

PHILAPL ORLEANS

BULLETIN
D'INFORMATION
DE L'ASSOCIATION
PHILATELIQUE
DU LOIRET
ASSOCIATION FÉDÉRÉE
N° 70 - XIX

10 rue Alain René Lesage - 45100 ORLÉANS - Tel 02.38.63.37.33 - Mail phila.assocloiret@laposte.net

4ème Trimestre 2010

Numéro 209

Sommaire :

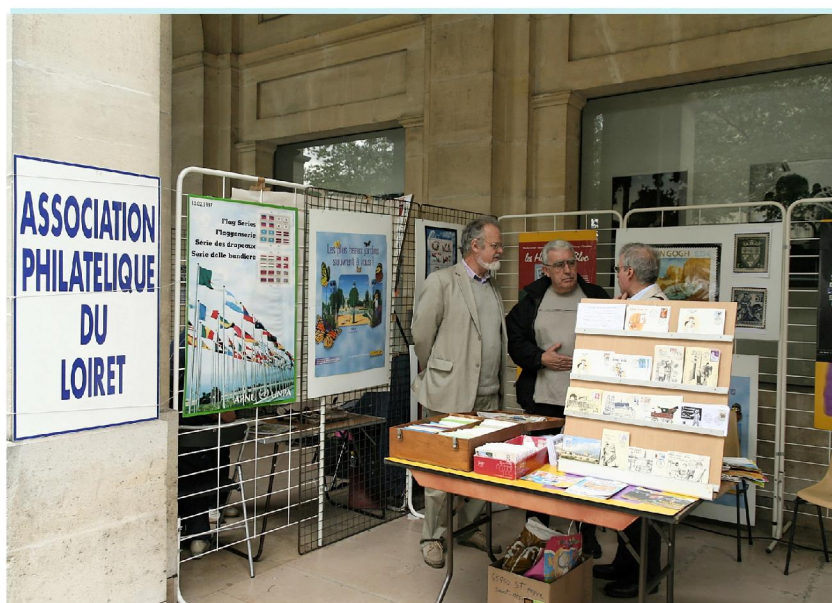
Éditorial d'Étienne
HÉMOND
Petites annonces
La journée des
associations
Surchargés « France
Libre » par JL Quémard
La thématique du
trimestre par R Branche
Convocation et pouvoir
Assemblée Générale
Le repas de l'APL
bulletin d'adhésion

Dates des réunions

09/10 Conférence : LILLE
(2) par Didier Delay
23/10 Présentation : Les
enveloppes décorées
13/11 Conférence : Les
timbres de Turquie par
Cengiz Boyla
**27/11 ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE**
11/12 Présentation : Noël
08/01 Conférence : Le
Cambodge par Etienne
Hémond
22/01 : Présentation : Les
horloges et pendules



Vignette émise à l'occasion de la foire d'Orléans en Juin 1925.



Journée des Associations, dimanche 05 septembre 2010

Les réunions du Quatrième trimestre 2010 se tiendront
Salle de l'ASELQO 18 Allée Pierre Chevallier à Orléans
2ème et 4ème samedi de chaque mois à partir de 14 h 30



ÉDITORIAL

Pour les philatélistes les vacances sont aussi terminées et dès le 4 Septembre plusieurs d'entre nous se sont retrouvés au Forum des Associations d'Orléans sous les arcades du musée des Beaux Arts. Cette manifestation ne restera pas dans nos annales comme un bon cru, les travaux du « tram » ont quelque peu perturbé l'approche de notre stand par les visiteurs. Néanmoins, quelques contacts ont été pris et nous verrons bien s'il y a une suite.

Nos efforts en matière de communication via le site internet semblent apporter quelques frémissements de contacts. L'animation que Nicolas y apporte fait de notre site un lieu de plus en plus attractif et les visites sont nombreuses. Cette évolution n'est certainement pas très favorable à nos rencontres bi mensuelles mais nous devons y souscrire sous peine d'apparaître comme des « grincheux rétrogrades ».

Tous ces outils ne remplaceront jamais les moments de convivialité que nous provoquons depuis bien des années. Quel plaisir de montrer ou de découvrir les dernières trouvailles de tel ou tel membre.

Amis philatélistes, continuons à prendre le chemin de notre lieu de rencontre, ce lieu qui nous permet d'y développer notre passion.

E. HEMOND

Président :
Étienne HÉMOND
199 Route d'Orléans
45370 CLÉRY SAINT ANDRÉ
02.38.45.74.43

Secrétaire :
Michèle LANDRÉ
850 Les Époisses
45760 BOIGNY SUR BIONNE
02.38.75.25.10

Trésorier :
Jean-Paul HUOT
10 Rue Alain René Lesage
45100 ORLÉANS
02.38.63.37.33

Service Nouveautés :
Gérard CHOQUIN
3 Place Gambetta
45000 ORLÉANS
02.38.53.92.16

Service Circulations :
André ROULEAU
26 Impasse Émile
45800 ST JEAN DE BRAYE
02.38.83.87.82
Pierre FOLLOT
4 Rue Croix Fauchet
45000 ORLÉANS
02.38.62.88.20

Bibliothèque
Nicolas CHEVALIER
3 Rue Bernard Lecache
45100 ORLÉANS
02.38.66.46.55

PHIL APL Bulletin d'Informations de l'Association
Philatélique du Loiret
Revue interne réservée aux adhérents de l'APL

Rédacteur en Chef : Étienne HEMOND

Administration : Michèle LANDRÉ
Jean-Pierre GRILHÉ

Reproduction sous réserve d'autorisation écrite



Petites Annonces

Recherche Timbres Colonies Françaises
Série SECOURS NATIONAL pour les pays
suivants : Dahomey, Guinée, Mauritanie,
Niger, Sénégal, Soudan. Faire offre à Mr
PATRAUD Tel : 06.88.43.48.89 ou lors des
réunions.

Recherche 1c, 2c, 5c, 15c (Bde Phosphore) 20c
(1 bde phosphore à gauche 1967a) et 30
centimes de la Sabine de Gandon. Gilles Llong
lors des réunions ou au 02.38.83.08.72. Laisser
message si abst.

Recherche tous plis en provenance
d'Ukraine s'adresser à Bernard Jutteau lors
des réunions

Recherche document possédant le cachet privé
linéaire sur 2 lignes
« Chatillon-Coligny / 7 et 8 avril 1912 »
émis à l'occasion des journées d'aviation des 7
et 8 avril 1912 * Recherche documents
possédant les cachets privés ronds de Bourges
émis à l'occasion - meeting d'aviation des 20 au
25 octobre 1910
meeting d'aviation des 25 septembre au 6
octobre 1912 Faire offre à Mr PARENT
Jacques lors des réunions de l'APL courriel :
parent.bonneviot@free.fr
tel : 02 38 63 29 59
courrier : 17 allée des vignes 45590 St CYR en
VAL

Recherche Timbres tous pays sur Primates,
Singes, Lémuriens et autres babouins.
S'adresser à M. COLL lors des réunions.

Journée des Associations

Comme chaque année quelques membres du bureau ont
assuré la permanence sur le stand de l'APL situé sous les
arcades du Musée des beaux-arts lors de la journée des
Associations qui s'est déroulée le dimanche 4 septembre
dernier. Malgré un temps magnifique en cette fin d'été, il
est à noter une certaine baisse de fréquentation due
vraisemblablement aux difficultés de déplacement
générées par les travaux du tramway. Merci donc à tous
les membres de l'APL qui nous ont rendu visite.

Surchargés « France

Libre », souvenirs d'écolier

*Extrait de l'article de Jean-Louis Quémar, membre de
l'APL paru dans Timbres Magazine d'octobre 2010.*

Par décision du gouverneur datée du 18 décembre 1942,
il fut décidé de surcharger les timbres de La Réunion du
mot « France Libre » comme cela s'était fait dans les
autres colonies « ralliées », les timbres en stocks dans
l'île. Cette marque montrerait au monde que de
nombreuses colonies étaient passées dans le camp de la
Libération. On procéda d'abord à l'inventaire et à la « col-
lecte » des timbres neufs dans les bureaux de l'île, ce qui
n'était pas une mince affaire.

Si mes souvenirs sont exacts et vu les documents laissés
par mon père, qui fut chargé par le Gouverneur Capagorry
de cette opération de surcharge celle-ci se fit en deux
temps. La deuxième partie de l'opération est l'objet de la
décision 473/P.T.T. du 13 mars 1943. Pendant l'impres-
sion des timbre il resta des vignettes dans les bureaux
pour l'affranchissement avant la mise en service de la
première série « France Libre ». Je possède quelques
vignettes non surchargées, oblitérées avec des cachets
de 1943. On profita de cette opération pour « apurer » les
stocks; en particulier, un nombre important de timbres
(des 2 centimes « Cascades » des 15 et 50 c « Piton »
furent détruits).

L'impression se fit à l'imprimerie de madame Fernand
Cazal, rue de l'Eglise à Saint-Denis. En ce mois de janvier
1943, il régnait une chaleur lourde dans cette imprimerie,
et toutes les précautions devaient être prises en matière
de sécurité. On était pourtant bien loin de la délinquance
actuelle!

Mon père fit faire des essais sur du papier journal, puis du
papier ordinaire (à cette époque le papier était rare),
documents dont j'ai conservé une grande partie. Il fallait
également faire des feuilles test pour garantir l'authenticité
de la surcharge (lesquelles doivent être conservées dans
les archives de la Poste ?).

Les vérifications se faisaient planche par planche tous les
soirs (mon père était très méticuleux), puis les planches
numérotées étaient transférées par son équipe à la poste
principale, recomptées et mises dans un coffre... Les
défectueux étaient incinérés immédiatement en présence
de mon père et d'un fonctionnaire du gouvernement,
parfois le secrétaire général lui-même, dans la cour de la
poste derrière la Recette ». Voici trois documents dont le
tableau manuscrit « officiel » de mon père qui fut frappé
par sa secrétaire pour le rapport du gouverneur ainsi
qu'un essai d'impression dont je possède plusieurs
exemplaires.

je collectionne pour le plaisir. Voyageant énormément,
souvent je liquidais ma monnaie en achetant des timbres
à la gare maritime. L'un de mes thèmes est « **Le timbre,
reflet des activités maritimes** » dont plusieurs classeurs
(une dizaine) consacrés à la seconde guerre mondiale sur
les mers. Je suis aussi marcophile « Royale », « US Navy »
et « Bundesmarine ». Cela m'est venu en 1968 lorsque
j'étais officier de liaison (réserviste) de la Marine allemande
à Caen et Rouen. Je dispose enfin de nombreux plis de la
Marine marchande dont de nombreux du France sur
lequel j'ai été 56 mois officier chef de quart.

Jean-Louis Quémar



Les ballons montés pendant le siège de Paris
18 septembre 1870 – 28 janvier 1871
par Mr. R. Branche.

Le 19 juillet 1870 s'ouvrait une des pages les plus douloureuses de notre histoire. En effet, trompé par la duplicité du Chancelier Bismark et abusé par les rapports erronés de son Etat major, Napoléon III déclarait la guerre à la Prusse. Le début de la campagne fut marqué par quelques victoires locales puis par les batailles de Wissembourg, Woerth, Froeschwiller et Reichoffen où l'héroïsme de notre armée (qui n'a pas entendu parler des cuirassiers de Reichoffen) ne put nous éviter le désastre de Sedan sous les murs de

laquelle Napoléon III capitula, entraînant dans sa captivité 86.000 hommes, le 4 septembre 1870. Cette date marque la chute de l'Empire.

Dès ce moment plus rien ne s'opposait à la ruée des divisions prussiennes sur Paris. Le maréchal Bazaine s'était laissé imprudemment enfermer à Metz dès le 23 août 1870, le général Ulrich était assiégé dans Strasbourg depuis le 10 août 1870 et le général Bourbaki était retenu en Alsace par une retraite héroïque qui devait l'acculer à la frontière suisse où son armée fut internée à l'armistice lui évitant ainsi la captivité en Allemagne. Les armées allemandes convergèrent alors sur Paris qu'elles atteignirent dans la soirée du 17 septembre 1870. L'investissement de la capitale fut complet le 18 dans la journée.

Dès le 10 septembre il était devenu évident que l'objectif des armées ennemies était la prise de Paris. Le Gouvernement, qui s'était formé à la chute de l'Empire, décida donc qu'une délégation se rendrait à Tours pour administrer la province. Cette délégation quitta Paris le 15 septembre, suivie presque immédiatement de Mr Stennaker alors directeur des Postes qui, après avoir délégué ses pouvoirs à Mr Rampont pour la durée du siège, évacuait une grande partie de son personnel.

Si le 17 septembre 1870 l'encerclement de la capitale était presque effectif, les lignes ferroviaires cessaient peu à peu tout trafic. Ce n'est que le 18, vers 14h30 que le dernier train devait quitter Paris par la gare de l'Ouest pour Dreux et Le Mans. Le 19, les dernières liaisons télégraphiques étaient coupées et en fin de soirée l'autorité militaire faisait sauter les trois derniers ponts praticables. Paris se trouva donc complètement isolé par un blocus qui devait durer 133 jours et dont la rigueur ne devait pas se démentir jusqu'à l'armistice. Au point de vue postal le blocus était total depuis le 18 septembre à 12 heures, le dernier train ayant emporté le courrier posté dans la matinée et oblitéré du cachet à date 18/9/70 1^{re} et 2^{ème} levée.

Dès les premiers instants du siège, l'Administration des Postes organisa un service piéton destiné à forcer les lignes ennemies, mais l'encerclement était tellement serré que ce service dut être abandonné très rapidement, la plupart des tentatives des facteurs à pied ayant échoué malgré leur dévouement et leur héroïque ténacité. Ayant épuisé ses ressources de liaisons terrestres, l'Administration ne disposait plus que de la voie aérienne pour rompre le blocus qui s'annonçait plus pénible moralement que physiquement en cette deuxième quinzaine de septembre 1870.

Sur la place Saint Pierre était cantonnée la première compagnie d'aérostiers qui, équipée d'un ballon captif, effectuaient des observations pour le compte de l'armée. A l'instigation de MM. Nadar et Rampont ce ballon appelé **NEPTUNE** fut frété par l'administration des Postes pour le transport du courrier en souffrance dans les différents bureaux de la capitale. Piloté par Jules Duruof ce ballon, construit



en 1868 et qui était devenu captif après de nombreux voyages, quittait Paris le 23 septembre 1870 à 8 heures sous les acclamations d'une foule nombreuse et enthousiaste. Lesté de 125 kg de courrier, le sphérique atterrissait près d'Evreux, après un voyage de trois heures sans incident. Ainsi la première liaison postale aérienne était accomplie et par la même occasion résolu le problème des liaisons postales entre Paris et la province.

Le 23 septembre 1870 s'ouvrait donc le premier service de poste aérienne organisé en France et pour la première fois l'histoire postale se mêlait intimement à l'histoire écrite par les hommes. Pendant la durée du siège 67 aérostats quittèrent la capitale mais seulement 56 d'entre eux, dont un ballon libre, emportèrent des sacs postaux officiels. Emmenant un chargement variant entre 4 kg pour le **NON DENOMME n°1** et 460 kg pour le **COLONEL CHARRAS**, ce furent 2.500.000 lettres pour un poids d'environ onze tonnes, qui quittèrent Paris au grand "dam" des armées assiégeantes qui ne purent jamais, malgré leurs efforts, s'opposer à un départ.

A cette époque de l'année des conditions atmosphériques particulièrement changeantes réservèrent un sort bien différent à chacun des ballons et, si la majorité d'entre eux effectuèrent un voyage sans difficulté, deux eurent un sort tragique:

- le **JACQUARD** se perdit en mer aux environs du Cap Lizard, au sud ouest de Plymouth. De l'épave on ne devait retrouver que quatre ballots de lettres dont un grand nombre sont privés de leurs affranchissements par suite d'immersion.

- le **RICHARD WALLACE**, après avoir survolé Angoulême et La Rochelle fut aperçu se dirigeant vers la haute mer où il disparut à jamais. Une faible partie du courrier fut retrouvée disséminée sur 125 km de côtes entre La Temblade et Saint Gille-sur-Vie, le premier paquet ayant été retrouvé en mer par des pêcheurs à 40 miles au large de Cordouan au début de février 1871. La plupart des lettres retrouvées portent des traces d'une immersion plus ou moins prolongée et ont perdu leur affranchissement.

Quatre ballons atterrirent en Belgique:

- le **LOUIS BLANC** parti de la place Saint Pierre le 12 octobre se posait le même jour près de Tournai. Si le voyage s'effectua dans de bonnes conditions malgré une fusillade prussienne au départ, l'atterrissage faillit coûter la vie aux deux navigateurs. Le Louis Blanc fut le premier à toucher terre hors de France.

- le **JULES FAVRE n°1** quittant la gare d'Orléans le 16 octobre 1870 se posait quelques heures après aux environs de Chimay après un calme voyage en haute altitude.

- le **JEAN BART n°2** s'envola également de la gare d'Orléans, deux heures après le précédent, aussi poussé par le même vent il atterrit près de Dinant où il fut plaqué au sol par un vent violent.

- le **GENERAL DAUMESNIL** fut lâché de la gare de l'Est le 22 janvier 1871. Par un froid intense et une brume épaisse, le voyage fut dramatique, l'aérostier ayant perdu connaissance, une fuite de gaz s'étant produite à la partie inférieure du ballon. Quelques heures après, sortant des nuages, l'atterrissage eut lieu sans encombre près de Charleroi.

Deux atterrissages se produisirent en Hollande:

- le **ARCHIMEDE** quitta la gare d'Orléans le 21 novembre peu après minuit. C'était une des premières ascensions nocturnes, cette décision ayant été prise afin d'éviter que les assiégeants ne prennent pour cible les ballons qui représentaient des masses assez imposantes (l'Archimède, par exemple mesurait 2.045 m³). Au petit jour il touchait terre à Breda, en bordure de mer.

- le **POSTE de PARIS** s'envola de la gare du Nord le 18 janvier 1871 et atterrit, après un voyage relativement facile à Venloo, à 7 km de la frontière prussienne.

Deux autres furent moins heureux que les précédents et atterrirent en Allemagne, équipages et passagers se retrouvant prisonniers:

- la **VILLE de PARIS** parti de la gare du Nord le 15 décembre 1870, emporté par un vent violent, atterrit brutalement près de Wetzlar, dans le duché de Nassau.

- le **GENERAL CHANZY** s'envola de la gare du Nord le 20 décembre 1870. Sitôt lâché, il disparut très rapidement poussé par un vent violent qui soufflait en rafales. Au petit jour, la neige, tombant abondamment, alourdissait dangereusement le sphérique. Aussi, pour éviter une chute brutale, le pilote décida d'atterrir malgré son ignorance du lieu où il se trouvait. Aux premières paroles des gens accourus il comprit qu'il était en Allemagne. Il se trouvait près de Rothenburg en Bavière.

- la **VILLE D'ORLEANS** effectua le plus long voyage. En effet 1.305 km séparent son point de départ, la gare du Nord le 24 novembre, de son point de chute, le Mont Lid à 80 km de Krodsherred en Norvège le 25 novembre 1870 après 14h20 de voyage. Voyage pénible par un froid intense d'environ moins trente degrés et dramatique par ses diverses péripéties, un vent violent retirant toutes possibilités de manœuvres aux aérostiers qui durent la vie sauve à l'épais tapis de neige qui les reçut à l'atterrissage.

Enfin trois ballons furent capturés en France par suite de leur atterrissage en zone occupée:

- le **NON DENOMME n°1** était un ballon libre, c'est à dire qu'aucun équipage n'était à son bord. C'était un simple globe de papier double et huilé de 6m de diamètre et gonflé au gaz. Il était recouvert d'un filet de chanvre supportant un

petit panier destiné à recevoir le courrier. Construit pour répondre au décret du 26 septembre 1870 créant la carte postale de 3 grammes affranchie à dix centimes, il emportait 1.125 cartes représentant environ quatre kilos. Après une heure d'ascension, il se dégonfla rapidement et tomba dans les avant-postes allemands, à 15 km de Paris. Semblable essai ne fut pas renouvelé par l'Administration qui décida, devant ce résultat négatif que toutes les dépêches, sans exception, seraient acheminées par ballon monté.

- le **MONTGOLFIER** termina son périple à Heiligenberg, entre Molsheim et Strasbourg. Les trois sacs de dépêches qu'il transportait furent saisis par les autorités allemandes et remis à l'Etat major de la Confédération germanique à Versailles qui les fit distribuer tardivement sans cachet d'arrivée. Passagers et aéronautes purent heureusement regagner les lignes françaises dans les Vosges par Sainte Marie aux Mines et Gérardmer.

- le **DAGUERRE** partit le 12 novembre de la gare d'Orléans. L'ascension fut difficile et l'aérostat atteint par les balles allemandes dut atterrir dans la ferme de Jossigny à quelques kilomètres de Lagny. Cette ferme étant occupée par un Etat major et de la troupe, aéronautes et passagers furent immédiatement fait prisonniers et le courrier saisi, à l'exception d'un sac camouflé par un garde-chasse qui se chargea de l'acheminement.

Tous les autres aérostats purent mener à bien la mission qui leur avait été confiée après avoir effectués des voyages plus ou moins faciles.

Au début du siège les parisiens, n'ayant aucune idée de la façon dont leur lettres seraient acheminées, les jetaient à la boîte comme par le passé, c'est-à-dire sous enveloppe et écrire sur du papier ordinaire. Ce n'est qu'à partir du 23 septembre qu'apparurent les lettres sur papier pelure et pliées de telle façon que l'enveloppe devenait inutile. Le 26 septembre parut un décret réglementant le poids des lettres qui était fixé à quatre grammes et celui des cartes postales à trois grammes. En outre ce décret recommandait l'emploi du papier pelure.

Le courrier transporté par ballon se présente sous diverses formes. Tout d'abord les plus communes, les lettres que l'on peut rencontrer, soit sans mention "Par Ballon monté", surtout sur les plis datés du début du siège, soit avec une mention manuscrite ou imprimée, certaines de ces dernières portant même des instructions pour le pliage.

Pour éviter à chaque assiégé de transcrire les nouvelles officielles de la capitale, Mr Jouaust eut l'idée d'éditer un journal dont une feuille seulement serait imprimée, l'autre étant réservée à la correspondance privée et à l'adresse. C'est ainsi que le 22 octobre 1870 paraissait le numéro 1 de la lettre journal de Paris, plus communément connue sous le nom de "La gazette des Absents" dont trente numéros ont quittés Paris par ballon. Dès sa parution cette formule obtint un tel succès que nombreux furent ses imitateurs dont les plus connus sont: La Dépêche Ballon, La Poste Ballon, Le Journal Poste, Le Soir et La Cloche.

Certains journaux de Paris effectuèrent un tirage spécial sur papier pelure, réduction de l'édition originale, destiné à être envoyé en province ou à l'étranger pour donner des nouvelles de Paris. On peut citer: Le Petit Journal, Le National, Le Journal officiel. Circulant sous enveloppe ou sous bande, ils sont fort rares.

Les agences de presse, Fournier et Havas, éditérent sur papier pelure leur circulaires de presse destinées aux journaux de province et de l'étranger. Il existe même une édition de l'Agence Havas destinée à ses correspondants allemands. Alors que l'Agence Fournier circulait sous enveloppe, les Agences Havas circulèrent en général à découvert.

L'histoire du siège de Paris par les ballons montés offre donc un vaste champ de recherches car aucune pièce philatélique n'y est absolument semblable. En effet si 56 ballons emportèrent du courrier, 39 bureaux de poste fonctionnèrent dans Paris et 24 en banlieue dans le périmètre investi. En plus des cachets de départ et d'arrivée qui servent à identifier les ballons transporteurs, nombreux sont les cachets de passage, d'ambulants et d'atterrissage apposés parfois par les bureaux de poste dans lesquels les sacs de courrier étaient remis à l'Administration. Chacune de ces pièces est intéressante, non seulement au point de vue philatélique, mais aussi au point de vue humain, par les renseignements qu'elles nous donnent sur la vie des Parisiens pendant ces mois tragiques.

En conclusion on peut dire que l'épopée des ballons montés restera une page glorieuse au milieu de nos désastres, car si ils n'ont pas évité à Paris la capitulation et ses terribles conséquences, ils ont permis tout au moins de prolonger pendant cinq mois sa résistance héroïque en soutenant le moral des assiégés qui fut toujours d'une tenue admirable grâce aux relations établies par les aérostats avec la province.

Monsieur Remy BRANCHE fut un des membres les plus actifs du bureau de l'APL dans les années 60.(Documents transmis par Gérard Choquin).

Une date à retenir dès maintenant : **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
DE L'APL,**

Samedi 27 Novembre 2010 à 15 H 00

Salle de l'ASELQO