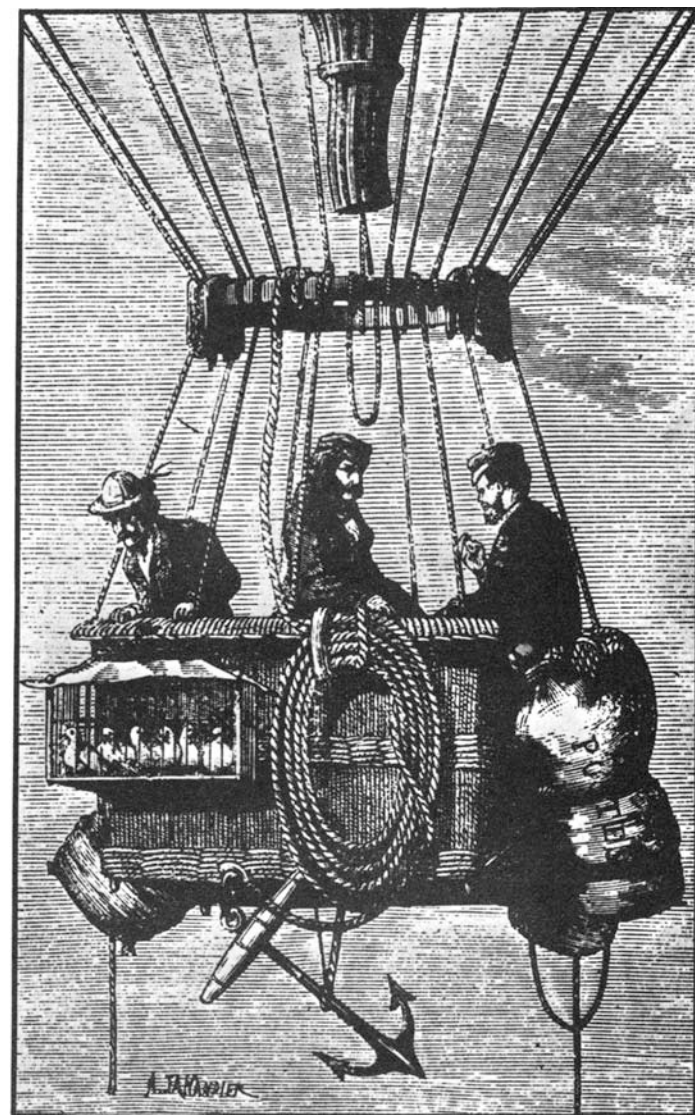


# I Ballons Montés

La prima idea di un servizio di posta aerea nacque dall'esigenza dei parigini assediati di comunicare all'esterno

di Alessandro Arseni



Alle ore 10,30 del 29 settembre 1870 prende il via, da una fabbrica alla periferia di Parigi, il primo servizio postale aereo del mondo. Un aerostato di 1540 m<sup>3</sup>, battezzato Les Etats-Unis, si leva nell'aria con a bordo i signori Godard e Gourtin, 6 piccioni viaggiatori e 80 Kg. di posta (circa 35.000 lettere) e dopo tre ore di viaggio atterra a Magnaville, nel dipartimento della Seine-et-Oise, a 58 Km. da Parigi assediata. La posta viene portata nella vicina Nantes, dove inizia la seconda parte del suo viaggio a destinazione, mentre il pallone - piegato e infilato nella sua navicella - raggiunge Tours per essere pronto ad un eventuale viaggio di ritorno. E nel frattempo a Parigi si prepara un nuovo ballon. In realtà non è la prima volta che stampe e scritti prendono la via dell'aria approfittando dell'invenzione dei fratelli Montgolfier. Solo due settimane prima, ad esempio, il 16 settembre, è stato lanciato da Metz (assediato dai Prussiani, fin dal 23 agosto) un piccolo aerostato in carta di seta contenente nella navicella circa 7000 letterine in carta pelure raccolte in 8 pacchetti, e un altro è partito il 22 settembre, con 30.000 altre corrispondenze, anch'esse trascritte da un segretario-censore e non affrancate: tranne quelle destinate a Parigi e nelle altre zone occupate, sono tutte inviate a destino in franchigia (con tassa a carico quelle per l'estero), solitamente entro buste ufficiali chiuse.



In alto: lettera volata con "Le Neptune", primo pallone a lasciare Parigi, affrancata con 20c azzurro annullato "BP 1<sup>er</sup>" - (Bordeaux à Paris 1<sup>er</sup>) - 24 sept 70" in transit, al verso timbro di arrivo "Ardentes 25 Sept 70". Al recto verso timbro rosso della compagnia degli Aerostiers "Nadar-Dartois Duruof". Il pallone percorse una distanza di 104 km. in 3h 15m. e la posta fu intercettata dai prussiani. Uno dei rarissimi "Neptune" noti con il timbro degli aerostiers. (Zanaria, Milano).

Sopra: lettera del 1° Dicembre 1870 volata da Parigi assediata sul Ballon Monté "Le Franklin", e giunta a Roma il 12 DIC 70, affrancata per 50 centesimi, tariffa per lo Stato Pontificio, all'epoca non più esistente per la caduta di Roma del settembre '70. (Zanaria, Milano)

Ma questo dei papillons de Metz, come altri precedenti, non è che un tentativo occasionale. A Parigi invece, investita d'assedio il 18 settembre 1870, le cose vengono fatte ufficialmente fin dall'inizio, a cura delle stesse Poste. La Capitale non può restare isolata, senza comunicazioni, e la via dell'aria è l'unica praticabile. Il primo tentativo, eseguito il 21 settembre, fallisce però miseramente: l'aerostato Union, di 1100 mc, si lacera durante il gonfiaggio. Esito positivo hanno invece i tentativi del 23 e del 25 settembre: il Neptune e il Città di Firenze trasportano fuori delle mura assediate 275 Kg. di corrispondenza, tre persone e i primi tre piccioni viaggiatori che saranno utilizzati per far giungere a Parigi notizie della Nazione. Dimostrata così la praticabilità del mezzo aereo e le buone possibilità di successo, malgrado l'impossibilità di pilotare gli aerostati le Poste istituiscono ufficialmente il servizio per la "voie d'aerostats" con due decreti del 26 settembre.

### 1° Decreto

Art. 1- L'amministrazione postale è autorizzata a inoltrare per mezzo di aerostati montati lettere ordinarie a destinazione della Francia, dell'Algeria e dell'estero.

Art.2- Il peso delle lettere spedite per aerostato non dovrà superare i 4 grammi. La tariffa per il trasporto di queste lettere resta fissata in 20 centesimi. L'affrancatura è obbligatoria.

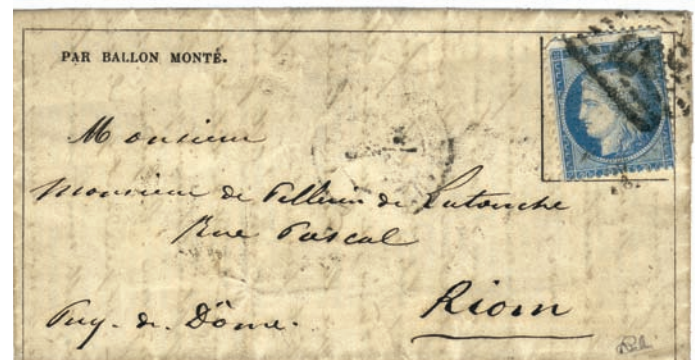
Art.3- Il ministro delle finanze è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

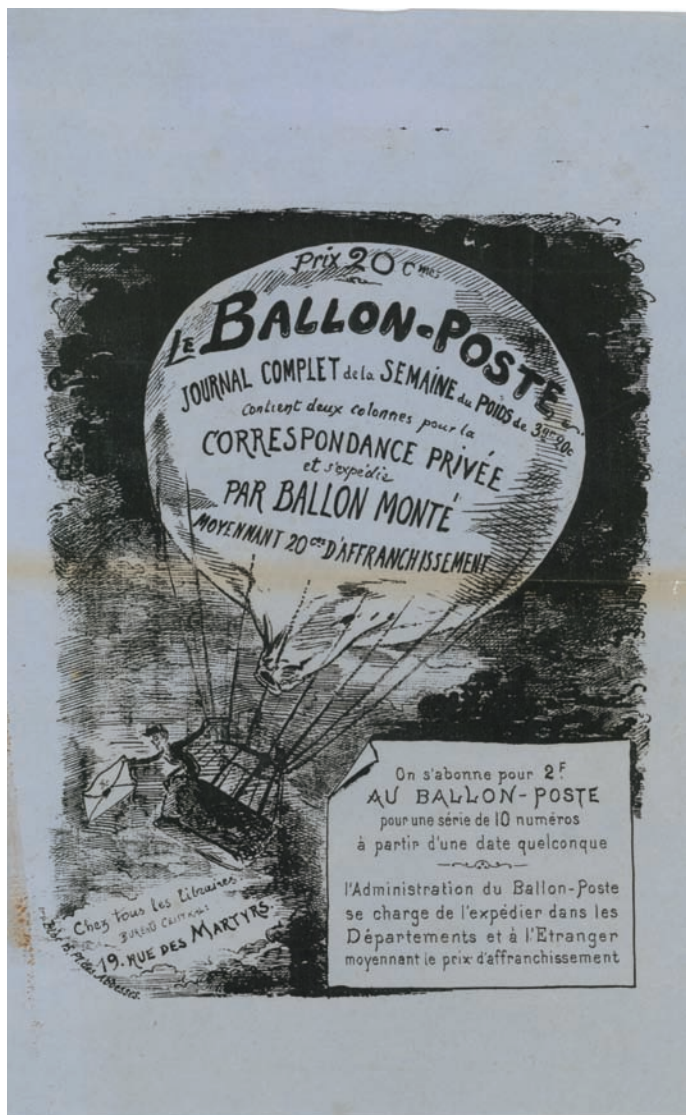


### BALLON MERLIN DE DOUAI CAP. GRIZEAUT, LIEUT. TARBÉ

Sopra: I due cachet usati su parte delle lettere affidate fuori sacco agli aeronauti e annullate nei luoghi di atterraggio o a Tours. Il primo (Nadar-Dartois-Duruof) fu applicato in rosso (raramente in azzurro) fino al 31 ottobre 1870. Il secondo utilizzato dal 1° novembre, fu usato inizialmente in rosso (molto raro) e in seguito in azzurro. In basso il lineare in nero apposto dagli aerostieri Grizeaut e Tarbé.

Sotto: lettera partita dalla Gare du Nord con l'aerostato "Merlin de Douai", recante al verso il timbro lineare in nero e quello in blu della Compagnia aerostieri "Dartois & Yon". L'esemplare da 20 centesimi è annullato in transit col numerale GC "532" di Bordeaux e reca al verso i bolli di transit di Clermont Ferrand (2 Janv. 1871) e di arrivo a Rion del 4 gennaio. (Zanaria, Rarità 2006)





## 2° Decreto

Art.1- L'Amministrazione postale è autorizzata a trasportare a mezzo aerostati liberi e non montati, cartoline postali portanti su un lato l'indirizzo del destinatario e sull'altro la corrispondenza del pubblico.

Art.2- Le cartoline postali sono in cartoncino leggero del peso massimo di 3 grammi, lunghe 11 centimetri e larghe 7.

Art.3- L'affrancatura delle cartoline postali è obbligatoria. La tariffa è di 10 centesimi per la Francia e l'Algeria. Alle cartoline destinate all'estero si applica la tariffa delle lettere ordinarie.

Art.4- Il governo si riserva il diritto di trattenere ogni cartolina postale che contenesse informazioni di natura tale da essere utilizzate dal nemico.

Da notare che questo decreto istituisce per primo in Francia le cartoline postali, adottate ed emesse poi in tutta la nazione il 15 giugno 1873 nel tipo "formula-card", e che l'intenzione iniziale è di riservare alle cartoline i ballons non montés, i quali all'atto pratico risulteranno però ben poco affidabili e saranno abbandonati.

Se si escludono i due voli di saggio, con cui partirono corrispondenze scritte anche prima dell'assedio e perciò non "normalizzate" per la via aerea, dal 27 settembre le lettere più pesanti di 4 gr. non sono accettate, così come le raccomandate e le assicurate, di cui le poste non possono impegnarsi ad assicurare il recapito. Stampe o giornali, seppur non citati devono pagare la tariffa lettere. E' soppressa anche la franchigia sia militare che amministrativa: ogni pallone viene a costare 5-6.000 franchi, e occorrono perciò almeno 60 Kg. di posta tutta regolarmente affrancata per coprire le spese. Ma qualche corrispondenza in franchigia passa ugualmente, casi come qualche lettera non o insufficientemente affrancata. Nei 67 voli effettuati (compresi i due sperimentali) si può calcolare che siano "volate" circa 5 milioni di corrispondenze, la maggior parte delle quali dirette in Francia ed affrancate col 10 cent. Empire Laureé o coi 20 cent. Empire Laureé e Siege. Altri valori, specie di piccolo taglio o del tipo Impero, sono molto pregiati, così come le destinazioni più lontane o inconsuete, con tariffe di 50 e più centesimi. Anche gli annullamenti possono portare a un notevole plusvalore, in special modo quelli di posta militare, di franchigia e di uffici "extra muros" come Rueil e Vanves. Ma la parte più affascinante di questo eccezionale capitolo di storia postale è data dalla possibilità di identificare le corrispondenze trasportate da ciascun aerostato. Le date di partenza sono già una buona guida, se si esclude qualche periodo in cui la posta fu divisa fra due aerostati (per sicurezza) in partenza nella stessa giornata. In ogni caso può aiutare il bollo d'arrivo e soprattutto i bolli di transito, se vi sono.

## L'assedio di Parigi

La funzione svolta dai palloni nell'assedio di Parigi durante la guerra franco-prussiana (1870-1871) è stata descritta da un giornalista e aeronauta dilettante francese, Wilfrid de Fonvielle, il cui libro *Avventure nell'aria* fu pubblicato nel 1877.

"Ci volle qualche tempo per convincere i parigini che la loro bella città poteva essere bloccata; contro ogni ragione, essi speravano che i corrieri postali sarebbero riusciti a farla sotto il naso agli Ulani. Ma quando la triste verità fu dimostrata di là da ogni dubbio, M. Rampont (direttore delle poste) prese le misure necessarie con ammirevole prontezza. Meno di dieci giorni bastarono a M. Eugene Godard per consegnare il suo primo pallone. La fabbrica venne stabilita dapprima alla stazione d'Orleans, ma in seguito fu trasferita alla Gare de l'Est. La vista di quei globi dai colori brillanti rallegrava le arcate deserte, e i palloni, allineati in file regolari sui marciapiedi d'arrivo, servivano in qualche misura a popolare quei luoghi deserti. Un'altra fabbrica fu organizzata da Jules Duruof alla Gare du Nord. Ma dieci giorni sono lunghissimi, quando si tratta di mettere la capitale di un paese in comunicazione col resto dello stato..."

Duruof non esitò un istante a sfidare il fuoco dei prussiani con un vecchio pallone che perdeva da ogni cucitura. Un ordine arrivò la sera, e il mattino dopo alle otto il Neptune si sollevava al di sopra della butte di Montmartre. Duruof aveva capito che la sua unica possibilità di salvezza stava nella forza della spinta con cui si sarebbe sollevato da terra; quindi lanciò il suo pallone come un proiettile sparato da un gigantesco mortaio. Il Neptune descrisse una parabola simile a quella di un obice la cui discesa fosse stata miracolosamente prolungata. Grazie al sacrificio di tre quintali e mezzo di zavorra, l'atterraggio ebbe luogo a circa diciannove miglia da Place St. Pierre, nel dipartimento dell'Eure, non lontano dai prussiani, ma tuttavia fuori dal loro tiro. Autentico figlio di Parigi, Duruof non si lasciò sfuggire l'occasione di rallegrare con una nota gaia una situazione tanto terribile: gettò cartes de visites sulle teste dei nemici che, furiosi nel vedere forzato il blocco, salutarono il Neptune con una salva di artiglierie, e fitte scariche di moschetti...

Come supplemento alla sua zavorra, Louis Godard ricevette parecchi pacchi dell'Officiel e dei principali fogli di stampa parigini. Sparsi a profusione lungo tutta la rotta, questi fogli furono raccolti con tanta avidità come se fossero manna discesa dal cielo ancora incontaminato."



In alcuni casi le lettere erano consegnate affrancate ma non bollate, agli aeronauti, oppure erano sfuggite alla bollatura: l'annullamento di tali lettere che recano la dizione "Par Ballon Monté" avvenne perciò in transito. Particolarmente rare quelle affidate fuori sacco agli aeronauti, che recano al verso gli speciali cachets in blu o in rosso. Qualche lettera fu affidata anche agli aeronauti di ballons che non effettuarono trasporto di posta.

Pagina precedente in alto: la navicella di un pallone in una stampa dell'epoca. Si possono notare la gabbia esterna con i piccioni viaggiatori, il grande sacco della posta sulla destra e la lunga fune per l'ancora.

In alto: i parigini riuscirono, nonostante l'assedio, a trasmettere le notizie anche con i giornali ispirati ai ballon montés. Questa la copertina del settimanale "Le Ballon-Poste" che, oltre alle notizie di carattere generale, conteneva due colonne vuote per scrivere il proprio messaggio. Costava 20 centesimi che corrispondevano alla tariffa per l'estero con il trasporto aereo per un peso inferiore ai 4 grammi.

## The Siege of Paris

The role of balloons in the siege of Paris during the Franco-Prussian war, 1870-71, was recounted by a French journalist and amateur balloonist, Wilfrid de Fonvielle, whose book, "Adventures in the Air", was published in 1877.

"It took some time to convince the Parisians that their beautiful city could be blockaded; they hoped against all hope that postal runners would be able to slip through the hands of the Uhlans. But when the sad truth became an undeniable reality, M. Rampont (postal director) took the necessary measures with admirable promptness. Scarcely ten days sufficed for M. Eugene Godard to deliver over his first balloon. The manufactory was at first established at the Orleans Station, but latterly at the station of the Eastern Railway. The sight of these graceful globes tinted in striking colours rendered the deserted arches gay. The balloons were arranged in regular lines along the arrival platforms, and served in a measure to people these solitudes. Another manufactory was organised by Jules Duruof at the Northern Station. But ten days are a prodigious delay when it is a question of putting the capital of a country into communication with the rest of the state. ...

Duruof did not hesitate an instant to brave the fire of the Prussians with an old balloon leaking at every seam. An order arrived in the evening, and next morning at eight o'clock the Neptune soared above the buttes of Montmartre. Duruof perceived that his only chance of safety lay in the force of the impulse with which he started. He therefore launched his balloon like a projectile which issues from a monster mortar. The Neptune described a parabola like that of a bombshell whose descent had been miraculously prolonged. By sacrificing seven hundred-weight of ballast, the descent took place about nineteen miles from the Place St. Pierre, in the Department of Eure, not far from the Prussians, but still beyond their range. A true son of Paris, Duruof could not let the opportunity escape of enlivening a situation so terrible. He threw cartes de visite down upon the heads of the enemy, who, furious at seeing the - blockade thus forced, saluted the Neptune with a salvo of artillery, a rolling fire of musketry. . . .

Louis Godard received as a supplement to his ballast a number of packets of the Officiel newspaper, and of the principal journals published in Paris. Scattered in profusion all along the route, these sheets were as eagerly collected as if they had been celestial manna descending from the yet pure heavens."

Lettera volata con l'aerostato "Normandie", partito il 27 ottobre 1870, affrancata con 20 centesimi Napoleone "laureato", annullato in transito nell'ufficio di Fresnes en Voevre (Meuse) il 29 ottobre. In questa occasione il pallone percorse una distanza di 255 km. in 3 ore, ma la posta fu catturata dai prussiani. (Harmers London, Dec. 11, 2007, est. £ 7,500)

Durante l'assedio di Parigi i francesi riuscirono a trasmettere fuori della città circa 5 milioni di corrispondenze. Alcuni palloni finirono direttamente nelle mani dei prussiani, altri raggiunsero il Belgio, i Paesi Bassi, la Prussia e la Baviera. Ma il viaggio più straordinario fu compiuto dagli aeronauti Rolier e Bézier: partiti alla mezzanotte del 24 novembre 1870, percorsero la distanza di 1246 chilometri in 14 ore e 45 minuti, atterrando in Norvegia, a poche miglia da Christiania. Sotto: il Neptune si sta preparando al volo.

