

ASSOCIATION DU MUSÉE POSTAL DES ANCIENS AMBULANTS DE TOULOUSE

Fédération Nationale des Associations de personnel de La Poste et de France Télécom pour la Recherche Historique
[http : //jcb57.club.fr/ambulants/musee.htm](http://jcb57.club.fr/ambulants/musee.htm)

70, rue Pierre Cazeneuve - 31200 TOULOUSE
 Tél et fax association : 05 61 13 44 46
 Tél. domicile Président : 05 61 58 22 53
 Tél. mobile : 06 74 55 14 19
musee.ambulants@wanadoo.fr
musee.ambulants@laposte.net

Catalogue de l'exposition, 2007
 Réalisation : **Jack Mary**

Maquette : La Poste ANCI-Aquitaine - PG 03/07



Ce livret a été réalisé avec le concours de **La Poste de la Haute-Garonne**.

La Poste en Haute-Garonne, ce sont 222 bureaux à votre disposition pour toutes vos opérations courrier, colis et bancaires. C'est également, selon votre bureau de poste, tout un ensemble de services au plus près de votre domicile :
 carterie, papeterie, cartes de téléphone, chèques cadeaux, services à la personne...

UNE EXTRAORDINAIRE AVENTURE

Août 1870. La guerre est déclarée entre l'Allemagne et la France. Les Prussiens envahissent l'est du pays et se retrouvent bientôt aux portes de Paris. Le 18 septembre, la capitale est entièrement assiégée. Il devient alors impossible de sortir ou de rentrer dans Paris.

■ Pour sortir

Des hommes, dignes successeurs des frères Montgolfier, mettent en place un étonnant pont aérien de ballons montés. Gonflés au gaz de ville, transportant le courrier officiel, mais aussi celui des particuliers, des pigeons voyageurs, des proclamations, des journaux, les ballons s'envolent sous la responsabilité d'un aéronaute, appelé parfois "pilote". Ils seront 65 à franchir le blocus. 2 ne le pourront pas.

La plus grande aventure de l'histoire aérienne civile et militaire commence le 23 septembre 1870 et va durer 4 mois et 4 jours. La première poste aérienne est née.

Les **65** ballons emporteront **10 670** kg de courrier, du matériel, **176** personnes, aéronautes ou passagers, tous chargés de missions diverses et... **407** pigeons

■ Pour entrer...

Pendant ce temps, on réfléchit aux moyens de faire rentrer le courrier dans Paris. Certains inventent un système particulier, en faisant rouler au fond de la Seine des boules de zinc munies d'ailettes et emplies de lettres provenant de la province.

Plus astucieuse est l'idée d'employer des pigeons voyageurs, qui sortis de Paris par ballons, doivent, grâce à leur instinct, rentrer dans leur pigeonnier. On les charge de transporter des microphotographies de textes, qui, à l'arrivée, et après agrandissement, sont recopiés, puis distribués.

D'autres "astuces" seront envisagées, sans grands résultats.

QUELQUES REPÈRES

L'aérostatique

Novembre 1782

Les frères Montgolfier

4 Juin 1783

Premier vol à Annonay

27 Août 1783

Démonstration à Versailles

après un vol de 600 kilomètres. Les progrès techniques permettent de nouvelles études. Dès 1844, on pense à un ballon pouvant être dirigé grâce à des hélices mues par une petite machine à vapeur.

Dans le monde entier, et en particulier en France, nombreuses recherches et essais. Tentatives d'amélioration et de vols dirigés. Les ballons captifs deviennent des attractions de fêtes foraines.

7 novembre 1836 : Charles Green traverse la Manche, le nord de la France et la Belgique et pose son ballon en Allemagne,



La guerre franco-allemande

1870

1er août Début des hostilités

27 septembre Défaite de Strasbourg

2 septembre Capitulation de Sedan

18 septembre Siège de Paris

28 octobre Reddition de Metz

1871

28 Janvier Demande d'armistice

29 Janvier Dernier jour du siège de Paris

POUR SORTIR LE COURRIER

Les ballons perdus (ou non montés) de Metz

Septembre 1870 : Metz est bloquée par les troupes allemandes.

J. Jeannel, pharmacien major de l'armée française, construit, dans le grenier de l'hôpital militaire, un petit ballon, qui, lâché à l'air libre, doit permettre de sortir quelques correspondances des militaires assiégés.

CARACTÉRISTIQUES

1 mètre cube de capacité, gonflé à l'hydrogène, confectionné en papier à calquer recouvert de collodion médicamenteux mélangé à de l'éther et à de l'huile de ricin. Les correspondances (10 sur 5 cm) sont rédigées sur papier "pelure d'oignon".

Les essais sont satisfaisants et l'armée (sauf Bazaine) s'intéresse au principe.

LES ENVOIS

Du 6 au 15 septembre

Jeannel procède au lancement de 14 aérostats. 7 parviennent à atteindre les lignes françaises.

Entre le 16 et 30 septembre

le Génie lance 6 ballons (3 mètres de diamètre) dont 5 tombent entre les mains ennemies.

Devant tous ces échecs, le service est supprimé par BAZAINE qui n'avait jamais caché son hostilité à cette poste aérostatique.

LES BALLONS MONTÉS DU SIÈGE DE PARIS

Les ballons existants

Au début du siège, 7 aérostats, en plus ou moins bon état sont disponibles dans la capitale. Ils appartiennent à quelques entrepreneurs et ont servi à des ascensions captives, la plupart des attractions foraines.

Les frères GODARD (Eugène, Louis et Jules) ont déjà utilisé ces ballons captifs pendant la guerre d'Italie, observant les mouvements de troupes ennemies. Ils sont installés boulevard de l'enfer, près du parc Montsouris.

WILFRID DE FONVIELLE possède une affaire privée à côté de l'usine à gaz de Vaugirard.

FELIX TOURNACHON dit NADAR est un photographe très intéressé par l'aérostation. Il a fait construire le GEANT, un monstre de 6 000 m³ qui s'est envolé pour la première fois le 9 octobre 1863. La même année, il a créé une "Société d'encouragement pour la navigation aérienne" et un journal "l'Aéronaute" dont le premier numéro fut tiré à 100 000 exemplaires et qui parut pendant 40 ans. Dès le début du siège, il crée une "Compagnie des Aérostats militaires" dont la dizaine de membres s'installent, sans autorisation, place Saint-Pierre, à Montmartre. Nadar s'associe à Camille DARTOIS, autre constructeur de ballons, lui-même associé à Gabriel YON, cordier et ingénieur aéronaute.

Utilisation des 7 premiers ballons

Devant l'impossibilité de les gonfler, LE NATIONAL et le L'UNION, en très mauvais état, ne partiront pas.

LE NEPTUNE, propriété de Nadar, part le 23 septembre.

LA CITTA DI FIRENZE, le 25 septembre

LE NAPOLEON et L'HIRONDELLE, réunis et rebaptisés LES ETATS-UNIS s'envolent le 29 septembre.

LE CELESTE, le 30.

Les commandes

Frédéric STEENAKERS, Directeur général des Télégraphes et Germain RAMPONT, Directeur des Postes, signent les premiers contrats. Le 19 septembre, un contrat prévoit la mise en chantier immédiate de 3 ballons livrables, le premier, le 8 octobre, les deux autres, le 10. C'est l'entreprise Nadar/Dartois/Yon qui est chargée de leur construction. Dans un deuxième temps, il est prévu... un nombre illimité de ballons de 2 000 m³.

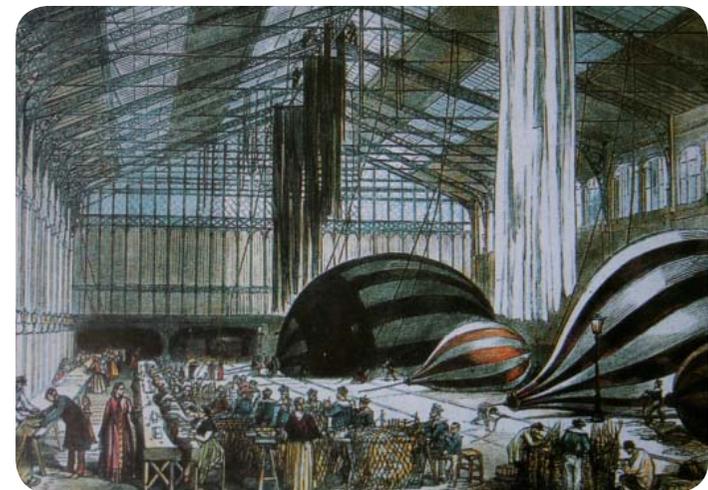
De toute façon, il faut faire vite !!

La création des usines à ballons

■ Les deux entreprises

Depuis l'arrêt total des trains, les halls de gare, très dimensionnés, servent de hangars de construction.

Les GODARD s'installent Gare d'Orléans, puis après un bombardement, rejoignent la Gare de l'Est. NADAR, DARTOIS et YON débutent dans une salle de l'Elysée Montmartre, puis s'installent Gare du Nord.



■ Le matériel

Rien n'est simple: il faut trouver les tissus, tailler des bandes (environ 40 fuseaux par ballon), les coudre (d'où de nombreuses machines), après couture, retourner l'ensemble comme un gant, vernir les bandes avec un mélange d'oxyde de plomb et d'huile de lin, laisser sécher, puis vérifier la tenue par gonflage à l'air et, enfin, poser les accessoires. A côté de l'atelier de construction, fonctionnent ceux de la fabrication des filets et des paniers en osier ainsi, que la corderie.

■ Le personnel

Ateliers de 60 à 120 femmes. Des marins (environ 30) et des douaniers assurent les gros travaux et la manutention, le gonflage, les essais et le transport sur les lieux d'envol.

Les ballons

■ Équipement normal

La nacelle : un simple panier d'osier de très faibles dimensions :
longueur 1 m 10,
largeur 1 m 40,
profondeur 1 m 10.

Dans la nacelle : 10 sacs de sable (lest), un grappin à quatre crocs (chez Dartois) ou une ancre (chez Godard), avec une corde de 55 mètres, un guiderope (cordage traînant au sol pour les manœuvres), un oriflamme avec le nom du ballon, des banderoles de papier pour apprécier le vent, et, provenant de l'aérostat, la soupape permettant de le dégonfler. Cet encombrement, auquel il faut ajouter deux ou trois aéronautes (quelquefois quatre !), et... les paniers contenant les pigeons exige que les sacs de courrier et de lest soient accrochés en dehors de la nacelle.

CARACTERISTIQUES

Sphère d'environ 2 000 m³
20 à 21 mètres de hauteur
1 100 kg tout compris
Délais de construction : 10 à 12 jours
Prix: 4 000 francs (400 pour l'aéronaute)
Certains ballons seront achetés par des particuliers désirant sortir de la capitale.

Eventuellement sont fournis par le pilote ou les passagers : baromètre, thermomètre, boussole, lampe tempête de mineur, carte(s), longue-vue marine, papier à cigarettes (mesure du vent), nourriture, couteaux, ficelle, sans oublier de l'eau... pour les pigeons.



■ Le parachute équatorial

Godard installe une bande d'étoffe de un mètre de large, courant tout autour de l'équateur du ballon. Son bord inférieur est fixé à celui-ci, le bord extérieur étant retenu par attaches à la partie inférieure du filet. En se gonflant, cette bande de tissu maintient l'aérostat et l'oblige à rester plus longtemps dans les couches d'air et, lors de la descente, ralentit la chute.

■ Les hommes

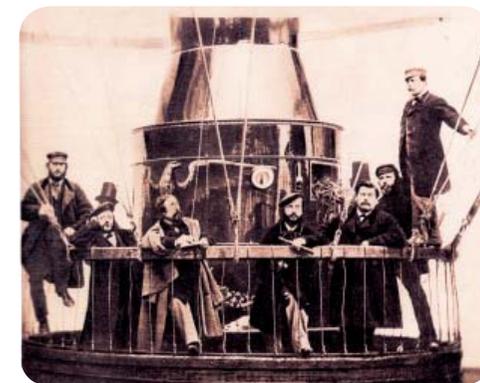
Deux catégories :

Les aéronautes : (quelquefois à tort, appelés "pilotes")

En principe, il s'agit de professionnels, issus des deux Compagnies des Aérostatiers militaires fondées par Nadar. Mais, compte tenu de l'importance du service, on doit faire appel à des volontaires. La plupart sont des marins ou des membres du Corps des Francs-tireurs créé par Trochu et formés aux responsabilités.

Les passagers :

Le plus souvent ce sont des officiers chargés d'une mission particulière. Ainsi, Gambetta part le 7 octobre par l'Armand-Barbès. Certains particuliers payeront leur ballon.



■ L'apprentissage du pilote

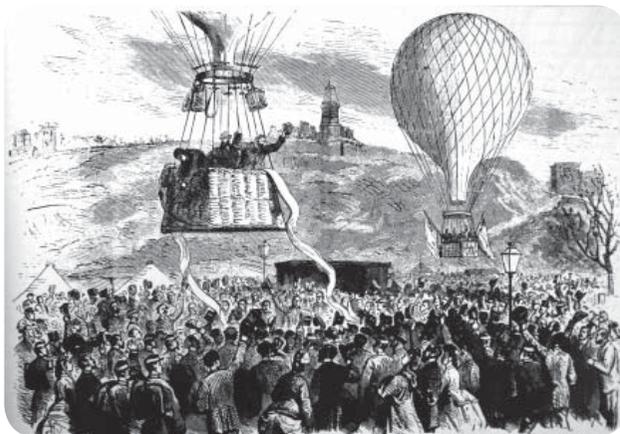
“Pour monter, on lâche du lest, pour descendre, on tire sur la soupape...”

Cela peut paraître simple. La réalité est tout autre. Aussi doit-on créer des écoles d'aérostiers. A la gare d'Orléans, chez Godard, un ballon-école a été installé. En 10 jours, les futurs aéronautes apprennent à construire les ballons, participent aux essais de gonflage et au transport. A l'issue du stage, ils sont soumis à un examen.

■ Le lancement

Le gonflage se fait au gaz de ville fourni par la Compagnie du Gaz de Paris. Mais à partir de novembre, les réserves de charbon diminuent et les Parisiens doivent se rationner, priorité étant donnée à la fourniture de gaz pour les ballons. Après transport du matériel sur les lieux de lancement et gonflage, marins et soldats retiennent le ballon. Courrier, pigeons, tracts, journaux sont chargés. Les passagers, souvent protégés par d'épais manteaux de fourrure et des couvertures essayent de trouver un peu de place dans la nacelle.

Le «lâchez-tout» se fait en présence d'un nombreux public et des représentants des Postes et des Télégraphes et d'autres ministères.



A partir du 18 novembre les vols se font de nuit.

■ Les vols

Le voyage s'effectue au gré du vent, très souvent dans des conditions difficiles, dans des tempêtes de pluie ou de neige glaciale. L'hiver 1870/71 est particulièrement rigoureux.

■ Les atterrissages

Un principe simple : l'aéronaute vide le ballon en tirant sur la soupape. Les arrivées, toujours rapides, sont pour la plupart, très mouvementées. L'ancre s'accroche n'importe où, dans des arbres, dans des maisons, des pans de murs, racle la terre, alors que le ballon continue à se traîner sur le sol. Dans la nacelle on est bousculé, souvent terrorisé, parfois passé par dessus bord. Il y aura des blessés et des disparus en mer. Passé le dangereux arrêt, l'accueil des Français est chaleureux et l'aide immédiate. Ballon, filet et nacelle sont cachés ou détruits. Les aéronautes et passagers évitent les difficultés ennemies grâce à de nombreuses astuces: emprunts d'habits de paysans, très longs parcours à pied, transport des sacs de courrier et des pigeons dans des charrettes camouflées. Lorsque cela peut être réalisé, des trains spéciaux sont mis en route pour rejoindre Tours, puis Bordeaux. Quelques hommes seront fait prisonniers par les Prussiens. Le courrier est remis au bureau le plus proche pour être acheminé.



65 BALLONS SONT PARTIS

20 ONT ATTERRI DANS LES LIGNES ENNEMIES EN ZONE OCCUPÉE

5 ONT ÉTÉ CAPTURÉS PAR LES ALLEMANDS

2 SE SONT PERDUS DANS L'OcéAN

11 SE SONT POSÉS À L'ÉTRANGER

POUR RENTRER DANS PARIS

Les Parisiens qui supportent quotidiennement la faim, le froid, les défaites, n'acceptent que difficilement l'isolement imposé par le blocus. Le courrier peut sortir de Paris, mais ne peut y entrer. Aussi procède-t-on à toutes sortes de recherches, dont certaines, utopiques ne verront pas le jour. D'autres, trop hasardeuses, voire dangereuses, seront rapidement abandonnées.

C'est ainsi que l'on pense à confier quelques correspondances à des **passeurs** qui, à pied, devront "passer" à travers les lignes ennemies. Peu réussiront (Brare et Geme. 853 lettres, le 28 septembre), beaucoup rebrousseront chemin sous le feu de l'ennemi.

Certains assurent que leurs **chiens**, sortis de Paris par ballon, puis munis de microfilms cachés dans leur collier, sauront retrouver leur chenil. Le 23 décembre, le ballon "La Délivrance" emporte un grand nombre d'**ampoules de verre** soufflées dans lesquelles l'inventeur estime possible d'introduire des micro-dépêches. Les ampoules, scellées, jetées dans la Seine et transportées par les eaux seraient récupérées par les Parisiens.

Un nommé Delente réalisa même les plans d'un **sous-marin** qui, entre deux eaux, entrerait dans Paris.

On a pensé également à lancer dans la Seine des troncs d'arbres creusés pour contenir les lettres.

Inutile de dire que ces idées, même si certaines furent réalisées, aboutirent toutes à des échecs.

Par contre, deux propositions semblaient présenter un intérêt certain et furent mises en pratique:

Par la voie fluviale : une boule en zinc contenant 500 à 600 lettres est lâchée au gré des eaux et arrêtée à hauteur de Paris.

Par la voie aérienne : les techniques photographiques évoluant, on a inventé un système de réduction de la surface des pellicules. Les "micro" photos rentreront, attachées à l'aile d'un pigeon regagnant son colombier parisien. Il suffira d'agrandir les documents reçus, de les recopier et de les distribuer.

Les boules de moulins

■ L'idée

Sphère creuse en zinc, d'environ 20 centimètres, munie d'ailettes, scellée et pouvant contenir 500 à 600 correspondances. Lancée dans la Seine, emportée par le courant, elle doit parvenir à Paris sans être détectée par l'ennemi. Un filet traversant le fleuve arrête la boule. Il s'agit d'une invention de MM. Robert, Delort et Vonoven qui sera connue sous le nom de "Boule de Moulins".



■ Les essais

Grâce au Général Trochu, quelques lancers ont lieu dans la Bièvre, puis à Choisy Le Roi, dans la Seine. Compte tenu de la réussite de ces essais, un contrat est signé avec le Directeur Général des Postes. Afin de mettre le principe en service, il est demandé aux inventeurs de quitter Paris et de rejoindre Tours.

■ Le départ de Paris

Les 5 et 6 décembre, le ballon Denis Papin est préparé. Il part le 7 à 1 heure du matin de la gare d'Orléans et emporte M. Delort et Robert chargés de l'organisation de la ligne sous-fluviale. Vonoven reste à Paris pour contrôler l'arrivée des boules.

L'atterrissage se fait à La Ferté Bernard dans la Sarthe. Un train spécial transporte les aéronautes à Tours... où ils apprennent que le Gouvernement de Défense Nationale a décidé de se replier sur Bordeaux.

■ Steenakers

Apparaît un personnage particulier, à l'ambition énorme. François-Fédéric Steenakers s'est fait nommer, dans la nuit du 4 au 5 septembre, Directeur des Télégraphes, puis, le 2 octobre, Directeur général des Postes et des Télégraphes. Il refuse de reconnaître le contrat signé à Paris et demande à Delort et Robert de se rendre à Clermont-Ferrand pour y exercer leur travail. Les correspondances devront être regroupées dans cette ville. Puis, brusquement Steenakers bloque le système parce que Robert a fait une annonce du service.

Il faudra attendre le 26 décembre pour qu'un décret crée enfin le nouveau procédé et fixe les tarifs (un franc. 40 c payés au départ, 4 à c à l'arrivée).

2 jours après la signature du contrat, Steenakers change le lieu de rassemblement des correspondances: ce n'est plus Clermont-Ferrand, mais Moulins.

Les "agents" (on désigne ainsi les boules) s'appelleront désormais "boules de moulins."

12 jours après, la poste de Moulins reçoit l'ordre de participer au service. Et, pendant tout ce temps – au total 22 jours-, Vonoven attend à Port à L'Anglais, espérant récupérer des boules dans le filet qu'il a fait installer et qu'il surveille.

■ Les envois depuis Moulins

Les bureaux de postes reçoivent un avis : le service "Paris par Moulins" est créé (4 grammes, un franc). Si le courrier est recueilli à Moulins, les boules sont fermées à Cosne et le premier largage à lieu à Bray sur Seine, près de Montereau, en zone occupée. Ce 8 janvier, 4 boules sont mises à l'eau.

55 boules seront transportées, à pied, à cheval, en voiture suivant les possibilités.

Malheureusement à Paris, le froid intense a formé sur la Seine des blocs de glace qui détruisent les attaches du filet et l'arrachent. Vonoven constate les dégâts. Le 27, un nouveau filet est posé par un sca-phandrier.

Le lendemain, L'ARMISTICE EST SIGNÉ.

Le 11 février, un contrôleur des bureaux ambulants fera passer 14 600 lettres encore en instance de transport, dans des sacs de riz destinés au ravitaillement de Paris. Les lettres ainsi transportées sont baptisées par les collectionneurs "sacs de riz".

■ Les repêchages

Il n'y aura pas de récupération pendant le siège. La première boule de Moulins sera trouvée à Quillebeuf (Eure) le 6 mars 1871.

AU TOTAL 33 BOULES SERONT REPECHÉES ENTRE LE 6 MARS 1871 ET LE 14 AVRIL 1982.

L'affaire de la boule repêchée le 6 août 1968 conduira à un long procès entre l'inventeur (découvreur), les destinataires de correspondances, l'héritier de Delort, les archives départementales, les archives nationales, et l'administration des PTT. Finalement, le 17 février 1976, la Cour de Cassation décide que la boule appartient à l'administration, à charge pour elle de tenter de retrouver les ayants-droits des destinataires, ou, sans succès des démarches, de conserver les lettres en sa possession.

IL RESTE ENCORE UNE VINGTAINE DE BOULES DE MOULINS IMMERGÉES DANS LA SEINE.



La Poste et les pigeons

■ Principe

Des colombophiles parisiens confient leurs volatiles (la plupart des bêtes à concours) aux aéronautes quittant la Capitale. A l'atterrissage, les paniers sont transportés à Tours.

Munis de documents légers, les pigeons doivent regagner leur colombier d'origine.

A Paris, après transcription, les textes sont remis aux destinataires (ministères ou particuliers).

Du 23 septembre 1870 au 28 janvier 1871, se crée un véritable pont aérien.



■ La sortie des pigeons

Un contrat est signé avec les propriétaires de pigeons et un premier départ s'effectue par "la Citta di Firenze". Cet essai se déroule avec succès.

Par la suite, les pigeons sortent de Paris, enfermés dans des paniers en osier (de 3 à 30 oiseaux par vol).

Pour les regrouper, à Tours, on a installé un pigeonnier provisoire... dans les salons de la préfecture !

■ Le courrier

Il s'agit d'envoyer uniquement des messages simples, sortes de lettres ou de cartes-dépêches limitées à 20 mots (50 centimes le mot !!). Jusqu'au 10 octobre, l'écriture se fait à la main sur un papier très fin, puis les textes sont ensuite dactylographiés. Après le 10, il est fait usage d'un procédé inventé par Dagron permettant la réduction de la surface des pellicules photographiques. Les pages typographiques sont divisées en surfaces de 8 cm sur 11 (environ 1000 caractères) Un cliché sur verre permet d'obtenir une image de 1 mm² qui est ensuite reproduite sur une pellicule au collodion, de format 5x4 cm.

En général :

1 page = 200 dépêches

1 tableau = de 9 à 16 pages,
soit 1 800 à 3 200 dépêches

12 pellicules par pigeon, soit
environ 30 000 dépêches

Afin d'éviter les pertes, les documents sont photographiés plusieurs fois et répartis entre plusieurs pigeons.

■ Les vols

Le principe : les documents réduits sont introduits dans de petits tuyaux de plumes d'oie ou de corbeaux (5cm), fixés ensuite par des fils de soie à la 5^e plume de la queue de l'oiseau (celle du milieu).

■ Les lâchers

En septembre et jusqu'au 15 octobre, il n'y a pas de colombophile à la Délégation, à Tours. Les lâchers se font selon les circonstances, sans contrôle. D'où des disparitions énormes de volatiles. À partir du 16 octobre, des colombophiles confirmés (dont Fernique) et Dagron parviennent de Paris par ballon. Le service s'organise, les bêtes sont choyées, un colombier est installé à Orléans. Les lâchers se font à Blois (cathédrale), puis, suivant les événements militaires, dans la région d'Orléans et, enfin, au Mans. Les lâchers se poursuivront jusqu'au 3 février... alors que Paris a capitulé depuis le 28 janvier !

■ Les difficultés

De nombreuses difficultés entravent les vols : des conditions atmosphériques défavorables – pluies, brouillards, neige à partir du 19 décembre, les tirs ennemis, les oiseaux de proie – éperviers, faucons- qui attaquent les pigeons en vol.

Une astuce, parmi d'autres, consiste à fixer sur la queue des oiseaux de petits roseaux. La vitesse du vent transforme alors les tuyaux en sifflets dont le bruit éloigne les oiseaux de proie...

Des difficultés d'ordre administratif retardent également la mise en place du projet. Steenakers, à Tours, s'oppose à Dagron et Fernique, envoyés par Paris.

Dès le 12 décembre, Dagron doit installer un nouveau laboratoire à Bordeaux où Postes et Télégraphes se sont repliés depuis la veille. Il manque de matériel et commande à Paris... par pigeons les produits dont il a besoin et qui ne parviendront qu'en janvier.

Tous ces problèmes politiques et matériels freinent la mise en place d'un service régulier. Et, pendant tout ce temps, Paris attend la rentrée des pigeons porteurs des nouvelles de la province.

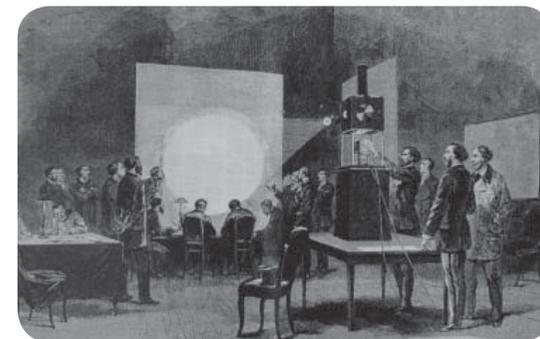
■ Le retour des pigeons

En octobre, le temps est favorable, 21 pigeons regagnent leur colombier. Du 28 octobre au 13 novembre, vents, brouillards et l'attitude de Steenakers n'autorisent aucun retour. En novembre, il n'y aura que 24 rentrées... et même de faux messages envoyés par les Allemands afin de démoraliser les parisiens.

Le 15 décembre, parviennent les premières dépêches sur collodion... que l'on ne sait pas lire. Il faudra utiliser le projecteur du bureau des Télégraphes, rue de Grenelle. Panique : au lieu des 300 dépêches espérées, il y en a... 1 200, qu'il faut défricher, transcrire et faire distribuer ! Le 9 janvier, parviennent 14 000 messages ; le 14, le projecteur tombe en panne. Le 14, 10 000 messages sont reçus. Transcription et distribution demandent plusieurs jours. Parti le 18 novembre, le dernier message arrivera le 6 février, ayant erré pendant 80 jours.

■ Le travail de transcription

Les premières dépêches reçues, écrites à la main, sont lisibles. Par la suite, les textes dactylographiés exigent une lecture à la loupe. Deuxième quinzaine de décembre: les pellicules sont lues à l'aide d'un projecteur électrique, dans une salle du service des Télégraphes. Il s'agit d'une lanterne magique à l'usage des enfants dont l'éclairage à la bougie a été remplacé par une lampe alimentée par des piles placées dans le socle de l'appareil. Les pellicules, lavées dans un bain d'eau additionnée d'ammoniaque, sont séchées à plat puis fixées entre deux plaques de verre. Les textes sont ensuite recopiés. A partir du 12 janvier, la projection se fera sur écran. La transcription est faite à la main. Compte tenu des difficultés rencontrées- l'importance du trafic, les piles qui s'usent vite -, le personnel, trop peu nombreux, travaille jour et nuit.



■ Le bilan

Du 25 septembre 1870 au 28 janvier 1871, 409 volatiles ont été confiés aux aérostats. 407 ont franchi les lignes encerclant Paris. (303 fournis par les 20 colombophiles réquisitionnés par l'Etat et 44 pigeons privés) 2 sont rentrés dans leur pigeonnier sans avoir franchi les lignes. 57 regagnèrent leur colombier. Parmi ceux-ci, certains effectuèrent plusieurs voyages (l'un d'eux, six fois). Après l'armistice, le colombophile Cassiers ne possédait plus que 4 pigeons sur les 52 qu'il avait fournis au service de la poste aérienne. Entre le 8 novembre et le 1er février les bureaux des Postes et Télégraphes ont reçu 95 642 dépêches privées à transmettre, dont 1 370 mandats.

LE 3 FÉVRIER 1871, LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR PUBLIE LE COMPTE RENDU OFFICIEL DE LA PREMIÈRE POSTE AÉRIENNE.

Faire grandir la confiance,
c'est donner des ailes à chacun.



La Poste contribue chaque jour au développement de chacun. Grâce à e-COMO, système de suivi en temps réel sur internet, et à Cityssimo, Espace de retrait Colis 24h/24h - 7 jours sur 7, La Poste innove pour permettre à chacun d'acheter en ligne et d'être livré en toute sérénité. Et ça bien sûr, ça donne des ailes.

LA POSTE



...ET LA CONFIANCE GRANDIT

www.laposte.fr

ASSOCIATION
DU MUSÉE POSTAL
DES ANCIENS AMBULANTS
DE TOULOUSE



*La Poste pendant
le siège de Paris
Septembre 1870 | Janvier 1871*

