Le Roux* e di *Manceaux*. Tutti i cittadini belgi che avevano assistito alla discesa pericolosamente rapida dell'aerostato, tributarono una calda accoglienza al giovane francese.

**NOTE POSTALI**

- Affrancatura 20 cent., annullo a stella di punti; bollo PD in cartella;
- Timbro di partenza: Parigi – rue d'Enghien – 20 gennaio 1871;
- Timbro di arrivo al verso, a Londra (GB) del 23 gennaio 1871.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare de l'Est - il 21 gennaio 1871, alle ore 04,00.

Arrivo: Marchiennes au Pont (Belgio) – 13 gennaio 71 alle ore 14,00

Territorio: neutrale

Distanza percorsa: km. 270

Pilota: Elisée Robin

Passeggeri:

Posta trasportata: kg.280.

Piccioni trasportati:

Note: Certificato di Roger Calves

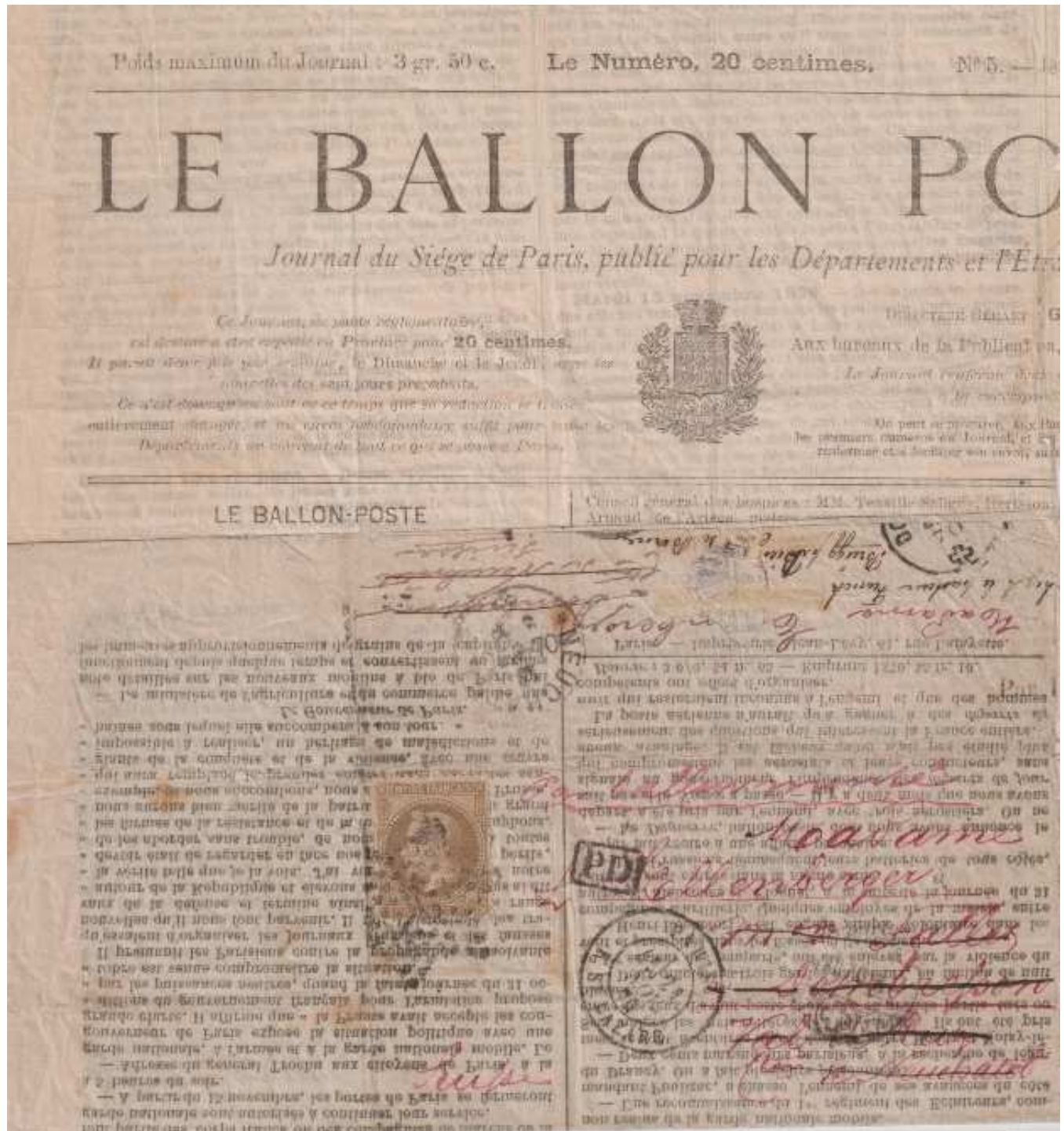
NOTIZIE AEROPOSTALI nel testo della GAZETTE.

In questo n° 29 del 19 gennaio 1871, fa riferimento all'attesa del **ritorno in città dei cani-postino**, inviati per la prima volta pochi giorni prima, con il pallone *Général Faidherbe*: “**I cani da pastore** – Ci viene riferito che l'Amministrazione delle Poste attende dei cani da pastore provenienti da diverse direzioni, che verosimilmente dovrebbero portare dei dispacci. E' stato dato ordine agli ufficiali postali di lasciarli circolare liberamente.”

Volo 33 - Ville D'Orléans

Il lungo viaggio del "Ballon Poste": Parigi-Svizzera via Norvegia

Per e notizie su questo volo, valgono quelle riportate nel capitolo "La corrispondenza privata".



NOTE POSTALI

- Affrancatura 20 cent., annullo a stella di punti; bollo PD in cartella;
- Timbro di partenza: Parigi – rue S. Lazare – 21 novembre 1870;
- Timbro di transito a Neuchatel (CH) del 3 dicembre 1870
- Timbro di arrivo a Dombresson (CH) del 4 dicembre 1870.

7 - L' AGENZIA DI STAMPA "HAVAS" nella Parigi assediata.

L' « *Agence Havas* » venne fondata il 22 ottobre 1835 dall'ex-banchiere *Charles-Louis Havas*, con il nome di « *Agence des feuilles politiques, correspondance générale* ».

L'attività iniziale di questa piccola impresa parigina consisteva nel tradurre e importare le notizie riportate dai giornali stranieri, e nel raccogliere quelle date dai giornali francesi. Nacque così la funzione di "Agenzia di Stampa" ("Agencier papier") e la Havas rappresenta **la più antica agenzia di stampa al mondo.**

Charles-Louis Havas sviluppò rapidamente la propria intuizione, in modo da renderla indispensabile per l'insieme della stampa francese. Nel 1838 il governo lo incaricò di redigere una "**corrispondenza ministeriale**" per tenere informati i funzionari dello stato, delineando così per la prima volta lo stretto rapporto fra l' *Agenzia di Informazione* e lo *Stato*.

La rete di corrispondenti all'estero si allargò e vennero impiegati i mezzi più rapidi per trasmettere le informazioni: fu all'avanguardia nell'uso del telegrafo a partire dal 1845, mentre le notizie provenienti dai giornali esteri arrivavano con piccioni viaggiatori

I figli di Charles-Louis Havas svilupparono dal 1855 una nuova attività, più redditizia dell'informazione: la **Concessionaria di pubblicità.**

Per ridurre i costi dell'attività d'informazione giornalistica, furono stipulati degli accordi di spartizione delle aree geografiche con due concorrenti, in realtà si trattava di ex-impiegati di loro padre che misero in proprio l'intuizione di Havas: **Julius Reuter** che si era stabilito a Londra, e **Bernhard Wolff** che si trovava a Berlino.

Durante l'assedio di Parigi del 1870-71, i reportages dei giornalisti dell'agenzia Havas furono il punto di riferimento della Stampa mondiale, quale fonte della massima attendibilità sulle vicende che accadevano e che erano conosciute in città e che erano necessariamente e sistematicamente veicolate verso i vari corrispondenti con il **mezzo dei Ballon Monté.**

I reportages furono quindi realizzati su carta leggerissima, della massima dimensione possibile per peso, fittamente manoscritta in bella calligrafia, per un risultato estetico di grande spettacolarità e fascino.

In periodi successivi si guardò con lungimiranza al progresso dei mezzi di comunicazione delle informazioni: la *Havas* investì nei telefoni, nelle telescriventi e nelle radiotrasmittenti.

Dal 1896, la *Havas* è stabilita a Parigi, in *place de la Bourse*, con il nome di "**France-Presse**" ed è tutt'oggi l'Agenzia di Stampa francese di riferimento.

Volo 17 – Garibaldi

Corr. Havas del 20.10.70 (notizie sul volo, nel capitolo “posta privata”)

**DATI TECNICI DI VOLO**

Partenza: Parigi, Tuilleries - il 22 ottobre 1870, alle ore 11,20.

Arrivo: Quincy - Voisins (Meaux) – il 14 ottobre 1870, alle ore 14,45

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 40

Pilota: Iglesia

Passeggeri: Paul de Jouvencel

Posta trasportata: kg.450.

Piccioni trasportati: 6

Altro carico / Note: Trasportò ben 5 sacchi di corrispondenza

NOTE POSTALI

- Affrancatura 20 cent. con annullo a stella di punti;
- Manoscritto: “Ballon monté “
- Timbro di partenza: Parigi (60) – 20 ottobre 1870;
- Timbro di arrivo: Caen – 1° novembre 1870.
- Destinatario: il giornale “ L’Ordre et la Liberté “ a Caen.

(Nella pagina precedente la copia ridotta al 90% della mezza pagina di questa lettera, stesa)

Dalle annotazioni del passeggero, il deputato Paul de Jouvencel

il “Garibaldi” aveva raggiunto come un proiettile un’altitudine di oltre 2.000 metri; era quindi atterrato sano e salvo fra Maux e Lagny **vicino alle linee prussiane**. Eravamo nei pressi della Stazione Ferroviaria di Genevai. Ci entrai. Mostrai le mie credenziali ufficiali, il mio pass in qualità di Deputato, il dispaccio cifrato da parte del Governo di Parigi e tutte le mie carte... Appena raggiunsi Sens con i 6 piccioni, risalii sul calesse e partii immediatamente per Tours, dicendo alla mia guida di provare a **portare a Tours i piccioni**, se mi fosse accaduto qualcosa.”

Il pallone stesso era poi risalito, per poi ridiscendere qualche centinaio di metri più avanti, dove i contadini lo avevano nascosto così bene in un fosso sotto le foglie, che quando i prussiani inviarono un gran numero di soldati, trovarono solo dei **volantini** lanciati dal pallone prima che cadesse e che riportavano un appello ai sentimenti fraterni del popolo tedesco.

Al Postmaster di Fontainebleau fu consegnato il **carico postale** del pallone: 5 sacche del peso di oltre 400 chili, e 2 pacchi sigillati per il Ministero della Giustizia, indirizzati a Tours, al Capo di Gabinetto.

Volo 50 – Le Tourville Corr.Havas 26.12.70 – Scambiati per nemici! Il tormentato viaggio

Il “*Tourville*” subì varie peripezie nel suo volo: a causa della carenza di vento il suo spostamento fu molto lento, e dopo 7 ore si trovava ancora sopra il territorio occupato. Quando raggiunse la regione di S. Leonardo, il pilota si apprestò a atterrare, ma le grida degli abitanti (che credevano provenisse dalla città di Sauviat, occupata) apparvero del tutto ostili, perché **li avevano scambiati per dei nemici!**

Gettata la zavorra, e sospinti dal vento verso nord-ovest, videro dei contadini, ai quali dall’alto chiesero il nome di quel luogo. Essi risposero “*vous etes près de Limoges*”, ma l’equipaggio capì invece: “*vous etes près des Vosges*”, quindi con rischio di cadere in mano nemica. Sorpresi da questa notizia, ripresero quota, virando verso sud-ovest in direzione di *Eymontiers*, dove atterrarono avendo maturato la certezza di trovarsi nell’Alta Vienne. Il punto dove era atterrato il pallone, fu chiamato, e lo è ancora, il “**CAMPO DEL PALLONE**”.

Fu subito utilizzato **uno dei piccioni** per annunciare a Parigi che il volo era riuscito ed il carico postale era salvo. Alle 5,00 del mattino seguente, furono pronti con la cesta del pallone, la posta ed i piccioni, per andare con un carro per le strade innevate sino a *Limoges*, dove giunsero nel pomeriggio del 28.

I **dispacci ufficiali** furono trasmessi per **telegrafo** a Bordeaux e le **lettere** furono lavorate ed avviate a destino dal Postmaster di Limoges.



NOTE POSTALI

- Affrancatura 20 cent. per l'interno, con annullo a stella (parzialmente asportato);
- Timbro di partenza: Parigi (60) - del 26 dicembre 1870;
- Timbro di arrivo: =.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare d'Orléans - il 27 dicembre 1870, alle ore 04,00.

Arrivo: Toulundy (*Eymoutiers – Haute Vienne*) – il 27.12.1870, alle ore 13,00.

Territorio: libero

Distanza percorsa: km. 433

Pilota: Abel Moutet

Passeggeri: Miege e Simon Delaleu

Posta trasportata: kg.160.

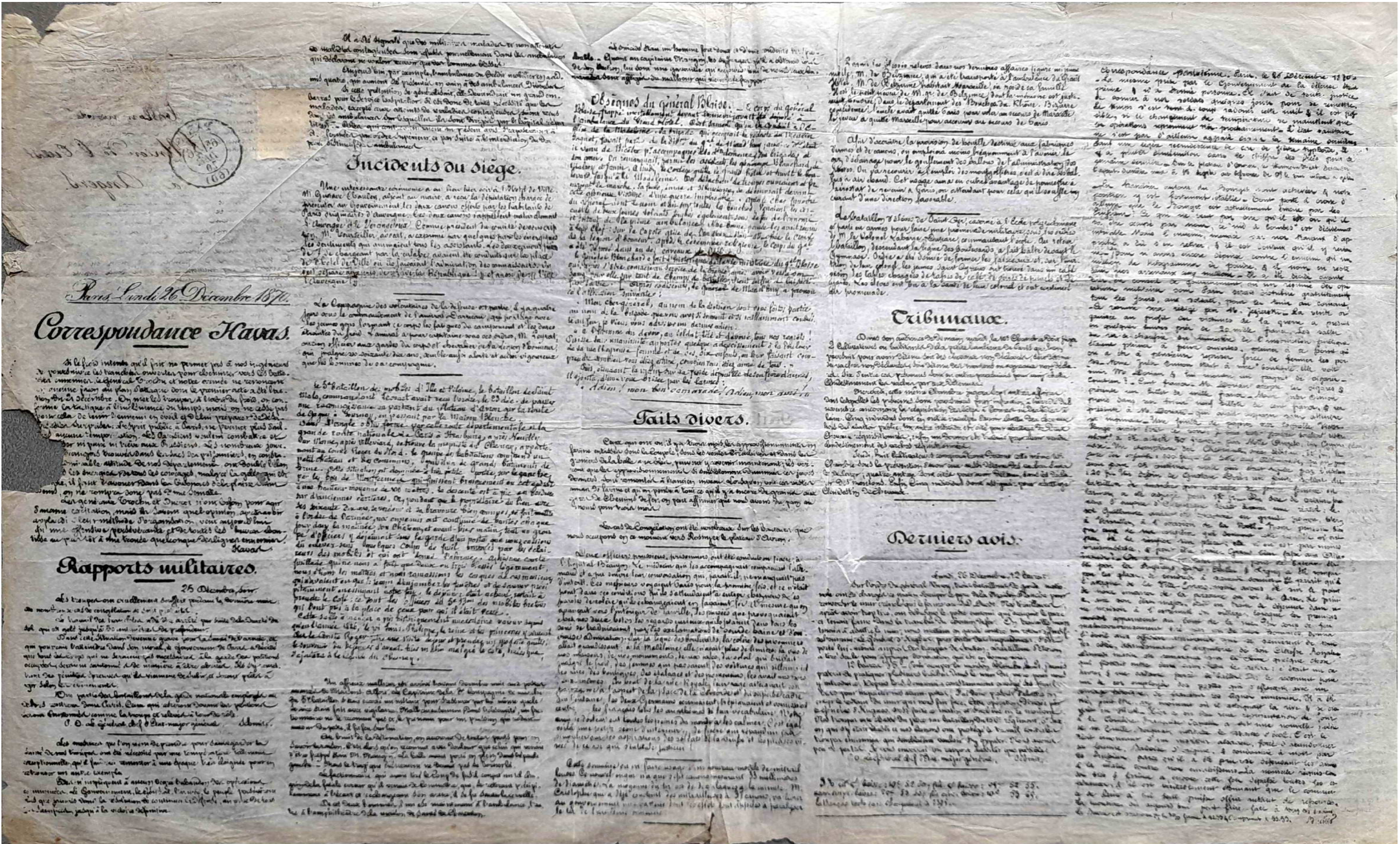
Piccioni trasportati: 4

Altro carico: I passeggeri avevano dispacci ufficiali per la Delegazione Nazionale di Bordeaux.

Note: Destinataro il giornale “*L'Union de l'Ouest*” di Angers.

Il pilota Moutet, subito dopo l'arrivo andò a Bordeaux, da dove il 15 gennaio 1871 insieme a Paul Reginensi, pilota del volo 52 con il pallone “*Bayard*”, **riuscì a rientrare a Parigi**, portando alle Autorità Cittadine i dispacci che gli aveva affidato la Delegazione Nazionale di Bordeaux.

I due passeggeri, Miege e Simon Dalaleu avevano lasciato Parigi per raggiungere la Delegazione di Bordeaux, con dispacci e informazioni. Simon Dalaleu lasciò Bordeaux il 30 dicembre 1870 come messaggero della Delegazione Nazionale per rientrare a Parigi, ma non riuscì a consegnare il suo rapporto.



Alors il signale que des miliciens malades et non soignés...
qui déclarent ne vouloir servir que pour leur honneur.

Incidents du siege.

Mais, intéressante comme elle au lieu de servir à l'Etat de Ville...
M. G. Guisard, avocat au barreau de Paris, a été nommé...

Abandonné dans un bâtiment par deux de nos soldats...
Abandonné dans un bâtiment par deux de nos soldats...

Obseques du general Polisso.

M. de Polisso, un officier de la garde nationale, est mort...
M. de Polisso, un officier de la garde nationale, est mort...

Après les fêtes relatives aux fêtes de la République...
Après les fêtes relatives aux fêtes de la République...

Le bal de la ville.

Le bal de la ville, qui a été donné par le Comité...
Le bal de la ville, qui a été donné par le Comité...

Correspondance parlementaire. Paris, le 26 décembre 1870...
Correspondance parlementaire. Paris, le 26 décembre 1870...

Tribunaux.

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

Paris, Lundi 26 Décembre 1870.

Correspondance Havas.

Si le jour interviendrait qu'il soit permis...
Si le jour interviendrait qu'il soit permis...

Rapports militaires.

25 Décembre soir.
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

Faits divers.

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

Tribunaux.

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

Derniers avis.

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

Tribunaux.

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

Derniers avis.

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...
On a vu au Tribunal de Commerce de Paris...

Volo 55 – Le Duquesne**Corr.Havas 06.01.71 – Un aiuto insperato e decisivo: il Pommery**

Questo fu il PRIMO PALLONE ad essere dotato di eliche sperimentali per tentare di dirigerne il volo. Purtroppo l'esperimento ebbe esito negativo, quindi il pallone non poté essere governato. Passando sopra le linee prussiane, fu oggetto del fuoco dei soldati.

L'atterraggio fu brusco e la navicella con tutto il carico finì nella Marna. Soccorsi dalla gente del posto, gli aeronauti ed il carico, pur se parzialmente danneggiato dall'acqua, furono messi in salvo, prima che giungessero i prussiani, che avevano inseguito l'aerostato.

DATI TECNICI DI VOLO

Partenza: Parigi, Gare d'Orléans - il 9 gennaio 1871, alle ore 03,00.

Arrivo: Puisieulx / Ludes – il 9 gennaio 1871, alle ore 15,00

Territorio: occupato

Distanza percorsa: km. 170

Pilota: Charles Richard

Passeggeri: mr Aymand, mr Chemin, mr. Lallemagne.

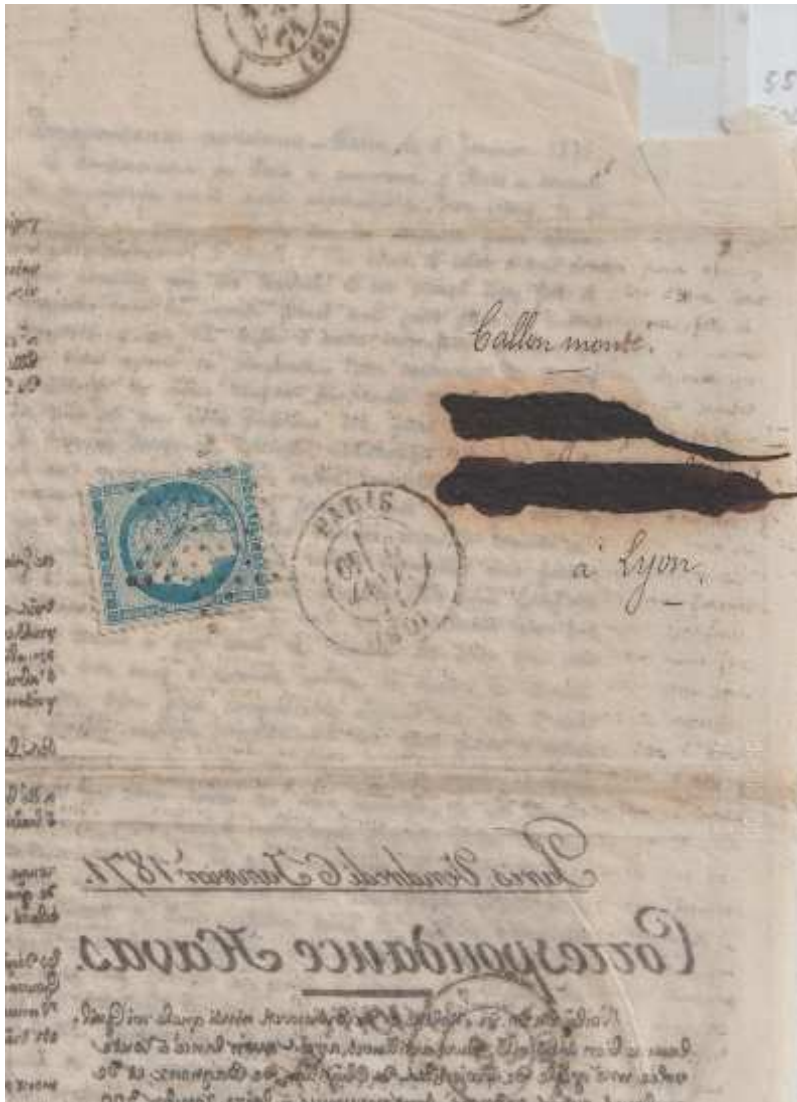
Posta trasportata: kg.150

Piccioni trasportati:

Altro carico / Note: Montava delle eliche sperimentali per dirigerlo, che però non funzionarono.

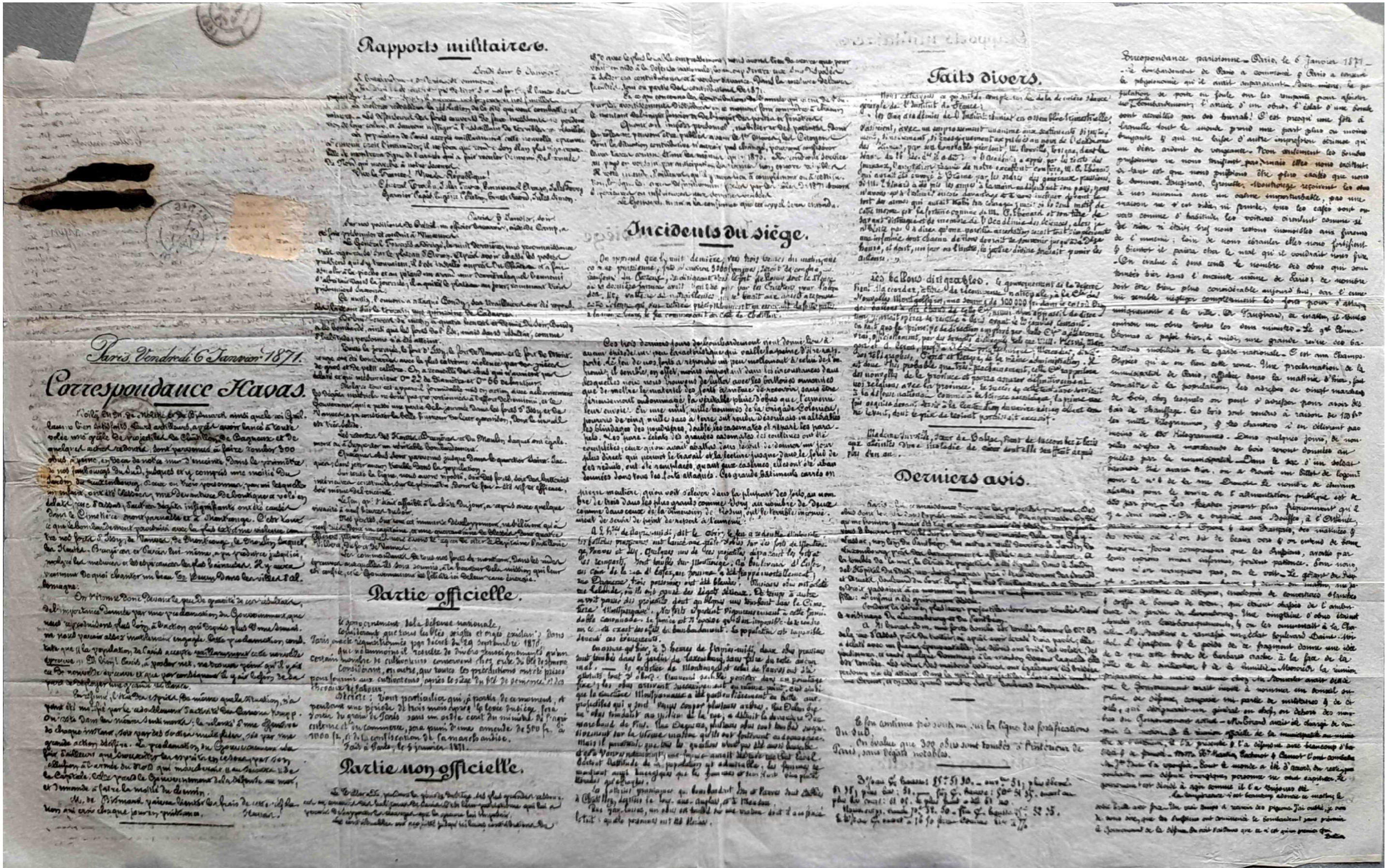
NOTE POSTALI

- **Affrancatura:** 20 cent. per l'interno, con annullo a stella;
- **Manoscritto:** Ballon Monté;
- **Destinazione:** Lione (sicuramente una testata giornalistica);
- **Timbro di partenza:** Parigi (60) - del 6 gennaio 1871;
- **Timbro di arrivo:** Lione (68) – del 18 gennaio 1871.



Il pallone atterrò a Ludes, in territorio occupato. La corrispondenza scampò alla requisizione dei prussiani perché venne nascosta dalla gente del posto in cesti porta-bottiglie della nota casa produttrice di champagne **Pommery**, poste su un carro diretto al mercato dei Reims. In questa città le lettere furono lavorate ed avviate a distribuzione.

INTERNO della "Correspondance Havas" del 6 gennaio 1871



Rappports militaires.

Paris, le 6 Janvier.
 L'armée de la Loire a continué ses opérations...
 Le général Trochu a fait savoir au commandant de la place de Paris...
 L'armée de la Loire a continué ses opérations...
 Le général Trochu a fait savoir au commandant de la place de Paris...

Faits divers.

Paris, le 6 Janvier.
 Le gouvernement a décidé de...
 Les élections municipales ont eu lieu...
 Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...
 Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...

Incidents du siège.

Paris, le 6 Janvier.
 On apprend que...
 Des troupes ont été envoyées...
 Des incidents ont eu lieu...
 Des troupes ont été envoyées...

Paris Vendredi 6 Janvier 1871.

Correspondance Havas.

Voilà en un mot...
 Les troupes de la Loire...
 Le gouvernement...
 Les élections...
 Le conseil municipal...

Partie officielle.

Paris, le 6 Janvier.
 Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...
 Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...
 Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...

Partie non officielle.

Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...
 Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...
 Le conseil municipal de Paris a tenu sa séance...

Derniers avis.

Paris, le 6 Janvier.
 Les troupes de la Loire...
 Le gouvernement...
 Les élections...
 Le conseil municipal...

Paris, le 6 Janvier.
 Les troupes de la Loire...
 Le gouvernement...
 Les élections...
 Le conseil municipal...

Paris, le 6 Janvier.
 Les troupes de la Loire...
 Le gouvernement...
 Les élections...
 Le conseil municipal...

8. La Posta con i Ballon non Monté

La necessità per una capitale di un grande Impero, come Parigi, di comunicare con il resto del Paese spinse a tentare tutte le possibilità, incluse quelle con minori chances di successo. Si utilizzarono dunque per il trasporto della corrispondenza, dei **piccoli palloni aerostatici senza pilota** ed affidati alle correnti, come già fatto, per la prima volta, durante le 5 Giornate di Milano nel 1848, che vengono istituzionalizzati e regolamentati con decreto del 26 settembre 1870.

Questi palloni erano molto più piccoli rispetto ai Ballon Monté, in quanto non dovevano sollevare una navicella e quanto meno il pilota: contenevano infatti solo sacchi postali in una piccola gondola.

Secondo le disposizioni speciali in vigore, i lanci dei palloni liberi avvenivano da un ben preciso quartiere ovest di Parigi: **Neuilly sur Seine**.

L'Amministrazione Postale diramò **disposizioni organizzative particolari** per la modalità di invio della corrispondenza con i Ballon Libres:

- *Erano ammessi solo biglietti postali;*
- *Non erano ammesse le buste o sopracoperte;*
- *La dimensione doveva rispettare la misura di 11 x 7 (analogamente alle disposizioni per quelle inviate con i “Papillon de Metz”);*
- *Il peso non doveva superare i 4 grammi;*
- *Preaffrancatura obbligatoria;*
- *Una delle facce doveva essere riservata al francobollo ed all'indirizzo del destinatario;*
- *Era stata predisposta una apposita modulistica;*
- *Dovevano contenere solo comunicazioni a carattere personale o familiare;*
- *La tariffa era agevolata: soli 10 centesimi, pari a quella ordinaria per le cartoline postali, rispetto alla tariffa di 20 centesimi richiesta per le lettere inviate per ballon monté;*
- *Il punto di lancio dei palloni liberi era identificato ed unificato a Neuilly sur Seine.*

La loro sorte ed il loro atterraggio erano affidati del tutto ai venti ed alla casualità, quindi con grande rischio ed alta probabilità di cadere sotto i proiettili nemici, o finire spontaneamente in territorio da questi controllato.

Vennero chiamati “**ballons non montés**”.

8. 1. Cartolina viaggiata con Ballon non Monté SENZA utilizzo del modello ufficiale.

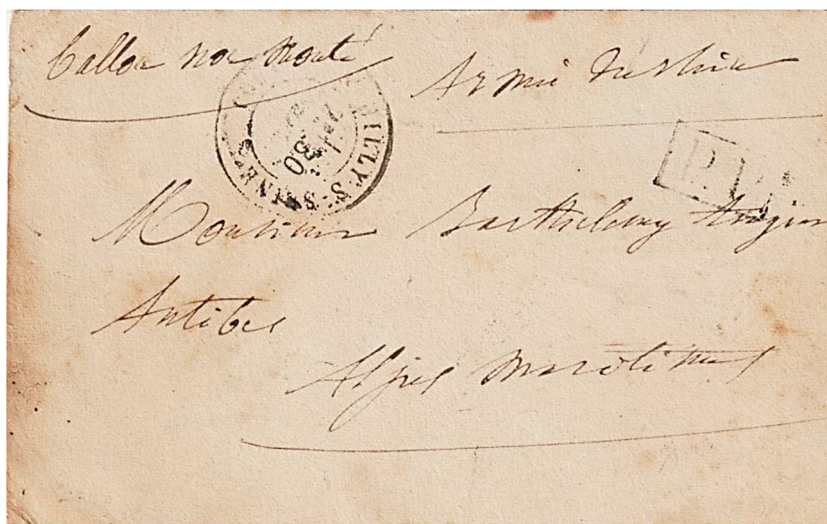
Lettera del 30 settembre 1870 per ballon non monté in partenza da Neuilly sur Seine, luogo di lancio disposto per i Ballon non Montés, per *Antibes, Département des Alpes Maritimes*, dove giunse il 3 ottobre.

Porto pagato direttamente all'Ufficio Postale (timbro "P.P." in cartella al recto) e con l'indicazione manoscritta dal mittente: "*Armée du Rhin*" e "*Ballon non monté*".

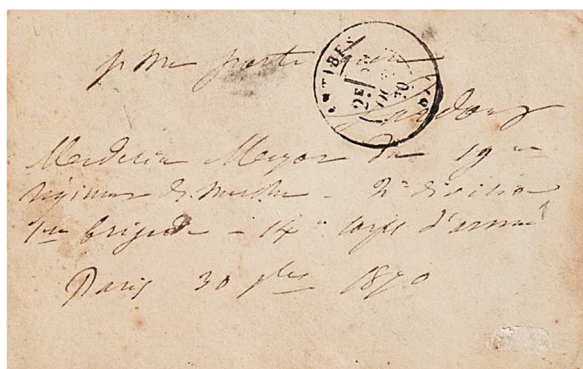
Al verso, semplice informazione di carattere personale del mittente, un ufficiale medico dell'Armée du Rhin.

Modulo per la corrispondenza ordinaria con i palloni liberi, i Ballon Non Monté.

Recto
(originale)



Verso
(copia ridotta al 75%)

**NOTE POSTALI**

Si noti che il biglietto è scritto NON su uno dei modelli ufficiali predisposti dalle Poste ma usando un qualsiasi pezzo di cartoncino di misura e peso regolamentari.

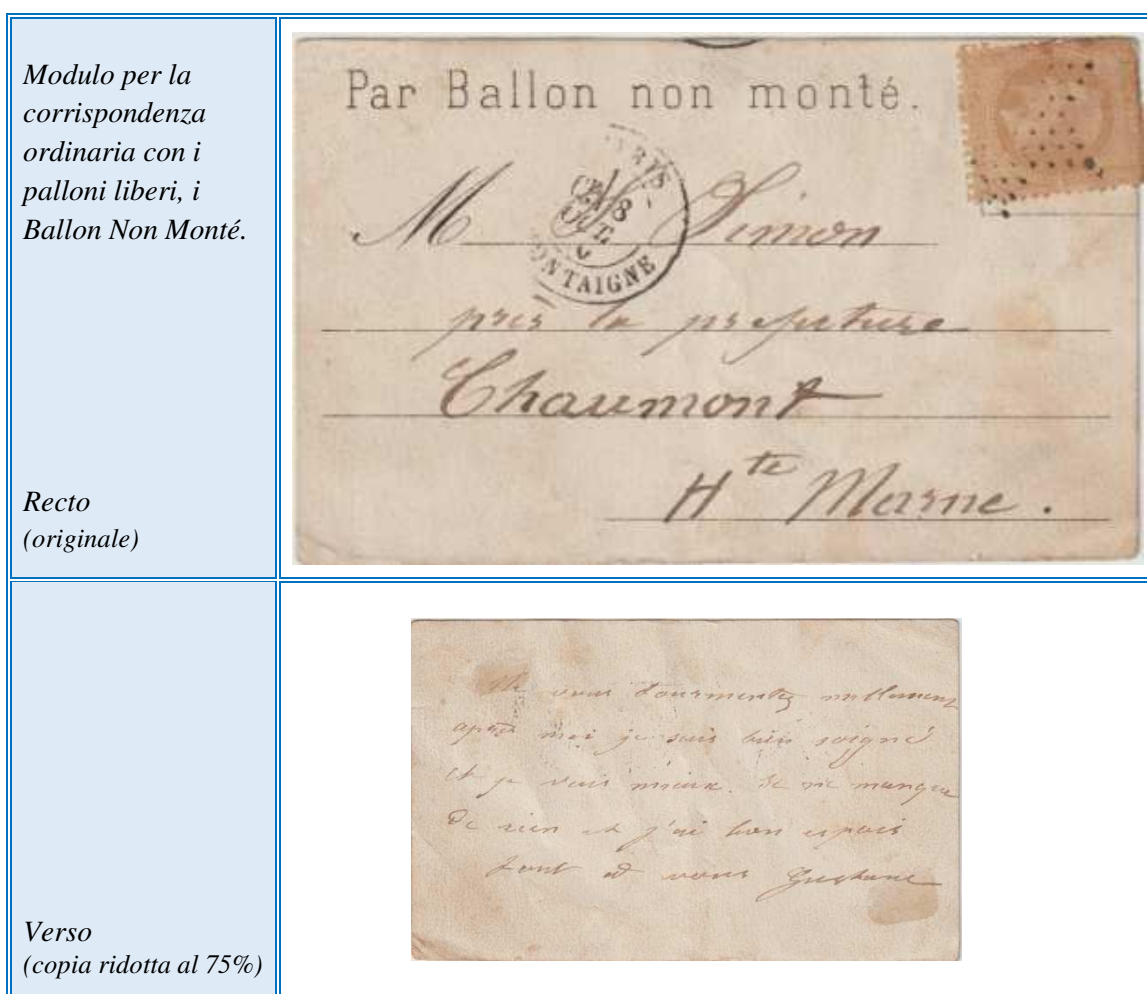
Ovviamente la risposta la troviamo osservando la data di spedizione: siamo al 30 settembre, cioè in un momento in cui Parigi era stata accerchiata da pochi giorni, dunque quando ancora l'Amministrazione delle Poste non aveva predisposto gli appositi modelli.

8.2. Cartolina viaggiata con Ballon non Monté CON utilizzo del modello ufficiale.

Lettera dell'8 ottobre 1870, su **modello ufficiale** del primo tipo (siamo a solo una decina di giorni dopo il decreto istitutivo) di cartolina speciale per ballon non monté, con prestampata la scritta: "Par Ballon non monté".

Timbro di partenza dell'Ufficio Postale di "Paris – rue Montaigne" per partenza presumibile del pallone da Neuilly sur Seine, luogo di lancio disposto per i Ballon non Monté. La cartolina è indirizzata a Chaumont (Haute Marne), con timbro di arrivo non leggibile.

Porto pagato con francobollo da 10 centesimi, come da tariffa fissata per questo tipo di servizio, annullato con timbro a stella a sei punte.



NOTE POSTALI sul TESTO

Il testo scritto sul verso riferisce notizie rigorosamente personali, come da **disposizioni postali** in vigore, con le quali il mittente rassicura i parenti sulla sua condizione senza problemi.

8.3. MODELLO DEFINITIVO UFFICIALE delle cartoline per invio con Ballon non Monté

Furono anche create delle cartoline postali speciali (Interi da Affrancare), appositamente per essere trasportate dai palloni liberi, dai forti contenuti e simbologie nazionalistiche e propagandistiche. Ad iniziare dallo stemma delle **Terza Repubblica Francese** che campeggia al centro del recto.

Andando ad analizzare le frasi riportate su questo modello, rileviamo il risalto riservato alla disposizione sul contenuto delle comunicazioni private, con riferimento al decreto istitutivo del servizio:

“ Art. 4 – Il Governo si riserva la facoltà di trattenere ogni cartolina postale che contenesse dei riferimenti di natura tale da essere utilizzate dal nemico. ”.

Molto chiara l’indicazione circa la tariffa ed il punto in cui apporre il francobollo, nonché l’obbligatorietà della pre-affrancatura:

“ Affrancatura obbligatoria - Francia – Algeria /10 centesimi - Estero tassa ordinaria “.

Così come quelli che abbiamo visto nel relativo capitolo, anche questi moduli, presentano la caratteristica della stampa in francese ed in tedesco, sui quattro margini della cartolina, di frasi patriottiche e di invito agli assediati di rinunciare al conflitto armato:

- *Popoli insensati, continueremo ancora a sgozzarci per il piacere e l’orgoglio dei re?*
- *Gloria e conquista significano crimini; disfatta significa odio e desiderio di vendetta.*
- *Parigi sfida il nemico, Francia accorri tutta intera, morte agli invasori!*
- *Una sola guerra è giusta e santa: quella per l’Indipendenza!*

Modulo ufficiale definitivo per la corrispondenza con i palloni liberi: i Ballon Non Monté.



9. La corrispondenza con i PICCIONI VIAGGIATORI.

Una volta messo a punto con i ballon monté la soluzione possibile al problema della comunicazione DA Parigi VERSO l'esterno, si deve affrontare il grave problema della corrispondenza nella direzione INVERSA, dal momento che tutte le modalità in atto prima dell'assedio erano state radicalmente interrotte.

L'unico metodo già in uso era quello dei **piccioni viaggiatori**, già largamente usato per la corrispondenza militare, ma adesso non si trattava più di portare qualche bigliettino per sintetici messaggi di servizio, bensì si doveva adattare il sistema al trasporto della **corrispondenza privata di massa**, il che per un città con due milioni di abitanti, rappresentava un problema enorme. Si doveva dunque ricorrere all'evoluzione tecnologica, che venne immediatamente stimolata dalle Autorità, che trovò valida attenzione negli spiriti più innovativi.

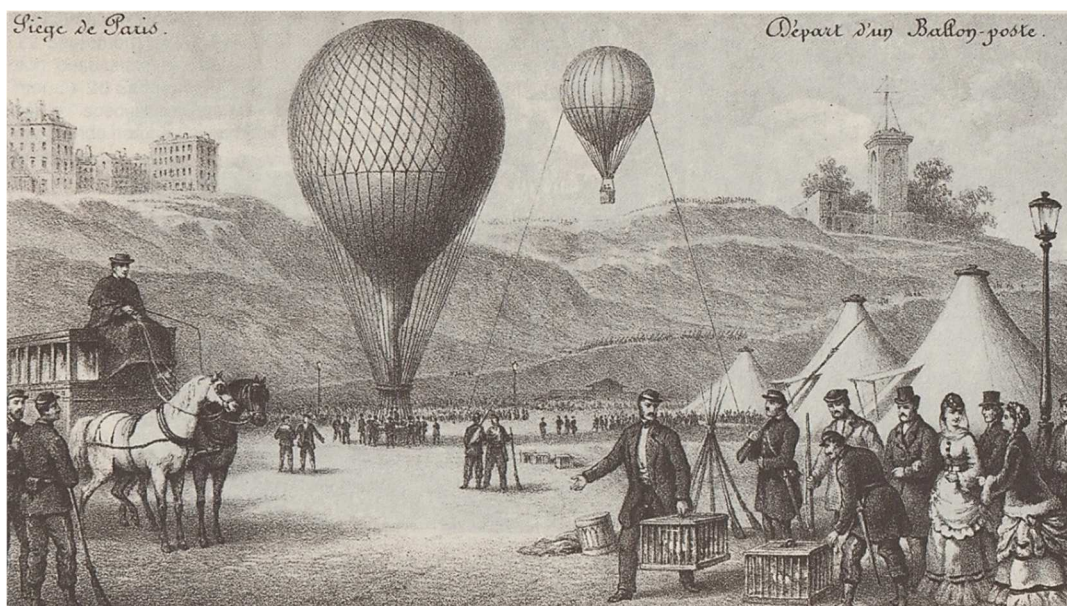
Altro problema connaturato con questa modalità che doveva essere superato era quello di **portare fuori Parigi** quegli stessi piccioni che poi sarebbero dovuti ritornare in volo al proprio nido, con tanto di corrispondenza trasportata.

9.1. I PICCIONI VIAGGIATORI protagonisti di una SVOLTA nella comunicazione aerea.

Ma l'aspetto che caratterizza la presente ricerca aerofilatelica è il primo, giacché è proprio con la vicenda dell'assedio di Parigi viene posto in atto una innovazione assoluta e di enorme rilevanza: la **trasformazione** di questa modalità di trasporto in un **servizio pubblico generalista di massa!** Noi lo definiremmo, con l'attuale terminologia: "**pubblico servizio ad offerta indifferenziata**", vale a dire che il servizio viene aperto alla generalità della cittadinanza e non a particolari categorie di soggetti (militari, politici, amministratori o altre), facendolo evolvere a livello di "utilità pubblica" in senso moderno! In buona sostanza lo stesso tipo di evoluzione funzionale che già aveva subito il trasporto postale con i palloni.

La seconda problematica trovò logica soluzione utilizzando la stessa via realizzata per la corrispondenza in uscita: i **Ballon Monté**. Quasi tutti i palloni ebbero la gabbia dei piccioni attaccata alla navicella, con un numero variabile di bestiole, a seconda della disponibilità: da uno solo sino al record di 34. Al termine dell'assedio, i ballon monté avevano trasportato fuori città ben **391 piccioni**.

Il **primo piccione viaggiatore** venne trasportato dal ballon "**La Ville de Florence**": il volatile rientrò a Parigi con la notizia del buon esito del viaggio dell'aerostato.



*Momento del carico delle gabbie dei piccioni su un ballon monté in partenza da Montmartre.
Al centro un pallone frenato, per osservazione; sulla destra, la torre di Solferino, con il telegrafo ottico.
(Stampa da: "Les 133 jours du siège par ceux qui les ont vécus »)*

9.2. Le tre tipologie di pigeogrammi, la loro lettura e trascrizione

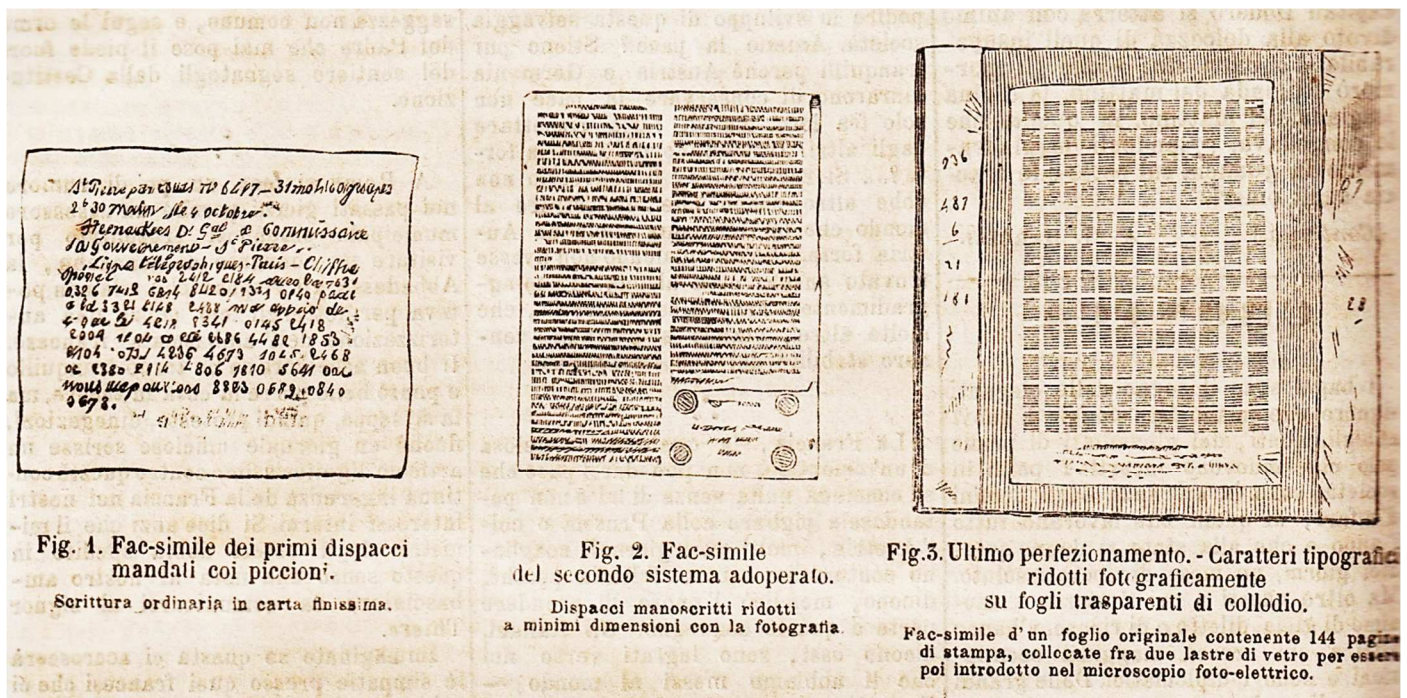
Il risultato di questo nuovo metodo fu ritenuto così soddisfacente, (in un mese da Parigi partirono diecimila messaggi) che il **4 novembre 1870** venne pubblicato il Decreto che annunciava il nuovo “servizio pubblico generalista” con i “Pigeons Voyageurs”.

In tal modo, durante l’assedio, fu possibile trasportare ben **60.000 dispacci privati** dai pochi piccioni viaggiatori che riuscirono a ritornare a Parigi. Infatti, dei 391 volatili trasportati con i palloni, **solo 59** raggiunsero le loro colombaie parigine. Dei restanti 332, alcuni furono dispersi assieme al pallone che li trasportava, altri persero l’orientamento, altri furono abbattuti dai fucilieri prussiani ed altri ancora finirono preda dei falchi che gli assediati liberavano nel cielo al fine di intercettarli.

La **TARIFFA** era impostata secondo i criteri del servizio telegrafico: originariamente fu di cent.50 per parola, che venne poi ridotta, dall’8 gennaio 1871, a cent.20 per parola.

La **LOGISTICA** fu pure rigorosamente organizzata: tutta la corrispondenza da inviare a mezzo piccione, così come gli stessi volatili provenienti da Parigi, vennero concentrati in un primo momento a Tours quindi definitivamente a Clermont Ferrand, il cui ufficio postale provvedeva a quanto necessario per la lavorazione dei messaggi a seconda della tipologia del supporto d’invio in opera al momento, e quindi a liberare i piccioni, debitamente forniti del relativo contenitore.

Esaminiamo dunque le **MODALITA’** con le quali è stato superato il problema legato alla **trasformazione** di questa modalità militare in quella civile di massa, e la sua evoluzione nel tempo nei **tre step**, via via più performanti.



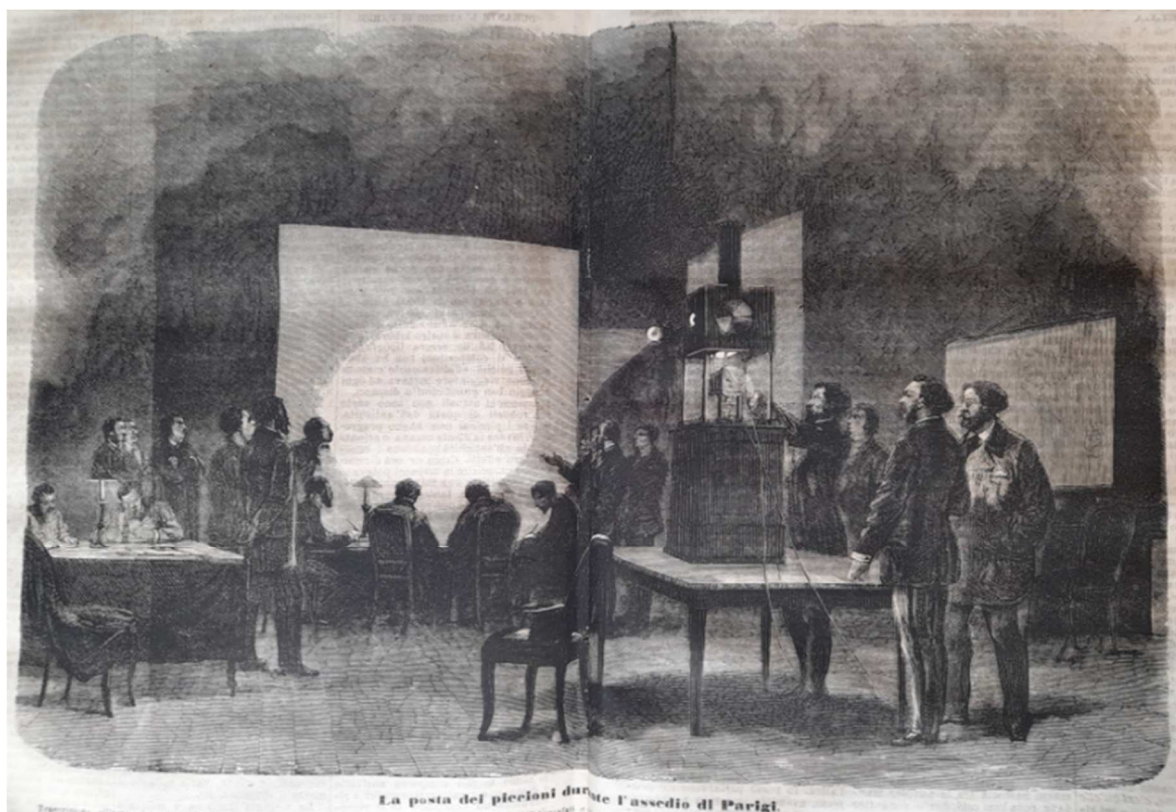
(Immagine da: “L’Illustrazione Popolare”, 1870-71 – Treves, Milano)

Una volta giunti a Parigi, i messaggi dovevano poi essere consegnati ai destinatari, e naturalmente li si doveva convertire su supporti cartacei ed in caratteri leggibili. L’Amministrazione delle Poste organizzò quindi un apposito reparto operativo per la decrittazione e trascrizione dei messaggi microfotografati: gruppi di quattro impiegati per turno li ricopiavano su carta da lettere da un muro bianco dove venivano proiettati, fortemente ingranditi, mediante appositi proiettori foto-luminosi.

La corrispondenza, così trascritta, veniva specificata mediante l’apposizione al recto della dizione: “**Recu par pigeon**”, e quindi avviata alla consegna mediante posta ordinaria.

Ma anche questo aspetto non era di semplice soluzione, soprattutto per una questione legata alla fonte luminosa che avrebbe dovuto avere la potenza necessaria per proiettare tali ingrandimenti, tenuto conto che la **lampadina non era stata ancora inventata**: Thomas Edison ci riuscirà pochi anni dopo, nel 1879.

Il problema, puramente tecnico, dovè essere affrontato in due modalità a seconda del tipo di supporto del messaggio originale: infatti nei primi due casi si doveva operare con la tecnica dell’**“episcopio”**, cioè un ingrandimento microscopico di una superficie opaca, mentre nel terzo caso si doveva operare con la tecnica del **“diascopio”**, cioè un ingrandimento di una superficie trasparente, montata fra due vetri, del tipo di quelli per i microscopi scientifici.



(stampa tratta da: “L’Illustrazione Popolare” 1870-71 – Treves, Milano = L’ultima evoluzione del proiettore)

In un primo tempo si ricorse al già conosciuto **“microscopio solare”**, una opportuna combinazione di lenti in modo da ottenere un forte ingrandimento, la cui fonte luminosa per la proiezione era rappresentata dai raggi solari: soluzione che serviva egregiamente allo scopo ma solamente quando vi era luce splendente all’esterno, cosa che non si verificava di sera e di notte, e che si verificava per poche ore e non sempre durante le giornate invernali, sovente con cielo coperto.

Si fu pertanto costretti a trovare una soluzione più performante, stante la grande necessità e la mole del servizio da rendere alla cittadinanza: fu pertanto perfezionata una evoluzione di quel tipo di microscopio, realizzando un proiettore **“microscopio foto-elettrico”**, con la forma e disposizione delle lenti del tutto identica al precedente ma la cui fonte di illuminazione era costituita da un nuovo, ingegnoso procedimento. La sorgente luminosa veniva collocata in una scatola di rame annerita, chiusa ermeticamente da pareti mobili e sormontata da un fumaiolo per disperdere il calore che si formava, simile alle “lanterne magiche” dell’epoca. La luce era sviluppata dalla corrente elettrica fornita da una pila formata da 50 elementi di Bunsen, i cui poli erano collegati a due bacchette di carbonio disposte vicinissime all’interno della scatola: l’arrivo della corrente provocava delle scariche elettriche con emissione di luce bianchissima, utilizzata per la proiezione.

Questo innovativo ed efficacissimo procedimento venne applicato sia per la tecnica “episcopio” che per quella “diascopio”, consentendo un’efficace e rapida lavorazione e smistamento ai destinatari, dei pigeogrammi.

9.2.1. La PRIMA tipologia: manoscritti su carta sottilissima

I primi pigeogrammi erano **manoscritti** in caratteri minuti su “carta pelure” di minima dimensione: però per quanto si potesse operare in termini di minimalizzazione del peso del supporto cartaceo e di minutezza dei caratteri manoscritti, ciascun piccione poteva portare solo poche centinaia di messaggi.

Dunque era chiaro che una limitazione quantitativa così evidente, a fronte di una domanda enormemente maggiore, non potesse soddisfare i crismi di un vero e proprio “Pubblico Servizio”, nel senso moderno del termine.

Un primo tentativo di porre rimedio alla limitazione quantitativa dei messaggi trasportabili coi piccioni viaggiatori mediante questa tipologia di supporto cartaceo, fu fatto dall’Amministrazione Postale con il decreto del **10 novembre 1870**, con il quale si istituivano dei **codici pubblici** ai quali corrispondevano **quattro frasi predeterminate**, ed ai quali il mittente poteva far riferimento esclusivamente con un “OUI” oppure un “NON”.

Come abbiamo visto nel capitolo sulle “lettere-gionale”, la Gazette des Absents n° 14 del 7.12.70, trasportato con il 41° ballon monté, il “*Général Renault*”, questo è l’estratto dell’articolo dedicato al servizio postale con i piccioni viaggiatori:

*“C’è un gran numero di lettere private accumulate a Tours, da dove ne possono partire solo un numero limitato per volta. Viene dato a **m.eur Steenakers** un consiglio per rimediare a questo inconveniente: si potrebbe aumentare enormemente il numero dei messaggi trasportati da ogni piccione, adottando una **chiave pubblica** di una sola lettera che rappresenti intere frasi: ciò agevolerebbe la comunicazione che, dopo tre mesi d’assedio, è un vero bisogno delle famiglie.”*

Recto. DÉPÊCHE-RÉPONSE.							
(Décret du Gouvernement de la défense nationale en date du 10 novembre 1870.)							
Prix de la présente carte, cinq centimes , représenté par un timbre-poste qui sera placé dans le cadre ci-contre.							
Les réponses doivent être exprimées par oui ou par non dans les colonnes 5 à 8. Taxe d'affranchissement des réponses, au nombre de 4 ou au-dessous, un franc .							
(Le numéro de la réponse doit être indiqué, à Paris, par l'expéditeur. Les autres colonnes de la dépêche-réponse seront remplies par le correspondant dans les départements.)							
No d'ordre de la dépêche-réponse.	NOM DU PAYS où réside LE CORRESPONDANT.	INITIALES DU PRÉNOM ET DU NOM du correspondant.	NOM ET DOMICILE (en toutes lettres) DU DESTINATAIRE à Paris.	RÉPONSES AUX QUATRE QUESTIONS POSÉES.			
				1 ^{re} question.	2 ^e question.	3 ^e question.	4 ^e question.
1	2	3	4	5	6	7	8

Verso.	
	La présente carte, revêtue, par le correspondant dans les départements, des réponses par oui ou par non qui doivent être portées aux colonnes 5 à 8, d'autre part, sera déposée par ce correspondant, affranchie en timbres-poste, au bureau de poste d'expédition, qui l'adressera, par le premier courrier, au délégué du Directeur général, à Clermont-Ferrand.

Originale del modello ufficiale per risposte con codici pubblici

VERSO: copia ridotta al 75%

Trascrizione dello scritto al **verso**: « *La présente carte, revêtue, par le correspondant dans les départements, des réponses par **oui** ou par **non** qui doivent être portées aux colonnes 5 à 8, d'autre part, sera déposée par ce correspondant, affranchie en timbres-poste, au bureau de poste d'expédition, qui l'adressera, par le premier courrier, au délégué du Directeur général, à Clermont Ferrand* » La tariffa era fissata forfettariamente in **1 franco** a messaggio.

Si trattava comunque di una soluzione-tampone, assolutamente ancora insufficiente per far fronte alla crescente domanda: bisognava dunque ricorrere alla **INNOVAZIONE TECNOLOGICA**: ed è ciò che fu fatto!

9.2.2. La SECONDA tipologia: scrittura a stampa micro-fotografata su carta fotografica.

Per aumentare la quantità di posta, il fotografo ed inventore René Dagron ideò una tecnica fotografica per ridurre i messaggi in microfilm. René Dagron, era stato il primo ad ottenere il brevetto per la microfotografia, nel 1859.

Propose alle autorità di utilizzare il suo processo di **microfotografia su carta fotografica** per trasporre un maggior numero di messaggi con i piccioni viaggiatori. M.eur Rampont, il responsabile del programma dei piccioni viaggiatori, accettò la proposta a sottoscrisse con Dagron un contratto l'11 novembre 1870, con il quale quest'ultimo veniva nominato "*Capo del Servizio Postale della corrispondenza microfilmata e risponde direttamente al Direttore Generale delle Poste*".

Già il giorno successivo, il 12 novembre 1870, il ballon monté "Niepce", trasportava **m.eur Dagron fuori Parigi**, con gli strumenti necessari per organizzare la **microfotografia postale** a Clermont-Ferrand.

Un piccione poteva adesso trasportare dozzine di strisce microfotografiche (asi ha notizia fino a 20 microfotografie, ciascuna contenente migliaia di messaggi) rinchiusi in piccoli cilindri legati ai piccioni.



Originale di uno dei messaggi secondo la prima tecnologia, su carta fotografica, di m.eur René Dragon.

Trattasi del 2° tipo di pigeogrammi dell'assedio di Parigi.

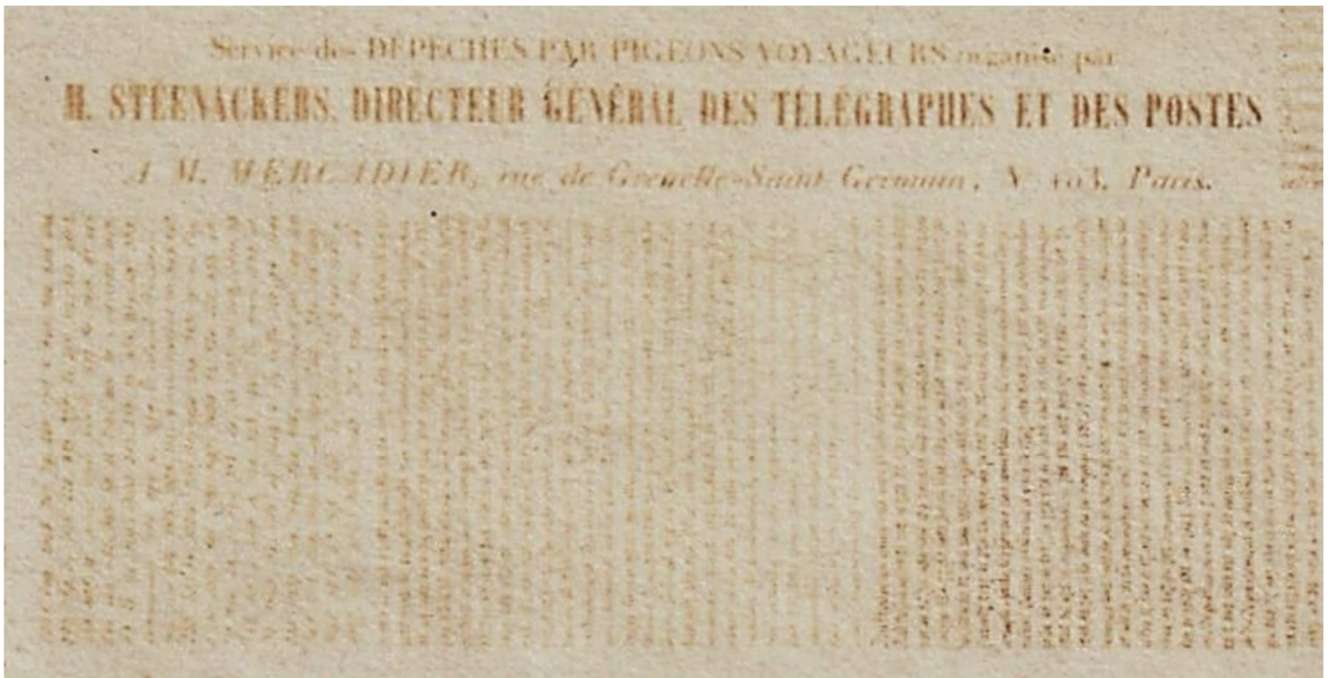
Per di più nei piccoli contenitori sotto la coda, si potevano inserire al massimo 2.000 brevi messaggi **micro-fotografati**, ovviamente del tutto insufficienti per la mole di corrispondenza necessaria ad una grande capitale come Parigi.

Con un successivo miglioramento tecnologico si giunse fino a 10.000

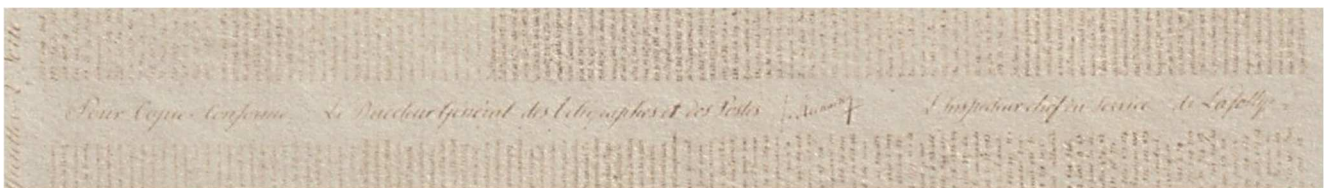


Contenitori di messaggi da fissare al piccione

Ingrandimenti della striscia microfotografica originale mostrata alla pagina precedente



*Service des DEPECHEs PAR PIGEONS VOYAGEURS organisé par
M. STEENACKERS DIRECTEUR GENERAL DES TELEGRAPHES ET DES POSTES
A M. MERCADIER, rue de Gruelle, Saint Germain, N° 7 Paris*



*Pour copie conforme - Le Directeur Général des Télégraphes et des Postes (firma : Steenackers)
L'Inspecteur chief en Service (firma: De Lasalle)*

9.2.2. La TERZA tipologia: scrittura a stampa microfilmata su supporto trasparente di collodio.

Intervenire infine un'altra innovazione: la **microfotografia** fu perfezionata da René Dagron, che la trasferì su un supporto di **collodio** (supporto utilizzato per vetri da microscopio), talché riuscì ad inserire fino a 30.000 messaggi in un solo contenitore per piccione, utilizzando lo stesso metodo di preparazione per la proiezione, dei vetri per microscopio scientifico.

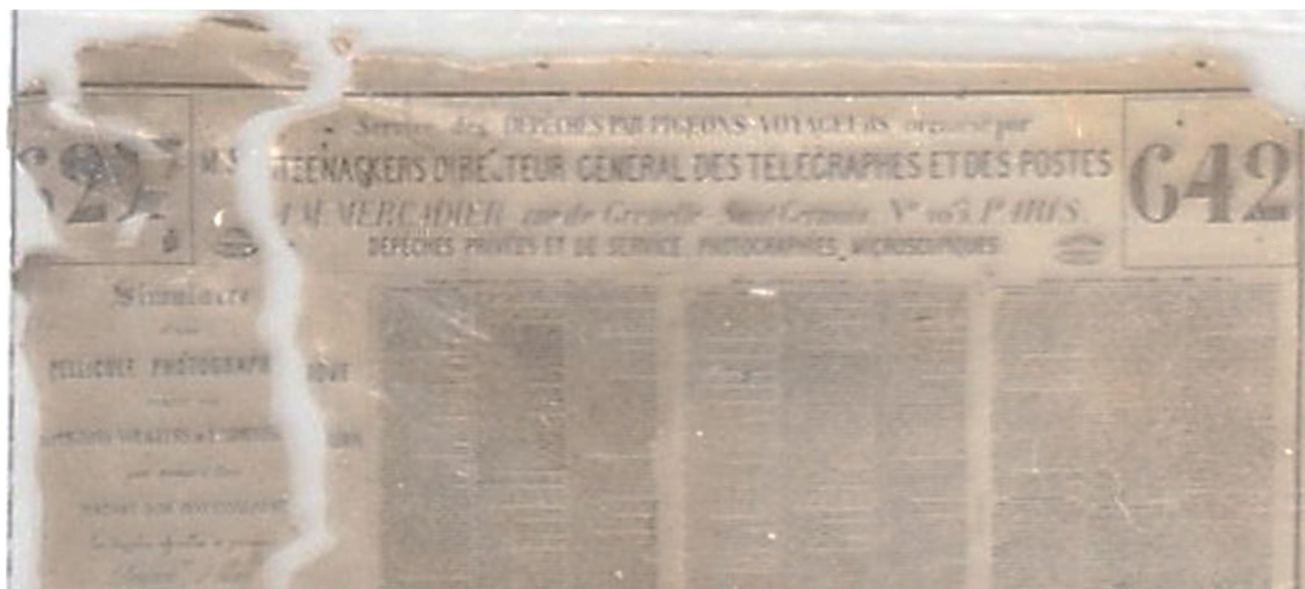
Purtroppo la connaturata **fragilità del supporto** ne pregiudica la conservazione, che anche nel caso qui mostrato, presenta lacerazioni che però non impediscono di comprendere ed interpretare il reperto.



Originale di uno dei messaggi secondo la seconda tecnologia, su supporto di collodio, di m.eur René Dagron.

Trattasi del 3° tipo di pigeogrammi dell'assedio di Parigi.

Ingrandimento del suesposto pigeogramma:



627 - M. STEENACKERS DIRECTEUR GENERAL DES TELEGRAPHES ET DES POSTES - 642
A M. MERCADIER, rue de Gruelle, N° 7 PARIS
DEPECHEs PRIVES ET DE SERVICE - PHOTOGRAPHIES MICROSCOPIQUES

10. La corrispondenza di riscontro.

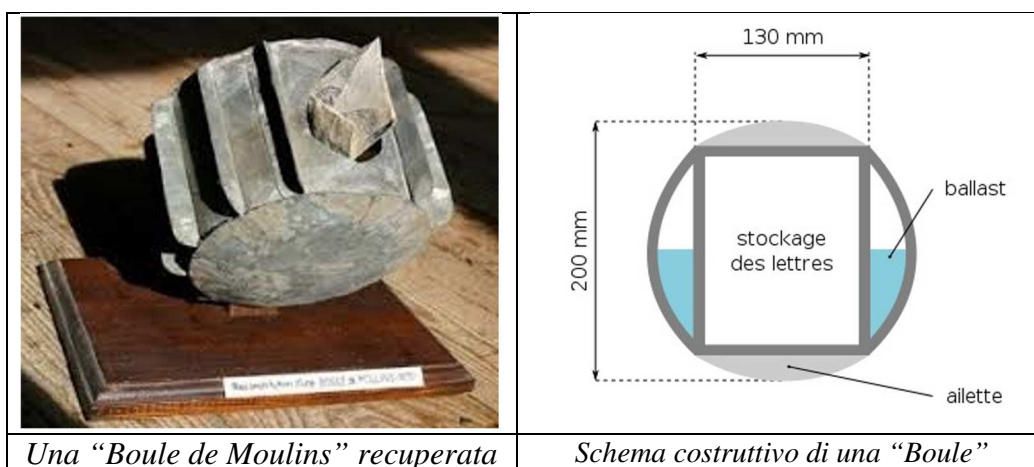
Nonostante il contributo dei pigeogrammi, il problema dell'invio della corrispondenza **per Parigi** rimaneva drammatico, in quanto la mole della domanda superava di gran lunga quella della materiale possibilità di trasporto con i piccioni.

Per di più la via dell'aria, che aveva egregiamente risolto con i ballon monté il problema della corrispondenza **da Parigi**, non risultava utilizzabile nel senso inverso, in quanto nonostante qualche esperimento (purtroppo non riuscito) non si era ancora trovato il modo di rendere i palloni "dirigibili".

Per questo motivo, onde dare completezza a questa **collezione aerofilatelica**, ho ritenuto opportuno infine accennare anche ai principali **surrogati della posta aerea** adottati in via di necessità dall'Amministrazione postale francese per la corrispondenza di risposta a quella che i parigini erano riusciti ad inviare coi ballon, e che rappresentava la **chiusura del rapporto epistolare** iniziato per via aerea, ma che per **motivi contingenti** ha dovuto trovare modalità di trasporto diversa dalla via dell'aria.

In pratica, un **corollario necessitato e logicamente consequenziale della posta aerea**.

Nella situazione data, fu proposto alle Autorità di utilizzare un metodo derivato da quello dei contrabbandieri di tabacco fra Francia e Belgio, che chiaramente curò di brevettare! Si trattava di inserire la corrispondenza in piccole palle di zinco a tenuta stagna del diametro di circa 20 cm., zavorrate con acqua in modo da mantenerle a sfiorare il fondale, per affidarle al corso della Senna a monte di Parigi, dove sarebbero state recuperate per mezzo di una rete da fondo.



La corrispondenza per Parigi che si voleva avviare con le Boules veniva contraddistinta con l'indicazione **"Paris par Moulins (Allier)"**, ed affrancata con tariffa quadrupla; veniva quindi tutta concentrata nell'Ufficio Postale della località di Moulins (da cui la denominazione di **"Boules de Moulins"**), località a monte di Parigi in territorio non occupato, per essere affidate alla Senna dal ponte di Valvins.

Ciascuna di queste poteva contenere circa 600 lettere, scritte su carta velina dal peso massimo di 4 grammi complessivi. Furono 55 le Boules inviate verso Parigi nel gennaio 1871 ma purtroppo **nessuna** di queste fu recuperata a Parigi durante l'assedio: in parte intercettate dai prussiani, in parte rimaste intrappolate nel fondale del fiume, in parte passate oltre Parigi perché le reti di recupero stese dagli assediati si erano danneggiate a causa del ghiaccio: alcune di queste ultime sono state poi recuperate a valle di Parigi.

Al termine dell'assedio, ancora per un mese circa i prussiani non consentirono di riattivare il servizio postale, ma nell'Ufficio Postale di Moulins c'erano ancora in giacenza circa 14.600 lettere! Si decise dunque di attuare un ulteriore stratagemma: dato che i prussiani stavano consentendo l'ingresso in Parigi di rifornimenti alimentari destinati alla popolazione affamata dal lungo assedio, si nascosero queste lettere dentro alcuni sacchi di riso là destinati, da cui presero il nome di **"Lettres sac-de-Riz"**.

10.1 Le “Boules de Moulins” e le “Lettres sac-de-riz”

La lettera qui esposta, del 2 gennaio 1871, mostra tutti i requisiti per l’inoltro a Parigi per mezzo delle Boules de Moulins:

- Tariffa quadrupla rispetto all’ordinaria; 80 cent. in luogo degli ordinari 20 cent.;
- Dicitura manoscritta “Par Moulins – Allier” (Allier è il Dipartimento di Moulins);
- Stato di conservazione precario, con evidenti tracce di umidità, conseguenza dell’immersione della “boule”.

(Lettera certificata Alexandre Roumet).



Lettera del 2 gennaio 1871 da Elane a Parigi – Manoscritto “Par Moulins Allier” - Viaggiata con “Boule de Moulins”.

La lettera seguente presenta le caratteristiche delle “Lettres Sac-de-Riz”: tutti i riferimenti necessari all’inoltro per “boules de Moulins”, ma timbro di arrivo a Parigi nel febbraio 1871, segno che non era stata avviata per “boules” per l’eccesso di afflusso di lettere nell’Ufficio Postale di Moulins, e qui rimasta giacente al termine delle ostilità; quindi avviata a Parigi con lo stratagemma dei “Sac de Riz” dopo il 28 gennaio 1871 e prima della riapertura del traffico postale ordinario, avvenuto nel marzo seguente.



Lettera da Carnac per Parigi del 9 gennaio 1871.

Timbro di arrivo a Parigi (al verso) del febbraio 1871

Tariffa ed iscrizioni relative ad un invio per “boules de Moulins”, ma rimasta giacente per fine ostilità presso l’Ufficio Postale di Moulins.

Lettera certificata Roger Calves).

Elenco Ballon Monte' volati da Parigi a partire dal 23 settembre 1870 al 28 gennaio 1871I palloni col numero in rosso **non hanno trasportato passeggeri**I palloni col nome scritto in rosso **non hanno trasportato posta ufficiale**

Tabelle create con i dati del libro "BALLONS MONTES di G. Lheritier edition 2000"

Numero progressivo	Nome del pallone	Data di partenza	Posta trasportata	Distanza percorsa
1	Neptune	23\9\1870	rariissima posta privata	104 km
2	Ville de Florence	25\9\1870	150 kg	30 km
3	Etas-Unis	29\9\1870	80 kg	58 km
4	Celeste	30\9\1870	80 kg	81 km
5	Non denomme 1	30\9\1870	4 kg	abbattuto
6	Armand Barbes	7\10\1870	100 kg	-
7	George Sand	7\10\1870	poca posta privata	100 km
8	Non denomme 2	7\10\1870	70 kg	12 km
9	Washington	12\10\1870	300 kg	158 km
10	Louis Blanc	12\10\1870	125 kg	280 km
11	Godefroy Cavaignac	14\10\1870	170 kg	256 km
12	Jean Bart 1	14\10\1870	400 kg	95 km
13	Jules Favres 1	16\10\1870	195 kg	300 km
14	Jean Bart 2	16\10\1870	270 kg	328 km
15	Victor Hugo	18\10\1870	440 kg	82 km
16	La Fayette	19\10\1870	350 kg	204 km
17	Garibaldi	22\10\1870	450 kg	40 km
18	Montgolfier	25\10\1870	280 kg	503 km
19	Vauban	27\10\1870	290 kg	248 km
20	Normandie	27\10\1870	pochissimi plichi affidati	200 km
21	Colonel Charras	29\10\1870	460 kg	200 km
22	Fulton	2\11\1870	250 kg	290 km
23	Ferdinand Flocon	4\11\1870	180 kg	320 km
24	Galilée	4\11\1870	420 kg	90 km
25	Ville de Chateaudun	6\11\1870	455 kg	105 km
26	Non denomme 3	7\11\1870	pochissimi plichi affidati	28 km
27	Gironde	8\11\1870	60 kg	92 km
28	Daguerre	12\11\1870	270 kg	42 km
29	Niepce	12\11\1870	pochissimi plichi affidati	157 km
30	General Uhrich	18\11\1870	80 kg	30 km
31	Archimede	21\11\1870	290 kg	400 km
32	Egalité	24\11\1870	una lettera di G.Sand	330 km
33	Ville d'Orleans	24\11\1870	100 kg	1246 km

Numero progressivo	Nome del pallone	Data di partenza	Posta trasportata	Distanza percorsa
34	Jacquard	28\11\1870	250 kg	naufragato mar d'Irlanda
35	Jules Favre 2	30\11\1870	100 kg	548 km
36	Bataille de Paris	1\12\1870	pochissimi plichi affidati	466 km
37	Volta	2\12\1870	-	390 km
38	Franklin	5\12\1870	100 kg	403 km
39	Armée de Bretagne	5\12\1870	pochissimi plichi affidati	360 km
40	Denis Papin	7\12\1870	55 kg	170 km
41	General Renault	11\12\1870	100 kg	143 km
42	Ville de Paris	15\12\1870	63 kg	468 km
43	Parmentier	17\12\1870	160 kg	150 km
44	Gutenberg	17\12\1870	-	140 km
45	Davy	18\12\1870	70 kg	330 km
46	General Chanzy	20\12\1870	25 kg	760 km
47	Lavoisier	22\12\1870	175 kg	290 km
48	Délivrance	23\12\1870	130 kg	350 km
49	Rouget de l'Isle	24\12\1870	-	212 km
50	Tourville	27\12\1870	160 kg	433 km
51	Merlin de Douai	27\12\1870	rariissimi plichi affidati	188 km
52	Bayard	29\12\1870	110 kg	377 km
53	Armée de la Loire	31\12\1870	232 kg	232 km
54	Newton	4\1\1871	310 kg	110 km
55	Duquesne	9\1\1871	150 kg	170 km
56	Gambetta	10\1\1871	240 kg	200 km
57	Kepler	11\1\1871	160 kg	280 km
58	Monge	13\1\1871	rariissimi plichi affidati	260 km
59	General Faidherbe	13\1\1871	60 kg	570 km
60	Vaucanson	15\1\1871	75 kg	240 km
61	Steenackers	16\1\1871	rariissimi plichi affidati	455 km
62	Poste de Paris	18\1\1871	70 kg	400 km
63	General Bourbaki	20\1\1871	125 kg	160 km
64	General Daumesnil	22\1\1871	280 kg	270 km
65	Toricelli	24\1\1871	230 kg	76 km
66	Richard Wallace	27\1\1871	220 kg	naufragato nell'oceano
67	General Cambronne	28\1\1871	20 kg	250 km