

**cronaca
filatelica**

SPECIALE



L. 11.000 / € 5,68

Spedizione in abbonamento postale. comma
20/B art. 2. legge 662/96/NA 0750010052000

MAGGIO-LUGLIO 2000

STORIE DI POSTA

Rivista della

ACCADEMIA ITALIANA DI FILATELIA E STORIA POSTALE

Volume Tre



Franco Filanci **I FRANCOBOLLI
PREFILATELICI
DEGLI STATI SARDI**



Vito Mancini **QUANDO LA POSTA AVEVA
LE SOVVENZIONI IN POPPA**

*più altri articoli e un
contorno di rubriche
di storia e attualità*

Danilo Bogoni **FRANCOBOLLI
IN CROCIERA**



**96 PAGINE
A COLORI**

STORIE DI POSTA

RIVISTA DI APPROFONDIMENTO FILATELICO E STORICO-POSTALE
a cura di Franco Filanci

Comitato di redazione

Fulvio Apollonio, Danilo Bogoni, Adriano Cattani, Colin Pilkington

Comitato scientifico

Nino Aquila, Beniamino Cadioli, Roy A. Dehn, Clemente Fedele,
Franco Filanci, Giulio Guderzo, Italo Robetti

Direttore responsabile

Carlo Alberto De Rosa

VOLUME TRE



- Franco Filanci* **2** **Editoriale** Le due Storie postali *Franco Filanci*
- Franco Filanci* **4** **I FRANCOBOLLI PREFILATELICI DEGLI STATI SARDI**
Prefilatelia-Filatelia, lo stacco che non c'è
- Lucio Marson* **18** **INDAGINE A TUTTO OCEANO**
Una lettera transatlantica della Serenissima Repubblica di Venezia
- Vito Mancini* **30** **QUANDO LA POSTA AVEVA LE SOVVENZIONI IN POPPA**
I servizi postali marittimi italiani fino al riordinamento del 1° gennaio 1882
- Danilo Bogoni* **60** **1924 FRANCOBOLLI IN CROCIERA**
Il viaggio di propaganda in America Latina della R. Nave *Italia*
- 72** **Cronache d'altri tempi**
Conflitto d'interessi - Istruzioncina per gente intelligente - Antifurto filatelico
- 74** **Spunti & Appunti**
Carta di China - Una frode imperiale - 1945/49 I servizi con la Germania occupata - Francobolli su misura per soprastampe
- 79** **Novità di posta e dintorni**
Emblema ennesimo - I nuovi buoni postali - Auguri postelettronici - A che serve la tessera? - Prioritario ovunque - Riserva DOC - Codice postale, atto terzo
- 83** **Il Club dell'Occhio Attento**
LIBRI La via francigena e romea tra Bologna e Roma *Paola Fraschi* - La Posta del Duce *Cesare De Seta* - La costa difesa *Maria Luisa De Nicolò* - Arte, Affari di cuore *Gabriele Magnani* - Histoire des Postes du Rhône *Yvette Mience* - E adesso cosa scrivo - Poste e comunicazioni della Colonia Eritrea *Beniamino Cadioli* - Ethiopia 1867-1936 *Roberto Sciaky*
NUOVE RIVISTE Archivio per la storia postale
VIDEO Lettere dal fronte *Vittorio Schiraldi*
CAMERA CON SVISTA La pietra... metallica del primo segnataste d'Italia!



ACCADEMIA ITALIANA DI FILATELIA E STORIA POSTALE

Fulvio Apollonio • Nino Aquila • Nello Bagni • Danilo Bogoni • Federico Borromeo • Beniamino Cadioli
Benito Carobene • Adriano Cattani • Aldo Cecchi • Carlo S. Cerutti • Bruno Ciceri
Roy A. Dehn • Luciano De Zanche • Beppe Ermentini • Clemente Fedele • Franco Filanci
Silvio Furlani • Mario Gallenga • Francesco Gerini • Alessandro Glaray • Giulio Guderzo
Dietrich Lenz • Andrea Malvestio • Vito Mancini • Lucio Marson • Vittorio Mioni • Michele Picardi
Colin Pilkington • Franco Rigo • Italo Robetti • Emilio Simonazzi • Agostino Zanetti

Accademici ad honorem

Vincenzo Barberio • Ennio Cavazzoni • Stefano Cocchi • Franco Ferretti • Sereno Folloni
Elio Monducci • Enrico Veschi

EDITORIALE

Le due storie postali

Un tempo si diceva che il termine filatelia comprendeva tutto, dalla tematica alla prefilatelia fino alla storia postale. Oggi sono felice di scoprire, dalle prime lettere che giungono in redazione, che i collezionisti – perlomeno quelli più attivi e avanzati – si stanno rendendo conto che in realtà è la storia postale la vera radice di tutto, quella da cui si dipartono le varie branche del collezionismo filatelico. Perché sono gli oggetti creati dalla posta, e che ne declinano la storia, alla base delle varie specialità, ciascuna con proprie motivazioni ed esplicazioni particolari.

La storia postale di cui parliamo, e che in questa rivista si tenta di portare alla ribalta, non è assolutamente quella di cui si parla normalmente nell'ambiente filatelico, soprattutto in quello ufficiale, legato a esposizioni e premi e di conseguenza alle rigide regolamentazioni della Federazione Internazionale di Filatelia, la FIP per intenderci. La nostra storia postale è esattamente quella indicata dal termine stesso, storia della posta, ovvero l'analisi e l'esposizione sistematica di fatti d'ordine organizzativo, economico, legislativo, socio-politico ecc. relativi alla posta e ai suoi servizi in un determinato ambito temporale e geografico, come direbbe un buon dizionario. Non quel qualcosa di indefinito e per questo alquanto deludente che troviamo nei regolamenti FIP: un qualcosa che vi dicono di che cosa sarebbe fatto, che cosa deve o non deve contenere, come va montata e descritta, ma che

nessuno si perita di definire come si conviene, cioè sotto il profilo concettuale. Come se il buon dizionario cui accennavo prima alla voce "abito" scrivesse "insieme di stoffa e altri materiali eseguito da sarti o stilisti per la vendita, e che può essere di varie taglie, in color nero, grigio, marrone, azzurro ecc., in tinta unita, spigato, a quadretti ecc, con o senza colletto, martingala, asole..." e via descrivendo, ma senza mai dire che serve per coprire e decorare il corpo umano!

Certo, una definizione deve andar bene non solo per un libro o uno studio ma, almeno nel nostro caso, anche per una collezione. Se ci si guarda intorno si può però notare che l'interpretazione vaga e distorta, o di puro comodo, è diffusa anche nella letteratura filatelica, con volumi che sovente si fregiano nel titolo del termine "storia postale" ma poi si limitano a riportare un po' di dati storici e qualche notizia filatelica, spesso incontrollata, al solo scopo di fare elenchi di buste con relativa valutazione commerciale: questa è comune, questa è rara, di quest'altra invece ne conosco (che spesso significa possiedo) soltanto tre, di cui una perfetta che vale 324 milioni e 550 mila lire. Manca solo la precisazione dello sconto (60% per pagamento rateale, 80% se in contanti, con assegno o carta di credito) per completare il quadro!

Eppure anche una definizione semplice, comprensibile e seria di storia postale come forma collezionistica non è poi così difficile. Basta volerla trovare. Il buon

dizionario di cui sopra riporterebbe certamente un testo del genere: Branca del collezionismo incentrata sulla raccolta e lo studio di materiali e oggetti postali e di corrispondenza, secondo una metodologia di classificazione che ne privilegi gli aspetti documentari sul piano organizzativo, normativo, geopolitico, socio-economico ecc. Perché, in parole povere, una collezione di storia postale è quella il cui interesse centrale e fondamentale è rappresentato dalla posta in tutti i suoi più diversi aspetti, esposti e mostrati attraverso una documentazione puntuale e significativa di oggetti postali e anche non postali, tutti d'epoca e strettamente pertinenti. E questo a differenza delle altre due diffuse concezioni collezionistiche: quella filatelica, in cui il



principale interesse sta nell'oggetto di collezione come tale: il francobollo, l'intero postale, la bollatura, persino la busta e l'affrancatura, considerati però essenzialmente sotto l'aspetto grafico-produttivo o tecnico-statistico. E quella tematica, che concentra tutto il suo interesse sul soggetto e sul significato dei pezzi filatelici e postali raccolti, utilizzati in modo eterogeneo per illustrare i più diversi argomenti. È quello che avevo già scritto un quarto di secolo fa, ai tempi del Notiziario ASIF, e poi in modo più approfondito sul n° 141 di Cronaca filatelica: i pezzi postali in pratica possono essere gli stessi, ma ciascuna forma collezionistica li studia, li sceglie e li usa in modo e con intendimenti totalmente differenti.

Ma anche questa concezione collezionistica della storia postale è ben diversa da quella enunciata – si fa per dire – dalla FIP: che in pratica vede la storia postale come una semplice variante della consueta collezione filatelica, fatta di materiale usato anziché nuovo, e preferibilmente su busta. Come se ci fosse una netta differenza tra il mettere in fila francobolli nuovi o usati in ordine cronologico o per soggetto o in blocchi, aggiungendovi sottotipi e varietà, e il mettere in fila buste che presentano annulli in ordine alfabetico o numerico, o affrancature mono, bi o tricolori in sequenza esponenziale, magari evidenziandone tipi ed errori!

La storia postale, quella vera, dei veri appassionati, è fatta soprattutto di interpretazione: delle norme, degli avvenimenti, e anche dei pezzi, per poterli collocare nel loro giusto contesto postale e storico. E questo vale per tutto, bolli e francobolli e oggetti postali, nuovi o usati che siano. Ciò che conta è quel che significano, non le condizioni in cui si trovano; un francobollo per raccomandate è un valore emesso per un particolare uso, e quindi ha un certo significato postale, storico,

socio-economico anche se quell'uso non l'ha mai svolto. È di per sé un reperto storico-postale, anche se è ancora nelle condizioni in cui la posta a suo tempo l'ha venduto: non occorre che sia usato su busta per raccontarci il suo utilizzo. Anzi, può anche accadere che nell'usato sia quasi difficile vedere le scritte distintive; e nel caso di interi e moduli



postali talvolta l'esemplare nuovo comprende delle parti che mancano all'usato e che ne spiegano ancor più compiutamente l'uso.

Ma a certi alti livelli non riescono proprio a capirlo. O non vogliono. Perché se davvero lo capissero, dovrebbero eliminare la storia postale dalle classi di competizione internazionali. Perché? Il motivo è semplice: come si fa a collezionare – e ancor più a giudicare – la storia postale di un Paese se non si conosce a fondo legislazione, regolamenti e usi postali di quel Paese, e in primo luogo la lingua, per poter comprendere perfettamente normativa, indirizzi e messaggi?

In un giudizio di tipo filatelico soccorrono i cataloghi con le loro quotazioni: basta un'occhiata per sapere quel tanto che basta a giudicare alla meno peggio anche una collezione di Chamba. Nelle tematiche sono d'aiuto il buon senso e la cultura, filatelico-postale e non. Ma di fronte a una vera collezione di

storia postale, dove nella maggior parte dei casi il maggior esperto è lo stesso collezionista, non c'è santo che aiuti: si fa già fatica a conoscere norme e usi postali di un periodo del proprio Paese, figurarsi degli altri! A meno di non ridurre per l'appunto la storia postale a un semplice mix di filatelia su busta più marcofilia, così che i cataloghi tornano a bastare: e un giurato internazionale tedesco può anche giudicare una

collezione di "storia postale FIP" italiana senza rischiare troppo!

Così esistono due storie postali: quella vera e quella filatelica. A noi interessa la prima. E siamo lieti di scoprire che interessa anche a molti collezionisti, soprattutto a quelli più curiosi, dinamici, giovani (non necessariamente solo d'età), che amano lanciare il loro sguardo anche oltre il loro ambito collezionistico. In cerca di sempre nuovi stimoli, e di conferme alla validità della loro scelta collezionistica. Che non può essere fatta solo di qualità, quotazioni, e rarità consacrate.

A loro dedichiamo questo numero, dove la storia postale – quella vera – fa anche sfoggio di filatelia e persino di tematica (sul tema navigazione) e ci sorprende con notizie che affondano saldamente nella storia umana e sociale degli ultimi secoli.

Franco Filanci

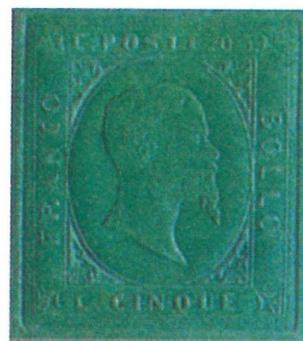
Esattamente 150 anni fa a Torino figuravano personaggi famosi come Massimo D'Azeglio e Camillo Benso di Cavour tra coloro che diedero vita alla nuova Legge postale. Ma la riforma introdusse in pratica solo una delle innovazioni propugnate da sir Rowland Hill: la tassa uniforme in base al peso. Tutto il resto rimase esattamente come prima, e persino i francobolli furono adottati per pure ragioni di facciata, restando semplicemente un optional. Tanto che...

Sono molti i termini nuovi creati dalla filatelia in un secolo e mezzo di continua e crescente attività. Alcuni alquanto ostici e riservati agli addetti ai lavori, altri di più facile comprensione, come nel caso di *prefilatelia* e dei suoi derivati.

Anche se sovente nella realtà l'esatto significato di questo neologismo – coniato presumibilmente negli anni '30, quando iniziò l'interesse da parte dei collezionisti per le bollature precedenti l'adozione del francobollo – è lampante soltanto in apparenza. Come ebbi a sperimentare direttamente quando, nella serie di francobolli sammarinesi "Invito alla filatelia" del 1989 dedicati alla storia postale, illustrai la prefilatelia con una lettera recante il bollo in cartella SAN MARINO del novembre 1862, cioè del periodo in cui l'ufficio postale della Repubblica non si era ancora dotato di francobolli¹; e mi presi dell'incompetente dall'editore di una rivista perché, a suo dire, "S. Marino ebbe regolarmente in uso i francobolli sardi e poi anche quelli italiani" (nel 1862? ma se per contestarmi il Serra giunse a dire che anche nel 1863 San Marino non ebbe in dotazione francobolli!) e, "volendo essere pignoli, sono note anche lettere provenienti da S. Marino affrancate con Romagne e con Pontificio" (sì, ma apposti a Rimini; se è per questo esistono anche lettere del 1849 provenienti da Roma e affrancate con francobolli francesi, ma nessuno si sogna di dire che la prefilatelia dello Stato Pontificio termina nel 1848!).

Dovrebbe essere infatti evidente che il passaggio dalla prefilatelia alla filatelia varia a seconda di ciascuno Stato dal momento in cui ciascuno ha ufficialmente introdotto nei propri uffici di posta il francobollo come sistema di affrancatura sostitutivo dei precedenti.

¹ Vedi Alessandro Glaray, *L'ufficio sul Monte*, su "Storie di Posta", volume Due



tutivo dei precedenti. Ma anche accettando questa definizione restano delle incertezze.

Un concetto che mi ha molto colpito nel volume di Clemente Fedele *La voce della posta*² è proprio nell'affermazione che in realtà lo stacco netto tra il periodo prefilatelico e quello filatelico è una semplice invenzione dei collezionisti: il sistema di pagamento anticipato del porto era in uso già prima, come resterà in seguito la facoltà di pagare in arrivo, e i bolli postali continuarono a lungo a essere fatti e usati come prima, a parte il nuovo compito di annullare i francobolli. "Un'impostazione tradizionale, insieme all'affermarsi in storia postale-antiquariato di categorie non sempre rigorose," scrive il Fedele, "ha dato spazio all'idea di età prefilateliche nazionali (e conseguenti 'prefilatelicie'), caratterizzate dai bolli postali (o di franchigia) e dotate di autonomia disciplinare, che si concluderebbero repentinamente il giorno della comparsa del francobollo. Tutto ciò appare ben strano, visto che proprio il settore marcofilo fu quello meno toccato dalla grande riforma e riuscirà

² Clemente Fedele, *La voce della posta - Comunicazione e società nell'Italia napoleonica*, Quaderni di Storia postale n° 20, Istituto di Studi storici postali, Prato 1996, pag. 541, Capo IX, *Dal timbro al francobollo*.

PREFILATELIA-FILATELIA, LO STACCO CHE NON C'È

I francobolli prefilatelici degli Stati Sardi

Franco Filanci



(a parte i compiti 'filatelici' nuovi, come l'obliterazione dei bollini) ad approdare intatto al nuovo mondo. Per rintracciare lo stacco dei due periodi – e di cesura sia in termini tecnici che sociali si può certo parlare – dobbiamo spostarci sui segni di spesa e sulle indicazioni di prezzo, cioè le concrete modalità di tassazione che l'invenzione di Rowland Hill annichilì.

Dovremmo aggiungere un secondo elemento di stacco, cioè il nuovo concetto di tariffe uniformi per tutto lo Stato, che fu persino più innovativo e rivoluzionario in termini sia operativi che sociali. Ma anche queste due cesure in pratica non sono poi così nette come parrebbe a prima vista, visto che in diversi paesi ebbero un'introduzione dilazionata nel tempo, forse proprio a causa dello "strappo" che, ancor più del francobollo, rappresentavano rispetto al passato.

È noto che in diversi Paesi vi furono reticenze ad accettare una riforma postale sul tipo di quella britannica, che pure offriva notevoli vantaggi pratici.

Nessuna meraviglia pertanto se la "riforma postale" che anche il Regno di Sardegna si sentì in dovere di introdurre nel 1851 (*"Sarebbe cosa deplorevole che il Piemonte rimanesse solo in Europa, fra i popoli che più o meno seguono le vie del progresso, a con-*

servare un sistema fiscale condannato dalla scienza e dall'esperienza," dichiarò il 18 febbraio il relatore della legge, un conte Camillo Benso di Cavour agli inizi della sua carriera politica) ebbe delle peculiari caratteristiche di gradualità, tali da non cambiare nella realtà il sistema preesistente se non in pochi particolari. Mentre risulta decisamente incomprensibile il fatto che la filatelia, abbagliata dalla comparsa dei primi francobolli, in nessuna delle molte e pur ottime pubblicazioni sinora apparse non abbia messo a fuoco nel modo dovuto queste anomalie della politica postale sarda e gli effetti che ne derivarono anche sul piano più strettamente filatelico. Giungendo addirittura a non vedere che cosa realmente stava scritto su norme e decreti, anche quelli più volte riportati testualmente, e a elencare e valutare cose che non sono mai esistite.

Nella testa di un uomo di metà '800

Centocinquant'anni di servizio postale e di telecomunicazioni all'insegna di una sempre maggior praticità e celerità ci hanno abituato a dare per scontate molte cose che non lo erano affatto a metà dell'800, quando la posta era praticamente l'unico mezzo di comunicazione disponibile, e manteneva ancora molte norme e modalità dei secoli passati, seppur filtrate e certamente modernizzate dalle concezioni di efficienza, di bene dello Stato e di comodità per il pubblico introdotte dalla Rivoluzione francese.

Tentare di immedesimarsi nella gente del tempo, nelle sue abitudini e nelle sue problematiche di carattere postale, può quindi essere utile per meglio comprendere quello che avvenne fra il 1850 e il 1857 nel Regno di Sardegna. Il maggior condizionamento era dato indubbiamente dalle tasse

postali, calcolate in base alla distanza e al peso, come si può rilevare spulciando le Regie Lettere Patenti del 30 aprile 1844, in vigore dal successivo 1° giugno, ultima normativa in proposito prima della "riforma".

Art. 3. Dall'Ufficio di partenza a quello di destinazione interna, e sino al confine dei Nostri Stati, per ciascuna lettera semplice che debba percorrere una distanza sino a kilom. 25 è stabilita la tassa di 1 decimo ossia 10 centesimi di lira pari a 2 soldi...

| | | | |
|------------------|--------------------|----------|------|
| sino a Kilom. 65 | la tassa di 2 dec. | 20 cent. | 4 s. |
| » 110 | 3 » | 30 » | 6 » |
| » 165 | 4 » | 40 » | 8 » |
| » 235 | 5 » | 50 » | 10 » |
| » 325 | 6 » | 60 » | 12 » |
| sino al confine | 7 » | 70 » | 14 » |

Per le lettere però e pieghi destinati nel luogo stesso dove saranno stati impostati non si pagherà che metà tassa, cioè centesimi 5 o soldi uno per ciascuna lettera semplice...

Art. 5. La tassa delle lettere e pieghi detti di peso, cioè da e oltre li grammi sette e mezzo, sarà regolata sulla proporzione delle distanze avanti notate coll'aumento relativo di diritti... cioè:

| | |
|---|---|
| Da gramma 7 ^{1/2} a 10 esclus. | 1 volta e mezza la tassa |
| » 10 a 15 » | 2 volte |
| » 15 a 50 » | si aggiungerà di 5 in 5 gramma la metà della tassa d'una lettera semplice |
| » 50 a 100 » | si aggiungerà di 10 in 10 gramma la metà della tassa come sovra |
| » 100 | ad ogni maggior peso si aggiungerà una volta la tassa come sovra ogni 50 gramma |

Le lettere semplici che si presenteranno all'affrancamento dirette a bassi Ufficiali e Soldati in attività di servizio saranno imposte della tassa unica di 20 centesimi, ossia quattro soldi per qualsiasi destinazione...

Art. 6. Circa le corrispondenze che si vorranno affrancare per la Sardegna, o per l'isola di Capraia, la tassa sarà ridotta da 20 a 10 centesimi ossia soldi due per ciascuna lettera semplice rispetto alla loro percorrenza di mare, oltre la tassa dall'Ufficio cui saranno presentate per l'affrancamento fino a quello di Genova. Egual diritto si riscontrerà sulle corrispondenze della Sardegna a destinazione di questi Stati.

Art. 7. I plichi di carte manoscritte, come quelli de' campioni di merci, sia in tassa che in affrancamento godranno del beneficio di non essere imposti che di un terzo del diritto stabilito per le corrispondenze, colla stessa progressione di peso... Il diritto però non potrà mai imporsi minore della tassa di una lettera semplice.

Art. 8. Le frazioni che si presenteranno nella composizione delle tasse... dovranno calcolarsi cinque centesimi.

È evidente che l'abitudine di gettare le lettere in buca, lasciando al destinatario l'onere della tassa, era dettata proprio da simili complicazioni nel calcolo della tassa (era indispensabile un tariffario con indicate per ciascun ufficio le distanze delle

varie località di destinazione) oltre che da una garanzia di sicuro recapito.

Un articolo a firma G.F.Huttner apparso nel "Bollettino delle leggi" del novembre del 1849 e riportato dal Cresto ci permette di valutare con gli occhi del tempo la situazione postale al momento di questi cambiamenti, quasi un sunto delle discussioni sull'argomento, sulla base delle notizie che giungevano dall'estero. Ed è interessante rilevare come il punto centrale non fossero i francobolli (come vorrebbe farci credere un secolo di filatelia) ma i vantaggi di una riforma della tassazione mirata all'unicità della tariffa, senza la quale non sarebbero serviti i francobolli; e come si discutesse dei vantaggi dell'affrancare, in primo luogo una maggior celerità di consegna visto che le tassazioni chiedevano più tempo. Mentre l'emissione di francobolli veniva per ultima, con citazione dei tipi e dei valori sino ad allora apparsi (parte che è stata tralasciata), ed era incentrata soprattutto sul modo di distribuirli e di utilizzarli, cosa per nulla scontata in quel periodo, tanto che variava tra i vari Paesi.

"L'uso dei bollini come mezzo d'affrancamento delle lettere fu introdotto dall'Inghilterra nel 1840. Fu Rowland Hill che lo suggerì per ovviare ad un diluvio di lettere che dovevasi prevedere in seguito alla riforma del penny-post. Infatti l'opportunità di questa misura è manifesta perocché se nel 1839, anno che precedette immediatamente la riforma del porto lettere, il numero di quelle affrancate presso gli Istituti postali di Londra stava in ragione del 17 per cento, nel 1841 saliva già al 92, e nel 1845 al 93 per cento. Questi felici risultati e l'incremento in cui venne in generale il commercio epistolare nell'Inghilterra, dove nella sola Londra aveva avuto luogo in 6 anni un aumento di 72 milioni di lettere, attirarono sopra di sé e non senza ragione l'attenzione degli altri stati. Ad onta del sensibile deficit toccato nei primi anni alle poste inglesi in causa della riforma, ciò nondimeno il principio che è base della medesima - cioè una tassa-lettere minore e semplificata - non fu perciò abbandonato; ben persuasi essendo che il commercio, tanto nei morali che nei materiali rapporti, è il principio vivificante della gran società dello stato; e che una più animata corrispondenza, per gli effetti ch'essa esercita sul commercio, sull'industria e sulla coltura d'un popolo vale a compensare pienamente qualche sacrificio finanziario. Egli è in seguito a ciò che nell'America Settentrionale, in Russia, in Francia, nel Belgio ed in Baviera vennero introdotte delle tasse lettere minori, stabilendosi una o due gradazioni di tasse aumentabili secondo il peso delle lettere ed introducendo a tal uopo gli indispensabili bollini d'affrancazione. Noi ci asteniamo qui di diffonderci più oltre sulle riforme stesse e di svolgere le ragioni che consigliano una tassa-lettere possibilmente minore ed eguale, ed una progressione la più semplice riguardo al peso. Queste due cose sono bensì strettamente collegate coll'affrancazione a bollini giacché

Un bollo datario a doppio cerchio del tipo che cominciò a essere consegnato a uffici postali e distribuzioni agli inizi del 1849, dando il via al graduale rammodernamento delle Poste sarde. La lettera, partita nell'ottobre 1850 dal Cuneese e diretta in Francia, è stata affrancata dal mittente, come mostra il bollo P.P. e la cifra 16 scritta al retro; l'ufficiale postale ha inoltre specificato affranchie jusqu'à destination come previsto dalla Convenzione con la Francia. In transito ad Antibes l'ufficio francese di confine ha anche apposto il bollo P.D.



questa, quando si tassassero le lettere secondo la distanza e venisse osservata una progressione nel peso, riuscirebbe affatto inesequibile. Del resto i risultati ottenuti nei paesi dove la riforma del porto ha trovato accesso parlano già abbastanza da se stessi perché anche ivi, ov'essa trova opposizione, non faccia breccia la persuasione che il sistema di porto finora tenuto più non corrisponde alle esigenze della presente epoca.

Epperò ci limiteremo a condurre l'attenzione dei nostri lettori ai bollini d'affrancazione introdotti, rendendoli così famigliari con una istituzione, la quale nei paesi dov'essa già sussiste ha trovato la più viva accoglienza; e siccome è altra delle condizioni delle riforme del porto, così tra pochi anni la vedremo in una alle stesse meritatamente adottata anche negli altri Stati. Quando per essere stata stabilita una tassa-lettera per tutte le lettere nazionali semplici, o affatto uguale oppure a norma di poche gradazioni, il pubblico viene messo in posizione di tassare da se stesso le proprie lettere, ne emerge chiaro che diviene superfluo il tenere più oltre in vigore un metodo che obbliga il mittente d'una lettera che vuole affrancarsi di consegnarla alla posta ad un impiegato perché questo la tassi, indi che paghi il rispettivo ammontare dell'affrancazione, e che attenda necessariamente il tempo occorrente pel cambio delle monete; il qual metodo, per la perdita di tempo che vi va unito, diviene tanto più dannoso in quanto che la diminuzione del porto-lettere è causa d'una più copiosa impostazione. Un metodo per cui il mittente d'una lettera è posto in istato di affrancarla senz'altro disturbo nella propria abitazione e di riporla, come fosse lettera non franca, nella prima cassetta lettere che trova in contrada per essere spedita al suo destino, si raccomanda da se stesso come una istituzione che rende più spedito l'andamento degli affari, e che favorisce il pubblico corrispondente; il quale l'aggradirà volentieri anche sotto il rapporto che con ciò si viene ad ovviare eziandio alle frodi e ad altri in-

convenienti da parte delle persone di servizio che s'impiegano nel recapitare le lettere. E quando poi colla facilità d'affrancare più tante lettere che ora non sogliono, ne nascerà anche una sensibile sollecitazione nel lavoro della cernita delle lettere, in quanto che l'esperienza ha dimostrato che un dato quantitativo di lettere affrancate può essere ricapitato in molto meno tempo che lo stesso quantitativo di lettere non affrancate.

Ora che abbiamo dimostrato quanto sia opportuno, introducendosi la riforma del porto, che vengano simultaneamente introdotti i bollini d'affrancazione, non sarà certo fuor di luogo dare una più precisa descrizione circa la forma organica che si è data a questa istituzione nei differenti paesi.

In Inghilterra, nello scopo d'introdurre possibilmente la pratica generale d'affrancare le lettere, è stata presa la disposizione che tutte le lettere non affrancate all'atto dell'impostazione abbiano a pagare il doppio della tassa ordinaria; e che tutte le lettere destinate per l'interno e che hanno un peso maggiore di 4 oncie (8 lotti) debbano essere affrancate. Nel Belgio è stabilito che per le lettere non affrancate debbano pagarsi, all'atto del recapito, 10 centesimi di più della tassa regolare. Per quanto siffatte disposizioni analoghe all'affrancazione obbligatoria siano commendevoli pel vantaggio che ne risulta all'andamento degli affari, pure noi ci troviamo tanto meno inclini ad approvare siffatte misure tanto gravose al pubblico corrispondente, in quanto che ad onta delle medesime vengono pur sempre impostate molte lettere non franche.

Molto più opportuna, e meno gravosa pel pubblico, giudichiamo la disposizione ora vigente in Francia che per tutte le lettere affrancate resta aperta l'impostazione mezz'ora di più che non per quelle non affrancate, o da affrancarsi con denaro. L'impiego dei bollini o delle coperte bollate è permesso dappertutto (colle seguenti eccezioni in Inghilterra e nel Belgio) soltanto per le

lettere che restano nell'interno e ciò pel motivo che il porto per l'estero è per la maggior parte composto di più addende, oppure regolasi dietro una progressione di peso diverso da quella vigente per l'interno; per cui



il calcolare la medesima per l'affrancazione delle lettere non riesce pel pubblico sì facile come lo è per le lettere dell'interno. Del resto l'affrancazione a bollini non è permessa che per le lettere senza alcun contenuto e non raccomandate ad eccezione della Baviera, ov'essa è prescritta anche per queste ultime, e dell'America settentrionale, dov'essa può aver luogo anche

per le lettere e pei pacchetti che contengono scritti. L'affrancare col danaro alla mano, o piuttosto coi bollini è generalmente lasciato in arbitrio dei corrispondenti, come sarebbe p.e. in Inghilterra, nell'America settentrionale, in Russia o nel Belgio. Noi troviamo opportuna una tale misura giacché ad onta dell'obbligo espressamente imposto di affrancare per mezzo dei bollini, vengono ciò nondimeno ancora impostate a denari contanti molte lettere spettanti particolarmente alle corrispondenze famigliari, per la qual cosa ne nascerebbero inconvenienti di varia sorta per le operazioni di manipolazione e dei rendiconti, nei quali dovrebbe affatto omettersi di riportare e conteggiare l'affrancazione ricevuta in contanti per le lettere. In Francia è bensì lasciata in arbitrio delle parti la scelta del modo d'affrancazione, ma quegli impiegati hanno l'obbligo di attaccare essi i bollini alle lettere di mano in mano che vengono impostate.

La stessa prescrizione troviamo nel regolamento Bavarese. In quel paese è bensì stabilito che l'affrancazione delle lettere possa soltanto aver luogo mediante i bollini; ma pure pare che si siano accorti della impossibilità di mettere in conseguente pratica siffatto obbligo, e quindi fu data la succitata disposizione colla singolare prescrizione che presso gli uffizi postali più importanti, dove l'operazione di attaccare i bollini arreca troppo perditempo agli impiegati, questi ricevendo il relativo importo debbono consegnare agli impostanti e lettere e bollini, pregandoli di volere attaccare loro stessi i bollini sulle lettere e di metterle poscia nella cassetta. Sembra però che ambo queste misure anziché alleggerire il lavoro servano piuttosto ad aggravarlo; poiché allorquando una lettera viene consegnata dall'impostante per essere affrancata, l'attuale pratica di riscuotere l'importo dell'affrancazione e di segnalarla sulle lettere è fuor di dubbio più spedita che l'operazione di attaccare il bollino, oppure di restituire la lettera col bollino stesso. Del resto il carteggio e il pareggio quando nelle cartelle compariscono delle lettere in parte affrancate con bollini, e in parte con denaro sonante, non viene punto a riuscire più difficoltoso.

In Inghilterra la tassa-lettere consiste dall'anno 1840 per tutte le lettere fra due luoghi del Regno Unito, compresi quelli delle isole Guernsey e di Jersey, sino a

mezza oncia (1 lotto) 1 penny; ed aumenta in modo che da mezz'oncia ad un'oncia sono due pence in più; da una sino a due oncie quattro pence in più, e così di seguito per ogni oncia che si aggiunga si preleva due volte di più l'importo della tassa semplice. L'affrancazione coi bollini si effettua mediante coperte bollate o buste, bollini e carta da lettere bollata... (seguono altre notizie su valori e disegni, poi dettagliate anche per l'America settentrionale, la Russia, la Francia, il Belgio e la Baviera)

La vendita dei bollini ha luogo dappertutto soltanto a mezzo degli istituti postali, i quali a tal uopo debbono averne una sufficiente quantità di scorta, occupandosi senza alcuna difficoltà dello spaccio durante l'orario stabilito pel servizio. Sotto questo rapporto non esistono limitazioni che in Russia, dove la vendita è condizionata a certe ore, ed in Inghilterra dove la vendita dei bollini da 1 scellino per la corrispondenza estera



nel distretto di Londra si fa in sei soli luoghi, nel rimanente dell'Inghilterra in 57, nella Scozia in 19 e nell'Irlanda in 32 luoghi. In Francia la vendita dei bollini è un incarico che è dato anche ai portalettere: e nel Belgio anche ai portalettere e ai messi di campagna. Durante i loro servizi i medesimi ne portano seco una corrispondente quantità di cui devono render conto... Il prezzo dei bollini è regolato secondo il loro valore, osservandosi solamente su questo proposito che in Inghilterra per le compere d'una maggior entità è accordato un ribasso; e che in Russia, per ogni singola

coperta (busta postale), oltre il valore della stessa devesi pagare anche un copeco in più.

Si può supporre che gli stessi dati e le stesse considerazioni fossero alla base delle discussioni che si svolgevano nel Parlamento subalpino in quello stesso periodo, per giungere a un rammodernamento del servizio postale, senza troppi rischi per l'Erario ma in grado di agevolare il pubblico (e soprattutto il commercio) nelle sue comunicazioni interne e con l'estero, e in particolare di mostrare al mondo come il Piemonte fosse ai primi posti nel tenersi aggiornato.

La legge sulla Tariffa della Posta-lettere

In realtà era da tempo che si parlava di riordinamento delle Poste, come in vari Paesi del mondo dopo le notizie sulla riforma inglese e il suo alto gradimento da parte del pubblico. Ma, come era avvenuto in Gran Bretagna, le reticenze da parte del re e del Governo, timorosi dei costi che tale riforma comportava, e dell'Amministrazione postale, molto conservatrice e capeggiata da un generale di cavalleria, avevano negativamente influito. L'unica tangibile innovazione si era avuta agli inizi del 1849 con la graduale introduzione dei nuovi bolli a date di modello francese, a doppio cerchio, diversificati in base alla classe dell'ufficio:



con rosetta quelli di Direzioni divisionali, vice-direzioni, Uffici a stipendio e a provvigione (così erano allora distinti), con una D quelli delle Distribuzioni mandamentali, con una C i destinati alle Distribuzioni comunali. Poi però qualcosa era rapidamente cambiato se il 26 maggio 1849, a soli due mesi dal-

la salita al trono di Vittorio Emanuele II, venne istituita una Commissione *“incaricata dell’esame di tutte le Leggi ed ordinamenti che reggono l’Amministrazione generale delle Poste, e di suggerire le riforme che ravviserà opportuno d’introdurre nelle varie parti di questo servizio, cumulativo per la Terraferma e la Sardegna, occupandosi, ove necessario, della compilazione d’un nuovo Decreto organico, non ché delle relative istruzioni generali e regolamenti da sostituire a quelli attualmente in vigore”*.

Per la Commissione il primo e più spinoso problema da affrontare era quello della tariffa uniforme, che avrebbe dovuto sostituire le sette diverse tasse per distanza allora esistenti, varianti da 10 a 70 centesimi. Come base di discussione fu tenuta un’indagine campione eseguita su 1.000 lettere semplici, da cui risultava che il 19% era diretta entro la prima distanza, il 36% entro la seconda, il 17% entro la terza, il 9% entro la quarta, l’8% entro la quinta, il 7% entro la sesta e solo il 4% entro l’ultima distanza. E questo portò a prendere in considerazione una tariffa base di 20 centesimi, corrispondente all’attuale per la seconda distanza, rappresentando la media del traffico più cospicuo, quasi i tre quarti del totale.

Il secondo problema era rappresentato dall’Isola di Sardegna, la cui situazione postale si presentava con caratteristiche di tipo ancora feudale. Il trattato di Londra che nel 1720 l’aveva affidata ai Savoia in cambio della Sicilia aveva infatti imposto il rispetto dello status quo anche in fatto di posta; e i nuovi regnanti non si erano curati di cambiare qualcosa neppure durante la loro permanenza forzata sull’isola, fra il 1798 e il 1814, se si esclude qualche ampliamento del servizio per andare incontro alle esigenze della Corte. La caratteristica più saliente era rappresentata dalla gratuità del servizio postale all’interno dell’isola e dalle tariffe fisse per le lettere dirette alle provincie di Terraferma e all’estero: il costo veniva infatti a gravare sulle città regie e sui feudi che ne beneficiavano, oppure era a carico dell’amministrazione. Ormai era giunto il momento di far usci-

re l’isola dal medioevo postale, uniformando il servizio a quello delle altre parti dello Stato; il che però comportava l’assunzione di nuovi dipendenti, anche se la politica postale dell’epoca era di favorire piuttosto gli uffici con personale retribuito a provvigione o pagato dai comuni. E quello della riclassificazione degli uffici, degli *Assegnamenti* per stipendi, affitti e spese d’ufficio, e del servizio di corrieri, staffette e pedoni, era un altro complesso problema all’ordine del giorno, vista l’infelice situazione delle Finanze dopo le sfortunate campagne del 1848-49.

Un ultimo punto, quello relativo all’introduzione dei francobolli, era invece dato per scontato, anche se qualcuno avanzò pure l’idea della carta bollata, sulla falsariga delle Mulready. Il francobollo dopotutto aveva rappresentato sin dal primo momento la prova evidente dell’adozione di una riforma postale fondata sulla tariffa uniforme, e quindi dell’ammodernamento e del salto di qualità fatto da uno Stato; impossibile quindi non pensare all’emissione di questa innovativa carta valore. Il dubbio eventualmente riguardava il disegno, il numero dei valori, la stampa, e il loro impiego. La raccomandazione fu che fossero *“costituiti da una piccola incisione su carta, rappresentante l’effigie del Sovrano (ma il Cavour si era battuto per mettervi lo stemma) con l’indicazione del valore tanto in cifre che in disteso”* e che fossero di quattro tagli e colori: *“il primo di 10 centesimi turchino, il secondo di 20 centesimi giallo, il terzo di 40 centesimi verde, il quarto di 80 centesimi rosso”*. Su quest’ultimo punto, come sappiamo, andò tutto molto diversamente.

La Relazione della Commissione fu pronta nel dicembre 1849 e il 26 gennaio 1850 fu presentato alla Camera dei Deputati il disegno di legge da parte di Massimo D’Azeglio, il quale tenne subito a contrastare la maggior obiezione, ovvero che la tariffa uniforme avrebbe causato un minor introito annuo di circa 500.000 lire, con l’affermazione che dopotutto *“la posta non debbesi mai considerare come un ramo finanziario, bensì come un servizio di pubblica utilità”*. Il 5 marzo finalmente la legge fu approvata dalla Camera, ma il Senato propose alcune modifiche così che dovette tornare alla Camera per l’ulteriore discussione: e questo fece slittare i tempi a dopo l’estate. Infine, superate le ultime opposizioni e qualche proposta fin troppo moderna – come quella di Giovanni Lanza di regalare *“un bollo-franco a chi ne acquisti dieci... al fine di incoraggiarne l’uso”* – a metà novembre la legge venne finalmente approvata, e sottoposta alla reale firma.

È la Legge 18 novembre 1850 n° 1108 “sulla

tariffa postale”, come sempre redatta nella duplice versione in italiano e in francese per la Savoia. I primi 10 articoli trattano della tariffa, e i primi tre in particolare sintetizzano l'innovazione più importante.

Art. I. Dal 1 Gennaio 1851 la tassa della posta lettere sarà regolata per tutte le Provincie dello stato secondo il disposto della presente legge.

Art. II. La lettera semplice spedita da un luogo all'altro qualsiasi dei Regi stati continentali e d'oltre mare è assoggettata alla tassa uniforme di centesimi venti.

Art. III. Le lettere semplici da distribuirsi nell'ufficio in cui viene impostata è sottoposta alla tassa di cinque centesimi.

I francobolli giustamente ne sono soltanto il corollario, e se vi si dedicano cinque articoli è solo perché, trattandosi di una novità, bisogna spiegare tutto per bene! E la prima cosa che viene detta è proprio che l'uso dei nuovi francobolli è facoltativo, e riservato ai mittenti che vogliono affrancare le loro corrispondenze: ovvero gli impiegati postali li venderanno ma non li useranno. Curiosamente ci scappa anche lo svarione, quando all'articolo 14° si parla ancora di tariffe “in ragione di distanza e di peso”.

Art. X. È ammesso nei Regi Stati l'uso facoltativo dei cosiddetti franco-bolli (*timbres-postes*) per l'affrancamento delle lettere e pieghi a destinazione di qualsiasi luogo dei medesimi. A tale effetto essi vengono applicati dal mittente sulla parte anteriore delle stesse lettere e pieghi.

Art. XI. La forma dei franco-bolli il di cui valore rispettivo sarà indicato sui medesimi sarà determinato da un R.Decreto.

Art. XII. La formazione dei medesimi è esclusivamente riservata all'Amministrazione delle Regie Poste.

Art. XIII. Il franco-bollo non opera l'affrancamento che per le sole lettere e pieghi trasportati dall'Amministrazione delle Regie Poste.

Art. XIV. Allorché il montare del franco-bollo apposto ad una lettera o piego non corrisponde a quello della tassa in ragione di distanza o di peso, il compimento del medesimo viene messo a carico del destinatario, il quale è tenuto a soddisfarlo in denaro.

L'aver specificato che i francobolli applicati su una corrispondenza sono validi anche se insufficienti a noi può sembrare un particolare curiosamente inutile, ma non lo è affatto se si considera che sino ad allora l'affrancatura era stata sempre opera di un addetto postale e non lasciata al pubblico. Tanto che in molti Paesi era espressamente previsto che, in caso di affrancatura insufficiente, fosse posta a carico del destinatario l'intera tassa:

una norma, questa, per noi abbastanza incomprensibile, ma che fu dura a morire visto che ancora se ne trova traccia nella riforma postale borbonica del 1857³ e in molte convenzioni postali in vigore ancora agli inizi del Regno d'Italia.

Subito dopo arriva il regio Decreto, il n° 1109 del 26 novembre 1850, che completa il quadro riorganizzando l'intera struttura postale. L'Amministrazione, con il nuovo titolo di Direzione Generale delle Poste, è posta “sotto la esclusiva dipendenza del Ministero per gli Affari Esteri, il quale esercita particolarmente la superiore sua ispezione sovra tutto quanto concerne gli Uffizii ed al personale degli Impiegati della medesima” e vengono fissati numero, qualifiche e stipendi degli impiegati e limiti delle spese, comprese quelle per l'affitto dei locali. Per la prima volta compaiono nell'elenco Direzioni e Uffici di 1ª classe recanti nomi di località dell'isola di Sardegna. Al 1° gennaio 1851 l'Amministrazione risulta articolata in

1 Direzione Principale

8 Direzioni Divisionarie

30 Direzioni

21 Uffici di 1ª Classe

255 Uffici di 2ª Classe “istituiti in quei luoghi

Capi di Mandamento che sono suscettivi di un annuo prodotto bastante a porre l'Amministrazione in grado di provvedere al loro stabilimento”

129 Distribuzioni di 1ª Classe o Mandamentali, a carico dell'Amministrazione come i precedenti

191 Distribuzioni di 2ª Classe o Comunali, a carico del Comune

I dati relativi agli uffici di 2ª classe e alle distribuzioni non compaiono nel decreto, essendo soggetti a continue variazioni, ma sono ricavati da una pubblicazione della Direzione Generale delle Poste, lo *Stato di Classificazione degli Uffizii colle loro Corrispondenze*, che porta la data del gennaio 1851; ve ne figurano anche 31, tutti della Sardegna, “di classe attualmente indeterminata”.

La Legge del 18 novembre non specificava caratteristiche e valori dei francobolli. Anche se si trattava di una novità ci si era resi evidentemente conto che col tempo potevano essere necessari integrazioni o cambiamenti di tipo, colore, valore, e sarebbe stato meglio demandarne la descrizione a un decreto, evitando così di dover variare la Legge. E fu il successivo regio Decreto 3 di-

³ Art. 10. Il valore del bollo o de' bolli da apporsi alle lettere dovrà corrispondere all'ammontare della tariffa postale. Se il valore del bollo o de' bolli apposti sarà inferiore alla metà dell'ammontare della tassa, sarà caricata al destinatario della lettera l'intera tassa legale... (Decreto 9 luglio 1857, n° 4210, a firma di Ferdinando II re delle Due Sicilie)

UFFIZII

| Numero d'ordine | Nomenclatura, Classe e luogo degli Uffizi | Annotazioni |
|---|---|-------------|
| DIREZIONE GENERALE DELLE POSTE | | |
| AMMINISTRAZIONE CENTRALE | | |
| <i>Direzioni Principali.</i> | | |
| 1 | Direzione Princ. ^{le} di Segreteria. | |
| 2 | Idem di Verificazione e Contabilità Gen. ^{le} | |
| 3 | Idem dei Rifiuti, Economia ed Abbonamento alle Gazzette estere. | |
| 4 | Idem degli Archivi e dell'Azienda Generale dell'Estero. | |
| UFFIZII | | |
| <i>Direzioni Divisionarie.</i> | | |
| 1 | Torino. | |
| 2 | Genova. | |
| 3 | Chambéry. | |
| 4 | Nizza. | |
| 5 | Novara. | |
| 6 | Alessandria. | |
| 7 | Cuneo. | |
| 8 | Cagliari (Sardegna). | |
| <i>Direzioni.</i> | | |
| 1 | Acqui. | |
| 2 | Alba. | |
| 3 | Albertville. | |
| 4 | Ancey. | |
| 5 | Aosta. | |
| 6 | Arona. | |
| 7 | Asti. | |
| 8 | Biella. | |
| 9 | Casale. | |
| 10 | Chiavari. | |
| 11 | Domodossola. | |
| 12 | Ivrea. | |
| 13 | Mondovì (piazza). | |
| 14 | Novi. | |
| 15 | Nuoro (Sardegna). | |
| 16 | Oneglia. | |
| 17 | Oristano (Sardegna). | |
| 18 | Pinerolo. | |
| 19 | Saluzzo. | |
| 20 | Sarzana. | |
| 21 | Sassari (Sardegna). | |
| 22 | Savigliano. | |
| 23 | Savona. | |
| 24 | Spezia. | |
| 25 | S. Remo. | |
| 26 | Thonon. | |
| 27 | Tortona. | |
| 28 | Vercelli. | |
| 29 | Vigevano. | |
| 30 | Voghera. | |
| <i>Uffizi di 1.^a classe.</i> | | |
| 1 | Aix-les-bains. | |
| 2 | Albenga. | |
| 3 | Alghero (Sardegna). | |
| 4 | Bonneville. | |
| 5 | Bobbio. | |
| 6 | Breo-Mondovì. | |
| 7 | Ceva. | |
| 8 | Fossano. | |
| 9 | Iglesias (Sardegna). | |
| 10 | Intra. | |
| 11 | Macomer. | |
| 12 | Mortara. | |
| 13 | Moutiers. | |
| 14 | Pallanza. | |
| 15 | Porto Maurizio. | |
| 16 | S. ^t Jean de Maurienne. | |
| 17 | S. ^t Julien. | |
| 18 | Susa. | |
| 19 | Tempio. | |
| 20 | Varallo. | |
| 21 | Ventimiglia. | |

cembre 1850 n° 1111 a ottemperare a tale dettato. Specificando con esattezza anche chi si sarebbe occupato della vendita: i soli Uffici postali.

Art 1. L'impronta del franco-bollo per le lettere e pei pieghi è di tre sorta:

La 1^a di color nero a centesimi 05;

La 2^a di color turchino a centesimi 20;

La 3^a di color rosso a centesimi 40.

Il francobollo sarà pienamente conforme al modello seguente:

(*ne figura una stilizzazione con le diciture previste e a lato le misure, 19x22 mm*)

Art. 2. La vendita de' franco-bolli ha luogo esclusivamente presso gli Uffizi dell'Amministrazione per mezzo de' varii suoi Agenti.

Nella vendita predetta l'Amministrazione delle Poste non perceverà alcun aggio.

Art. 3. L'importo della vendita dei franco-bolli sarà, quanto agli Uffizi di 2^a Classe, compresa fra gli altri prodotti per determinare la quota della provvigione spettante ai rispettivi Titolari, giusta le proporzioni stabilite dalla Tabella C annessa al Decreto 28 novembre ultimo passato.

Ma non è finita, perché occorre anche un Regolamento d'attuazione, il quale fu approvato con il successivo regio Decreto, il n° 1112 del 6 dicembre 1850. Sui 47 articoli che lo compongono soltanto 6 si riferiscono ai francobolli, visto che comprendeva le istruzioni "per l'invio delle carte di valore, la concessione di vaglia postali, e l'uso dei franco-bolli". Ma questi sei articoli sono molto istruttivi, perché entrano nel dettaglio dell'uso a cui sono destinati i nuovi francobolli, ovvero il solo "comodo del pubblico" che intende affrancare le sue corrispondenze senza ricorrere all'ufficio di posta. È infatti da notare l'enfasi sul gettare in buca la lettera "così affrancata", che è la vera novità della riforma visto che sino ad allora le lettere si erano affrancate in ufficio e solo quelle con tassa a carico del destinatario si gettavano in buca.

Franco-bolli

Art. 10. Il franco-bollo destinato ad operare l'affrancamento di una lettera o di un piego consta di un'incisione su carta bianca del colore e del formato indicato nell'art. 1 del Regio Decreto del 3 dicembre.

Il francobollo dev'essere applicato sulla faccia anteriore e nella parte superiore della lettera o del piego, mediante il leggiero strato di gomma che trovasi sul rovescio del franco-bollo stesso.

Art. 11. La lettera munita di franco-bollo, tuttoché si trovi così affrancata, vuol essere tuttavia gettata nella buca come le altre lettere da tassarsi.

Art. 12. Il montare del dritto di una lettera o di un piego può essere rappresentato da uno, o da più franco-bolli di diverso valore purché questo nel complesso

pareggi il dritto di tassa dovuto in ragione del loro peso.

Art. 13. Quando il valore del franco-bollo o dei franco-bolli apposti ad una lettera o piego non pareggi in complesso il diritto dovuto, e la lettera ed il piego trovansi diretti in paesi esteri verso cui sia in vigore l'affrancamento obbligatorio, ne sarà trattenuto il corso ed andranno soggetti alle discipline stabilite riguardo alle lettere giacenti per difetto di affrancamento, pel pagamento della differenza che risulta dalla tassa.

Art. 14. Il franco-bollo che abbia servito all'affrancatura di una lettera verrà annullato nell'Ufficio di Posta del luogo stesso d'origine, mediante l'impronto sov'esso di apposita stampiglia.

Art. 15. Sarà tenuto affisso presso gli Uffici di Posta lo stato di progressione stabilito dall'art. 8 della Legge intorno alla tariffa per la tassa delle lettere o de' pieghi acciò ognuno sia in grado di stabilire da sé il diritto dovuto per li medesimi.

L'errore relativo alla tassa "in ragione della distanza" presente nella Legge base evidentemente doveva essere stato rilevato nel frattempo, visto che qui non compare più e si parla solo di peso. Si parla inoltre della "apposita stampiglia" con cui verranno annullati, di cui al momento si stava ancora discutendo. Trattandosi di grandi novità, si giudicò necessario e utile approntare anche un Avviso al pubblico.

Dal 1° gennaio 1851 è ammesso in tutto il territorio dei Regii Stati l'uso facoltativo dei così detti franco-bolli (timbres-postes) per l'affrancamento delle lettere

e pieghi, sì dirette nelle provincie dello Stato, sì dirette a' Paesi esteri che accettano corrispondenze franche sino a destino.

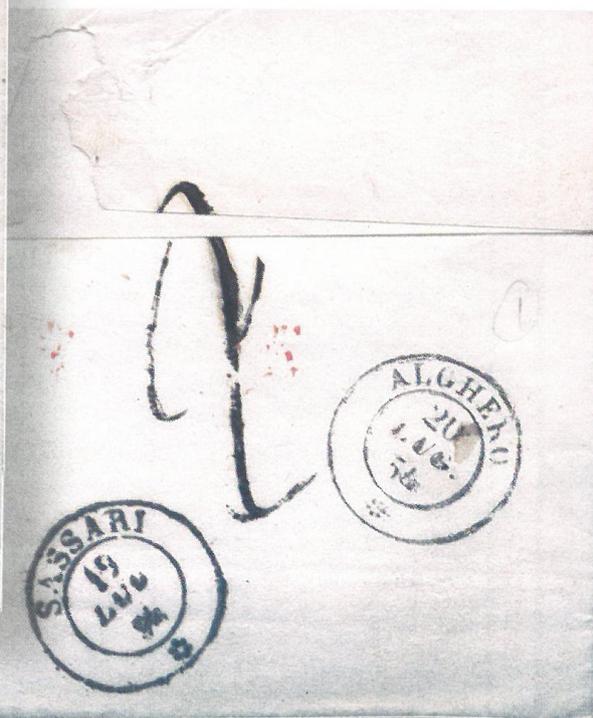
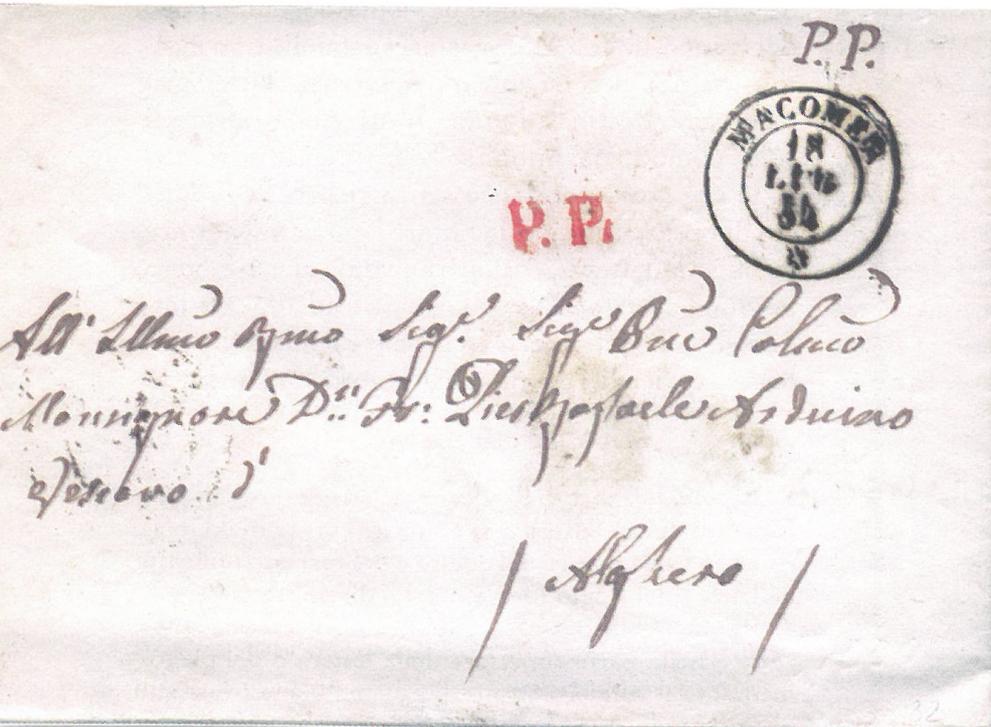
E sulla "Gazzetta Piemontese" del 30 dicembre 1850 venne predisposto anche un comunicato, che mostra come l'emissione dei francobolli non fosse in definitiva così essenziale, tanto che in effetti fu possibile dal 1° gennaio solo nelle Direzioni di Terraferma e forse in qualche ufficio postale primario.

L'Ispettore G. le delle R. Poste notifica:

Che, conseguentemente alle disposizioni a cui essa fu sollecitata di venire per la formazione di franco-bolli, de' quali a cominciare dal 1° gennaio 1851, giusta l'articolo 10 della legge dell'8 novembre p.p., è ammesso ne' R. Stati l'uso facoltativo per l'affrancamento delle lettere e de' pieghi a destinazione di qualsiasi luogo, de' medesimi ne sarà fatto un primo sufficiente invio pel 31 corrente dicembre alle Direzioni divisionarie, acciò queste abbiano a provvederne, alla loro volta, gli Uffici di posta nel rispettivo distretto di competente numero d'ognuna delle tre stabilite qualità, e così possa al più presto esserne ovunque operata la vendita, a termini dell'art. 2 del R. Decreto del 3 di questo mese.

Torino, addì 29 di dicembre 1850

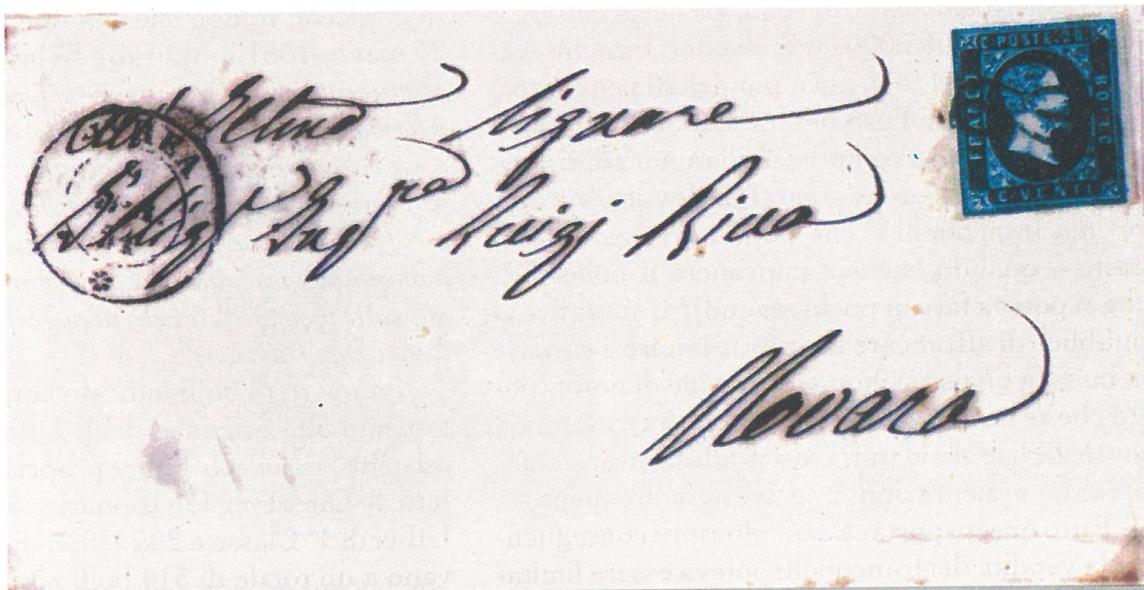
Il "sufficiente invio" fu, stando a una lettera del 27 dicembre dell'Ispettore generale Pollone alla Direzione centrale delle Poste di Torino, di 3.000 esemplari di ciascun valore alle Direzioni Divisionali di Alessandria, Cagliari, Chambery, Cu-



Una lettera affrancata del luglio 1854 che non reca francobolli essendo stata consegnata in ufficio a Macomer.

I 20 centesimi riscossi sono indicati al retro dalla cifra 2 a penna, e l'affrancatura è segnalata dal bollo P.P. in rosso (quello a penna è probabile opera del mittente) secondo l'uso prefilatelico.

L'annullatore a nodo di Savoia usato a Ivrea il 9 aprile 1851 su una lettera affrancata dal mittente con un francobollo da 20 centesimi. I 20 bolli di questo tipo approntati nel 1850 dal Matraire furono inviati solo a un gruppo selezionato di Direzioni divisionali e Direzioni.



neo, Nizza e Novara, con la sola variante di 6.000 esemplari da 20 centesimi per quelle di Genova e Torino. Il che dimostra che la distribuzione non era estesa a tutti gli uffici, ma limitata ai soli Uffici postali, con esclusione delle distribuzioni, mandamentali o comunali che fossero.

La vendita nei soli Uffici postali

A ben guardare, la riforma postale piemontese era sì importante, ma per molti versi incompleta. Soprattutto perché non abbandonava del tutto le vecchie abitudini postali, in primis l'affrancatura in denaro, e non favoriva l'affrancatura anticipata: cosa strana, quest'ultima, visto che il prepagamento delle tasse snelliva non solo il lavoro ma diminuiva anche il numero dei possibili "rifiuti".

In pratica la nuova legislazione postale non faceva realmente uscire gli Stati Sardi dal loro periodo prefilatelico. L'affrancatura delle corrispondenze eseguita presso gli uffici postali non mutava infatti minimamente rispetto ai decenni precedenti: nei rari casi in cui veniva richiesta l'impiegato postale apponeva sul fronte del piego il bollo P.P. (Porto Pagato o Port Payé) e segnava al retro la cifra riscossa. Il francobollo in realtà era solo un accessorio, un *optional* molto limitato che offriva semplicemente una comodità in più al pubblico: poter affrancare le lettere senza recarsi in un ufficio di posta. Ma l'affrancatura, secondo le convenzioni dell'epoca, era prevista solo in poche occasioni; tanto più che la tassa postale poteva essere pagata dal destinatario senza alcuna maggiorazione.

Che l'affrancatura delle corrispondenze fosse un fatto marginale è confermato dalle cifre. Il Damilano, dai dati ricavati dalle statistiche

trimestrali della Direzione principale di verifica e contabilità, indica in circa 32.700.000 le corrispondenze spedite nei 33 mesi di validità della prima serie sarda⁴, e di queste solo 1.855.902 erano franche, ovvero un misero 6% scarso. Poiché lo stampatore risulta aver consegnato alle Poste 1.220.625 francobolli in tutto (237.250 da 5 cent., 892.325 da 20 cent. e 91.050 da 40 cent.), che corrispondono quasi interamente al venduto in periodo di validità (e questo spiega la rarità degli esemplari rimasti allo stato di nuovo), e considerando che una parte delle corrispondenze recava più di un francobollo, si può ritenere che il numero delle corrispondenze affrancate mediante francobolli non raggiungesse il milione, ovvero poco più della metà di tutte quelle franche, in pratica solo un 3% di tutte quelle viaggiare.

Nulla di cui meravigliarsi: ancora nel 1862 nelle Antiche Provincie (Piemonte, Liguria e Sardegna) le lettere affrancate erano solo un terzo di quelle impostate: esattamente 8.829.949 su un totale di 25.130.573. Solo l'introduzione di una tariffa preferenziale per le lettere franche portò dal

⁴ Le statistiche postali relative all'ultimo decennio del Regno di Sardegna portano i seguenti dati:

| | Lettere trasportate | rifiutate | Stampe trasportate |
|-------|---------------------|-----------|--------------------|
| 1849 | 7.024.625 | 295.096 | 2.260.888 |
| 1850 | 7.500.000 | 344.702 | 2.306.976 |
| 1851 | 10.941.615 | 344.724 | 4.891.650 |
| 1852 | 12.130.290 | 307.157 | 5.778.550 |
| 1853 | 12.839.850 | 312.947 | 6.317.300 |
| 1854 | 13.595.975 | 340.250 | 6.471.200 |
| 1855 | 14.121.505 | 360.575 | 7.335.800 |
| 1856 | 15.839.815 | 381.977 | 7.578.650 |
| 1857 | 15.840.480 | 395.192 | 7.888.400 |
| 1858 | 16.016.185 | 375.778 | 7.742.550 |
| 1859* | 17.429.942 | 447.211 | 13.014.588 |

* Esclusi i nuovi territori

1863 a un ribaltamento dei dati; già nel primo anno in Italia su 16.665.000 lettere le non franche erano scese a 3.544.970, poco più del 20 per cento.

L'aver lasciato l'uso dei francobolli facoltativo rispondeva però a comprensibili ragioni di risparmio: dopotutto perché si sarebbe dovuto "sprecare" dei francobolli – che dopotutto avevano un costo – quando bastava imprimere il bollo P.P., che si poteva fare in pochi secondi? Consentire al pubblico di affrancare le proprie lettere e gettarle in buca in qualsiasi momento, anche di notte (posto che se ne avesse una piccola scorta), aveva un senso; farli usare in tutti i casi di affrancatura, comprese le "assicurazioni", ne aveva molto meno!

Tutto questo portava a un'ulteriore conseguenza: la vendita dei francobolli poteva essere limitata ai soli Uffici di posta – Direzioni e Uffici di 1^a e 2^a classe – situati nelle località più importanti. Le distribuzioni postali, essendo sistemate in centri minori, presumibilmente non avevano utenti bisognosi di affrancare e imbucare le loro corrispondenze in ore impensate, ma potevano passare in ufficio, come s'era sempre fatto.

La dimostrazione di questa limitazione nella distribuzione – che non mi risulta mai evidenziata – non sta solo nel successivo decreto reale del novembre 1857 ma si desume anche dalle vicende della "apposita stampiglia" che doveva servire da annullatore dei nuovi francobolli. Ovvero i bolli muti preparati dallo stesso stampatore dei francobolli, Francesco Matraire, con il preciso scopo di macchiare e deturpare in modo deciso e indelebile il francobollo per impedirne il riutilizzo. Com'è noto il Matraire approntò inizialmente dei bolli riproducenti il nodo di Savoia, 20 in tutto, che però non furono ritenuti soddisfacenti. Solo ad emissione avvenuta fu sottoposto all'approvazione un nuovo tipo, a forma di rettangolo forma-

to di piccoli rombi, che alla fine fu accettato. E il 26 marzo 1851 il Matraire fu invitato "a sottoscrivere urgentemente l'appalto per la fornitura de' noti bolli a forma di reticolo come concordato, che saranno N° 300 come da intese e al prezzo pattuito... Le forniture non potranno essere inferiori a quindici pezzi ogni settimana per il prossimo mese, e a venti ne' due successivi, per cui aumentando gradatamente le consegne, entro il 20 di luglio tutto il quantitativo dovrà essere preso in carico dalla scrivente Direzione".

Il numero di bolli indicato corrisponde perfettamente alle esigenze degli Uffici postali allora esistenti, e dei soli Uffici propriamente detti: infatti 8 Direzioni Divisionarie, 30 Direzioni, 21 Uffici di 1^a Classe e 255 Uffici di 2^a Classe portavano a un totale di 314 bolli muti necessari. Poiché i 20 bolli del tipo "nodo di Savoia" consegnati dal Matraire il 29 dicembre 1850, per quanto ritenuti non soddisfacenti potevano benissimo usarsi ugualmente per le consuete ragioni di parsimonia, i bolli occorrenti si riducevano a meno di 300. Esattamente il quantitativo indicato nel contratto. E poco importa che il contratto sia stato in seguito bloccato, come si scopre da una lettera del 22 giugno successivo con cui si chiedeva al Matraire di "sopraspedere alle consegne de' bolli di cui all'ordinativo del 26 marzo scorso, essendo, pel momento, sufficienti i più di duecento fin'ora forniti". Evidentemente ci si stava rendendo conto che la doppia bollatura delle lettere affrancate era un inutile fastidio, visto che il bollo a data, se impresso con forza, poteva servire benissimo come annullatore: e in effetti i bolli a rombi vennero abbandonati dopo soli due anni.

Tutto questo porta, pensandoci bene, a un'altra considerazione, del tutto filatelica e altrettanto inedita: molte pubblicazioni e catalogazioni relative agli annullamenti sardi sono ricche di erro-



La serie completa del 1850 usata da un nizzardo per affrancare una lettera messa in buca il 10 marzo 1853 e diretta a Lodi, allora Regno lombardo-Veneto.

L'annullamento è quello a punti, realizzato dal Matraire in circa 200 esemplari e inviato solo alle Direzioni, agli Uffici di 1^a classe e a parte di quelli di 2^a classe.

Affrancatura, sempre opera del mittente, composta di esemplari della seconda e della terza emissione. Il non aver più posto fuori corso i vecchi tipi, abbinato all'uso dei francobolli solo da parte del pubblico, che doveva perciò farne scorta, consente di trovare esemplari usati anche molti anni dopo la loro sostituzione, addirittura fino all'inizio del regno d'Italia.



ri riguardanti questi annulli muti. Se furono approntati solo 200 annullatori a rombi, che non bastavano neppure per soddisfare tutti gli Uffici di 2ª classe, com'è possibile che ne siano stati consegnati a delle Distribuzioni, addirittura a delle Distribuzioni comunali o a delle agenzie consolari? E perché mai si sarebbero dovuti inviare dei costosi bolli annullatori a delle Distribuzioni che non avevano neppure in vendita i francobolli? Nel caso eccezionale in cui si fossero trovati di fronte un francobollo potevano benissimo annullarlo a penna, come avevano fatto anche Direzioni e Uffici nei primi mesi, prima che arrivassero gli annulli muti; oppure lasciare l'incarico dell'annullamento all'Ufficio cui facevano capo. Ed è questo infatti il caso più frequente, quello che ha tratto in errore molti collezionisti: perché non è possibile che Distribuzioni come quelle (tanto per fare qualche esempio) di Chialamberto, Isola del Cantone, Villard de Beaufort o Senorbi, il cui traffico postale era minimo ancora 10 anni più tardi, avessero ricevuto in uso tale timbro, sottraendolo per di più all'uso di un vero Ufficio! Forse sarebbe il caso di ricontrollare tutti i dati di queste catalogazioni, e ovviamente anche le quotazioni relative.

La fine del periodo prefilatelico

I francobolli marginalizzati dalla incompleta riforma postale piemontese non sono però soltanto quelli della prima emissione. La storia durò infatti per oltre un lustro, durante il quale le Poste del Regno di Sardegna maturarono altre nuove e spesso sottovalutate esperienze. Come è il caso della sostituzione della prima con la seconda serie, interamente in rilievografia, che costrinse a inventarsi l'ammissione al cambio, definita nello stesso regio Decreto istitutivo 7 maggio 1853, n° 1528:

La forma dei franco-bolli stabilita coll'articolo 1 del Nostro Decreto 3 Dicembre 1850 viene mutata nel seguente modo:

Art. I. L'impronta di tutte tre le sorta dei franco-bolli sarà in rilievo.

Art. II. Il franco-bollo di prima sorta da centesimi 5 sarà di color verde.

Art. III. È ammesso indistintamente l'uso dei franco-bolli di prima e nuova forma a tutto il mese di Settembre 1853, dalla quale epoca i francobolli di prima forma cesseranno di aver corso legale; questi però a tutto Dicembre 1853 potranno essere cambiati presso qualunque ufficio di posta dello Stato in altrettanti di nuova forma per ugual valore.

Anche in questo caso mi viene spontanea una considerazione filatelica riguardante i cataloghi: da dove viene la data "1° ottobre 1853" che molti indicano come data d'emissione della serie? Frugando in archivio, come fece il Damilano, si scopre che tale data va anticipata, anche se non tanto quanto può far pensare il decreto: risulta infatti che la prima fornitura dei nuovi tipi fu inviata alle 8 Direzioni divisionarie il 24 settembre 1853, con l'istruzione di "rimettere ogni e qualsivoglia franco-bollo di vecchio tipo con dettagliata lista alla scrivente Direzione generale, che provvederà a darne scarico". E infatti si conoscono esemplari con date di fine settembre, che non sono per nulla da considerare eccezioni, ovvero precedenti una "emissione ufficiale" che non esiste! Per inciso notiamo che il risultato del cambio fu modesto, visto che nel verbale di ricognizione datato 16 gennaio 1854 negli otto plichi giunti dalle Direzioni risultano in tutto "916 francobolli di vecchio tipo per un montare complessivo di Lire 210,55".

In seguito i francobolli cambiarono altre due volte, per migliorarne la "leggibilità" da parte degli addetti alla bollatura e al controllo che dovevano spesso operare a lume di candela. Prima il



Un'eccezionale combinazione di esemplari da 5 cent. delle tre diverse emissioni a rilievo, su una lettera spedita da Arona nel novembre 1855. L'affrancatura, operata dal mittente, è chiaramente frutto di recuperi dal fondo di un cassetto di un signore con molta corrispondenza.

centro fu lasciato bianco, poi le diciture, anziché a rilievo, furono stampate tipograficamente. Ma in entrambi i casi non solo non si ritenne necessario un decreto d'emissione, visto che in pratica il disegno e i colori non cambiavano e restava una parte in rilievo, ma si evitò pure di mettere fuori corso i tipi sostituiti.

Un regio Decreto fu invece necessario nel 1857, e non soltanto perché venivano aggiunti due nuovi valori. Il fatto principale del Decreto 29 novembre 1857, n° 2546 si può infatti dire un altro: si cambiava radicalmente la distribuzione.

Art. 1. A cominciare dal primo gennaio 1858 il *franco-bollo* postale sarà di cinque colori, rappresentanti ognuno un diverso valore, cioè:

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Il color verde il valore di centesimi | 05. |
| » fuliggine (bistre) | » 10. |
| » turchino | » 20. |
| » rosso | » 40. |
| » arancio | » 80. |

Art. 2. Nulla è innovato in quanto alla forma, alle dimensioni ed all'impronta del *franco-bollo*, sì e come vennero stabiliti colli citati Decreti Reali 3 dicembre 1850 e 7 maggio 1853.

Art. 3. La vendita dei *franco-bolli* avrà luogo non solo in tutti gli Uffici di Posta, ma anche presso le semplici *Distribuzioni*. Inoltre, nelle Città dov'è stabilita una *Direzione Divisionale*, tale vendita potrà pure essere affidata per maggior comodo del pubblico a persone estranee all'Amministrazione postale.

Art. 4. Queste persone godranno di un aggio ragguagliato al cinque per cento sul valore dei *franco-bolli* smaltiti. Il Nostro Ministro dei Lavori pubblici de-

terminerà le norme e le cautele da adottarsi per simile vendita.

Ma il cambiamento più importante, quello che in pratica chiudeva definitivamente l'epoca prefilatelica sardo-piemontese, era avvenuto agli inizi del 1857. Il francobollo non era più facoltativo, ma doveva essere utilizzato per rappresentare ogni tipo di affrancatura, compresa quella delle corrispondenze "assicurate" che veniva effettuata dagli impiegati postali. In pratica era finalmente entrato nella sua pienezza operativa, diventando il sistema di affrancatura per eccellenza. E sono le stesse statistiche postali a raccontarci questo cambiamento, attraverso il balzo nelle vendite di francobolli di quell'anno 1857: e che ci spiegano anche il perché si sia immediatamente decisa l'emissione di due nuovi valori.

| Francobolli venduti | cent. | | |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| | 5 | 10 | 20 |
| 1851 | 43.148 | | 208.180 |
| 1852 | 82.403 | | 328.726 |
| 1853 | 146.517 | | 468.014 |
| 1854 | 183.692 | | 497.280 |
| 1855 | 297.947 | | 635.279 |
| 1856 | 464.543 | | 913.816 |
| 1857 | 1.514.497 | | 1.974.941 |
| 1858 | 675.058 | 635.452 | 2.082.963 |
| 1859* | 625.009 | 1.315.275 | 2.308.165 |

* Esclusi i nuovi territori

Una "assicurata" affrancata con esemplari della seconda e della quarta emissione.

Trattandosi di raccomandazione, la data non può essere che del 1857 o posteriore, visto che in precedenza queste corrispondenze, che si dovevano consegnare e affrancare in ufficio, non recavano mai francobolli ma soltanto il bollo P.P. e al retro l'indicazione della somma riscossa.



Un avviso al pubblico del 31 dicembre 1857, citato dal Rattone, disponeva che dal 1° febbraio 1858 chi presentava una lettera per l'affrancatura riceveva i necessari francobolli, che lui stesso doveva applicare sulla soprascritta; se però la lettera fosse troppo piccola o l'importo troppo elevato e i necessari francobolli non ci stavano, era previsto l'uso del vecchio sistema, con il P.P. e l'ammontare indicato al retro. In pratica anche ora le vecchie pratiche prefilateliche restavano in vigore, seppure sempre più marginali. Il P.P. restò in uso soprattutto per l'invio delle stampe non periodiche, finché non furono disponibili i francobolli da 1 e 2 centesimi. E sopravvisse persino alla proclamazione del Regno d'Italia, almeno nelle Antiche Province, seppure solo per le corrispondenze in corso particolare. Finché nel 1863 fu

cancellato dalla Riforma postale italiana, o meglio trasformato in una semplice bollatura destinata alle corrispondenze per l'estero, per indicare che la tassa non era pagata fino a destino: P.P., Porto Parziale.

Bibliografia

- Giovanni Battista Cresto, *La nostra Legislazione sui Francobolli con cenni storici dal 1818 ai nostri giorni*, pubblicazioni del giornale *Il francobollo*, Milano 1898
- Enrico Melillo, *Ordinamenti postali e telegrafici degli Antichi Stati italiani e del Regno d'Italia*, tomo I, a cura di Clemente Fedele, Istituto di Studi Storici Postali, Prato, *Quaderni di storia postale* n. 4, giugno 1984
- Alberto Bolaffi, *I bolli e gli annullamenti postali degli Stati Sardi 1851-1863*, Arti Poligrafiche Torino, Torino 1935
- Emilio Diena, *Trattative per l'esecuzione a Parigi nel 1850 di francobolli per gli Stati Sardi*, su "*Il Corriere filatelico*" n. 5/8, maggio/agosto 1936
- Alberto Diena, *Stati sardi. Il francobollo da 20 centesimi del 1° gennaio 1851*, su "*Italia filatelica*" n. d'oro 22-23, novembre-dicembre 1946
- Cesare Rattone, *Manuale e catalogo dei francobolli di Sardegna*, ed. a cura di Amedeo Rolando, Torino 1951
- Piero Damilano, *Dei personaggi e delle riforme postali degli anni 1849-1852*, su "*Il nuovo Corriere Filatelico*" n. 33/44, febbraio 1981/dicembre 1982
- Paolo Vollmeier, Chiarino Boragni e Arnaldo Omodeo, *Storia postale del Regno di Sardegna dalle origini all'introduzione del francobollo*, Paolo Vollmeier editore, Castagnola (Svizzera) 1985
- Paolo Bianchi, *La prima emissione degli Stati Sardi, in Victor Victoria*, Giulio Bolaffi editore, Torino 1990

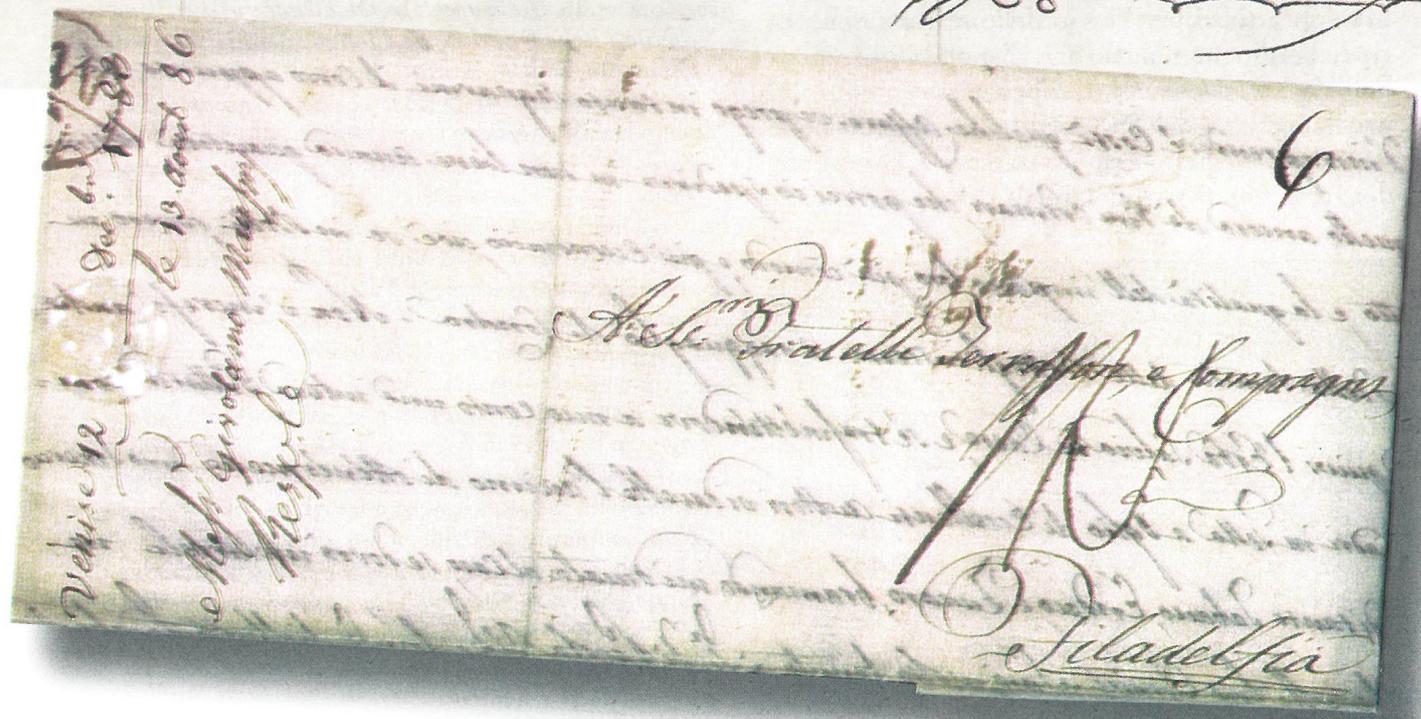
| cent. 40 | cent. 80 | TOTALE |
|----------|----------|-----------|
| 12.892 | | 264.220 |
| 28.079 | | 439.208 |
| 66.216 | | 680.747 |
| 59.575 | | 740.547 |
| 92.935 | | 1.026.161 |
| 144.093 | | 1.522.452 |
| 651.215 | | 4.140.653 |
| 536.955 | 105.978 | 4.036.406 |
| 528.024 | 130.855 | 4.907.328 |

Filadelfia N. Fratelli Derriason e Compagni

Venezia 12 Dicembre 1783

Profittero della presente, ond'offerirvi per la prima volta la mia servita in questa piazza in ogni genere di formen-
 e specialmente in quello de' Sabachi, de' quali mi trovo anche attual Fornitore Generale di tutti li Stati de' Terra, e de' Mare di
 questo Serenissima Repubblica. Veggovi però nelle occorrenze vostre profittare di mia offerta, e prendere ricordo dell'aggiudi mia
 prima non solo in amore d'inviarvi sempre vostre lettere in originale, e copia una volta coll'indirizzo di S. Illustre, e Martini
 di Londra, e l'altra del Sig. ^{padre} Giuseppe Gioachino Architetto d'Amsterdam, sotto d'invia da me corrisposto in ogni incontro mi sarà
 più aggradevole. Anzi desideroso d'introdurrei Corsi qualche affare vi prego in tanto segnarmi il Corso agguisto che
 steste Sabachi, ed altri prodotti, e quello ancora di voi ordinari che potrei io spedirvi in non lieve annua quantità. Resto
 quando il colore Corsi più austo, e la qualità dell'impiacco loro più comodo, e più Economico, cioè se in Vostri, ripeto in
 e in fare l'addegrazione delle tenute delle dette Storie a ragguglio di Londra. Non v'incerto
 ag. ficarmi qual incontro abbia giuri l'Esca Sabacha Casca e se trasmettendovi a mio conto una intera Gallina, una
 posta di circa duecento perri di Quarsi in detta e spio di Eccellenti attori vi devotto l'animo di ottenerne una buona
 vantaggio anche in Concambio di tanto Tabacco, Erduo e Zucaro, bramando mi diciate al caso se dovero ripartirli in
 modo da voi sopra li Villari anche colle loro Cornici. Sarò molto tenuto a V. di l'Avola, Dif. e fomp. di all'Avola, che
 se mi hanno data Cognizione, se dietro i chiestini riscontri potrei essere fra voi in trogria una reciproca utile corrispondenza
 e cui bramo vedete voi pure domare il più serio pensiero, con piena fiducia di ritrovare sempre del tanto mio la maggior
 convenienza, ed effetto, con qual fine ottimo a vostri Comandi Coram. Salutis. *Girolamo Manfrin*

Girolamo Manfrin



Indagine a tutto Oceano

UNA LETTERA TRANSATLANTICA DELLA SERENISSIMA REPUBBLICA DI VENEZIA

Lucio Marson

All'inizio dell'anno 2000 il ritrovamento di una lettera della Serenissima Repubblica di Venezia sopravvissuta fino ai giorni nostri dopo aver raggiunto l'America è di per sé un incontro sensazionale. Tanto di più lo è per un collezionista di posta veneta che ha sfogliato molte lettere del XVIII secolo senza mai averne vista una diretta oltreoceano!

La lettera, datata dicembre 1783, non è autografa ma è stata diligentemente calligrafata da uno scrivano: la classica comunicazione di una ditta commerciale alla ricerca di nuovi mercati.

*Filadelfia Ss:ri Fratelli Terrasson e Compagni
Venezia 12 Dicembre 1783*

Profitterò della presente, ond'offerirvi per la prima volta la mia servitù in questa Piazza in ogni genere di Commercio e specialmente in quello dei Tabacchi, de' quali mi trovo anche attual Fermiere Generale di tutti li Stati da Terra, e da Mare di questa Serenissima Repubblica. Pregovi però nelle occorrenze vostre profittare di mia offerta, e prendere ricordo dell'appiedi mia Firma non solo, m'ancora d'inviarmi sempre vostre Lettere in originale, e copia una volta coll'indirizzo de Ss:ri Murell, e Martens di Londra, e l'altra del Sig:re Giuseppe Gioachino Rochleiter d'Amsterdam, certo d'essere da me corrisposto in ogn'incontro ne' modi i più aggradevoli. Anzi desideroso d'intraprendere costì qualche affare vi prego intanto segnarmi il corso appunto di cotesti Tabacchi, ed altri Prodotti, e quello ancora de' Vini ordinari, che potrei io spedirvi in non lieve annua quantità, distinguendone il colore costà più accetto, e la qualità dell'impacco loro più comodo, e più economico, cioè se in Botti, ovvero in

Botteghe in Casse colla spiegazione della tenuta delle Botteghe stesse a ragguaglio di Londra. Non v'incresce anche significarmi qual'incontro abbia quivi l'Erba Salvia in Casse, e se trasmettendovi a mio conto una intera Galleria composta di circa duecento pezzi di Quadri in Tella a Oglio di eccellenti Auttori vi darebbe l'animo di ottenermene uno smercio vantaggioso anche in Concambio di tanto Tabacco, Endaco (Indaco), e Zuccaro, bramando mi diciate al caso, se dovrò inviarveli in rotolo, ovvero sopra li Tellari (Telai) anche colle loro Cornici. Sarò molto tenuto a' Ss:ri Di Pavola, Figli e Comp: di Marsiglia, ché di voi mi hanno data Cognizione, se dietro i chiestivi riscontri potrà essere fra noi intrapresa una reciproca utile corrispondenza a cui bramo vogliate voi pure donare il più serio pensiero, con piena fiducia di ritrovare sempre dal canto mio la maggior convenienza, ed esattezza, con qual fine obbligatissimo a' vostri Comandi Caram(en)te Salutandovi V.B.L.M.

Girolamo Manfrin

La lettera ci pone dei quesiti postali, come l'ubicazione dell'ufficio di Filadelfia, l'itinerario seguito, il modo di trasmissione, la forma di pagamento ecc., ai quali tenterò di dare una risposta nonostante poco si sappia del vero stato di cose oltreoceano in quei tempi pionieristici.

La lettera è scritta in italiano, indirizzata a chi evidentemente doveva poterla leggere. Verrebbe subito da pensare che i fratelli Terrasson fossero dei veneti o dei friulani, forse degli imprenditori, emigrati dediti ai commerci. La cosa viene naturale, essendo il nome di risonanza veneta come Benetton, Peresson, Trevisan; ma un nome del

Ecco una lettera che non è solo un pezzo unico, ma sa raccontarci anche parecchio sulle difficoltà di comunicazione e monetarie, sulle abitudini, sull'intraprendenza commerciale e su tante altre cose degli anni in cui gli Stati Uniti d'America debuttavano nella storia

genere non figura negli elenchi telefonici italiani di oggi. Ecco allora che un supplemento d'indagine suggerisce un nome francese: a confermarlo è l'annotazione di uno dei fratelli, o del loro addetto alla cura della corrispondenza, con i dati di ricevimento al verso della lettera, che sono segnati alla francese: "Venise... le 15 aoust..."

I Terrasson erano degli agenti importatori-esportatori – probabilmente anche negozianti – di tabacchi, vini ed erboristeria, che commerciavano in particolare con la Francia, come risulta da tracce di corrispondenza citate da varie fonti.

Nella Biblioteca principale di Filadelfia esiste una copia piuttosto lacera del primo elenco di residenti e professionisti del luogo, risalente al 1785, detto *Philadelphia Directory* ma anche noto come

Macpherson's Directory, che è la prima pubblicazione di tale tipo edita negli Stati Uniti e in cui compaiono dei "Terrason Brothers & Co., Merchants, Water-st.". Nella successiva edizione del 27 ottobre 1785, eseguita da Francis White, la stessa voce risulta corretta e meglio specificata in "Terrasson and Brothers, merchants, Water b(etween) Spruce and Pine-streets". Risulta così identificato il loro recapito, posto in Water Street fra Spruce Street e Pine Street, non molto distante dall'ufficio postale, allora unico in città e sito in Chestnut Street.

La corrispondenza ci offre un'altra informazione su questi mercanti: i Terrasson devono esser stati associati, forse sin dal XVII secolo, alla influente setta massonica francese "Free Mason".

[135]

Taylor Enoch, 1, *Taylor's-alley*
 Teal Jeremiah, 168, *Third-street*
 Team John, 14, *Branch-streets*
 Teanny George, 222, *Water-street*
 Teitz Martin, 6, *Hart's-alley*
 Telfer Thomas, Revd, 588, *Second-street*
 Telford Robert, 58, *Water-street*
 Tellier Rudolph, 663, *Second-street*
 Tellier Thomas, 392, *Third-street*
 Telles John, 932, *Front-street*
 Tempelt Robert, 50, *South-street*
 Tennick Andrew, 449, *Cribrian-street*
 Tensel Christian, 36, *Wood-street*
 Terrasons Brothers & Co. Merchants, 265, *Water-st.*
 Terrick Godfrey, 29, *Second-street*
 Terry Widow, 65, *Front-street*
 Terry Widow, 1, *Brook's-alley*
 Tersey Francis, 380, *Fourth-street*
 Tew Joseph, 262, *Water-street*
 Tew David, 6, *Norris'-alley*
 Tharp William, 949, *Front-street*
 Thatcher Joseph, 159, *Front-street*
 Thaw Benjamin, 60, ditto
 Thomas Isaac, 23, *Duke-street*
 Thomas Benjamin, 47, ditto
 Thomas William, 450, *Green-street*
 Thomas William, 269, *Water-street*
 Thomas Widow, 20, *Chestnut-street*
 Thomas Jonathan, 1, *Hill's-alley*
 Thomas Richard, 27, *Coxe's-alley*
 Thomas John, 459, *Front-street*
 Thomas John, 38, *Plumb-street*
 Thomas John, 38, *Plumb-street*
 Thomas, William, Shopkeeper, 29, *Market-street*
 Thomas John, 21, *Powder-platter-alley*
 Thomas Richard, 1, *Pratt's-alley*
 Thomas Richard, 9, *Coomes'-alley*
 Thompson Lydia, 332, *Lombard-street*
 Thompson John, 552, *Third-street*

(73)

Tolbert John, shopkeeper, Race b. *Fourth and Fifth-streets*
 Tolbert James, labourer, Market b. *Seventh and Eighth-streets*
 Tolbertson John, house carpenter, Spruce b. *Sixth and Seventh-streets*
 Tod John, Schoolmaster, corner *Fourth and Chestnut-streets*
 Tod Alexander, merchant, Front b. *Market and Chestnut-streets*
 Tod James, schoolmaster, Pear b. *Third and Dock-streets*
 Tomkins Robert, biscuit baker, Norris's alley b. *Front and Second-streets*
 Tomkins Robert, wood corder, Callowhill b. *Front and Second-streets*
 Toy James tanner, Carter's alley b. *Second and Third-streets*
 Toy and Knowles, grocers, Front b. *Arch and Race-streets*
 Toy Elias, grocer, Elfrith's alley b. *Front and Second-streets*
 Toub Mrs. shopkeeper, Front b. *Race and Vine-streets*
 Thompson James, gentleman, at Mr. Taten's, Second b. *Walnut and Chestnut-streets*
 Thomas Elizabeth, gentlewoman, Chestnut, b. *Front and Second-streets*
 Thomas Martin, lumber merchant, Arch b. *Ninth and Tenth-streets*
 Thomas John, merchant, Front b. *Market and Arch-streets*
 Thomas Richard, flour merchant, Coombs's alley b. *Front and Second-streets*
 Thomas Francis, labourer, Pine b. *Fifth and Sixth-streets*
 Thornhill Joseph, house carpenter, Norris's alley b. *Front and Second-streets*
 Thornton Benjamin, house carpenter, Cross's alley b. *Fifth and Sixth-streets*
 Thornton William, shopkeeper, Crown b. *Race and Vine-streets*
 Thornton Harmanian, gentleman, Eighth b. *Chestnut and Walnut-streets*
 Thorne George, brick maker, New b. *Third and Fourth-streets*
 Thornber John, grocer, Third b. *Walnut and Spruce-streets*
 Tharpe William, merchant, corner *Front and Walnut-streets*
 Thatcher Joseph, lumber merchant, Front-street, near *Rool's bridge*
 Thackey John, taylor, Pewter-platter alley b. *Front and Second-streets*
 Thackarra William, mariner, Spruce b. *Second and Third-streets*
 Thatcher John, house carpenter, Trotter's alley b. *Market and Chestnut-streets*
 Thaw Benjamin, taylor, Front b. *Arch and Race-streets*
 Thurlly Tobias, labourer, Sugar alley b. *Fifth and Sixth-streets*
 Thun and Boden, merchants, Water, above *Walnut-street*
 Telfast Robert, house carpenter, South b. *Second and Third-streets*
 Telfair Mrs. shopkeeper, Second-street, corner *Black horse alley*
 Telford Robert, boarding house, Water b. *Arch and Race-streets*
 Telles John, merchant, Penn. b. *Pine and Water-streets*
 Telles John, merchant, Union b. *Third and Fourth-streets*
 Tellier Le John, grocer, corner *Market and Front-streets*
 Teare Francis, shopkeeper, Fourth b. *Pine and Union-streets*
 Teare George, shopkeeper, Fourth b. *Race and Vine-streets*
 Terrasson and Brothers, merchants, Water b. *Spruce and Pine-streets*
 Tean John, hair dresser, Branch b. *Third and Fourth-streets*
 Tesny John, taylor, Water b. *Chestnut and Walnut-streets*
 Teats Peter, labourer, Moravian alley, b. *Arch and Race-streets*

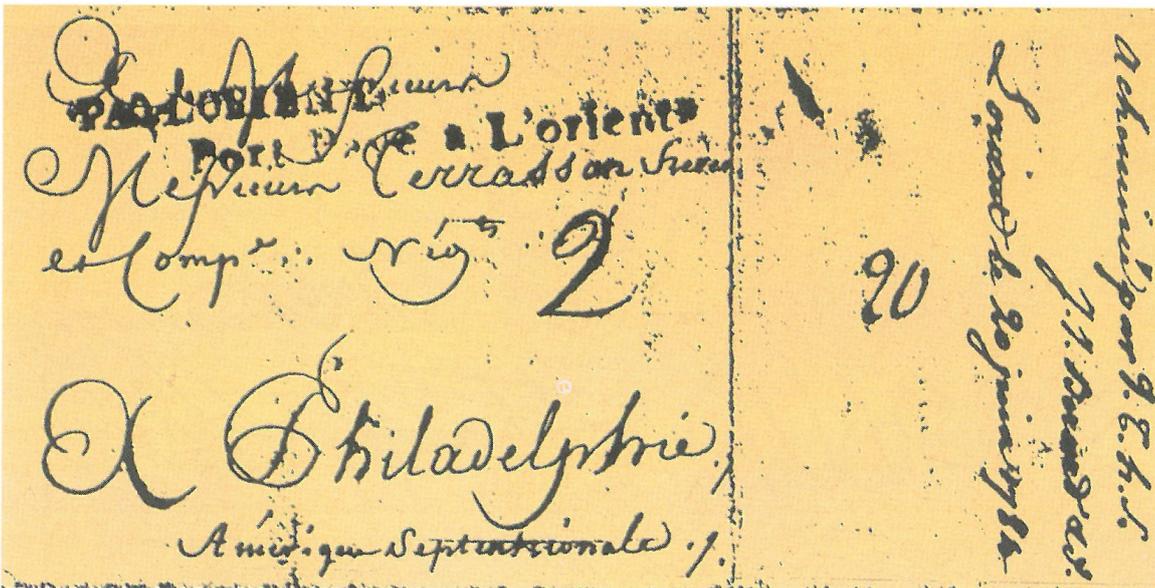
Le pagine del Philadelphia Directory del 1° ottobre 1785 e dell'edizione del 27 ottobre 1785 in cui sono riportati i commercianti Terrasson (da microfilm della Public Library di New York)

La sua identificazione – un segno fatto di tre punti tra linee parallele o in triangolino – si può infatti rintracciare su una lettera inviata al loro indirizzo nel 1784. Tale lettera, sul cui fronte il paese di destinazione era indicato come “Amerique Septentrionale”, era stata inoltrata alla posta francese prepagando i 20 soldi per la traversata oceanica. In più porta una tassazione di 2 pennyweights per il tratto New York-Filadelfia. Non porta tassazione in scellini, a differenza della lettera veneta in esame.

È nota anche un'altra lettera diretta allo stesso indirizzo, del 1785, anch'essa proveniente dall'Italia ma partita da Livorno. Come la lettera da Venezia non reca indicato il paese di destinazione, e al pari di quella del 1784 ha viaggiato con la linea francese de L'Orient e presenta la stessa tassazione di 2 pennyweights. La letteratura cita inoltre

una terza lettera dall'estero allo stesso indirizzo, risalente al 1787 (non è riportata la data di partenza) e proveniente dalla Francia. In questo caso compare il paese di destinazione, indicato come “Nouvelle Angleterre”. La lettera ha viaggiato con un battello privato via Boston, ed è stata tassata in pennyweights e grani per la traversata atlantica – esattamente *Sb 3.16* dove le lettere stanno per Ship, nave – e con un ulteriore *1/9* indicante il pagamento di uno scellino e 9 pence in moneta locale a copertura della tassa in pennyweights per il successivo inoltramento a Filadelfia.

Tutte e tre queste lettere non mostrano segni britannici di posta, a differenza della nostra lettera da Venezia che invece ha viaggiato per la via d'Inghilterra. E proprio sui servizi transatlantici inglese e francese di quel periodo merita fare alcune considerazioni. La spedizione a mezzo della



Lettera del 1784 da St. Quentin in Francia indirizzata ai Terrasson a mezzo del forwarder J.J. Berard, spedita con il corriere de L'Orient via New York, come indicato dai bolli PAQ.L'ORIENT e Port Payé a L'Orient. Davanti all'abbreviazione di "Negotiants" compare un segno grafico, tre punti a triangolo, ritenuto un simbolo massonico (ex collezione Edith M. Faulstich, lotto 819 dell'asta Robert A. Siegel di New York, 19 novembre 1973, ora collezione Marc Martin)

Lettera del 1785 da Livorno, Granducato di Toscana, indirizzata ai Terrasson e prepagata via Parigi, come indicato dai bolli P.P.P.P. (Port Payé par Paris) e PAQ.L'ORIENT, e dalla cifra 38 (soldi) manoscritta al verso corrispondente al porto interno e transatlantico francese (Collezione C.W. Shafer)

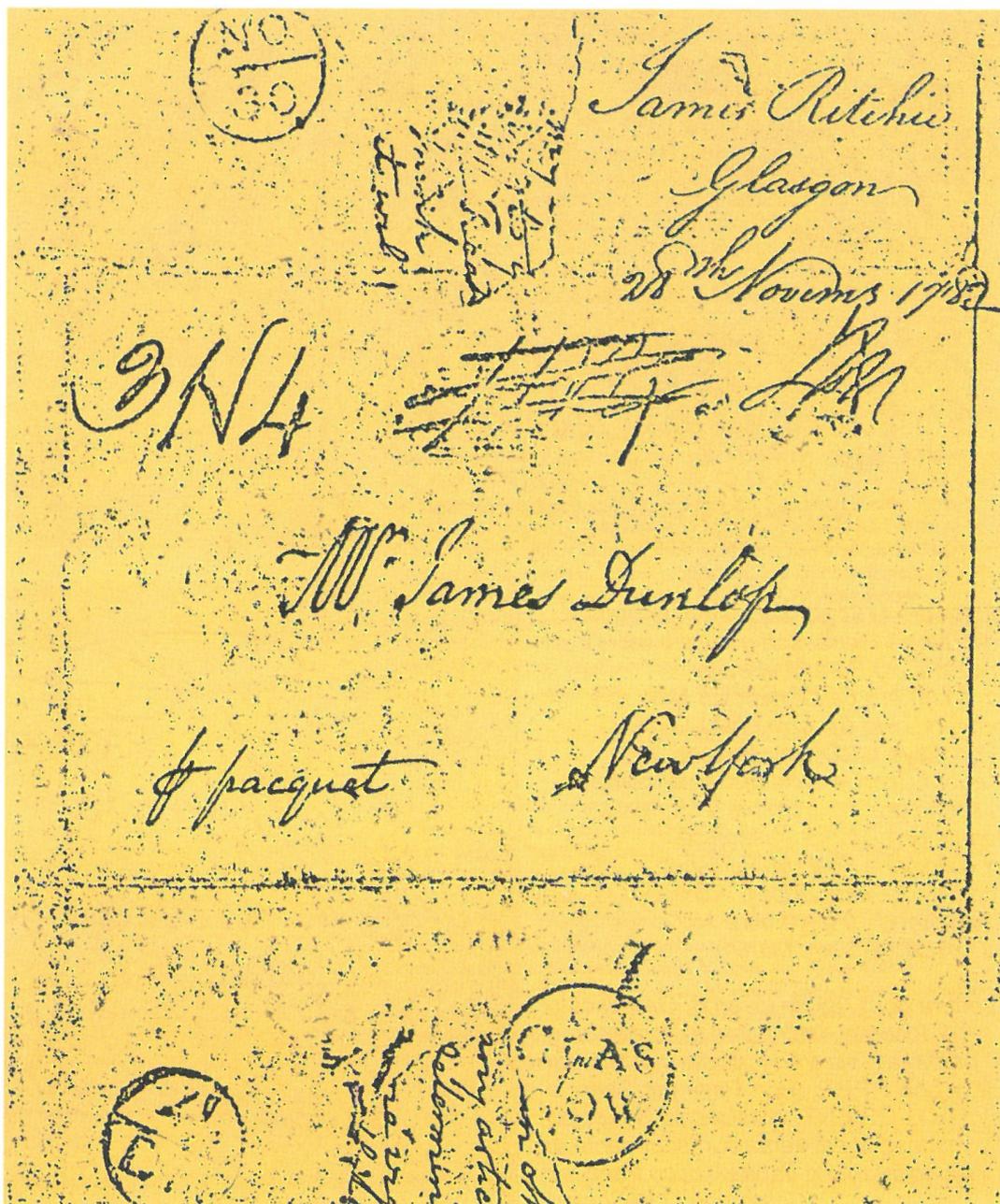


posta francese avveniva solitamente con pagamento americano a destino per il proseguimento interno, ma necessitava di una preaffrancatura, elevata e gravosa in Europa, fissata nel 1783. L'alto prezzo provocava lagnanze tra i commercianti francesi, specialmente per il costo eccessivo delle copie inviate separatamente e per il ritardo cronico nelle partenze dei convogli marittimi. La conoscenza di questo stato di insoddisfazione manifestato dalla comunità francese potrebbe aver influito sulla scelta del Manfrin di inviare la sua lettera con la rotta inglese assicurata dal forwarder.

D'altra parte la spedizione oltreoceano per via d'Inghilterra sul finire del '700 aveva altre sue difficoltà di carattere bellico, a causa della ribellione delle colonie americane; ma nel 1783, dopo la pace tra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti e a seguito della conclusione di un accordo provvisorio con la Francia di alternare la linea francese e

quella inglese per mantenere un servizio transatlantico mensile, era tornata la fiducia e il servizio si stava stabilizzando grazie al normalizzarsi delle relazioni postali e commerciali. In seguito la Francia si staccò da questo accordo per continuare autonomamente il suo servizio.

Durante l'interruzione del servizio transatlantico dovuto alla rivolta della colonie americane la Gran Bretagna, per aggirare i rischi di intercettazione nemica in alto mare ed evitare la minacce della pirateria, aveva istituito una linea di collegamento al largo con l'America mediante approdo a St. Augustine, Florida, e a Charlestown, Sud Carolina, passando per la via delle isole Bermuda e dei Caraibi. Si sa che l'ultima cattura di una nave inglese nel suo tentativo di raggiungere i paesi rivoltosi avvenne nell'ottobre 1782; da allora in poi il servizio inglese aveva ripreso con regolarità. Però le lettere che riuscirono a raggiun-



Lettera del 1787 dalla Francia indirizzata ai Terrasson recante i bolli di transito di Boston e segni grafici di tassazione americani (origine sconosciuta, riportata in formato ridotto a pag. II-51 dell'opera "The posted Letter in colonial and revolutionary America" di Alex L. ter Braake)

gere il suolo americano in questo periodo sono veramente rare. Una di queste, partita da Glasgow nel novembre 1782, porta un bollo di Londra del 4 dicembre di foggia simile a quello che alcuni mesi dopo fu apposto sulla lettera da Venezia. Riproduco anche un'altra lettera del dopoguerra proveniente da Londra, giunta in America col primo dispaccio marittimo dopo la restaurazione del servizio inglese: partita il 3 dicembre 1783 e indirizzata a Hartford, Connecticut, era marcata *via New York*, ma in realtà aveva viaggiato via Charlestown a causa del maltempo. Come la nostra lettera da Venezia, anche questa mostra lo stesso tipo di bollo di Londra, e l'indicazione dello scellino pagato alla partenza (che in alcuni testi viene erroneamente descritto come *IN*), oltre alla tassazione allo sbarco di 6 pennyweight e 16 grani di argento monetale.

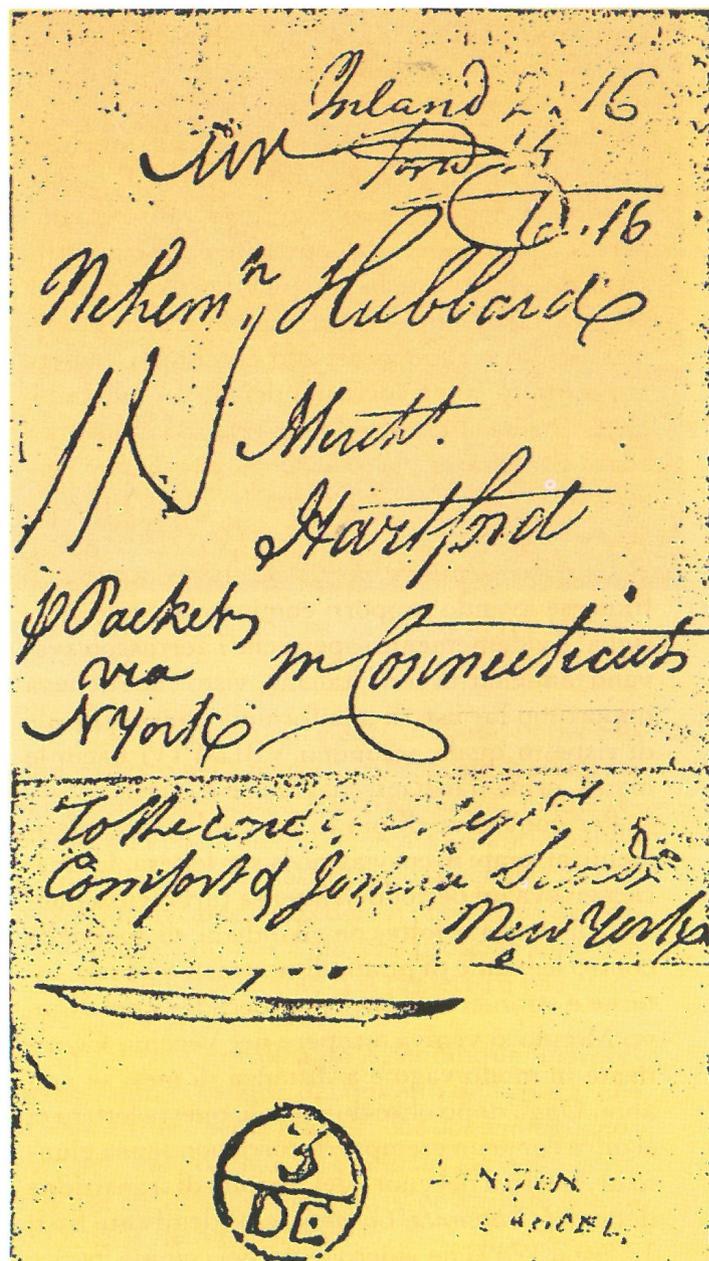
I tempi di viaggio erano erratici. In quei tempi di navigazione a vela la traversata transatlantica poteva essere alle volte sull'ordine dei 60-80 giorni, una durata che non si discostava granché da quella dei 90 giorni impiegati da Colombo tre secoli prima! Anche senza tener conto del tipo d'imbarcazione e delle condizioni atmosferiche, la ragione di questi tempi lunghi era in parte dovuta al fatto che nella rotta da est a ovest si evitava la navigazione a vela controcorrente lungo la corrente calda del golfo, e si sfruttava invece la cosiddetta corrente fredda procedente in direzione sud lungo le coste europee e africane che portava verso il Brasile, per poi risalire a nord verso i porti di New Orleans e Charlestown trasportati dalle correnti calde in quelle direzioni. Un giro lungo che spesso può spiegare i tempi di viaggio osservati sulle lettere di questo periodo.

Osservando le lettere dei servizi inglese e francese del periodo sembra quasi di intuire come la mancata indicazione del Paese di destinazione sia normale per le lettere inglesi, dato che la Nuova Inghilterra era considerata una continuazione del territorio metropolitano, mentre per le lettere dalla Francia il bisogno di indicare quale nazione del Nuovo Continente si volesse raggiungere si manifesta già con le prime segnalazioni che si osservano nei modi di indirizzare la posta.

A Venezia comunque si sapeva che i collegamenti commerciali esistenti fra il Nord Europa e le "Colonie", interrotti dalla guerra contro l'Inghilterra, stavano per riacciarsi nel 1782. I porti americani precedentemente inaccessibili a navi di bandiera non britannica venivano riaperti ai traffici internazionali. La Francia infatti aveva prontamente deciso di stabilire rapporti postali e com-

merciali diretti con la nuova Repubblica americana, instaurando già nel 1783 un servizio marittimo diretto in concorrenza con quello inglese preesistente.

In un'epoca di concezione monarchica dominante, il concetto di una Repubblica americana come nazione autonoma risultava però astruso per gli stessi rivoltosi americani oltre che per gli stranieri. L'idea di una confederazione di colonie ribelli formanti un'unità nazionale era tanto embrionale che la Francia continuò a mantenere un proprio ambasciatore in ciascuna ex-colonia! Per anni il concetto di nazione americana rimase rudimentale perché gli Americani stessi dissentivano sulla forma di governo da assumere; nessuna meravi-



Lettera da Glasgow del 30 novembre 1782 per New York con bollo di Londra 4/DE (4 dicembre) e segno di prepagamento per 3 scellini e 4 pence (Collezione Library of Congress, Washington DC)

glia perciò se le altre Nazioni preferivano trattare commercialmente con le singole ex-colonie piuttosto che con una confederazione di stati.

Certamente il Manfrin a Venezia si teneva aggiornato su quanto stava maturando nel Nuovo Mondo, e ovviamente pensava alle possibilità offerte da un collegamento con l'America, ma gli mancava un appoggio consolare perché a Filadelfia non c'erano ancora uffici consolari di Stati italiani. Invero nel 1873 Vienna, che pensava di instaurare un rapporto consolare, inviò cautamente a Filadelfia un proprio osservatore nella persona del barone Beelen, col titolo di "Imperial Regio Consigliere aulico commerciale"¹. Ma ci vollero due anni prima di arrivare alla stesura di un primo trattato commerciale con l'Austria; un trattato però di portata limitata, inteso principalmente alla protezione economica di eventuali connazionali, soprattutto triestini.

Ma chi era il signor Girolamo Manfrin, che si trovava a spedire lettere oltreoceano in questo quadro storico internazionale? Senz'altro era una persona perspicace, dalle iniziative lungimiranti, visto che cercava di crearsi una rete d'affari in un paese decisamente sconosciuto, dove prima di lui mai alcuno – almeno nel suo entourage – si era avventurato come corrispondente con tali ambiziose finalità. Indubbiamente era uno che non si arrestava davanti alla totale incognita di quali fossero le probabilità di successo, e ciò potrebbe lasciare perplessi.

È logico assumere che il Manfrin conoscesse il francese avendo rapporti commerciali con Marsiglia. Evidentemente sapeva che i Terrasson avevano familiarità con l'italiano, visto che riteneva opportuno far uso di una formula convenzionale di rispetto quale acronimo VBLM (Vi bacio le mani), orma d'uso internazionale o quasi.

Per conoscere di più di lui è utile fare riferimento ai tempi in cui viaggiò la sua lettera. L'America viveva un periodo di intensa turbolenza politica, di continue lotte con gli indiani, di guerriglia contro le bande di pirati, di contrasti tra forze interne e straniere. E quel che succedeva nel Nuovo Mondo si veniva a sapere nel Vecchio Continente in modo vago e a distanza di mesi se non anni. Oggi, dopo oltre due secoli, questa lettera ci si offre come un esempio di corrispondenza giunto in America nel cuore del periodo di transizione detto del *Continental Congress*, cioè degli anni fra il 1776 e il 1789 che videro le tredici colonie lottare per la loro indipendenza, passando dal periodo

coloniale a quello costituzionale. Per questo risulta interessante anche un tentativo di analisi economico-commerciale del documento.

Dal testo risulta che il Manfrin presenta le sue credenziali di *Fermiere Generale della Serenissima per tutti gli Stati da Terra e da Mare* per il commercio del tabacco. Dal 1770 alla fine della Repubblica il fermiere fu infatti un appaltatore dell'impresa del monopolio del tabacco². Arricchitosi grazie a questo incarico, il Manfrin ebbe anche modo di acquisire il titolo marchionale conferitogli da Papa Pio VII nel 1804³.

Forte di tale funzione, il Manfrin faceva capire agli sconosciuti fratelli Terrasson di poter facilmente superare gli ostacoli burocratici nell'eventuale importazione di qualsiasi genere di prodotti. Inoltre avrebbe potuto esportare certi generi di produzione locale così da iniziare un rapporto di scambio mercantile marittimo. Un vero esempio di lungimiranza in quei tempi di incertezza!

Ma come stabilire l'avvio di questo rapporto commerciale? Innanzi tutto egli fissava l'identità della sua firma, e la sottolineava. La sua diversa grafia spiccava in contrasto con quella dello scrivano addetto alle copie delle lettere. Poi invitava i Terrasson a intavolare uno scambio epistolare, esortandoli a inviare le loro lettere in originale, ovvero in *prima copia* (nella corrispondenza commerciale dell'epoca era d'uso indicare il tipo e il numero della copia; per esempio la citata lettera da St. Quentin reca all'interno l'indicazione *Duplicata*). E suggeriva di mandare la seconda copia a vie alterne: una volta ai signori Murell e Martens di Londra e un'altra al signor Hochleiter di Amsterdam. Si stabiliva così la necessaria procedura per avviare la corrispondenza, a garanzia di ricevimento e a tutela da qualsiasi intromissione.

Tale informazione ci fa capire due cose sul servizio postale:

1. che il Manfrin era in comunicazione regolare con Londra e con Amsterdam, appunto le piazze maggiori del commercio mondiale, dove ci si doveva appoggiare per il pronto inoltro della posta sia in andata che nel ritorno;

2. che la via di comunicazione postale da Venezia per il Nord America avveniva nel primo tratto mediante l'impiego della posta di Fiandra o dei Taxis, sino a Londra. Tale via era stata sempre la più seguita, ed era ancora la più pratica per i nuovi tempi di intrepidi velieri, in viaggio tra corsari e pirati. La stessa via transalpina e transeuropea

² Bruno Caizzi, *Industria e commercio della Repubblica Veneta nel XVIII secolo*, B.C.I. Milano 1965, pag. 159/62

³ G.B. di Crollalanza, *Dizionario Storico-Blasonico*, vol. 2, pag. 62, ed. Arnaldo Forni, Bologna 1965

¹ Mario Stock, *Trieste e l'America nascente*, Edizioni B. & M. Fachin, Trieste 1992 pag. 22



Raffigurazione immaginaria della città di Filadelfia in un disegno del 1702 (dal volume "Yesterday's Philadelphia" di George Wilson, 1975, pag. 17)

sarebbe poi stata quella seguita dalle lettere di ritorno della stessa corrispondenza.

Nel suo intento di avviare un nuovo commercio e di impostare le basi di scambi epistolari il Manfrin chiede le quotazioni correnti dei prodotti, e persino quelle dei vini, merce di delicato trasporto che egli dice di poter spedire in gran quantità. Egli anzi anticipa una eventuale spedizione annua, ovviamente a seconda del vendemmiato o dell'annata. Siccome la lettera porta una data di fine autunno, sembra di capire che il Manfrin fosse in contatto con forti produttori di vini veneti, e che l'annata fosse stata ottima sia per i bianchi che per i rossi, visto che offre entrambi lasciando scegliere "il colore costà più accetto".

E giustamente si occupa della forma d'imballaggio, in particolare del confezionamento delle bottiglie, ponendo come base i criteri vigenti a Londra.

Il Manfrin mostra di essere un buon imprenditore, esperto nelle merci più disparate. Si informa sulla commerciabilità dell'*erba Salvia*, evidentemente all'epoca molto ricercata, e anticipando eventuali dubbi del destinatario specifica che viene spedita in casse, così come si preoccupa di chiedere se le tele dipinte a olio che propone sono ben accette spedite in rotolo o si preferisce che siano intelaiate e incorniciate.

La forma d'imballaggio è comunque una preoccupazione costante dei mittenti dell'epoca, che si nota diffusamente nei testi che accompagnano i *tramesi* (cioè pacchi, alla veneta) sia nelle istruzioni di spedizione che nei riscontri delle condizioni delle merci all'arrivo.

Infine il Manfrin mostra di non temere il rischio per oggetti indubbiamente delicati e di valore. Offriva infatti la disponibilità di una collezione di quadri di "eccellenti autori" da scambiare

con merci richieste sulla piazza di Venezia come tabacco, colorante indaco per tessuti e zucchero. È da ricordare a questo proposito che i generi artistici e collezionistici italiani – e veneti in parti-

colare – erano molto rinomati sui mercati esteri, specialmente quello inglese, e che tale richiesta continuò anche nel secolo successivo. Ciò è stato constatato altre volte, come in una lettera da Roma



Progetto d'ampliamento della città di Filadelfia oltre il fiume Scheykill proposto nel 1802, secondo una planimetria del tempo, rilevato a pag. 206 dello stesso volume di G.Wilson.



a New York del 1836⁴ in cui si elencavano oltre venti colli di opere d'arte destinati allo Stato dell'Alabama.

La competenza del Manfrin per gli oggetti d'arte si manifesta indirettamente consultando il Saggio di Bibliografia Veneziana composto da Emanuele Antogno Cicogna nel 1847⁵ in cui si parla dell'opera "La Venezia Pittrice" di Giammaria Sasso, del 1780 circa, nella quale sono riportati non solo gli autori delle opere ma anche il loro proprietario, evidentemente parte di un magazzino cooperativo: in tale lista di nomi, e tra gli enti possessori, figura il nome di Girolamo Manfrin.

Il quale poco poteva sapere di Filadelfia, se non che era una città situata in una terra lontana detta America; ma non si preoccupava di indicarlo sulla sua lettera, visto che la mandava ai suoi soci d'affari londinesi. E per costoro Filadelfia era solo un'appendice del colonialismo britannico, un posto in cui pochi anni prima si era conclusa una rivolta politico-militare con una dichiarazione di secessione, o di indipendenza; ma si trattava di un episodio limitato alla costa atlantica, che non coinvolgeva i territori canadesi.

Tanto più nuova, e piuttosto confusa, era in generale l'idea di una nazione americana per la Serenissima Repubblica di Venezia, dove le notizie su quelle terre diventate da poco nuova Nazione arrivavano con molto ritardo. Era un'idea che coincideva in apparenza con quella di un Paese ancora anglo-sassone, sia pur con un governo separatista autonomo e visioni di libertà estremiste. Proprio per questo forse la lettera non recava indicato il Paese di destinazione, quasi per timore di urtare la suscettibilità degli inglesi, o del destinatario, se il nome non fosse stato quello corretto.

L'indirizzo della lettera reca come unica indicazione il nome della località e quello del destinatario, fatto del tutto consueto per le corrispondenze e il sistema postale del tempo. Arrivata all'ufficio postale di Filadelfia, al pari della posta interna la lettera era infatti tenuta a disposizione del destinatario, a cui veniva consegnata contro pagamento della tassa segnata. Se dopo qualche tempo non risultava reclamata, la lettera veniva inserita in un elenco esposto al pubblico in modo da divulgarne la giacenza e far sì che il destinatario ne fosse informato.

Per un'agenzia commerciale come quella dei Terrasson la posta era essenziale, e la vicinanza con l'ufficio postale una comodità in più; i loro

⁴ Lucio Marson, XXXXX su Memorie dell'Accademia, volume IV fascicolo 2, ottobre 1990, pag. 53

⁵ Storia di Belle Arti e Antichità, pag. 633 e N. 4690

recapiti erano a pochi passi l'uno dall'altro, in una zona centrale vicinissima al porto.

Tra le opposte sponde dell'Atlantico il servizio postale esistente nel secolo XVIII era però rudimentale, affidandosi ai comandanti dei battelli che lo solcavano. La *City Tavern* di Filadelfia era ancora rivale della *London Coffee House* come luogo di raccolta della posta via mare. Il servizio marittimo più affidabile era quello di Falmouth e Londra per Boston e New York. Pur essendo una grande città – contava più abitanti di New York e come popolazione era la terza città dell'Impero Britannico – Filadelfia stava già cedendo in importanza come porto d'attracco delle rotte atlantiche.

E proprio a Filadelfia fu concesso il brevetto che nel 1786 portò alla costruzione del primo battello a vapore, entrato in servizio sul fiume Delaware: ma soltanto molti anni dopo l'invenzione venne sfruttata per i vascelli transatlantici.

Per meglio avere un'idea di quale fosse Filadelfia nel periodo coloniale si confronti il disegno, alquanto approssimativo e d'invenzione, risalente al 1702 con il tracciato d'espansione urbana proposto cent'anni dopo da Peter Charles Varlé. Il disegno del 1702 mostra la centrale Chestnut Street e l'area sul lato destro come un retroterra boscoso e selvaggio, mentre nel 1802 l'abitato vede raddoppiato il numero di strade su entrambi i lati della via centrale.

La lettera del Manfrin, pur non presentando segni postali veneziani all'esterno, aveva viaggiato tramite la posta di Fiandra in Venezia, dopo aver pagato la tassa di impostazione, poiché si rilevano i consueti segni manoscritti inglesi sul fronte. L'ufficio di Londra aveva segnato, a penna con inchiostro bruno nero, la tassa di uno scellino (forse sborsata dal corrispondente Murell & Martens in base ad accordi con il Manfrin) e poi aveva apposto il timbro di transito, un cosiddetto *Bishop mark* datato 5 maggio (5/MA) nello stesso inchiostro bruno.

All'arrivo fu poi ulteriormente tassata per 6 pennyweights, segnati nell'angolo superiore destro in inchiostro nero.

Il pagamento di quest'ultima tassa era regolato da nuove disposizioni ministeriali, che riflettono aspetti politico-economici del momento storico. In quell'anno, a seguito della pace ratificata da un trattato di Versailles e della definizione dei confini fra Stati Uniti e Canada, si erano verificate le condizioni ottimali per attuare un servizio marittimo regolare fra l'Inghilterra e New York e risolvere la spinosa questione della tariffa transatlan-

tica fissandola a 4 pence per lettera⁶. Ma questa soluzione fu di breve durata a causa delle continue complicazioni di pagamento causate da un'insufficiente coniazione di monete e dal persistente uso di monete straniere, al punto che la cartamoneta americana – in continua svalutazione dal 1780 – aveva ormai perso tutto il suo valore e il pagamento in moneta metallica divenne una necessità. Ed era un fenomeno d'inflazione dovuto più a confusione e sfiducia che agli eventi bellici.

Il governo fu quindi costretto nel 1782 a imporre per legge l'obbligo di pagare le tasse postali in moneta metallica, accettando a tal fine qualunque tipo di moneta in corso. La prima tariffa postale espressa in dollari statunitensi entrò in vigore solo il 1° giugno 1792, introdotta dall'United States General Post Office istituito quello stesso anno dal Congresso.

Data poi la scarsità di coniazione locale e l'insufficiente circolazione della monetazione preesistente, le tasse postali non erano più espresse in termini monetari ma in cifre indicanti il peso d'argento monetario, come si vede nella lettera per Hartford del 1783, al cui valore veniva equiparata la corrispondente moneta corrente, che era straniera. Parimenti va interpretata la tassa 6 espressa sulla nostra lettera.

Le difficoltà nel pagare le tasse postali aumentavano inoltre durante la conversione della valuta, giacché l'equivalenza variava da una colonia all'altra, e ora da Stato a Stato. Per il cambio del dollaro con le monete d'oro straniere la tabella ufficiale del tempo vedeva i vari Stati divisi in quattro gruppi. Per Filadelfia in particolare si applicava il cambio della terza colonna, in cui la Pennsylvania faceva zona comune con il Maryland, il Delaware e il New Jersey.

I nostri 6 pennyweights venivano quindi pagati con qualunque moneta disponibile, sufficiente a corrispondere al detto peso d'argento. L'ufficio postale di Filadelfia, dove predominava l'uso di equiparare la moneta nordamericana al dollaro d'argento spagnolo, detto pezzo da 8 reali, gradiva tale forma di pagamento anche perché como-

⁶ Nelle colonie americane era stata fissata fin dagli inizi del '700 l'equivalenza fra lo scellino inglese e il peso in argento monetario, espresso in dwt (*denarius weight*, o pennyweight) e grani (da *American Stampless Cover Catalogue*, Phillips, 3^a edizione, 1978, pag. 21):

| | |
|------------------|---------------|
| 1 d | 8 gr |
| 2 d | 16 gr |
| 3 d | 1 dwt (24 gr) |
| 4 d | 1 dwt e 8 gr |
| 6 d | 2 dwt |
| 1 sh (12 d)..... | 4 dwt |

L'equivalenza rimase valida negli Stati Uniti fino al 1792.

Prima tabella di conversione del dollaro con monete europee a Filadelfia, in uso nel 1785

| TABLE OF DOLLARS and other COINS. | | | | | |
|---|---|---------------------------|---|---------------------------|--------|
| Number of Dollars, and Weight of Coins. | N. Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, and Virginia. | New-York and N. Carolina. | New Jersey, Pennsylvania, Maryland, and Delaware. | S. Carolina, and Georgia. | |
| 1 | 0 6 0 | 0 8 0 | 0 7 6 | 0 4 8 | |
| 2 | 0 12 0 | 0 16 0 | 0 15 0 | 0 9 4 | |
| 3 | 0 18 0 | 1 4 0 | 1 2 6 | 0 14 0 | |
| 4 | 1 4 0 | 1 12 0 | 1 10 0 | 0 18 8 | |
| 5 | 1 10 0 | 2 0 0 | 1 17 6 | 1 3 4 | |
| 6 | 1 16 0 | 2 8 0 | 2 5 0 | 1 8 0 | |
| 7 | 2 2 0 | 2 6 0 | 2 12 6 | 1 12 8 | |
| 8 | 2 8 0 | 3 4 0 | 3 0 0 | 1 17 4 | |
| 9 | 2 14 0 | 3 12 0 | 3 7 6 | 2 2 0 | |
| 10 | 3 0 0 | 4 0 0 | 3 15 0 | 2 2 6 | |
| 11 | 3 6 0 | 4 8 0 | 4 2 6 | 2 11 4 | |
| 12 | 3 12 0 | 4 16 0 | 4 10 0 | 2 16 0 | |
| 13 | 3 18 0 | 5 4 0 | 4 17 6 | 3 0 8 | |
| 14 | 4 4 0 | 5 12 0 | 5 5 0 | 3 5 4 | |
| 15 | 4 10 0 | 6 0 0 | 5 12 6 | 3 10 0 | |
| 16 | 4 16 0 | 6 8 0 | 6 0 0 | 3 14 8 | |
| 17 | 5 2 6 | 6 16 0 | 6 7 6 | 3 19 4 | |
| 18 | 5 8 0 | 7 4 0 | 6 15 0 | 4 4 0 | |
| 19 | 5 14 0 | 7 12 0 | 7 2 6 | 4 8 8 | |
| 20 | 6 0 6 | 8 0 0 | 7 10 0 | 4 13 4 | |
| 30 | 9 0 0 | 12 0 0 | 11 5 0 | 7 0 0 | |
| 40 | 12 0 0 | 16 0 0 | 15 0 0 | 9 6 8 | |
| 50 | 15 0 0 | 20 0 0 | 18 15 0 | 11 13 4 | |
| 60 | 18 0 0 | 24 0 0 | 22 10 0 | 14 0 0 | |
| 70 | 21 0 0 | 28 0 0 | 26 5 0 | 16 6 8 | |
| 80 | 24 0 0 | 32 0 0 | 30 0 0 | 18 13 4 | |
| 90 | 27 0 0 | 36 0 0 | 33 15 0 | 21 0 0 | |
| 100 | 30 0 0 | 40 0 0 | 37 10 0 | 23 6 8 | |
| 200 | 60 0 0 | 80 0 0 | 75 0 0 | 46 13 4 | |
| 300 | 90 0 0 | 120 0 0 | 112 10 0 | 70 0 0 | |
| 400 | 120 0 0 | 160 0 0 | 150 0 0 | 93 6 8 | |
| 500 | 150 0 0 | 200 0 0 | 187 10 0 | 116 13 4 | |
| 1000 | 300 0 0 | 400 0 0 | 375 0 0 | 233 6 8 | |
| | dwt. gr. | | | | |
| English Guinea, 5 | 6 | 0 8 0 | 0 17 0 | 0 15 0 | 0 1 9 |
| French Guinea, 5 | 5 | 1 7 6 | 1 16 0 | 1 14 6 | 1 1 5 |
| En. & F. Crown, 19 | 0 | 5 6 8 | 0 8 9 | 0 8 4 | 0 5 0 |
| Half Johannes, 9 | 0 | 2 8 0 | 3 4 0 | 3 0 0 | 2 17 4 |
| Pistole, 4 | 3 | 1 2 0 | 1 8 0 | 1 7 0 | 0 17 6 |
| Doubleloon, 17 | 0 | 4 8 0 | 5 16 0 | 5 12 0 | 3 10 0 |
| Moidore, 6 | 18 | 1 16 0 | 2 6 0 | 2 5 0 | 1 8 0 |

By a late resolution of the Assembly of S. Carolina English Guineas must weigh 5 dwt. 7 gr. Pistole 4 dwt. 6 gr. and Moidores 6 dwt. 16 gr.

do a soddisfare gli scambi monetari usati per i frazionamenti delle affrancature per l'Europa⁷. Il pagamento poteva eseguirsi con approssimazione anche in frazioni di dollaro, o in contanti di valuta straniera; in teoria anche con il ducato veneto, se ve ne fosse stata sufficiente circolazione a Filadelfia.

In verità la cifra 6 segnata sulla nostra lettera da Venezia si presta a più di una interpretazione, che il livello delle conoscenze attuali non permette di definire meglio. Tale prezzo dovrebbe indicare il totale della tassa d'entrata più il supplemento di sbarco detto *Ship Fee*, di antica tradizione e ancora valido dopo il periodo coloniale; ma

le circostanze giustificanti tale interpretazione non sono ancora state accertate.

Siccome la lettera è su un foglietto semplice di carta leggera senza indicazioni che facciano sospettare altri fogli inseriti, e invece il 6 rappresentava una tariffa multipla, forse per giustificare una tariffa semplice si può pensare al costo di una distanza come quella tra Charleston e Filadelfia, proporzionalmente analogo a quello di maggior distanza che si desume nella lettera del 1783 per Hartford. Si conoscono lettere per Filadelfia del 1784-85 marcate con tariffa 6 per il tratto New York-Filadelfia, ma si tratta di tripli porti per sovrappeso, cosa che non si applica al nostro caso. Per un computo esatto dei 6 pennyweights bisognerebbe poter arrivare all'identificazione del battello che aveva trasportato la lettera e del tragitto seguito e accertare il porto di sbarco nel caso che il veliero avesse fatto una tappa prima di Filadelfia. È un argomento su cui gli esperti di posta coloniale, forse, troveranno un giorno un accordo.

Una nota al verso della lettera indica che la risposta fu fatta nell'agosto 1786, cioè con molto ritardo. Chissà che fine avrà fatto?

Comunque ci resta questa lettera, tra le più antiche di Venezia ad aver raggiunto il Nuovo Mondo, e testimonianza di un tentativo commerciale pionieristico del XVIII secolo. E attualmente l'unica nota nell'ambiente dei collezionisti proveniente dalla Serenissima Repubblica, che sarebbe scomparsa solo un decennio più tardi, travolta dall'avanzata napoleonica.

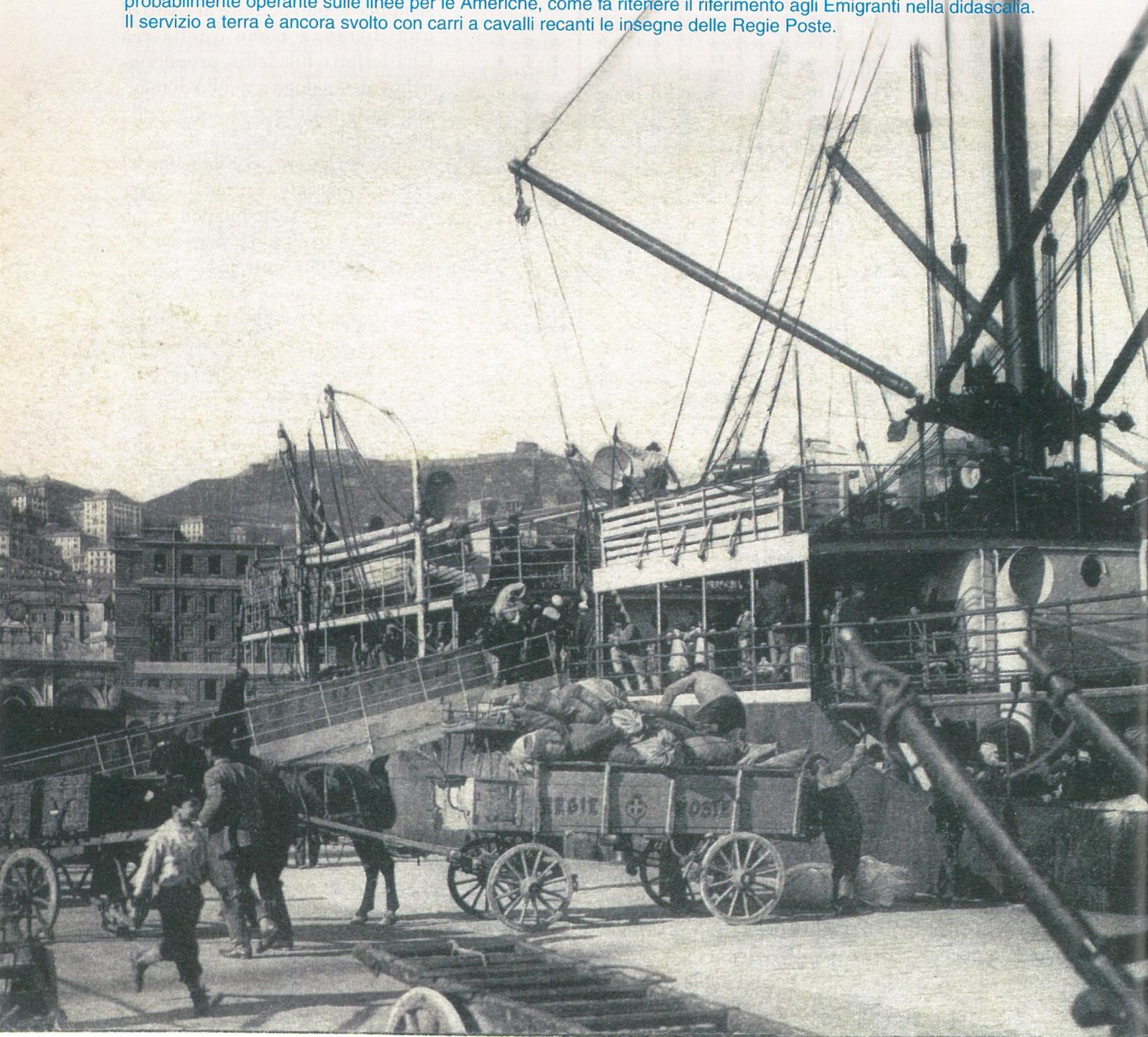
⁷F.Staff, *The transatlantic Mail*, 1956, pag. 41

Ancora per lungo tempo nell'800 corrispondenze, passeggeri e merci hanno formato un tutt'uno per la posta.

E sovente le ragioni erano puramente politiche, essendo già allora considerata "la più assurda stravaganza" che l'Amministrazione postale finisse in deficit per sovvenzionare le linee di navigazione.

Ma per le comunicazioni italiane i "postali" erano comunque indispensabili, tanto che esisteva persino una "bandiera postale" e sui Bollettini delle Poste figuravano gli orari delle varie linee di navigazione, sempre accuratamente aggiornati.

Lo sbarco (o l'imbarco) dei sacchi di corrispondenze a Genova agli inizi del '900 da un piroscampo postale probabilmente operante sulle linee per le Americhe, come fa ritenere il riferimento agli Emigranti nella didascalia. Il servizio a terra è ancora svolto con carri a cavalli recanti le insegne delle Regie Poste.



Quando la posta aveva le sovvenzioni in poppa

I SERVIZI POSTALI MARITTIMI ITALIANI FINO AL RIORDINAMENTO DEL 1° GENNAIO 1882

Vito Mancini

All'indomani della costituzione del Regno d'Italia uno dei problemi più urgenti che il Governo dovette affrontare fu quello di assicurare i collegamenti fra le varie provincie al fine di consolidare l'unità nazionale da poco conseguita. La conformazione del territorio a prevalente montuosità non offriva grandi possibilità al riguardo, a causa dell'insufficienza delle strade rotabili e dell'esiguità del sistema ferroviario specialmente nella parte centro-meridionale. La rete ferroviaria alla data della costituzione del Regno era sufficiente al Nord, ma mancava quasi del tutto nel Centro-Sud, dove si contavano appena 506 km su un totale di 2206.

Essendo il territorio circondato per tre quarti dal mare, si rese pertanto necessario incrementare i traffici marittimi, all'epoca sufficientemente sviluppati. Si trattava oltretutto di una questione di giustizia distributiva; assicurare alle provincie divise dalla vastità del mare l'identico trattamento delle altre; assicurare cioè a tutte un sollecito e regolare servizio postale e l'uguale facilità degli scambi.

La pochezza dei mezzi finanziari impedì allo Stato di assumere direttamente la gestione dei servizi marittimi di pubblica utilità; fu perciò necessario affidare ad alcune compagnie private di navigazione l'esercizio di servizi sovvenzionati, secondo itinerari e orari prestabiliti. Inizialmente questi servizi furono denominati "postali" perché destinati soprattutto al trasporto della posta, continuando così la politica perseguita dagli ex regni di Sardegna e delle Due Sicilie. Furono però considerati postali anche quei piroscafi non sovvenzionati ma ugualmente vincolati all'occorrenza al trasporto gratuito della corrispondenza. I piroscafi

invece non sovvenzionati né vincolati, ma che potevano per necessità essere adibiti al trasporto di posta mediante accordi speciali, furono detti "mercantili". Essi furono adibiti per lo più al trasporto della corrispondenza diretta nei Paesi d'oltremare, trascurati dalle linee regolari dei postali.

Forse non è inopportuno delineare preliminarmente in modo succinto le iniziative dei nostri tre Stati preunitari con un'attiva marineria mercantile. Il primo esempio di servizi postali sovvenzionati fu dato dallo Stato Napoletano che, circondato quasi tutto dal mare, da cui traeva gran parte delle sue risorse, e con un territorio per la maggior parte montagnoso, quantunque frenato dall'arretratezza del suo apparato amministrativo non poteva rinunciare alla prevalenza dei traffici marittimi meridionali, sicché per primo intese ed attuò una politica di rinnovamento marittimo.

Con l'intento di dare slancio alle relazioni commerciali tra le due parti del regno – quella continentale "di qua del faro" e la Sicilia "di là del faro" – e facilitare il traffico con l'estero, Ferdinando I agevolò la nascita di compagnie concedendo il suo privilegio agli inizi dell'unificato Regno delle Due Sicilie alla costituzione della "Compagnia Privilegiata" di Pietro Andriel e C., e nel 1836 alla "Reale Delegazione dei Pacchetti¹ a Vapore", di cui potevano far parte anche gli stranieri residenti con capitali e bastimenti propri. In seguito, dichiarata nel regno la libera navigazione a vapore, autorizzò e sovvenzionò nel 1840 la società palermitana di Vincenzo Florio e C. per il traffico postale fra Palermo e Napoli, mentre nel 1842 autorizzò la costituzione in Napoli della "Amministrazione

¹ Dall'inglese *packet*, nave postale

della Navigazione a Vapore Napoletana” e nel dicembre dello stesso anno della Società Bellini, Quadri e C. per la navigazione a vapore nell’Atlantico, prevedendo per entrambe adeguate sovvenzioni.

Nel frattempo lo Stato Sardo, dopo aver stabilito con la Società di Trasporti Marittimi di Raffaele Rubattino i servizi interni fra i suoi principali porti, Genova e Cagliari, provvide a prolungare il percorso fino a Tunisi. La flotta comprendeva i vapori *Guinara* e *Icnusa* (1837), *Dante* e *Virgilio* (1838) e *Castore* e *Polluce* (1841). C’è da dire che già nel 1832 gli armatori genovesi De Ferrari e Mazzarini con il vapore *Carlo Alberto* espletavano da soli quasi tutto il servizio postale per via di mare. Inoltre, mediante apposita convenzione con la Società Transatlantica, la cui flotta comprendeva i vapori *Vittorio Emanuele*, *Torino*, *Genova* e *Cavour*, il Governo piemontese volle attivare gli scambi con gli scali del Nord e Sud America.

Anche il Granducato di Toscana ebbe una compagnia di bandiera, la “Compagnia Toscana di Navigazione a Vapore”, costituita nel 1834 con i bastimenti *Leopoldo II* e *Maria Antonietta*, per svolgere un servizio con il Levante. Tre anni dopo però la compagnia fallì e i bastimenti furono venduti all’asta.

Questi furono, se non i modesti inizi, la modesta attuazione di una grande idea. Appena dichiarata l’unità d’Italia il più esteso sviluppo delle linee marittime parve – ed era in effetti – inderogabile necessità per uno Stato con 5800 chilometri di coste dotate di ampi e sicuri porti e con ricche isole; doveva se non altro sfruttare la felice posizione nel vasto bacino del Mediterraneo, e rinsaldare l’unità nazionale con assidue e frequenti comunicazioni fra le varie provincie. Una potenziata navigazione a vapore sarebbe indubbiamente giovata in tempo di pace a incrementare traffici e commerci, e in tempo di guerra a sussidiare la marina militare.

A soddisfare queste legittime esigenze era opportuno accrescere e sistemare i servizi marittimi. Si resero pertanto necessarie le varie convenzioni con le società Rubattino, Peirano e Florio. Le iniziative non si spinsero però oltre l’ambito del Mare Nostrum e dei rapporti fra le provincie peninsulari e insulari del Regno, e fra queste e Genova, il porto più vicino alla capitale Torino. Genova divenne quindi la testa di linea per i servizi affidati alla Rubattino. Dal suo porto muovevano i battelli a vapore destinati alle periodiche corrispondenze (quattro settimanali) con la Sardegna, facendo scalo a Livorno; due volte al mese

questi percorsi si prolungavano fino a Tunisi. Sempre a Genova facevano capo i servizi della Peirano nelle sue corse settimanali a Napoli con scalo a Livorno e periodici approdi in Calabria. Infine, alla Florio venne affidato l’esercizio della linea Genova-Palermo.

Il concetto predominante era di provvedere al collegamento delle principali città marittime dello Stato stabilendo linee precipuamente postali. Fu un impulso dato ai servizi interni e mirando alla molteplicità delle linee, anche se commisurato alle ristrettezze finanziarie del momento. Questa politica italiana di assimilare tutta la marina alla postale portò a una deplorabile confusione tra quella mercantile, libera e concorrenziale, e la postale, sovvenzionata. Infatti, allorché si dovettero stipulare o rinnovare le convenzioni postali, invece di coordinarle ai bisogni del nostro commercio, si provocò l’allontanamento della marina mercantile, ritenutasi trascurata. In altri termini il sussidio statale causò difficoltà e disastri economici alla marina mercantile. È pur vero che lo Stato non deve concedere sovvenzioni ma, quando si tratta di circostanze speciali come la tutela e il benessere dei cittadini e la difesa di interessi politici, fu naturale sentire il bisogno di un intervento negli affari riguardanti la navigazione.

Si tenga presente che l’Italia, possedendo molte isole (all’epoca, oltre agli interessi nei Paesi mediterranei, c’era la Baia di Assab ampliata con i nuovi acquisti del 1879/80), non poteva non stabilire con queste parti distaccate della Patria comunicazioni frequenti e regolari.

Pertanto, considerato insufficiente il movimento commerciale con queste isole, perché una compagnia di navigazione avesse convenienza a farvi approdare i suoi vapori fu ritenuto giusto l’intervento statale per mezzo di speciali convenzioni, specialmente trattandosi di servizi assunti da armatori privati. Si tenga inoltre presente che il trasporto delle corrispondenze, dei viaggiatori e delle merci di valore doveva essere effettuato con grande puntualità e con velocità superiore a quella dei vapori commerciali. E poiché maggiore velocità comporta inevitabilmente un costo maggiore, la sovvenzione statale rappresentò il maggior costo di esercizio provocato nella navigazione dal servizio postale, che nella *Prima Relazione sul servizio postale in Italia* del direttore generale Barbavara, datata 15 maggio 1864, si fa ascendere a L. 7.229.324 per l’anno precedente e a L. 7.992.000 iscritte in bilancio per l’anno in corso.

Per fare il punto sulla situazione esistente, occorre precisare che il 21 novembre 1861 fu con-



Per l'inoltro con i postali italiani non era richiesta alcuna sovrattassa, come mostra questa lettera in porto assegnato da Benevento a Ferrara per cui era richiesta la "via di mare" passando da Genova (poi corretto in "Napoli") probabilmente per timore del brigantaggio che infestava la via interna dell'ex-regno di Napoli. In arrivo fu infatti addebitata la tassa semplice di 20 cent., indicata dal 2 sulla soprascritta.

cesso alla Società Rubattino (mediante convenzione poi approvata con legge 13 aprile 1862, n° 551) il servizio postale per la Sardegna e l'Arcipelago toscano. La Società impiegò i vapori *Italia*, *Sardegna*, *San Giorgio*, *Moncenisio* e *Cagliari* ricevendo un sussidio di 1.800.000 lire e una sovvenzione di 21 lire per ogni lega percorsa, con l'obbligo di provvedere entro un anno ad allestire altri sei bastimenti.

Il 3 dicembre dello stesso anno la Società Accossato e Peirano assunse il servizio postale per il Tirreno e l'Adriatico con i vapori *Principe Umberto*, *Stella d'Italia*, *Generale Garibaldi* e *Zuavo di Palestro*, ricevendo un sussidio di 3 milioni per provvedere all'allestimento di altri nove bastimenti.

L'8 aprile 1862 fu la volta della Società Florio (la convenzione fu approvata con legge 16 aprile 1862, n° 559), che aveva riunito sotto la sua bandiera gran parte della flotta napoletana, di assumersi il servizio postale per la Sicilia, la Sardegna, Malta e la Tunisia con i vapori *Elettrico*, *Corriere Siciliano*, *Archimede*, *Dispaccio*, *Indipendente* e *Marsala*, con l'obbligo di provvedere all'armamento di altri quattro bastimenti dietro sussidio di un milione di lire e una sovvenzione di 21 lire per ogni lega percorsa, come per la Rubattino. Per tutte le concessioni fu prevista la durata di 15 anni.

Questo riordino delle linee di navigazione, che possiamo chiamare del primo periodo, come s'è

detto, non si spinse oltre l'orizzonte dei nostri mari: Malta per la vicinanza e Tunisi per consolidata abitudine sarda non erano infatti considerati pienamente estero. Soltanto più tardi, con la legge del 6 agosto 1862, si pensò a una linea internazionale, quella da Ancona a Brindisi per l'Egitto, con lo scopo pressoché unico di abbreviare la via delle Indie non solo con la linea ferroviaria da Susa a Brindisi, per partecipare ai forti interessi economici della *Valigia indiana* proveniente dall'Inghilterra. L'esercizio di questa linea postale fu assunto nel 1863 dalla Compagnia Adriatico-Orientale che disponeva dei vapori *Il Cairo*, *Brindisi*, *Principe di Carignano* e *Principe Tommaso*, dietro sussidio annuo di 1.500.000 lire. Ebbe frequenza inizialmente bimensile, poi dal marzo 1864 quadrimensile, e infine dal maggio 1866, essendo stata trasferita a Brindisi la stazione di arrivo e di partenza, la frequenza dei viaggi divenne settimanale. A fine maggio del 1868 la linea fece capo a Venezia.

Nello stesso anno 1863 si costituì a Palermo la Società Trinacria – rilevata poi dalla Florio – che si assicurò il traffico con il Levante (linea mista dell'Egeo e del Mar Nero) e il Nord America con i vapori *Agrigento* (1.300 tonn. nette), *Egadi* (918 tonn. nette), *Enna* (1.116 tonn. nette), *Imera* (658 tonn.), *Segesta* (918 tonn.), *Selinunte* (676 tonn.), *Simeto* (874 tonn.), *Solunto* (985 tonn.) e *Taormina* (1.110 tonn.).

Nel prospetto che segue, ricavato dalla citata *Relazione sul servizio postale* del Barbavara, sono indicate le linee di navigazione sovvenzionate in attività al 1° gennaio del 1864.

Servizi marittimi in attività al 1° gennaio 1864.

| SOCIETÀ concessionarie | LINEE | LEGHE percorse nell'anno | SOVVENZIONE annuale | Osservazioni |
|---------------------------|---|--------------------------------|------------------------|--------------------------|
| Accossato | Genova, Napoli | 88,338 | 2,473,240 | Giornaliero. |
| " | Ancona, Napoli e scali intermedi | 37,024 | 970,424 | Settimanale. |
| Rubattino | Genova, Cagliari, Palermo, Tunisi | 20,392 | 422,432 | Id. |
| " | Genova, Cagliari | 12,384 | 264,264 | Id. |
| " | Cagliari, Napoli | 6,048 | 127,048 | Bimensile. |
| " | Cagliari, Maddalena e scali intermedi | 6,582 | 137,592 | Settimanale. |
| " | Genova, Bastia, Portotorres | 19,916 | 418,236 | Id. |
| " | Livorno, Arcipelago toscano | 6,604 | 138,684 | Id. |
| Florio | Genova, Palermo | 15,392 | 323,232 | Id. |
| " | Napoli, Palermo | 17,472 | 366,912 | Tre volte per settimana. |
| " | Napoli, Catania e scali intermedi | 8,424 | 176,904 | Settimanale. |
| " | Napoli, Messina | 6,582 | 137,592 | Id. |
| " | Palermo, Malta e scali intermedi | 10,192 | 214,032 | Id. |
| " | Palermo, Tunisi e scali intermedi | 4,004 | 84,084 | Bimensile. |
| " | Palermo, Siracusa e scali intermedi | 17,316 | 368,636 | Settimanale. |
| " | Palermo, Ustica | 624 | 13,104 | Bimensile. |
| " | Girgenti, Lampedusa (1) | 4,056 | 18,000 | Id. |
| Adriatico orientale | Ancona, Corfù, Alessandria d' Egitto | 38,904 | 1,256,640 | Quattro volte al mese. |
| Hopkins | Reggio, Messina | 2,190 | 5,900 | Giornaliero. |
| Garavini | Napoli, Procida, Ischia | 5,840 | 3,000 | Id. |
| | Indennità ai Commis. del Governo | | 7,000 | |
| | SOMMA | 325,624 | 7,921,986 | |

(1) Con barca a vela.

Dalla relazione si ricava altresì il movimento dei passeggeri e delle merci nello stesso anno 1863 il quale, a fronte degli 8 milioni di sovvenzione, riscontra un introito di L. 167.518.723.

| SOCIETÀ' | NUMERO DEI PASSEGGERI trasportati | TONNELLATE DI MERCI trasportate | NUMERARIO IN LIRE ITALIANE |
|-------------------------------|---|---------------------------------------|-------------------------------|
| Accossato | 157,441 | 17,557 | 140,968,167 24 |
| Adriatico-Orientale | 967 | 1,566 | 808,425 82 |
| Florio | (1) 65,427 | 10,879 | 11,349,827 15 |
| Rubattino | 60,937 | 21,967 | 14,392,303 > |
| SOMMA | 284,792 | 51,969 | 167,518.723 21 |

(1) La Società Florio non ha raccolto questi dati che pel secondo semestre dell'anno.

Non meno importante fu l'incremento dei dispacci scambiati giornalmente tra i vari uffici del Regno, in cui erano ovviamente compresi quelli per via di mare.

Questi incrementi spronarono il Governo a spingere l'attività della nostra marina a vapore verso il Levante e le Americhe. A questo punto non è inopportuno riferire il pensiero del Direttore generale delle Poste riguardo ai servizi marittimi, la cui convenienza e necessità, egli dice, "se comparisce evidente non ne consegue però che la spesa relativa debba imputarsi sul bilancio postale"; il quale nel 1863 presentava un deficit di L. 5.757.000. "Se si eccettuano i servizi di mare che servono alle comunicazioni tra il continente e le sue isole," fa notare il Barbavara a chi si lamentava del deficit, "tutti gli altri non hanno ragione nelle necessità postali poiché le corrispondenze potrebbero con un lieve divario di tempo spedirsi per la via di terra con assai minore spesa. I servizi settimanali tra Ancona e Napoli, intorno alle coste della Sicilia e quelli tra Napoli e l'isola di Sardegna e tra quest'isola e quella di Sicilia non servono che in minima misura al servizio delle corrispondenze, poiché le corse dei piroscafi, alternandosi a troppo lunghi intervalli, non vi ha convenienza a spedire con questi servizi che le poche lettere impostate nei giorni di partenza dei suddetti piroscafi." Meno necessari ancora, egli dice, erano i servizi internazionali con Alessandria d'Egitto, Malta e Tunisi, le cui corrispondenze potevano essere affidate ai vapori di altri Paesi "con una spesa insignificante". Volendo spingere al massimo le sue argomentazioni, il nostro Barbavara asserisce che non possono considerarsi di natura posta-

| COMPARTIMENTI TERRITORIALI | DISPACCI SPEDITI | | DIFFERENZA nel 1863 | |
|-------------------------------|------------------|-------|------------------------|---------|
| | 1862 | 1863 | in più | in meno |
| Antiche Provincie | 4481 | 4526 | 45 | > |
| Lombardia | 2738 | 2761 | 23 | > |
| Emilia e Marche | 1468 | 1568 | 100 | > |
| Toscana e Umbria | 1185 | 1202 | 17 | > |
| Napoli | 2081 | 2134 | 53 | > |
| Sicilia | 1252 | 1262 | 10 | > |
| Uffici ambulanti | 1460 | 1547 | 87 | > |
| | 14665 | 15000 | 335 | > |



Nei primi anni del regno continuò l'abitudine, soprattutto nel Tirreno, di ricorrere ai postali francesi, gli unici che sino ad allora avevano assicurato un servizio regolare fra i vari Stati italiani. Le tariffe richieste erano alquanto elevate, come mostra questa lettera da Torino a Messina del 18 aprile 1861 affrancata per 70 centesimi (ed erroneamente tassata a Messina per altri 22, essendosi calcolata la vecchia tariffa in grana, al cambio, 92 centesimi). La concorrenza dei postali italiani costrinse le Messaggerie Imperiali francesi a ridurre più volte le tariffe: nel solo 1861 si passò dagli iniziali 70 cent. per ogni porto di 10 grammi a tariffe differenziate a seconda del tragitto da 30 a 60 cent. (dal 1° luglio) fino a una tariffa nuovamente unitaria ma di soli 30 cent. dal 1° ottobre.

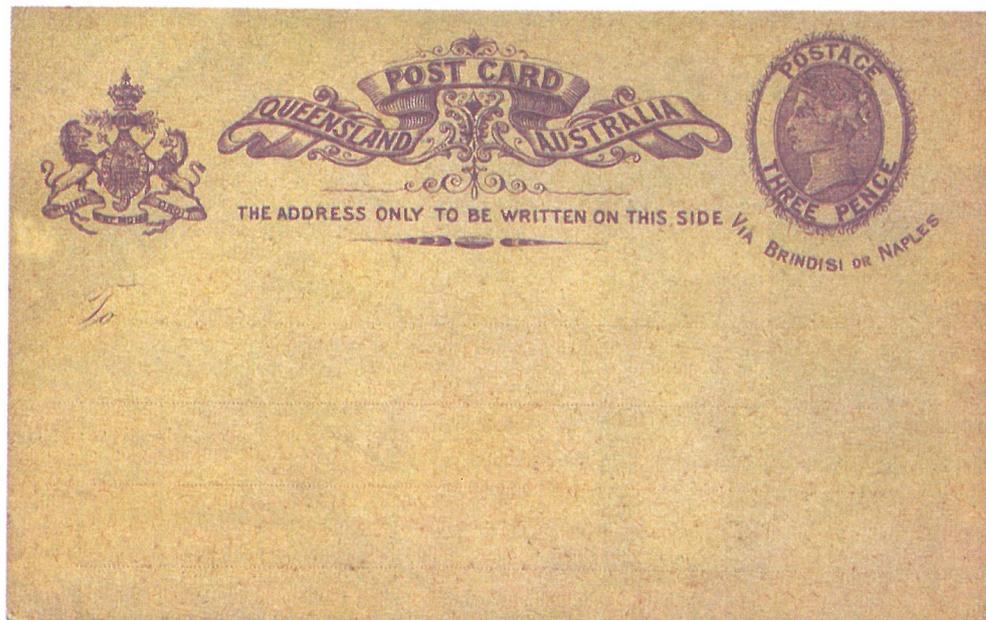
le neppure le spese dei servizi riguardanti le comunicazioni tra il continente e le isole poiché come non è compito della posta provvedere alle comunicazioni stradali tra le varie provincie, così non può essere compito della posta provvedere alle comunicazioni marittime. E qui il Barbavara si richiama a Rowland Hill, che in un suo scritto intorno al prodotto delle poste britanniche così si era espresso nel 1862: *“Supporre che i piroscafi postali siano stati stabiliti nell'interesse dell'Amministrazione postale vuol dire attribuire al Governo la più assurda stravaganza.”* In conclusione, conclude il Barbavara, nel confrontare le entrate delle Poste italiane con le uscite occorre non tener conto, almeno in parte, delle spese dei servizi marittimi, che non possono considerarsi una spesa di natura postale: e poiché le spese del *“Servizio postale e commerciale marittimo”* assommavano a L. 7.229.324, si poteva persino concludere che *“lungi dall'essere passiva, l'Amministrazione presenterebbe un'eccedenza di prodotto”*.

Le argomentazioni del Barbavara trovarono scarsa eco negli ambienti deputati: troppi erano gli interessi in ballo, e pertanto la politica governativa non deviò dal suo programma. Anzi, due importanti avvenimenti affrettarono i previsti di-

segni: Venezia, venuta a congiungersi alla madrepatria nel 1866, e l'apertura del Canale di Suez che, unitamente al collegamento ferroviario dal Moncenisio fino al porto di Brindisi, aprì la via italiana alla Valigia delle Indie. Con le leggi 1868/71, riguardanti i servizi transmarini, specialmente quelli commerciali Genova-Egitto e Venezia-Egitto, inizia il secondo periodo, che vede l'Italia collegarsi con i maggiori centri mondiali.

La capitale intanto era stata trasferita a Roma. Nello stesso tempo era stato dato un attivo impulso ad alcune reti ferroviarie e alcuni valichi alpini erano stati aperti o erano in procinto di esserlo. Sotto l'influenza di questi eventi si procedette nel 1872 a riordinare i servizi marittimi intesi a stabilire quotidiane corrispondenze postali fra il Continente e le isole e a intensificare le linee di lungo percorso sulle rotte commerciali per le Indie, il Levante e l'America del Nord. Questi progetti dovettero però fare i conti con le limitazioni imposte dalla situazione finanziaria. Nei limiti delle possibilità si provvide, nel 1869, a sovvenzionare i servizi con le Indie affidandoli alla Società Rubattino – che aveva intanto assorbito parte della Compagnia Adriatico-Orientale – la quale con una convenzione addizionale si obbligò a pro-

Le tariffe più elevate richieste per l'utilizzo della Valigia indiana transitante per l'Italia portò all'emissione, da parte di alcuni Paesi che ne facevano maggior uso, di apposite cartoline in cui era espressamente indicata l'Italia o i porti italiani, in particolare quello di Brindisi



lungare fino a Bombay uno dei quattro viaggi mensili della linea Genova-Alessandria d'Egitto, e alla Società Peninsulare & Orientale che già gestiva la linea Venezia-Brindisi fino all'Egitto e alle Indie. Infine, con due convenzioni addizionali sia la Rubattino che la Florio si assunsero l'obbligo di aumentare le corse settimanali sulla Napoli-Palermo, la Napoli-Messina, le Cagliari-Livorno-Genova e tra questi due porti e Portotorres, nel nord della Sardegna.

La Valigia delle Indie

Sin dal 1861 questa rotta postale² fra Londra e le Indie aveva suscitato gli interessi dei governanti italiani tesi al sollecito sviluppo economico del Paese. All'epoca la Gran Bretagna era la maggior potenza commerciale del mondo, grazie soprattutto alle sue colonie orientali, India e Australia, i cui traffici erano convogliati attraverso la Francia e l'Egitto. È ovvio che il miraggio di lucrosi guadagni attraeva i nostri governanti, avvantaggiati dal fatto che l'Italia, naturale ponte proteso verso l'Oriente, grazie alle ferrovie e ai suoi tempi minori rispetto alle vie d'acqua, costituiva l'inoltro più celere e meno dispendioso da Londra a Suez. A Londra era stato opportunamente fatto notare che, convogliando la Valigia attraverso la nostra penisola, si sarebbero risparmiate dalle 15 alle 20 ore rispetto alla via di Marsiglia con l'ulteriore vantaggio di più modiche tariffe postali di transito. A questo scopo era stata portata a termi-

ne fin dal 1862 la tratta ferroviaria dal Moncenisio ad Ancona, donde i piroscafi della Compagnia Adriatico-Orientale avrebbero fatto la spola per Alessandria d'Egitto. Alle titubanze londinesi si ovviò nel 1865 con la costruzione a tempo di record del prolungamento della ferrovia da Ancona fino al porto di Brindisi, opportunamente ristrutturato, cosicché la distanza oraria tra Londra e Alessandria si ridusse a 158 ore contro le 190 della via di Marsiglia.

Modicissimi i prezzi richiesti dalla nostra Amministrazione che, insieme al migliorato passaggio dei convogli ferroviari attraverso la galleria del Frejus e quindi di un'ulteriore riduzione dei viaggi dalle brume londinesi alle nostre soleggiate contrade di 10 ore circa, convinsero nel 1869 il Governo inglese a sperimentare la via italiana. Nell'ottobre di quell'anno, un sabato mattina partì da Londra una Valigia "sperimentale" via Brindisi che fece coincidenza ad Alessandria d'Egitto con quella partita da Londra il venerdì sera per la via di Marsiglia. Nel viaggio di ritorno le corrispondenze provenienti dalle Indie e avviate attraverso l'Italia giunsero a Londra addirittura con un anticipo di 24 ore rispetto a quelle inoltrate coi battelli facenti capo a Marsiglia.

Questi favorevoli risultati indussero il Governo inglese a preferire definitivamente l'inoltro della Valigia indiana attraverso l'Italia. Lo stesso pubblico inglese dimostrò di preferire la via di Brindisi, nonostante l'Amministrazione postale britannica avesse imposto una tassa più elevata per le lettere e le stampe avviate per l'Italia. Un incremento ancora maggiore si ebbe dall'ottobre 1870, quando la Valigia principale di Marsiglia

² Vedasi in proposito gli articoli di Vito Salierno su *Il Collezionista-Italia Filatelica* n. 5, marzo 1970, di Adriano Cattani sul n. 22, novembre 1971 della stessa rivista, e di Enrico Angellieri su *Cronaca Filatelica* n. 102, novembre 1985.



Sono pochi i casi di ambulanti postali (o meglio natanti) installati a bordo di piroscafi marittimi, e dotati di appositi bolli: evidentemente il numero di corrispondenze affidate direttamente al battello non era tale da giustificare lo stipendio di un apposito impiegato. Risalgono tutti al primo periodo: l'Ancona-Napoli, poi limitato alla tratta Ancona-Messina, dall'aprile 1862 all'aprile 1865 e il Palermo-Malta dal luglio 1864 all'aprile 1865

dovette essere soppressa a causa della guerra franco-prussiana.

A Brindisi le corrispondenze venivano imbarcate o sbarcate dai piroscafi della Adriatico-Orientale, i vapori *Il Cairo*, *Brindisi*, *Principe di Carignano* e *Principe Tommaso*. A viaggi alterni la Valigia indiana trasportava anche quella australiana che veniva staccata a Foggia e avviata a Napoli, di dove proseguiva per l'Australia e l'Indocina.

Iniziata nel 1869, la Valigia delle Indie fu soppressa dopo 45 anni di onorato servizio nel 1914, ai primi accenni della Guerra Mondiale. Quando nel dopoguerra fu ripristinata, riprese la via di Marsiglia, ma per breve tempo; le vie di terra e di mare stavano per essere sopraffatte, in quanto a velocità, dalle vie del cielo.

Le integrazioni del 1872

Il 14 aprile 1872 il Governo, sempre con l'intento di riordinare il servizio, stipulò diverse convenzioni marittime, tutte approvate con legge n° 925 del 2 luglio 1872. La prima riguardava la rescissione anticipata dei contratti scadenti il 28 febbraio 1872 con la Compagnia Adriatico-Orientale e subingresso della Società Peninsulare & Orientale, la famosa P&O, concessionaria del Governo britannico dei servizi via di Southampton

(carichi pesanti) e via di Marsiglia (valigia veloce) per l'Egitto e dei collegamenti da Suez ai porti dell'India e della Cina. Anche in caso di rescissione del contratto (marzo 1880) che legava la P&O al Governo inglese, la Società s'impegnava a continuare per suo conto e alle condizioni stabilite il servizio esercitato dall'Adriatico-Orientale sulla linea Brindisi-Ancona-Venezia.

La seconda convenzione riguardava il servizio settimanale da Messina e da Venezia a Costantinopoli, e viceversa, assunto per la durata di dieci anni dalla S.A. La Trinacria con sede a Palermo. Il servizio comprendeva un viaggio settimanale da Messina a Costantinopoli, toccando il Pireo e alternativamente Smirne e Salonicco, e un viaggio settimanale da Venezia al Pireo in coincidenza col precedente e con approdi a Brindisi e Corfù.

Una terza convenzione, addizionale a quella approvata con leggi del 16 aprile 1862 e 15 agosto 1867 con la Compagnia Florio, apportò alcune modificazioni dei viaggi concernenti il servizio postale fra la Sicilia e il Continente. Infine fu approvata la convenzione addizionale a quella del 21 novembre 1861 con la Società Rubattino, concernente modificazioni ai viaggi relativi al servizio postale fra la Sardegna, il Continente e l'Arcipelago toscano (*"il viaggio fra Cagliari e Napoli sarà*

eseguito ogni settimana fra i due porti” invece che “ogni due settimane”).³

Infine, l'anno successivo con il regio decreto n° 1318 del 26 marzo 1873 fu approvata la convenzione stipulata una decina di giorni prima tra il Ministero dei Lavori pubblici e la Società G.B.Lavarello e C. per un servizio periodico fra l'Italia e l'America del Sud. Il servizio era mensile, con partenza fissa da Genova, e toccava Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires. Mantenimento della linea 5 anni; piroscafi adibiti *Espresso, Nord America, Europa e Sud America*.

Dichiarata fallita la Società Trinacria con sentenza del 1° febbraio 1876, con convenzione del 12 dicembre dello stesso anno la Florio assunse l'incarico dell'esecuzione provvisoria dei servizi da Napoli e da Venezia per il Levante (Costantinopoli) per il restante periodo 1° gennaio-30 giugno 1877 convenuto con la fallita Trinacria, e il proseguimento degli stessi fino alla scadenza delle proprie convenzioni dell'8 aprile 1862 e del 14 aprile 1872.

Nell'aprile 1877 scaddero infatti tutte le convenzioni stipulate nel 1861/62 con la Rubattino, la Florio e la Peirano, e quelle addizionali del 1872 che avevano interessato le prime due società nel 1872. Il 4 febbraio 1877 si provvide a sostituirle con una nuova Convenzione, che però interessò soltanto i signori Raffaele Rubattino e Ignazio Florio, in nome proprio e delle Compagnie che rappresentavano. I servizi della Peirano furono infatti soppressi e non più convenzionati. La nuova convenzione, approvata con la legge n° 3880 del successivo 15 giugno 1877, comprendeva la quasi totalità dei servizi, ed era stipulata congiuntamente con le due maggiori compagnie, che nel frattempo si erano consolidate. Il Governo aveva tutto l'interesse a promuovere e incrementare la nascita di una forte flotta mercantile italiana, in grado di contrastare l'egemonia straniera.

Un mese dopo, il 26 luglio, con l'approvazione di una convenzione addizionale (regio decreto n° 4009, convertito in legge il 4 luglio 1878) la Florio assunse l'esercizio della linea che congiungeva i porti di Brindisi, Taranto, Gallipoli, Catania e Messina, considerata urgente e conveniente. In pari data anche la Peninsulare & Orientale ottenne la proroga fino a tutto il febbraio 1880 della convenzione stipulata il 14 aprile 1872 (subingres-

so alla Adriatico Orientale). Prima della scadenza della proroga la P&O che, come abbiamo detto, era concessionaria del Governo britannico e di quello australiano della linea da Brindisi all'Estremo Oriente, con una nuova convenzione approvata con legge 29 gennaio 1880 si obbligò a prolungare fino a Venezia il servizio settimanale che, per effetto del contratto inglese, da Alessandria faceva capo a Brindisi, in modo che Venezia divenne testa di linea. Sia all'andata che al ritorno la Società s'impegnava di approdare ad Ancona e di fare scalo a Brindisi in coincidenza con la Valigia delle Indie.

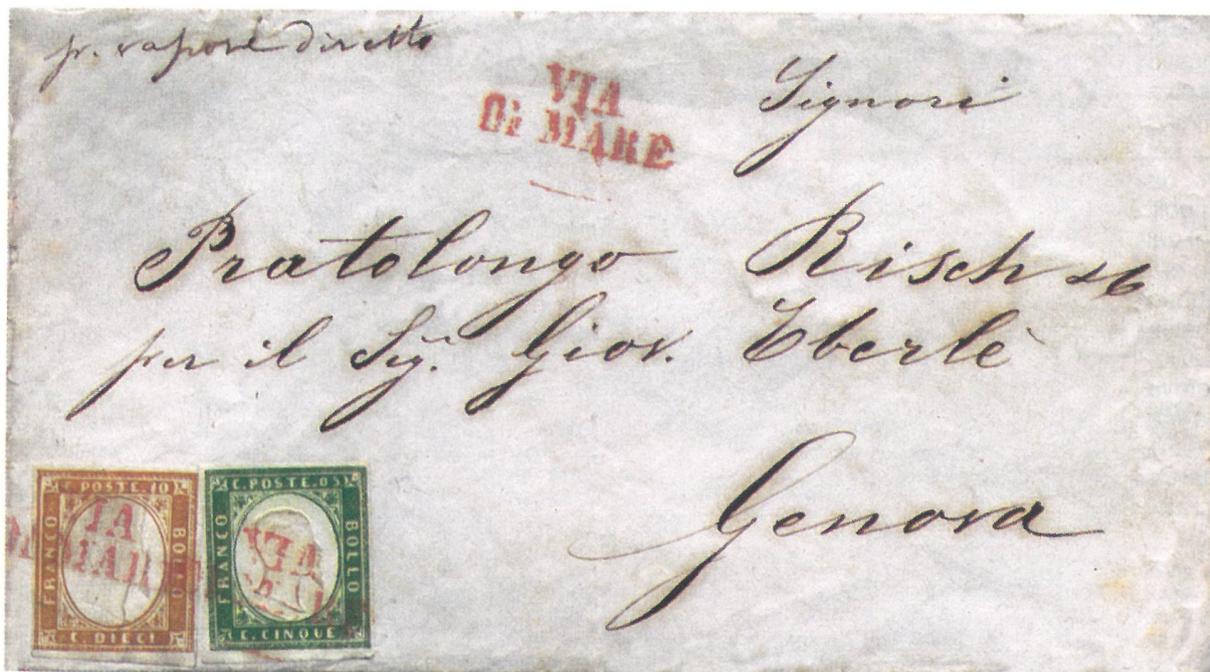
I termini della convenzione, che possiamo considerare generale, stipulata il 4 febbraio 1877 tra il Governo e i signori Rubattino e Florio, prevedeva servizi di navigazione postale e commerciale

- a) fra il Continente e la Sardegna con diramazioni a Palermo, Tunisi e Marsiglia e fra il Continente e l'Arcipelago toscano;
- b) fra il Continente e la Sicilia con diramazioni a Malta e a Tunisi;
- c) fra l'Italia e gli scali levantini del Mar Nero;
- d) fra Genova, l'Egitto e le Indie;
- e) fra Genova, Singapore e Batavia.

Con la stessa legge il Governo s'impegnò di istituire nel più breve tempo possibile una linea di navigazione settimanale da Ancona a Zara, iscrivendo in bilancio l'aumento di spesa sia della citata corsa che dell'aumentata corsa quindicinale Palermo-Tunisi, e di prorogare – così come innanzi riferito – fino a tutto febbraio 1880 la convenzione stipulata nel 1872 con la Peninsulare & Orientale per la linea Venezia-Brindisi-Alessandria d'Egitto. Inoltre, quando questo servizio fosse cessato, il Governo avrebbe provveduto a istituire settimanalmente (e abbiamo visto che all'impegno fu adempiuto) lo stesso servizio Venezia-Alessandria con scalo anche ad Ancona e Bari o Brindisi, e un servizio mensile Venezia-Bombay con approdi ad Ancona, Bari o Brindisi, Port Said e Aden.

Il Governo inoltre si riservò la facoltà di sopprimere uno dei due viaggi settimanali Napoli-Reggio-Messina appena fosse stata aperta al traffico la tratta ferroviaria Eboli-Torremare e i due viaggi di cabotaggio Napoli-Paola-Amantea-Sant'Eufemia-Pizzo-Tropea-Gioia Tauro-Palmi-Reggio-Messina subito dopo l'apertura dell'intera tratta ferroviaria Eboli-Reggio. Soppressione infine della corsa diretta Palermo-Messina e della linea di cabotaggio Palermo-Cefalù-S.Stefano-Capo Orlando-Patti-Milazzo-Messina non appena aperta la tratta ferroviaria Palermo-Messina.

³ Per altre informazioni sul servizio dei piroscafi italiani alla data del 1° gennaio 1873 e le relative vicende pregresse, nonché sulle comunicazioni postali con l'estero con i postali italiani si vedano le opere di Adriano Cattani e di D.Zanaria e G.Serra citate in bibliografia



Lettera affrancata del febbraio 1863 affidata direttamente al piroscafo postale e bollata in arrivo a Genova con il lineare rosso VIA DI MARE, usato anche come annullatore, e non con il bollo a date di Genova, che figura al retro, per evitare che la corrispondenza apparisse impostata nel capoluogo ligure e quindi affrancata più del dovuto.

Per i suddetti servizi il Governo avrebbe corrisposto

– lire 18 per ogni lega marina, sia all'andata che al ritorno, per le linee di cui alla lettera a);

– lire 19 per ogni lega per le linee, andata e ritorno, di cui alla lettera b), eccezion fatta per la seconda corsa fra Messina e Malta per la quale avrebbe corrisposto 12 lire per lega;

– lire 17.616 per il servizio con barca a vela fra Trapani e Pantelleria;

– lire 21 per lega per le linee alla lettera c);

– lire 1.380.000 annue per i servizi di cui alla lettera d), di cui 1.080.000 per i viaggi a Bombay, ivi compresa la spesa per il passaggio del Canale di Suez, e 300.000 per i viaggi ad Alessandria d'Egitto;

– lire 32 per lega per la linea di cui alla lettera e), ivi compresa la spesa di transito del Canale di Suez.

A fronte di questi oneri governativi i concessionari si obbligarono a istituire, entro il primo semestre dalla data d'inizio dei servizi, agenzie uniche e a formulare itinerari e tariffe comuni. L'orario degli arrivi e delle partenze e il tempo di sosta nei diversi scali sarebbero stati determinati dalla Direzione generale delle Poste, sentiti i concessionari.

La durata della convenzione fu fissata dal 1° luglio 1877 al 31 dicembre 1991, rinnovantesi annualmente in mancanza di disdetta da ambo le parti, da darsi sei mesi prima.

Alla convenzione furono allegate parecchie "Dichiarazioni" che riguardavano la classificazione dei piroscafi, la loro surroga, le multe per i mancati approdi senza cause di forza maggiore, la responsabilità nel trasporto delle merci, e i "Quaderni d'onori" per i vari servizi (definizione ed esecuzione dei servizi, cauzione, sorveglianza, natura dei piroscafi, servizio dei dispacci postali, trasporto dei viaggiatori e delle merci, penalità, casi di guerra e di quarantena, durata della concessione, pagamento della sovvenzione, oltre a disposizioni varie).

Con queste "Dichiarazioni" il Rubattino, concessionario del servizio fra Sardegna e Continente, accettò il prolungamento senza sovvenzione da Livorno a Genova per tre viaggi alla settimana, di cui due da Cagliari e uno da Portotorres, e da Genova a Marsiglia di uno dei due viaggi provenienti da Cagliari. Assunse inoltre l'obbligo di prolungare senza sussidio due dei quattro viaggi trimestrali Genova-Singapore fino a Batavia e, a sua facoltà, gli altri due fino a Giava, Manila o Hong Kong. Per questo servizio i vapori adibiti non potevano essere inferiori a tre, mentre non potevano essere meno di diciotto quelli utilizzati nel servizio per la Sardegna, e non meno di sette quelli adibiti alla linea Genova-Egitto-Indie.

Il Florio, invece, per l'esecuzione del servizio di collegamento tra il continente e la Sicilia con diramazioni a Malta e a Tunisi (lettera b) si obbligò a eseguire due volte la settimana il viaggio cir-

Il servizio svolto dai piroscafi italiani veniva talvolta evidenziato, nei porti d'arrivo, da appositi bolli lineari, il cui scopo era soprattutto quello di giustificare la tassazione, che poteva variare a seconda della via o del mezzo utilizzato.



colare Messina-Lipari-Salina-Messina e due volte la settimana quelli di cabotaggio Napoli-Messina, uno con le toccate di Paola, Amantea, Sant'Eufemia, Pizzo e Reggio e l'altro di Paola, Amantea, Sant'Eufemia, Pizzo, Tropea, Gioia Tauro e Reggio. Il Florio si obbligò inoltre di istituire senza sovvenzione un viaggio settimanale con barche a vela fra Trapani e Pantelleria e per la durata di 4 anni una comunicazione settimanale fra Palermo e Genova e viceversa, toccando Livorno e possibilmente Napoli. L'obbligo, infine, del servizio cumulativo di terra e di mare per il trasporto dei viaggiatori e delle merci fra le stazioni ferroviarie di Reggio e di Messina e l'esercizio del servizio dei golfi di Napoli e Gaeta, col sussidio annuo per quest'ultimo di 28.000 lire.

Il numero dei piroscafi adibiti dalla Florio per la Sicilia con relative diramazioni non doveva essere inferiore alla venti unità, mentre per gli scali levantini non dovevano essere meno di dodici. Tutti i piroscafi dovevano essere nazionali e di proprietà dei concessionari; essi dovevano inalberare in servizio la bandiera nazionale e quella postale. Il trasporto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, sia originari che destinati nel regno o in altri Stati, compreso il numerario concernente il servizio postale, nonché gli stampati, le carte, le provviste o il minuto materiale relativo ai servizi (cassette postali, bolgette, campioni e simili) era gratuito.

In ogni piroscavo un locale spazioso e ben riparato doveva essere adibito per custodirvi i dispacci postali, sotto la responsabilità del capitano. Qua-

lora l'Amministrazione delle poste avesse destinato un impiegato a bordo, doveva essergli assegnato un camerino con letto, indipendentemente dall'apposito e sufficiente locale in cui eseguire le operazioni postali durante il tragitto. Ove per avarie il piroscavo avesse dovuto far scalo in porti o rade non previste nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano doveva consegnare i dispacci all'ufficio postale del posto o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscavo nazionale o estero diretto, ad eccezione di quelle immesse nella cassetta mobile d'impostazione installata a bordo.

Gli elementi che contraddistinguevano le classi o i gruppi dei postali erano la stazza, le macchine più poderose di quelle dei "vapori facchini" e quindi la velocità, le sale per i passeggeri, un numero conveniente di cabine, un grande spazio per le merci e un equipaggio adeguato. Appositamente costruiti come postali furono, per esempio, i velocissimi ed elegantissimi "levrieri dell'Atlantico".

A questo punto conviene fornire il prospetto degli itinerari e degli orari dei postali italiani alla data del 1° gennaio 1882, così come elaborato dalla Direzione generale delle Poste, non senza aver prima evidenziato come questi servizi si sviluppassero su tre direttrici: l'Oriente (le Indie), il Levante (Costantinopoli e Odessa) e l'America del Sud (il Plata). Fu tralasciata l'America settentrionale, sia perché al momento le condizioni dell'erario non ne consentivano il sovvenzionamento, sia perché ci si poteva avvalere più convenientemente dei postali inglesi o americani.

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|--|---|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Società R. Rubattino e Comp. | | | | | |
| Linea MARSIGLIA - GENOVA - TUNISI (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Marsiglia | — | — | — | sabato | 6 — sera |
| Genova | 66 | domenica | 2 — sera | giovedì | 9 — sera |
| Livorno | 27 | venerdì | 6 — mattina | venerdì | mezzanotte |
| Cagliari | 103 | domenica | 8 — mattina | domenica | 8 — sera |
| Tunisi | 56 | lunedì | 1 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Tunisi | — | — | — | mercoledì | 6 — sera |
| Cagliari | 56 | giovedì | 11 — mattina | giovedì | 9 — sera |
| Livorno | 103 | sabato | 4 — mattina | sabato | 9 — sera |
| Genova | 27 | domenica | 5 — mattina | lunedì | 4 — sera |
| Marsiglia | 66 | martedì | mezzogiorno | — | — |
| Linea GENOVA - CAGLIARI (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | lunedì | 9 — sera |
| Livorno | 27 | martedì | 6 30 mattina | martedì | 8 — sera |
| Civitavecchia | 38 | mercoledì | 7 30 mattina | mercoledì | mezzogiorno |
| Cagliari | 77 | giovedì | 11 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Cagliari | — | — | — | lunedì | 3 — sera |
| Civitavecchia | 77 | martedì | 2 — sera | martedì | 5 30 sera |
| Livorno | 38 | mercoledì | 5 — mattina | mercoledì | 9 — sera |
| Genova | 27 | giovedì | 5 — mattina | — | — |
| Linea GENOVA - CAGLIARI (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | sabato | 9 — sera |
| Livorno | 27 | domenica | 6 — mattina | domenica | mezzanotte |
| Civitavecchia | 38 | lunedì | 1 — sera | lunedì | 5 30 sera |
| Terranova | 40 | martedì | 6 30 mattina | martedì | 7 30 mattina |
| Siniscola | 9 | martedì | 10 30 mattina | martedì | 11 30 mattina |
| Orosei | 7 | martedì | 1 30 sera | martedì | 2 30 sera |
| Tortoli | 9 | martedì | 4 30 sera | martedì | 5 30 sera |
| Cagliari | 27 | mercoledì | 3 30 mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Cagliari | — | — | — | sabato | 10 — sera |
| Tortoli | 27 | domenica | 6 — mattina | domenica | 7 — mattina |
| Orosei | 9 | domenica | 9 45 mattina | domenica | 10 45 mattina |
| Siniscola | 7 | domenica | 12 45 sera | domenica | 1 45 sera |
| Terranova | 9 | domenica | 4 30 sera | domenica | 8 — sera |
| Civitavecchia | 40 | lunedì | 8 — mattina | lunedì | 10 — mattina |
| Livorno | 38 | lunedì | 9 30 sera | martedì | 9 — sera |
| Genova | 27 | mercoledì | 6 — mattina | — | — |
| Linea GENOVA - PORTOTORRES (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | mercoledì | 9 — sera |
| Livorno | 27 | giovedì | 6 — mattina | giovedì | 8 30 sera |
| Portotorres | 63 | venerdì | 3 30 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Portotorres | — | — | — | lunedì | 8 — mattina |
| Livorno | 63 | martedì | 3 — mattina | martedì | 9 — sera |
| Genova | 27 | mercoledì | 6 — mattina | — | — |

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|--|---|--------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Linea GENOVA - BASTIA - PORTOTORRES (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | sabato | 9 — sera |
| Livorno | 27 | domenica | 6 — mattina | domenica | 8 — mattina |
| Bastia | 22 | domenica | 3 15 sera | domenica | 4 15 sera |
| Maddalena | 33 | lunedì | 3 30 mattina | lunedì (1) | 5 — mattina |
| Portotorres | 19 | lunedì | 11 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Portotorres | — | — | — | mercoledì | 9 — mattina |
| Maddalena | 19 | mercoledì | 3 — sera | mercoledì | 4 — sera |
| Bastia | 33 | giovedì | 3 — mattina | giovedì | 4 30 mattina |
| Livorno | 22 | giovedì | 11 30 mattina | giovedì | 9 — sera |
| Genova | 27 | venerdì | 11 — mattina | — | — |
| Linea LIVORNO - PORTOTORRES (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Livorno | — | — | — | martedì | 12 — sera |
| Civitavecchia | 38 | mercoledì | 1 — sera | mercoledì | 5 30 sera |
| Terranova | 40 | giovedì | 6 30 mattina | giovedì | 7 30 mattina |
| Maddalena | 10 | giovedì | 10 45 mattina | giovedì | 11 15 mattina |
| Portotorres | 19 | giovedì | 5 15 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Portotorres | — | — | — | sabato | 8 — mattina |
| Maddalena | 19 | sabato | 2 — sera | sabato | 3 — sera |
| Terranova | 10 | sabato | 6 15 sera | sabato | 8 — sera |
| Civitavecchia | 40 | domenica | 8 — mattina | domenica | 10 — mattina |
| Livorno | 38 | domenica | 10 — sera | — | — |
| Linea CAGLIARI - PORTOTORRES (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Cagliari | — | — | — | martedì | 8 — mattina |
| Muravera | 15 | martedì | 1 30 sera | martedì | 2 15 sera |
| Tortoli | 12 | martedì | 6 15 sera | martedì | 6 30 sera |
| Orosei | 9 | martedì | 10 — sera | martedì | 10 15 sera |
| Siniscola | 7 | mercoledì | 12 45 mattina | mercoledì | 1 — mattina |
| Terranova | 9 | mercoledì | 4 30 mattina | mercoledì | 5 — mattina |
| Maddalena | 10 | mercoledì | 8 45 mattina | mercoledì | 9 15 mattina |
| Santa Teresa | 4 | mercoledì | 10 45 mattina | mercoledì | 11 — mattina |
| Portotorres | 15 | mercoledì | 4 45 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Portotorres | — | — | — | venerdì (2) | 7 15 mattina |
| Santa Teresa | 15 | venerdì | 12 45 sera | venerdì | 1 — sera |
| Maddalena | 4 | venerdì | 2 30 sera | venerdì | 3 — sera |
| Terranova | 10 | venerdì | 6 45 sera | venerdì | 7 15 sera |
| Siniscola | 9 | venerdì | 10 45 sera | venerdì | 11 — sera |
| Orosei | 7 | sabato | 1 30 mattina | sabato | 1 45 mattina |
| Tortoli | 9 | sabato | 5 15 mattina | sabato | 5 30 mattina |
| Muravera | 12 | sabato | 10 — mattina | sabato | 10 15 mattina |
| Cagliari | 15 | sabato | 4 — sera | — | — |
| Linea CAGLIARI - NAPOLI (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Cagliari | — | — | — | mercoledì | 3 — sera |
| Napoli | 89 | giovedì | 6 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | venerdì | 1 — sera |
| Cagliari | 89 | sabato | 4 — sera | — | — |
| Linea CAGLIARI - PALERMO (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Cagliari | — | — | — | giovedì | 10 — sera |
| Palermo | 73 | venerdì | 8 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Palermo | — | — | — | sabato | 6 — sera |
| Cagliari | 73 | domenica | 4 — sera | — | — |

(1) In caso di anticipato arrivo alla Maddalena il piroscafo potrà anticipare la partenza. Essa non potrà però seguire prima delle 630 ant., rimanendo questa facoltà in ogni caso subordinata alla condizione che siano compiuti l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci.

(2) La partenza è subordinata all'arrivo del treno.

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|---|---|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Linea LIVORNO - PORTO S. STEFANO (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Livorno | — | — | — | mercoledì | 8 — mattina |
| Gorgona | 6 | mercoledì | 10 15 mattina | mercoledì | 10 45 mattina |
| Capraia | 8 | mercoledì | 1 45 sera | mercoledì | 2 15 sera |
| Marciana | 7 | mercoledì | 5 — sera | mercoledì | 5 30 sera |
| Portoferraio | 3 | mercoledì | 6 30 sera | giovedì | 5 — mattina |
| Riomarina | 4 | giovedì | 6 30 mattina | giovedì | 7 — mattina |
| Portolongone | 1 | giovedì | 7 30 mattina | giovedì | 8 — mattina |
| Pianosa | 7 | giovedì | 10 45 mattina | giovedì | 11 15 mattina |
| Giglio | 13 | giovedì | 4 15 sera | giovedì | 4 45 sera |
| Porto S. Stefano | 3 | giovedì | 6 15 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Porto S. Stefano | — | — | — | venerdì | 5 — mattina |
| Giglio | 3 | venerdì | 6 30 mattina | venerdì | 7 — mattina |
| Pianosa | 13 | venerdì | mezzogiorno | venerdì | 12 30 sera |
| Portolongone | 7 | venerdì | 3 15 sera | venerdì | 3 45 sera |
| Riomarina | 1 | venerdì | 4 15 sera | venerdì | 4 45 sera |
| Portoferraio | 4 | venerdì | 6 15 sera | sabato | 8 — mattina |
| Marciana | 3 | sabato | 9 — mattina | sabato | 9 30 mattina |
| Capraia | 7 | sabato | 12 15 sera | sabato | 12 45 sera |
| Gorgona | 8 | sabato | 3 45 sera | sabato | 4 15 sera |
| Livorno | 6 | sabato | 6 30 sera | — | — |
| Linea LIVORNO - PORTOFERRAIO (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Livorno | — | — | — | domenica | 11 — mattina |
| Portoferraio | 15 | domenica | 4 30 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Portoferraio | — | — | — | lunedì | 8 — mattina |
| Livorno | 15 | lunedì | 1 30 sera | — | — |
| Linea GENOVA - ALESSANDRIA D'EGITTO (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | lunedì | 9 — sera |
| Livorno | 27 | martedì | 6 — mattina | martedì | 9 — sera |
| Napoli | 95 | giovedì | 5 — mattina | giovedì | 5 — sera |
| Messina | 60 | venerdì | 11 — mattina | venerdì | 2 — sera |
| Catania | 18 | venerdì | 8 — sera | venerdì | 9 — sera |
| Alessandria | 273 | martedì | 11 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Alessandria | — | — | — | sabato | 9 — matt. (I) |
| Catania | 273 | mercoledì | 4 — mattina | mercoledì | 9 — mattina |
| Messina | 18 | mercoledì | 3 — sera | mercoledì | 5 — sera |
| Napoli | 60 | giovedì | 11 — mattina | giovedì | 10 — sera |
| Livorno | 49 | sabato | 6 — mattina | sabato | 9 — sera |
| Genova | 27 | domenica | 6 — mattina | — | — |
| <p>(1) In via eccezionale la partenza da Alessandria potrà essere protratta fino alle 11 mattina quando l'imbarco delle merci lo esiga.</p> | | | | | |
| Linea GENOVA - CALCUTTA (facoltativa) (ogni due mesi dal 15 febbraio) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | 15 febbraio | — |
| Napoli | 122 | 19 febbraio | } incerte. | 19 » | } incerte. |
| Port-Said | 389 | 23 » | | 24 » | |
| Suez | 29 | 24 » | | 25 » | |
| Calcutta | 1560 | 19 marzo | | — | |
| RITORNO. | | | | | |
| Calcutta | — | — | — | 15 marzo | — |
| Suez | 1560 | 8 aprile | } incerte. | 9 aprile | } incerte. |
| Port-Said | 29 | 9 » | | 10 » | |
| Napoli | 389 | 17 » | | 19 » | |
| Genova | 122 | 22 » | | — | |

| SCALI | Distanze nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|-------|---|--------|-----|----------|-----|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |

Linea GENOVA - BOMBAY (mensile)

ANDATA.

| | | | | | |
|----------------------|-----|----------------|-------------|----------------|-------------|
| Genova | — | — | — | 24 d'ogni mese | 6 — sera |
| Livorno | 27 | 25 d'ogni mese | 3 — mattina | 25 » | mezzogiorno |
| Napoli | 95 | 26 » | 8 — sera | 27 » | mezzogiorno |
| Messina | 60 | 28 » | 8 — mattina | 28 » | mezzogiorno |
| Catania | 18 | 28 » | 5 30 sera | 28 » | 7 — sera |
| Porto-Said | 311 | 2 » | | 2 » | |
| Suez | 29 | 3 » | | 3 » | |
| Aden | 436 | 9 » | incerte | 9 » | incerte |
| Bombay | 553 | 16 » | | — | |

RITORNO.

| | | | | | |
|----------------------|-----|---------------|---------|---------------|---------|
| Bombay | — | — | | 1 d'ogni mese | |
| Aden | 553 | 8 d'ogni mese | | 8 » | |
| Suez | 436 | 11 » | | 11 » | |
| Porto Said | 29 | 16 » | | 16 » | |
| Catania | 311 | 20 » | incerte | 20 » | incerte |
| Messina | 18 | 20 » | | 20 » | |
| Napoli | 60 | 21 » | | 21 » | |
| Livorno | 95 | 23 » | | 23 » | |
| Genova | 27 | 24 » | | — | |

Linea GENOVA - SINGAPORE (trimestrale)

ANDATA.

| | | | | | |
|----------------------|-----|--|-------------|--|-------------|
| Genova | — | — | — | 1 { gennaio aprile luglio ottobre | 6 — sera |
| Livorno | 27 | 2 { gennaio aprile luglio ottobre | 4 — mattina | 2 » | mezzogiorno |
| Napoli | 95 | 3 » | 2 — sera | 3 » | 6 — sera |
| Messina | 60 | 4 » | mezzogiorno | 4 » | 2 — sera |
| Catania | 18 | 4 » | 8 — sera | 4 » | 10 — sera |
| Porto-Said | 311 | 8 » | | 9 » | |
| Suez | 29 | 11 » | | 11 » | |
| Aden (1) | 433 | 17 » | | 17 » | |
| Ceylan (2) | 711 | 26 » | | 26 » | |
| Penang (1) | 404 | 1 { febbraio maggio agosto novembre | incerte | 1 { febbraio maggio agosto novembre | incerte |
| Singapore | 127 | 3 » | | — | |

RITORNO.

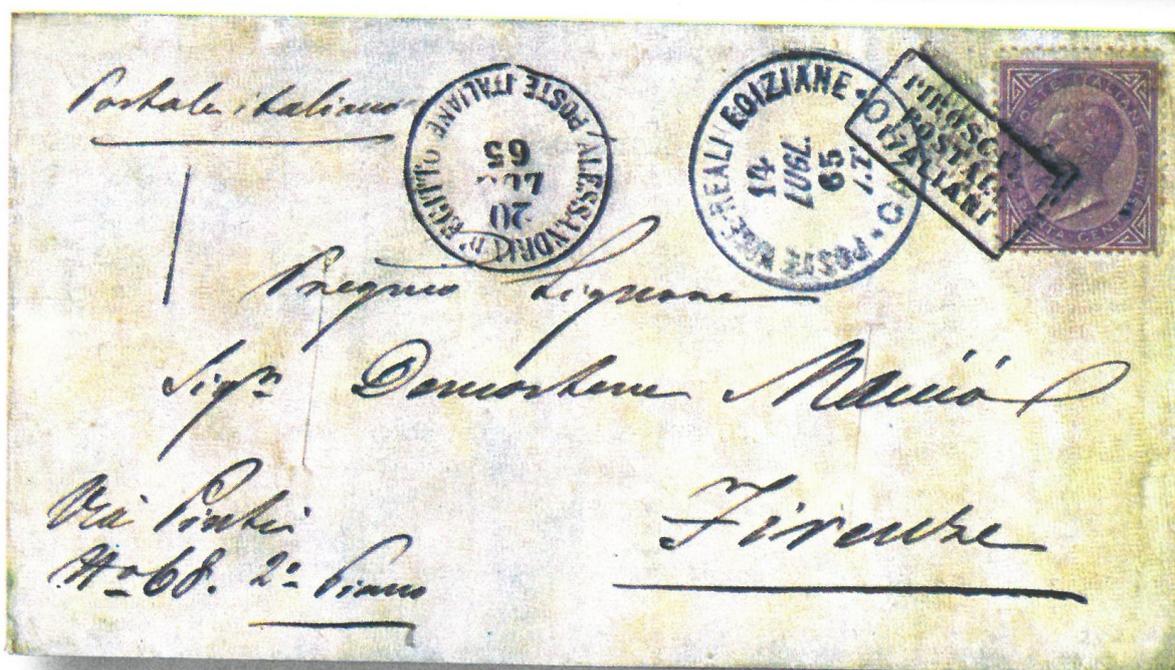
| | | | | | |
|----------------------|-----|---|---------|---|---------|
| Singapore | — | — | — | 20 { febbraio maggio agosto novembre | |
| Penang (1) | 127 | 22 { febbraio maggio agosto novembre | | 22 » | |
| Ceylan (2) | 404 | 28 » | | 28 » | |
| Aden (1) | 711 | 6 { marzo giugno settembre dicembre | incerte | 6 { marzo giugno settembre dicembre | incerte |
| Suez | 436 | 12 » | | 12 » | |
| Porto Said | 29 | 14 » | | 14 » | |
| Catania | 311 | 18 » | | 18 » | |
| Messina | 18 | 18 » | | 18 » | |
| Napoli | 60 | 19 » | | 19 » | |
| Livorno | 95 | 20 » | | 20 » | |
| Genova | 27 | 21 » | | — | |

(1) Approdi eventuali.

(2) Approdo a Pointe de Galles o Colombo.

N. B. Dal luglio all'ottobre, dominando i monsoni nell'Oceano Indiano, si verificano ritardi nell'arrivo in Italia dei piroscafi applicati ai viaggi oltre Suez.

Lettera impostata direttamente sul postale e annullata all'arrivo a Napoli con il bollo giustificativo in cartella, di origine borbonica e solitamente non molto leggibile, "Pacchetto a Vapore di Sicilia / Fuori valigia", ovvero non compreso nel dispaccio



Il bollo in cartella PIROSCAFI POSTALI ITALIANI usato come annullatore su una lettera spedita il 14 luglio 1863 dal Cairo (quando l'italiano era la lingua internazionale nel Levante, come mostra il bollo di partenza) e affidata dalle Poste Egiziane all'ufficio italiano di Alessandria d'Egitto per l'inoltro, esplicitamente richiesto dal mittente, con il *Postale italiano*



I postali hanno continuato la loro attività fino a tempi recenti, come mostra questo annullo del 1976, anche se la loro importanza si è andata sempre riducendo e i loro bolli figurano molto raramente, essendo scomparsa l'abitudine di impostare al battello

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|--|---|--------------------|--------------|---------------------|--------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Linea SINGAPORE - BATAVIA (trimestrale) | | | | | |
| RITORNO. | | | | | |
| Singapore | — | — | — | 4 { febbraio | } incerta |
| Batavia | 183 | 6 { febbraio | incerta | agosto | |
| ANDATA. | | | | | |
| Batavia | — | — | — | 16 { febbraio | } incerta |
| Singapore | 183 | 18 { febbraio | incerta | agosto | |
| Linea TUNISI - TRIPOLI - MALTA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA | | | | | |
| Tunisi | — | — | — | giovedì | 4 — sera |
| Susa | 42 | venerdì | 6 — mattina | venerdì | 8 — mattina |
| Monastier | 3 | venerdì | 9 — mattina | venerdì | 10 — mattina |
| Medhia | 12 | venerdì | 2 — sera | venerdì | 3 — sera |
| Sfax | 43 | sabato | 7 — mattina | sabato | 9 — mattina |
| Gerba | 21 | sabato | 2 — sera | sabato | 5 — sera |
| Tripoli | 40 | domenica | 8 — mattina | lunedì | 2 — sera |
| Malta | 65 | martedì | mezzogiorno | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Malta | — | — | — | mercoledì | 10 — mattina |
| Tripoli | 65 | giovedì | 8 — mattina | giovedì | 4 — sera |
| Gerba | 40 | venerdì | 6 — mattina | venerdì | 9 — mattina |
| Sfax | 21 | venerdì | 2 — sera | venerdì | 6 — sera |
| Medhia | 43 | sabato | 10 — mattina | sabato | mezzogiorno |
| Monastier | 12 | sabato | 4 — sera | sabato | 5 — sera |
| Susa | 3 | sabato | 6 — sera | domenica | 4 — sera |
| Tunisi | 42 | lunedì | 6 — mattina | — | — |
| Linea TUNISI - MALTA (settimanale) | | | | | |
| FACOLTATIVA. | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Tunisi | — | — | — | mercoledì | 2 — sera |
| Malta | 78 | giovedì | 4 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Malta | — | — | — | venerdì | 2 — sera |
| Tunisi | 78 | sabato | 4 — sera | — | — |
| Servizio PORTOFERRAIO - PIOMBINO (giornaliero) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Portoferraio | — | tutti i giorni | — | tutti i giorni | 10 — mattina |
| Piombino | 4 | — | mezzogiorno | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Piombino | — | tutti i giorni | — | tutti i giorni | (1) 6 — sera |
| Portoferraio | 4 | — | 8 — sera | — | — |
| (1) Dal 1° ottobre al 31 marzo la partenza da Piombino ha luogo alle 5 sera, | | | | | |

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|-------|---|--------|-----|----------|-----|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |

Società I. e V. Florio e C.

Linea TRIESTE - COSTANTINOPOLI (settimanale)

ANDATA.

| | | | | | |
|----------------------------|-----|---------------------|--------------|---------------------|---------------|
| Trieste | — | — | — | giovedì | 10 — sera |
| Venezia | 24 | venerdì | 6 — mattina | domenica | 4 — sera |
| Ancona | 41 | lunedì | 4 — mattina | lunedì | 4 — sera |
| Tremiti | 44 | martedì | 5 — mattina | martedì | 6 — mattina |
| Viesti | — | martedì | 9 30 mattina | martedì | 10 30 mattina |
| Bari | 30 | martedì | 4 — sera | martedì | 10 — sera |
| Brindisi (1) (5) | 21 | mercoledì | 5 — mattina | mercoledì | mezzanotte |
| Pireo (2) | 158 | venerdì | 11 30 sera | sabato | 4 — mattina |
| Costantinopoli | 121 | domenica | 4 — sera | — | — |

RITORNO.

| | | | | | |
|--------------------------|-----|---------------------|---------------|---------------------|--------------|
| Costantinopoli | — | — | — | mercoledì | 4 — sera |
| Pireo (3) | 121 | venerdì | 4 — mattina | venerdì | 9 — mattina |
| Brindisi (4) | 158 | domenica | 8 30 mattina | domenica | 10 — sera |
| Bari | 21 | lunedì | 5 — mattina | lunedì | 7 — sera |
| Viesti | — | martedì | 12 30 mattina | martedì | 1 30 mattina |
| Tremiti | 30 | martedì | 5 — mattina | martedì | 6 — mattina |
| Ancona | 44 | martedì | 7 — sera | martedì | mezzanotte |
| Venezia | 41 | mercoledì | mezzogiorno | giovedì | 4 — sera |
| Trieste | 24 | giovedì | 11 — sera | — | — |

(1) In coincidenza col battello proveniente da Corfù — Linea C.

(2) In coincidenza coi battelli diretti a Odessa.

(3) Coincidenze coi battelli diretti a Marsiglia — Linee B 1 B 2.

(4) Coincidenza col battello diretto a Corfù — Linea C.

(5) Coincidenza coi battelli diretti a Marsiglia — Linea D.

Linea MARSIGLIA - PALERMO - BRINDISI - TRIESTE (settimanale)

ANDATA.

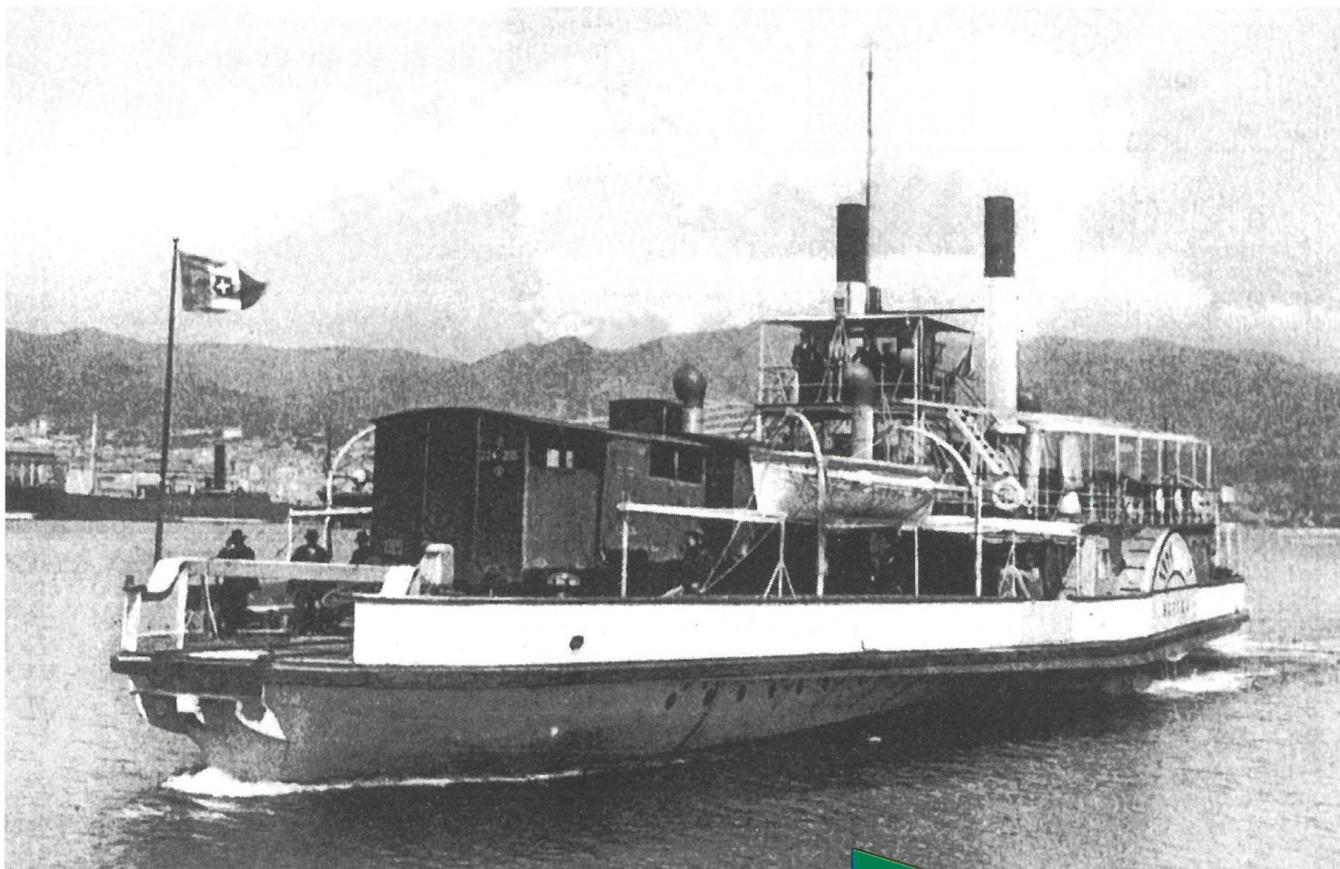
| | | | | | |
|-------------------------|-----|--------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Marsiglia | — | — | — | mercoledì | mezzogiorno |
| Genova | 66 | giovedì | 11 — mattina | venerdì | 10 — sera |
| Livorno | 27 | sabato | 7 — mattina | sabato | 2 — sera |
| Napoli (2) | 95 | domenica | 8 — sera | lunedì | 5 — sera |
| Palermo | 56 | martedì | 10 — mattina | mercoledì | 5 — sera |
| Messina | 41 | giovedì | 6 — mattina | giovedì | 11 — sera |
| Catania | 18 | venerdì | 5 — mattina | venerdì | mezzogiorno |
| Catanzaro (*) | 40 | sabato | 1 — mattina | sabato | 2 — mattina |
| Taranto | 39 | sabato | 3 — sera | sabato | 5 — sera |
| Gallipoli | 16 | sabato | 10 — sera | sabato | 11 — sera |
| Brindisi (3) | 35 | domenica | 11 — mattina | domenica | 4 — sera |
| Trieste | 130 | martedì | 8 — mattina | — | — |

RITORNO.

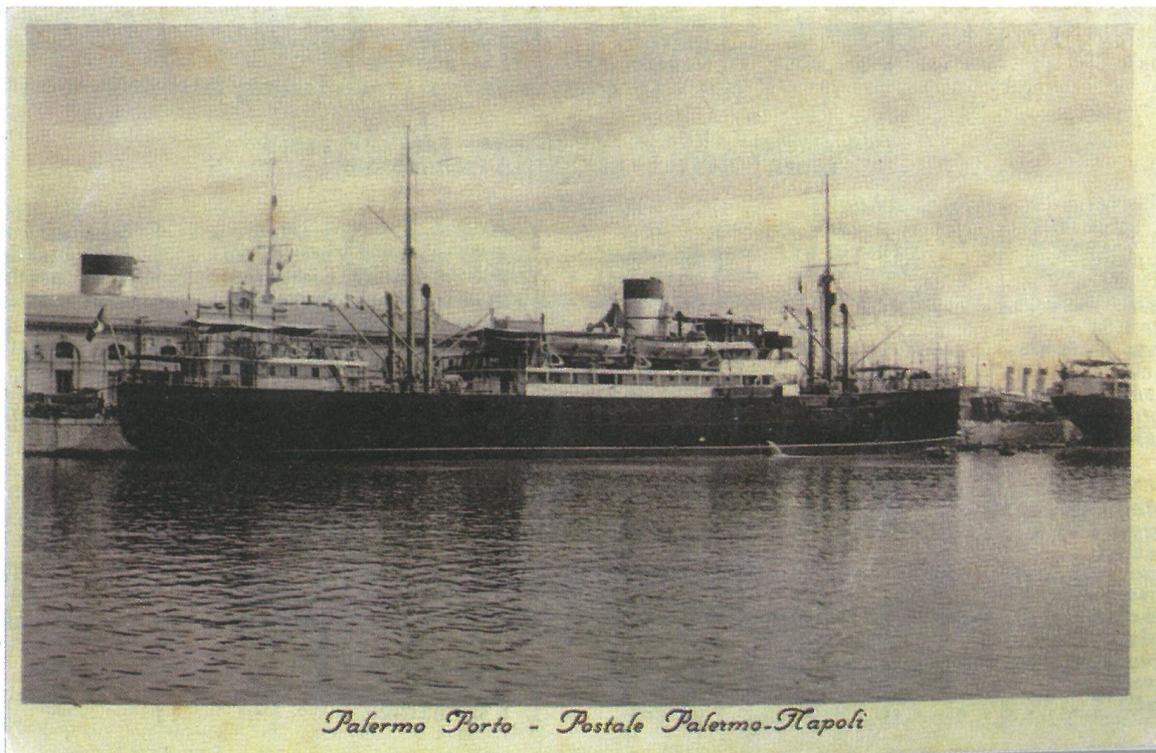
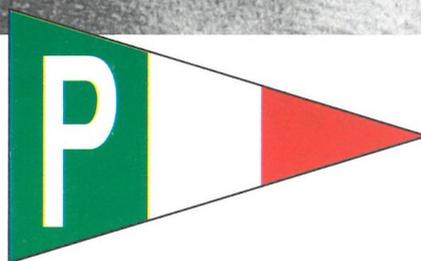
| | | | | | |
|-------------------------|----|---------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Trieste | — | — | — | venerdì | 5 — sera |
| Ancona | 43 | sabato | 7 — mattina | sabato | mezzogiorno |
| Bari | 74 | domenica | mezzogiorno | lunedì | 8 — sera |
| Brindisi (4) | 21 | martedì | 2 — mattina | mercoledì | 8 — mattina |
| Gallipoli | 35 | mercoledì | 8 — sera | mercoledì | 9 — sera |
| Taranto | 16 | giovedì | 2 — mattina | giovedì | 4 — mattina |
| Catanzaro (*) | 39 | giovedì | 5 — sera | giovedì | 6 — sera |
| Catania | 40 | venerdì | 7 — mattina | venerdì | 1 — sera |
| Riposto | 6 | venerdì | 3 — sera | venerdì | 4 — sera |
| Messina | 12 | venerdì | 8 — sera | sabato | 5 — sera |
| Palermo | 41 | domenica | 6 — mattina | lunedì | 5 — sera |
| Napoli | 56 | martedì | 10 — mattina | martedì | 2 — sera |
| Livorno | 95 | mercoledì | 6 — sera | mercoledì | 11 — sera |
| Genova | 27 | giovedì | 8 — mattina | giovedì | mezzanotte |
| Nizza | 29 | venerdì | 10 — mattina | venerdì | 6 — sera |
| Marsiglia | 38 | sabato | 7 — mattina | — | — |

(1) Coincidenze coi battelli provenienti da Costantinopoli — linee A. — (2) Coincidenze coi battelli diretti a Malta — Linea H. — (3) Coincidenza coi battelli diretti a Venezia A. — (4) Coincidenza coi battelli provenienti da Venezia — Linea A. — (*) L'approdo a Catanzaro è eventuale.

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|--|---|------------------|---------------|------------------|--------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Linea MARSIGLIA - PIREO - ODESSA (quindicinale) | | | | | |
| ANDATA (dal 1 gennaio 1882). | | | | | |
| Marsiglia. | — | — | — | domenica . . . | mezzogiorno |
| Genova. | 66 | lunedì | 10 — mattina | martedì | 10 — sera |
| Livorno. | 27 | mercoledì . . . | 7 — mattina | mercoledì . . . | 4 — sera |
| Napoli | 95 | giovedì | 8 — sera | venerdì | 5 — sera |
| Palermo | 56 | sabato | 10 — mattina | lunedì | 5 — sera |
| Messina (1). | 41 | martedì | 6 — mattina | martedì | mezzanotte |
| Catania. | 18 | mercoledì . . . | 6 — mattina | mercoledì . . . | mezzogiorno |
| Pireo (2). | 165 | venerdì | 1 30 — sera | sabato | 10 — mattina |
| Salonico. | 88 | domenica | 12 30 sera | lunedì | 2 — sera |
| Dardanelli (7). | 66 | martedì | 10 — mattina | martedì | 3 — sera |
| Costantinopoli | 43 | mercoledì . . . | 5 — mattina | giovedì | 5 — sera |
| Odessa | 115 | sabato | 5 — mattina | — | — |
| RITORNO (dal 6 gennaio 1882). | | | | | |
| Odessa | — | — | — | venerdì | 6 — sera |
| Costantinopoli | 115 | domenica | 6 — mattina | lunedì | 4 — sera |
| Dardanelli | 43 | martedì | 6 — mattina | martedì | 11 — mattina |
| Salonico. | 66 | mercoledì . . . | 7 — mattina | mercoledì . . . | 4 — sera |
| Pireo (3). | 88 | giovedì | 7 — sera | venerdì | 10 — mattina |
| Catania (4). | 165 | domenica | 11 30 mattina | domenica | 4 — sera |
| Messina. | 18 | domenica | 10 — sera | lunedì | 6 — sera |
| Palermo (5). | 41 | martedì | 6 — mattina | giovedì | 5 — sera |
| Napoli (6). | 56 | venerdì | 10 — mattina | venerdì | 2 — sera |
| Genova. | 112 | domenica | 3 — mattina | domenica | mezzogiorno |
| Marsiglia. | 66 | lunedì | 10 — mattina | — | — |
| Linea MARSIGLIA - PIREO - ODESSA (quindicinale) | | | | | |
| ANDATA (dall'8 gennaio 1882). | | | | | |
| Marsiglia. | — | — | — | domenica | mezzogiorno |
| Genova. | 66 | lunedì | 10 — mattina | martedì | 10 — sera |
| Livorno. | 27 | mercoledì . . . | 7 — mattina | mercoledì . . . | 4 — sera |
| Napoli | 95 | giovedì | 8 — sera | venerdì | 5 — sera |
| Palermo | 56 | sabato | 10 — mattina | lunedì | 5 — sera |
| Messina (1). | 41 | martedì | 6 — mattina | martedì | mezzanotte |
| Catania. | 18 | mercoledì . . . | 6 — mattina | mercoledì . . . | mezzogiorno |
| Pireo (2). | 165 | venerdì | 1 30 sera | sabato | 10 — mattina |
| Smirne | 70 | domenica | 7 — mattina | lunedì | 4 — sera |
| Dardanelli (8). | 48 | martedì | 7 — mattina | martedì | 3 — sera |
| Costantinopoli | 43 | mercoledì . . . | 5 — mattina | giovedì | 5 — sera |
| Odessa | 115 | sabato | 5 — mattina | — | — |
| RITORNO (dal 13 gennaio 1882). | | | | | |
| Odessa | — | — | — | venerdì | 6 — sera |
| Costantinopoli | 115 | domenica | 6 — mattina | lunedì | 4 — sera |
| Dardanelli | 43 | martedì | 6 — mattina | martedì | 11 — mattina |
| Smirne | 48 | mercoledì . . . | 2 — sera | mercoledì . . . | 6 — sera |
| Pireo (3). | 70 | giovedì | 3 — sera | venerdì | 10 — mattina |
| Catania (4). | 165 | domenica | 11 30 mattina | domenica | 4 — sera |
| Messina. | 18 | domenica | 10 — sera | lunedì | 6 — sera |
| Palermo (5). | 41 | martedì | 6 — mattina | giovedì | 5 — sera |
| Napoli (6). | 56 | venerdì | 10 — mattina | venerdì | 2 — sera |
| Genova. | 112 | domenica | 3 — mattina | domenica | mezzogiorno |
| Marsiglia. | 66 | lunedì | 10 — mattina | — | — |
| <p>(1) Coincidenze coi battelli provenienti da Malta — Linea L. (2) Coincidenze coi piroscafi diretti a Costantinopoli — Linea A. (3) Coincidenze coi battelli diretti a Trieste — Linea A. (4) Coincidenze coi piroscafi diretti a Malta — Linea L. (5) Coincidenze coi piroscafi diretti a Tunisi — Linea I. e con quelli provenienti da Siracusa — Linea M. (6) Coincidenze coi piroscafi provenienti da Messina — Linea F. Con approdo facoltativo a Scio nel viaggio Smirne-Pireo. (7) Coincidenza col piroscafo per Smirne. — (8) Coincidenza col piroscafo per Salonico. Nella stagione invernale l'approdo a Smirne è reso settimanale dalla Società, ed in quei mesi la partenza da Smirne ha luogo il mercoledì alle 2 matt., con arrivo al Pireo alle 3 ant. del giovedì.</p> | | | | | |
| Linea ANCONA - ZARA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Ancona. | — | — | — | lunedì | 9 — mattina |
| Zara | 29 | lunedì | 6 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Zara | — | — | — | martedì | 8 — mattina |
| Ancona. | 29 | martedì | 5 — sera | — | — |



Il piroscafo postale "Scilla" adibito anche a traghetto fra Villa San Giovanni e Messina in un'immagine degli inizi del '900; sul fianco si nota una delle due ruote che lo azionavano. Sul pennone sventola la bandiera postale, citata anche nelle convenzioni, che era – ed è tuttora – di forma triangolare con una P nella fascia verde del tricolore.



Il "postale" è un termine che continuò a lungo nell'uso comune, anche nel '900, per indicare le navi sulle linee interne, come si può rilevare da molte cartoline illustrate degli anni '30. (Postale Palermo-Napoli)

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|---|---|---------------------|---------------|-------------------|--------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Linea TRIESTE - CORFÙ (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Venezia | — | — | — | mercoledì . . . | 4 — sera |
| Bari | 108 | venerdì | 5 — mattina | venerdì | mezzanotte |
| Brindisi (1) | 21 | sabato | 7 — mattina | domenica | mezzanotte |
| Corfù | 39 | lunedì | mezzogiorno | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Corfù | — | — | — | martedì | 5 — sera |
| Brindisi | 39 | mercoledì | 5 — mattina | mercoledì | mezzanotte |
| Bari | 21 | giovedì | 7 — mattina | giovedì | 6 — sera |
| Venezia | 108 | sabato | 7 — mattina | — | — |
| Linea NAPOLI - PALERMO | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | tutti i giorni | 5 — sera |
| Palermo | 56 | tutti i giorni | 10 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Palermo | — | — | — | tutti i giorni | 5 — sera |
| Napoli | 56 | tutti i giorni | 10 — mattina | — | — |
| Linea NAPOLI - MESSINA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | venerdì | 5 — sera |
| Messina | 60 | sabato | 11 — mattina | sabato | 12 30 sera |
| Reggio | 3 | sabato | 1 30 sera | sabato | 2 30 sera |
| Messina | 3 | sabato (1) | 3 30 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Messina | — | — | — | giovedì | mezzogiorno |
| Reggio | 3 | giovedì | 1 — sera | giovedì | 3 — sera |
| Messina | 3 | giovedì | 4 — sera | giovedì | 5 — sera |
| Napoli | 60 | venerdì (2) | 11 — mattina | — | — |
| Linea NAPOLI - MESSINA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | martedì | 5 — sera |
| Diamante | 37 | mercoledì | 4 45 mattina | mercoledì | 5 15 mattina |
| Belvedere | 1 | mercoledì | 6 — mattina | mercoledì | 7 — mattina |
| Paola | 6 | mercoledì | 9 — mattina | mercoledì | 10 — mattina |
| Amantea | 5 | mercoledì | 11 30 mattina | mercoledì | 12 30 sera |
| Santa Eufemia | 6 | mercoledì | 2 30 sera | mercoledì | 3 — sera |
| Pizzo | 4 | mercoledì | 4 30 sera | mercoledì | 5 30 sera |
| Messina | 18 | giovedì | 12 45 mattina | giovedì | 5 30 mattina |
| Reggio | 3 | giovedì | 6 30 mattina | giovedì | 7 30 mattina |
| Messina | 3 | giovedì | 8 30 mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Messina (3) | — | — | — | mercoledì | 6 — sera |
| Reggio | 3 | mercoledì | 7 — sera | mercoledì | 8 — sera |
| Messina | 3 | mercoledì | 9 — sera | mercoledì | 11 — sera |
| Pizzo | 18 | giovedì | 5 45 mattina | giovedì | 7 — mattina |
| Santa Eufemia | 4 | giovedì | 8 30 mattina | giovedì | 9 30 mattina |
| Amantea | 6 | giovedì | 11 15 mattina | giovedì | mezzogiorno |
| Paola | 5 | giovedì | 1 40 sera | giovedì | 2 40 sera |
| Belvedere | 6 | giovedì | 4 40 sera | giovedì | 5 30 sera |
| Diamante | 1 | giovedì | 6 15 sera | giovedì | 6 45 sera |
| Napoli | 37 | giovedì | 6 30 mattina | — | — |
| <p>(1) Coincidenza coi piroscafi diretti a Malta (linea L). (2) Coincidenza coi battelli diretti a Marsiglia (linee B1 e B2). (3) Coincidenza col piroscafo proveniente da Malta (linea L).</p> | | | | | |

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|---|---|---------------------|---------------|-----------------------|---------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Linea NAPOLI - MESSINA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | sabato | 5 — sera |
| Paola | 41 | domenica | 6 30 mattina | domenica | 7 30 mattina |
| Amantea | 5 | domenica | 9 15 mattina | domenica | 10 — mattina |
| Santa Eufemia | 6 | domenica | 11 15 sera | domenica | 12 15 mattina |
| Pizzo | 4 | domenica | 1 45 sera | domenica | 2 45 sera |
| Tropea | 5 | domenica | 4 30 sera | domenica | 5 30 sera |
| Gioia Tauro | 7 | domenica | 7 45 sera | domenica | 8 30 sera |
| Messina | 7 | domenica | 10 50 sera | lunedì | 5 30 mattina |
| Reggio | 3 | lunedì | 6 30 mattina | lunedì | 7 30 mattina |
| Messina (1) | 3 | lunedì | 8 30 mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Messina | — | — | — | venerdì | 6 — sera |
| Reggio | 3 | venerdì | 7 — sera | venerdì | 8 — sera |
| Messina | 3 | venerdì | 9 — sera | venerdì | 11 — sera |
| Gioia Tauro | 7 | sabato | 1 20 mattina | sabato | 2 20 mattina |
| Tropea | 7 | sabato | 4 35 mattina | sabato | 5 30 mattina |
| Pizzo | 5 | sabato | 7 — mattina | sabato | 8 — mattina |
| Santa Eufemia | 4 | sabato | 9 15 mattina | sabato | 10 15 mattina |
| Amantea | 6 | sabato | mezzogiorno | sabato | 1 — sera |
| Paola | 5 | sabato | 2 40 sera | sabato | 3 40 sera |
| Napoli | 41 | domenica | 5 25 mattina | — | — |
| Linea NAPOLI - MESSINA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | mercoledì | 5 — sera |
| Pisciotta | 23 | giovedì | 12 30 mattina | giovedì | 1 30 mattina |
| Paola | 19 | giovedì | 8 — mattina | giovedì | 9 — mattina |
| Amantea | 4 | giovedì | 11 50 mattina | giovedì | 12 30 sera |
| Pizzo | 8 | giovedì | 3 — sera | giovedì | 4 — sera |
| Reggio | 19 | giovedì | 10 30 sera | giovedì | 11 30 sera |
| Messina | 3 | venerdì | 12 30 mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Messina | — | — | — | lunedì | 6 — sera |
| Reggio | 3 | lunedì | 7 — sera | lunedì | 8 — sera |
| Pizzo | 19 | martedì | 2 30 mattina | martedì | 3 30 mattina |
| Amantea | 8 | martedì | 6 — mattina | martedì | 6 30 mattina |
| Paola | 4 | martedì | 7 20 mattina | martedì | 8 — mattina |
| Pisciotta | 19 | martedì | 2 30 sera | martedì | 3 30 sera |
| Napoli | 23 | martedì | 11 — sera | — | — |
| Linea NAPOLI - MESSINA - MALTA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli (1) | — | — | — | lunedì | 5 — sera |
| Messina | 60 | martedì | 11 — mattina | martedì | 12 30 sera |
| Reggio | 3 | martedì | 1 30 sera | martedì | 2 30 sera |
| Messina | 3 | martedì | 3 30 sera | martedì | mezzanotte |
| Catania | 18 | mercoledì | 5 30 mattina | mercoledì | 11 — mattina |
| Siracusa | 10 | mercoledì | 2 — sera | mercoledì | 9 — sera |
| Malta | 29 | giovedì | 6 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Malta | — | — | — | giovedì (a) | 6 — sera |
| Siracusa | 29 | venerdì | 3 — mattina | venerdì | 8 — mattina |
| Catania | 10 | venerdì | 11 — mattina | venerdì | 4 — sera |
| Messina | 18 | venerdì | 9 30 sera | sabato | mezzogiorno |
| Reggio | 3 | sabato | 1 — sera | sabato | 3 — sera |
| Messina | 3 | sabato | 4 — sera | sabato | 5 — sera |
| Napoli | 60 | domenica | 11 — mattina | — | — |
| Linea MESSINA - MALTA (settimanale) | | | | | |
| FACOLTATIVA | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Messina | — | — | — | giovedì | 5 — sera |
| Malta | 50 | venerdì | 8 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Malta | — | — | — | sabato | 6 — sera |
| Messina | 50 | domenica | 9 — mattina | — | — |

(1) Coincidenza coi piroscafi diretti a Palermo (linea B1 e B2).

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|--|---|---------------------|---------------|----------------------|---------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Linea PALERMO - MESSINA - MALTA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Palermo | — | — | — | venerdì | 6 — mattina |
| Cefalù | 11 | venerdì | 9 — mattina | venerdì | 11 — mattina |
| S. Stefano | 5 | venerdì | 12 30 sera | venerdì | 1 30 sera |
| Capo d'Orlando | 8 | venerdì | 4 — sera | venerdì | 5 — sera |
| Patti | 4 | venerdì | 6 30 sera | venerdì | 7 30 sera |
| Milazzo | 6 | venerdì | 10 — sera | sabato | 4 — mattina |
| Messina | 10 | sabato | 8 — mattina | sabato | mezzanotte |
| Catania (1) | 18 | domenica | 5 30 mattina | domenica | 2 — sera |
| Siracusa | 10 | domenica | 5 — sera | domenica | 9 — sera |
| Malta | 29 | lunedì | 6 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Malta | — | — | — | lunedì (a) | 6 — sera |
| Siracusa | 29 | martedì | 3 — mattina | martedì | 8 — mattina |
| Catania | 10 | martedì | 11 — mattina | martedì | 4 — sera |
| Messina (2) | 18 | martedì | 9 30 sera | mercoledì | 5 — mattina |
| Milazzo | 10 | mercoledì | 8 20 mattina | mercoledì | 9 20 mattina |
| Patti | 6 | mercoledì | 11 20 mattina | mercoledì | 12 20 sera |
| Capo d'Orlando | 4 | mercoledì | 1 40 sera | mercoledì | 2 10 sera |
| S. Stefano | 8 | mercoledì | 5 — sera | mercoledì | 6 — sera |
| Cefalù | 5 | mercoledì | 7 40 sera | mercoledì | 8 15 sera |
| Palermo (3) (6) | 11 | mercoledì | mezzanotte | — | — |
| Linea PALERMO - SIRACUSA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Palermo | — | — | — | venerdì | 9 — matt. (*) |
| Trapani | 20 | venerdì | 3 30 sera | sabato | 3 — mattina |
| Marsala | 6 | sabato | 5 — mattina | sabato | 6 — mattina |
| Mazzara | 5 | sabato | 6 45 mattina | sabato | 7 30 mattina |
| Sciacca | 9 | sabato | 10 30 mattina | sabato | 11 30 mattina |
| Porto Empedocle | 9 | sabato | 2 30 sera | sabato | 3 30 sera |
| Palma | 4 | sabato | 4 30 sera | sabato | 5 30 sera |
| Licata | 4 | sabato | 7 10 sera | domenica | 4 — mattina |
| Terranuova | 5 | domenica | 5 20 mattina | domenica | 6 — mattina |
| Scoglietti | 4 | domenica | 8 — mattina | domenica | 9 — mattina |
| Pozzallo | 10 | domenica | 12 15 sera | domenica | 1 30 sera |
| Siracusa (4) | 16 | domenica | 7 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Siracusa | — | — | — | lunedì | 11 — sera |
| Pozzallo | 16 | martedì | 4 30 mattina | martedì | 5 — mattina |
| Scoglietti | 10 | martedì | 8 15 mattina | martedì | 9 — mattina |
| Terranuova | 4 | martedì | 10 30 mattina | martedì | 11 — mattina |
| Licata | 5 | martedì | 12 40 sera | martedì | 1 30 sera |
| Palma | 4 | martedì | 2 45 sera | martedì | 4 — sera |
| Porto Empedocle | 4 | martedì | 5 20 sera | martedì | 6 20 sera |
| Sciacca | 9 | martedì | 9 20 sera | mercoledì | 1 — mattina |
| Mazzara | 9 | mercoledì | 4 — mattina | mercoledì | 5 — mattina |
| Marsala | 5 | mercoledì | 6 45 mattina | mercoledì | 8 — mattina |
| Trapani | 6 | mercoledì | 10 — mattina | mercoledì | 1 — sera |
| Palermo (5) | 20 | mercoledì | 7 — sera | — | — |
| <p>(1) Coincidenza coi piroscafi provenienti dal Levante (linee B1 B2). (2) Coincidenza coi piroscafi diretti a Napoli (linea G1) e con quelli diretti al Levante (linee B1 B2). (3) Coincidenza coi battelli diretti a Siracusa (linea M). (4) Coincidenza coi battelli diretti a Malta (linea L). (5) Coincidenza coi battelli provenienti dal Levante (linee B1 e B2). (6) Coincidenza coi battelli diretti a Marsiglia (linee B1 e B2). (*) La partenza da Palermo seguirà alle ore 11 mattina dal 1° maggio a tutto agosto, rimanendo però invariato l'orario per la prosecuzione da Trapani. (a) Nella stagione invernale l'ora di partenza da Malta è anticipata di un'ora. Nella corsa da Marsala a Trapani è autorizzato l'approdo a Favignana dal maggio a tutto giugno.</p> | | | | | |



Lettera spedita senza affrancatura il 19 marzo 1874 da Montevideo tramite il Servizio postale italiano stabilito in quella città, come appare dal timbro apposto sulla soprascritta. La lettera fu affidata a un mercantile italiano, come indicato dal bollo corsivo applicato in arrivo a Genova il 21 aprile seguente, insieme a un segnatasse da 40 cent. a copertura del porto interno (30 cent. per la lettera semplice non franca) e del trasporto marittimo.



Lettera gemella della precedente e probabilmente trasportata dallo stesso mercantile, come fanno ritenere i bolli apposti in arrivo a Genova lo stesso 21 aprile 1874.

A differenza della precedente questa fu spedita da Buenos Aires e venne affrancata, utilizzando un francobollo argentino per il porto locale e uno italiano da 30 cent., in vendita presso l'agente delle Poste italiane in quella città, per coprire la tassa marittima di 10 cent. e il porto interno italiano di 20 cent.

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|-------|---|--------|-----|----------|-----|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |

Linea PALERMO - TUNISI (settimanale)

| ANDATA. | | | | | |
|-------------|----|-----------|--------------|-----------|--------------|
| Palermo (2) | — | — | — | — | — |
| Trapani | 20 | mercoledì | 4 — mattina | martedì | 10 — sera |
| Favignana | 3 | mercoledì | 9 — mattina | mercoledì | 8 — mattina |
| Marsala | 3 | mercoledì | 11 — mattina | mercoledì | 10 — mattina |
| Pantelleria | 22 | mercoledì | 7 — sera | mercoledì | mezzogiorno |
| Tunisi | 29 | giovedì | 6 — mattina | mercoledì | 8 — sera |
| RITORNO. | | | | | |
| Tunisi | — | — | — | — | — |
| Pantelleria | 29 | sabato | 6 — mattina | venerdì | 8 — sera |
| Marsala | 22 | sabato | 2 — sera | sabato | 7 — mattina |
| Favignana | 3 | sabato | 4 — sera | sabato | 3 — sera |
| Trapani | 3 | sabato | 6 — sera | sabato | 5 — sera |
| Palermo (3) | 20 | domenica | mezzogiorno | domenica | 6 — mattina |

(1) Coincidenza coi piroscafi provenienti da Marsiglia (linea D).

(2) Coincidenze coi battelli provenienti dal Levante (linee B 1 e B 2).

(3) Coincidenze coi battelli diretti a Napoli e Marsiglia (linee D ed E), e con quelli diretti a Pireo (linee B 1, B 2).

(a) Nell'inverno la partenza da Malta è anticipata di un'ora.

Linea MESSINA - SALINA (bisettimanale)

| ANDATA. | | | | | |
|----------|----|-----------|--------------|-----------|-------------|
| Messina | — | — | — | martedì | mezzanotte |
| Lipari | 16 | mercoledì | 6 — mattina | mercoledì | 7 — mattina |
| Salina | 3 | domenica | 8 — mattina | domenica | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Salina | — | — | — | mercoledì | 9 — mattina |
| Lipari | 3 | mercoledì | 10 — mattina | domenica | mezzogiorno |
| Messina | 16 | domenica | 6 — sera | domenica | — |

Linea PALERMO - USTICA (quindicinale)

| ANDATA (dal 14 gennaio 1882). | | | | | |
|--------------------------------|----|----------|-------------|----------|--------------|
| Palermo | — | — | — | — | — |
| Ustica | 12 | domenica | 4 — mattina | sabato | mezzanotte |
| RITORNO (dal 15 gennaio 1882). | | | | | |
| Ustica | — | — | — | — | — |
| Palermo | 12 | domenica | 3 — sera | domenica | 11 — mattina |

Società Peninsulare ed Orientale

Linea VENEZIA - ALESSANDRIA D'EGITTO (settimanale)

| ANDATA. | | | | | |
|-------------|-----|----------|--------------|---------|--------------|
| Venezia | — | — | — | — | — |
| Ancona | 41 | venerdì | 10 20 sera | venerdì | 10 — mattina |
| Brindisi | 90 | domenica | 8 — mattina | sabato | 3 — mattina |
| Alessandria | 274 | giovedì | 7 — mattina | lunedì | 4 — mattina |
| RITORNO. | | | | | |
| Alessandria | — | — | — | — | — |
| Brindisi | 274 | venerdì | 8 — mattina | martedì | 7 — mattina |
| Ancona | 90 | sabato | 11 — mattina | venerdì | 6 — sera |
| Venezia | 41 | domenica | 6 — mattina | sabato | 6 — sera |

Nel caso di anticipato o ritardato arrivo della valigia delle Indie, la partenza da Alessandria per Brindisi sarà pure anticipata o ritardata.

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|---|---|----------------|---------------|----------------|---------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Società Lavarello e Piaggio | | | | | |
| Servizio fra l'ITALIA e il PLATA (quindicinale) | | | | | |
| A. | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | 3 d'ogni mese | 6 — sera |
| Cadice | 303 | 7 d'ogni mese | — | 7 » | — |
| S. Vincenzo | 520 | 13 » | — | 13 » | — |
| Rio Janeiro | 880 | 22 » | — | 22 » | — |
| Montevideo | 333 | 26 » | — | 26 » | — |
| Buenos-Ayres | 37 | 27 » | — | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Buenos-Ayres | — | — | — | 8 d'ogni mese | 6 — sera |
| Montevideo | 37 | 9 d'ogni mese | — | 9 » | — |
| Rio Janeiro | 333 | 13 » | — | 14 » | — |
| S. Vincenzo | 880 | 22 » | — | 22 » | — |
| Marsiglia | 760 | 31 o 1 » | — | 31 o 1 » | — |
| Genova | 66 | 1 o 2 » | — | — | — |
| B. | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Genova | — | — | — | 22 d'ogni mese | 6 — sera |
| Barcellona | 117 | 24 d'ogni mese | — | 24 » | — |
| Gibilterra | 172 | 27 » | — | 27 » | — |
| S. Vincenzo | 530 | 3 » | — | 3 » | — |
| Rio Janeiro | 880 | 12 » | — | 13 » | — |
| Montevideo | 333 | 16 » | — | 17 » | — |
| Buenos-Ayres | 37 | 18 » | — | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Buenos-Ayres | — | — | — | 28 d'ogni mese | 6 — sera |
| Montevideo | 37 | 20 d'ogni mese | — | 29 » | — |
| Rio Janeiro | 333 | 3 » | — | 4 » | — |
| S. Vincenzo | 880 | 14 » | — | 15 » | — |
| Genova | 810 | 25 » | — | — | — |
| Sarà eseguito nell'andata lo scalo di Rio Janeiro quando lo stato sanitario di quel paese lo permetta. Qualora poi tale stato fosse anormale sarà soppresso l'approdo anche nel viaggio di ritorno. | | | | | |
| Servizi minori | | | | | |
| Servizio MESSINA - REGGIO (due corse al giorno) | | | | | |
| (Florio) | | | | | |
| N.° 1 — ANDATA. | | | | | |
| Messina | — | — | — | tutti i giorni | 8 — mattina |
| Reggio | 3 | tutti i giorni | 9 — mattina | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Reggio | — | — | — | tutti i giorni | 10 30 mattina |
| Messina | 3 | tutti i giorni | 11 30 mattina | — | — |
| N.° 2 — ANDATA. | | | | | |
| Messina | — | — | — | tutti i giorni | 3 45 sera |
| Reggio | 3 | tutti i giorni | 4 45 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Reggio | — | — | — | tutti i giorni | 5 30 sera |
| Messina | 3 | tutti i giorni | 6 30 sera | — | — |

| SCALI | DISTANZE nautiche in leghe marine | ARRIVI | | PARTENZE | |
|---|---|------------------|--------------|-----------------|---------------|
| | | GIORNI | ORE | GIORNI | ORE |
| Servizio NAPOLI - CASAMICCIOLA (giornaliero) (Società Procida - Ischia) | | | | | |
| ORARIO INVERNALE Dal 16 ottobre al 15 aprile. | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | tutti i giorni | 1 30 sera |
| Procida | 4 | tutti i giorni | 3 20 sera | » | 3 40 sera |
| Ischia | 1 | » | 1 15 sera | » | 4 30 sera |
| Casamicciola | 1 | » | 5 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Casamicciola | — | — | — | tutti i giorni | 5 30 mattina |
| Ischia | 1 | tutti i giorni | 6 — mattina | » | 6 20 mattina |
| Procida | 1 | » | 7 — mattina | » | 7 10 mattina |
| Napoli | 4 | » | 9 — mattina | — | — |
| ORARIO ESTIVO Dal 16 aprile al 15 ottobre. | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | tutti i giorni | 2 — sera |
| Procida | 4 | tutti i giorni | 3 50 sera | » | 4 10 sera |
| Ischia | 1 | » | 4 45 sera | » | 5 — sera |
| Casamicciola | 1 | » | 5 30 sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Casamicciola | — | — | — | tutti i giorni | 5 — mattina |
| Ischia | 1 | tutti i giorni | 5 30 mattina | » | 5 50 mattina |
| Procida | 1 | » | 6 30 mattina | » | 6 40 mattina |
| Napoli | 4 | » | 8 30 mattina | — | — |
| Servizio NAPOLI - PONZA (settimanale) (Società Procida - Ischia) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Napoli | — | — | — | martedì | 8 — mattina |
| Procida | 4 | martedì | 10 — mattina | martedì | 10 20 mattina |
| Ischia | 1 | martedì | 11 — mattina | martedì | 11 15 mattina |
| Ventotene | 8 | martedì | 4 — sera | martedì | 4 15 sera |
| Ponza | 7 | martedì | 8 — sera | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Ponza | — | — | — | giovedì | 6 — mattina |
| Ventotene | 7 | giovedì | 9 30 mattina | giovedì | 9 45 mattina |
| Ischia | 8 | giovedì | 2 30 sera | giovedì | 2 45 sera |
| Procida | 1 | giovedì | 3 30 sera | giovedì | 3 45 sera |
| Napoli | 4 | giovedì | 6 — sera | — | — |
| Servizio PORTO EMPEDOCLE - LAMPEDUSA (settimanale) | | | | | |
| ANDATA. | | | | | |
| Porto Empedocle | — | — | — | martedì | 1 — sera |
| Lampedusa | — | giovedì | mezzogiorno | — | — |
| RITORNO. | | | | | |
| Lampedusa | — | — | — | venerdì | mezzogiorno |
| Porto Empedocle | — | domenica | 1 — sera | — | — |

La nascita della NGI

Il prospetto non tiene ancora conto di un importante avvenimento, che reca la data del 4 settembre 1881: la fusione delle Società Florio e Rubattino che segnava la nascita di una delle maggiori e più importanti compagnie marittime del mondo, la *Navigazione Generale Italiana* o *NGI*, sotto le cui bandiere confluirono tutti i servizi postali marittimi del nostro Paese.

Quali e quanti erano i postali in attività sulle linee considerate alla data del 1° gennaio 1882 e che quasi contemporaneamente approdarono nella NGI?

Provenienti dalla Rubattino troviamo i gemelli *Africa* (1102/839 tonn. di stazza lorda e netta) ed *Egitto* (1110/869 tonn.) con velocità sui 10 nodi⁴ orari, operanti prima sulla linea egiziana, poi su quella indiana e in seguito adibiti ai servizi mediterranei: l'*Africa* fu il primo piroscafo italiano a solcare il canale di Suez. Sulla linea egiziana viaggiò anche il *Caprera* (580/310 tonn.). Il *Nilo* e il *Boasforo*, ciascuno di 2700 tonn. di stazza lorda e capaci di 13 miglia orarie, furono adibiti alla linea Venezia-Alessandria d'Egitto. Vi erano poi il *Sicilia* (762/590 tonn.) sulla linea egiziana, il *Cipro* (907/592 tonn.) che solcava il Tirreno e talvolta arrivò in Egitto, e il *Palestina* (956/629 tonn.) adibito ai viaggi della Sardegna.

Sulle linee del Tirreno operò anche il primo dei *Cristoforo Colombo* (598/312 tonn., a ruote) insieme all'*Italia* (550/369 tonn.), al *Sardegna* (436/228 tonn.) e all'*Amerigo Vespucci* (613/314 tonn.), tutti con velocità di 10 nodi orari o poco più. I gemelli *Singapore* (3685/2432 tonn.) e *Manilla* (3910/2836 tonn.), le due maggiori unità della nostra marina, la prima con velocità di 13 nodi orari e la seconda di 12 e mezzo, erano adibite alla linea indiana fino al passaggio alla NGI, quando furono trasferite alla linea del Sud America.

Vi erano inoltre il *China*, ribattezzato *Domenico Balduino* nel 1885, il *Giappone*, in seguito intitolato a *Raffaele Rubattino*, ambedue sulle 4050/3044 tonn. e 14 nodi orari, che viaggiarono sulla linea indiana per ventotto anni, alternandosi con il *Manilla* e il *Singapore*. Furono poi impiegati per il prolungamento trimestrale a Singapore, Hong Kong e Shanghai.

Pervenuto al Rubattino nel 1876 dal Lloyd Italiano, sulla Genova-Calcutta continuò a navigare il *Roma*, di 1865/1280 tonn. e velocità 9 miglia orarie; passato poi alla NGI navigò un po' dappertutto.

La flotta indiana del Rubattino comprendeva inoltre l'*Arabia* (1351/1019 tonn.), il *Persia* (1346/1014 tonn.), l'*Asia* (1365/947 tonn., ribattezzato poi *Lombardo*) e l'*India* (1331/928 tonn.), tutti con velocità di 12 miglia orarie. Poiché questi piroscafi non erano sufficienti ai bisogni della linea il Rubattino vi aggiunse l'*Assiria* (1609/1136 tonn.), il *Sumatra* (1880/1382 tonn.), il *Batavia* (1392 tonn. nette), perduto nel 1877, e l'*Australia* (1282 tonn. nette) venduto poco dopo l'acquisto.

Abbiamo infine l'*Adriatico* (393 tonn. nette) e il *Messina* (1127/865 tonn.), adibiti ai servizi minori del Tirreno. Il *Candia* (ex *Cairo*, 1043/810 tonn.) e il *Malta* (ex *Brindisi*, 1039/810 tonn.), ambedue con velocità di 12 nodi orari, acquistati dalla liquidazione dell'Adriatico-Orientale e come tali passati alla NGI.

Svolgevano servizio tra Livorno e Porto S. Stefano e tra Livorno e Portoferraio il piroscafo *Gorgona* (185/131 tonn.) a ruote e con scafo in legno, il *Lombardia* (415/283 tonn.), l'*Alessandro Volta* (609/312 tonn.), il *Conte Menabrea* (164/118 tonn.) e l'*Elba* (209/118 tonn.), tutti a elica e con scafo in ferro: il *Lombardia* nel passaggio alla NGI fu ribattezzato *Giglio*. A questi la Navigazione aggiunse il *Cappellini*, di 118 tonn., proveniente dalla Florio, e il *Giannutri* di 506 tonn.

Provenienti dalla Società Florio troviamo l'*Elettrico* (619/344 tonn.), il *Corriere Siciliano* (390/248 tonn.) e il *Tigre* (586/364 tonn.), tutti piroscafi a ruote, a scafo misto e con velocità sui 10 nodi orari o poco più. Sulle linee costiere della Sicilia svolgevano servizio l'*Etna* (345 tonn. nette), il *Palermo* (611 tonn. nette), il *Milano* (528/312 tonn.), il *Leone* (644/362 tonn.), il *Napoli* (494/303 tonn.), il *Campidoglio* (609/364 tonn.), il *Firenze* (469/316 tonn.) e l'*Ancona* (695/345 tonn.) con velocità di 11 miglia orarie.

Tutti questi piroscafi, una volta confluiti nella NGI, continuarono l'attività secondaria nel Tirreno. Figurano inoltre l'*Oreto* (677/388 tonn.), il *Drepano* (1634/1194), il *Mediterraneo* (1673/1208 tonn.) e il *Peloro* (1897/1301 tonn.), gli ultimi due impiegati sulla linea del Mar Nero. Sulle linee per il Sud America e per le Indie navigarono prevalentemente l'*Egadi* (1950/1329 tonn.), l'*Enna* (1771/1160 tonn.), il *Vincenzo Florio* (2788/1834 tonn. e 12 miglia orarie) e il *Washington* (2786/1829 tonn.).

Gli ultimi due piroscafi furono espressamente costruiti per la linea sudamericana e tali rimasero come postali di secondo gruppo con la NGI. Invece con il passaggio alla NGI l'*Egadi* e l'*Enna* furono adibiti al servizio del Mediterraneo, insieme

⁴ Il nodo, o miglio nautico, corrisponde a 1852 metri



Dal 1891 tutti i piroscafi postali italiani furono dotati di bolli a date e di francobolli, per l'affrancatura delle corrispondenze sia dell'equipaggio che presentate o imbucate da privati nei vari scali. Come si vede l'Elettrico nel 1895 era ancora in attività sulle linee costiere della Sicilia.

al *Segesta* (912 tonn.), al *Simeto* (1142/874 tonn.) e al *Solunto* (1372/985 tonn.).

Il *Galileo Galilei* (594/311 tonn.), il *Marco Polo* (573/338 tonn.) e il *Flavio Gioia* (511/297 tonn.) con velocità di 11 nodi servirono sulle linee principali; passati alla NGI furono adibiti ai servizi secondari del Tirreno. Tra le unità di medio tonnellaggio troviamo il *Venezia* (810/601 tonn.), il *Tirreno* (850/639 tonn.), il *Bagnara* (ex *Stimosa*, 848/614 tonn.), il *Pachino* (1091/608 tonn.), il *Lilibeo* (1124/831 tonn.).

Lo *Scilla* (532 tonn. nette) e il *Cariàdi* (532 tonn. nette) con 13 miglia orarie, erano in prevalenza adibiti alla linea Napoli-Palermo insieme al *Principe Amedeo* (756 tonn. nette) e al *Principe Oddone* (732 tonn.). Il secondo *Adria*, varato a Livorno nel 1875 per conto del Florio, era una modesta unità di 1854/1248 tonn. il cui primo nome fu *Ortigia*; navigò per molti anni sulle linee del Mediterraneo orientale e centrale. Molte unità minori, tra le quali il *Moretto* (68/45 tonn.), l'*Egira* (o *Egida*, 96/57 tonn.), il *Barone Ricasoli* (170/118 tonn.) e l'*Alfredo Cappellini* (155/118 tonn.) confluirono nella flotta della NGI.

Questo il naviglio adibito alle linee postali. All'atto della fusione, le flotte della Rubattino e della Florio comprendevano la prima 38 unità, per complessive 26.918 tonn. di stazza lorda, e la seconda 45 unità, per 32.809 tonn. di stazza lorda, molte delle quali adibite alla linea nordamericana.

Per la società Peninsulare & Orientale non si hanno invece sufficienti notizie; le poche sono state desunte dall'archivio della "Gazzetta di Venezia". Non è stato infatti possibile consultare i volumi relativi al primo semestre del 1882 perché attualmente in restauro. Da quelli relativi al secondo semestre si apprende comunque che i piroscafi adibiti alla linea Venezia-Alessandria d'Egitto furono inizialmente il *Mongolia* e il *Tanjore*, di bandiera britannica, e che il servizio fu sospeso dall'11 luglio al 29 settembre in seguito alla situazione creatasi con l'occupazione militare dell'Egitto da parte dell'Inghilterra. L'agente generale in Venezia era il signor J.W.Cremer.

Più che una vera e propria società tra i signori Giovambattista Lavarello e Rocco Piaggio fu concluso un "accordo di esercizio" della linea tra l'Italia e il Plata. Alla data delle concessioni (1877)

essi potettero mettere in esercizio il *Colombo* (secondo piroscafo con questo nome, già *Espresso*), una delle prime unità moderne, 2500 tonn. di stazza e 12 miglia orarie di velocità, insieme all'*Italia* (1790/1044 tonn. e 11 miglia orarie), all'*Adria* (ex *Mexico*, 2655/1393 tonn. e 11 miglia/h) e al *Regina Margherita* (3577/1938 tonn. e 16 miglia/h), la più bella e veloce della marina italiana di linea.

Al Lavarello, defunto nel 1881, subentrò nell'accordo Carlo Raggio, il quale mise a disposizione tre piroscafi con caratteristiche superiori: il *Sirio* (3948 tonn. nette), il *Perseo* (3966 tonn. nette) e l'*Orione* (3971 tonn. nette), tutte con media oraria oltre i 15 nodi. Il Piaggio invece pose sotto accordo l'*Umberto I*, l'*Italia*, il veterano *Adria* e il *Regina Margherita*.

Questi piroscafi viaggiarono dapprima per conto dell'accordo Piaggio-Raggio; in seguito, essendo stata messa in liquidazione la società del Raggio, tutti i piroscafi vennero trasferiti alla NGI che, in periodi di traffico più intenso e allorché la linea per il Sud America divenne settimanale, vi affiancò il *Domenico Balduino*, il *Raffaele Rubattino*, il *Singapore* e il *Manilla*; quest'ultimo anzi nel 1890 rimase stabilmente in Atlantico così come l'*Adria*, classificato nel terzo gruppo dei postali, che continuò a navigare sulla linea sudamericana fino al 1894.

Quanto ai servizi minori nel golfo di Napoli li troviamo affidati alla Società Procida-Ischia. Sappiamo però che un contratto per il trasporto con battelli a vapore dei dispacci, valigie, sacchi, carte ed altri oggetti dell'Amministrazione postale tra Napoli e le isole del golfo di Gaeta, con tempi e scali identici a quelli menzionati, era stato stipulato il 10 luglio 1876 con la Società Partenope, nella persona del suo direttore Francesco Saverio Castellano, con inizio dal successivo 1° ottobre e scadenza al 30 settembre 1882. Curiosamente il contratto non prevedeva alcun compenso da parte dello Stato, in quanto il Castellano vi aveva espressamente rinunciato per effetto di un ribasso del 100% sul prezzo d'asta. Era infatti successo che durante l'incanto al ribasso era sorta una "lizza animatissima" tra lui e Aniello Galatola, direttore della Società Procida-Ischia, primo aggiudicatario, e pur di aggiudicarsi l'appalto il Castellano aveva dichiarato solennemente di "assumere l'impresa per concorrere in tal modo al desiderato pareggio" del bilancio statale. C'è da supporre che il Castellano non ce l'abbia fatta a lavorare per sei anni senza compenso statale, e gli sia subentrata la Società Procida-Ischia prima della scadenza.

I piroscafi adibiti al servizio dovevano essere

non meno di tre, ciascuno della portata minima di 95 tonnellate. Per i servizi del golfo abbiamo però solo notizia del piccolo postale *Sibilla*, ex *Rondine*, il panfilo del Principe di Carignano, per essere salito agli onori della cronaca il 10 gennaio 1894 quando nell'avamposto di Napoli entrò in collisione con lo *Scilla* e affondò.

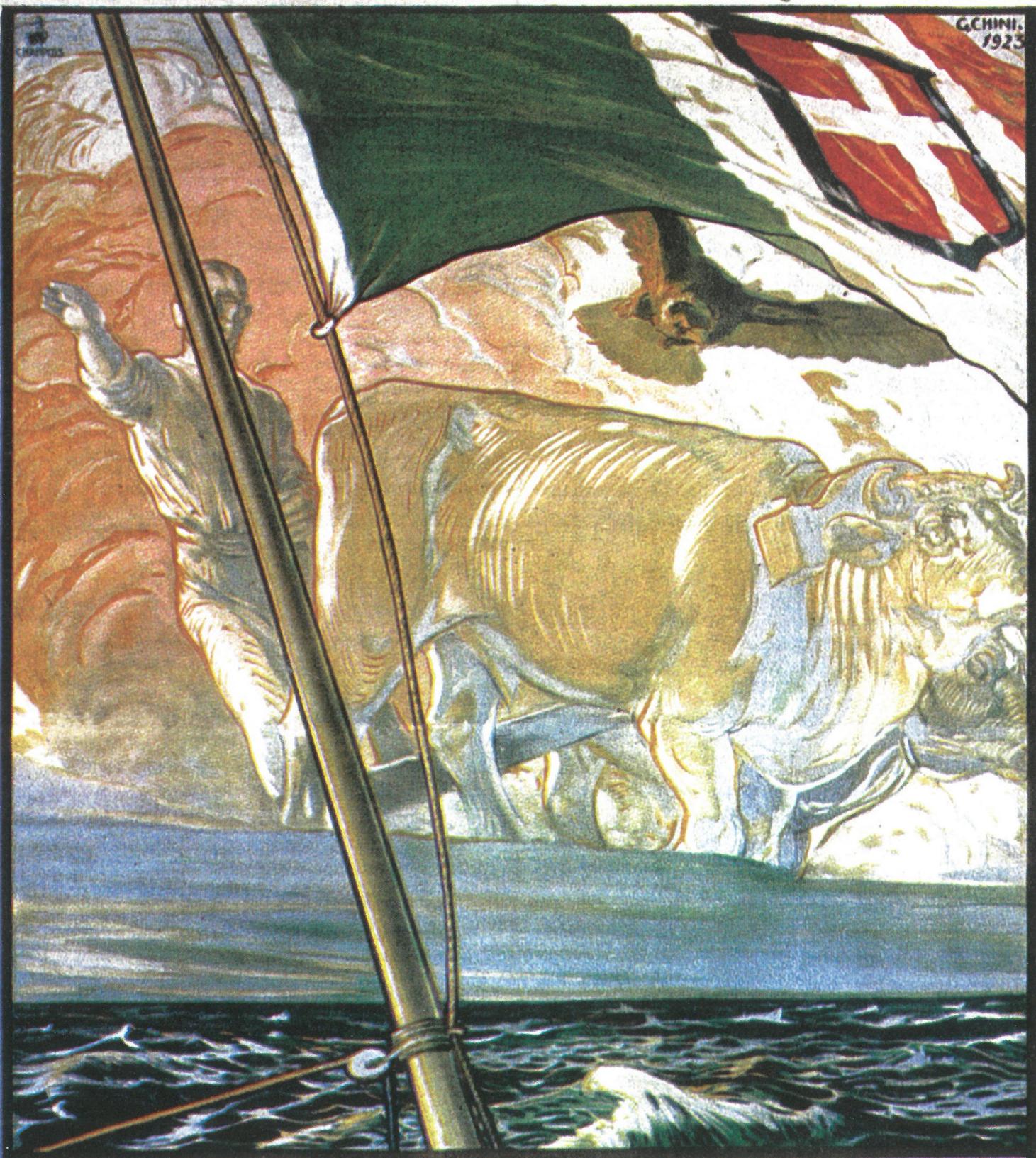
Tra Porto Empedocle e Lampedusa sappiamo invece che svolgeva servizio una barca a vela del signor Giacomo Brignone.

Questa in sintesi la situazione della nostra marina postale e commerciale sorta col formarsi della patria unità. Come può facilmente dedursi tre furono le fasi attraverso le quali, compatibilmente con i mezzi finanziari disponibili, lo Stato operò nel darvi forma: la prima nel 1862, che può dirsi dell'inizio dei servizi marittimi italiani; la seconda nell'anno 1872 che registrò una riforma e un incremento nelle comunicazioni già esistenti; la terza infine nel 1877, che mirò a un riordinamento pressoché generale e portò di lì a poco alla nascita della prima grande società di navigazione italiana, in grado di competere con le compagnie delle maggiori nazioni dell'epoca. Un passo avanti anche questo nella politica italiana di inserirsi fra le Grandi Potenze: e un passo effettuato sotto la bandiera del servizio postale, in quell'epoca assolutamente prioritario per le comunicazioni e i commerci.

Bibliografia

- Raccolta Legislativa, Convenzioni marittime 1871-80, Archivio Camera dei Deputati, Atti Parlamentari
- Adriano Cattani, *La navigazione postale del Regno d'Italia e le Compagnie di Navigazione (prima parte)* sul "Bollettino Prefilatelico e Storico Postale" n. 78, dicembre 1992
- Ludovica De Courten, *La Marina Mercantile Italiana nella politica di espansione (1860-1914) - Industria, finanze e trasporti marittimi*, Bulzoni, Roma 1989
- Tommaso Gropallo, *Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri*, Mursia 1976
- Vito Mancini, *Come nacque la marina postale italiana*, su "Il nuovo Corriere filatelico" n. 1, ottobre 1975
- Giorgio Molli, *La marina postale*, Libreria Editrice Galli, Milano 1893
- Camillo Supino, *Lo sviluppo marittimo nel secolo XIX: il traffico marittimo*, sulla "Rivista marittima", supplemento al n. 11, 1907
- Daniele Zanaria e Gabriele Serra, *Trattato storico-postale d'Italia, Regno di Vittorio Emanuele II*, ed. La Storia Postale d'Italia, Milano 1985
- Francesco Dal Negro, *L'ufficio postale italiano di Alessandria d'Egitto (1863-1884)*, su "Vaccari Magazine" n. 22, novembre 1999

G. CHINI.
1923



CROCIERA ITALIANA NELL'AMERICA LATINA
SOTTO GLI AUSPICI DI GABRIELE ~ D'ANNUNZIO
E L'ALTO PATRONATO DI S. E. MUSSOLINI 🇮🇹 🇮🇹 🇮🇹 🇮🇹

R. NAVE "ITALIA" 🇮🇹 🇮🇹

ESPOSIZIONE NAVIGANTE AGRICOLTURA ~ INDUSTRIA
COMMERCIO ~ ARTE ~ CULTURA ~ LAVORO 🏠 🏠 🏠

MANIFESTI CHAPPUIS BOLOGNA

ESORTE DA MILANO S. S. 100-101-102-103

RIPRODUZIONE VIETATA SENZA LA LEGGE

1924 francobolli in crociera

IL VIAGGIO DI PROPAGANDA IN AMERICA LATINA DELLA R. NAVE ITALIA

Daniilo Bogoni

La recente mostra su Giulio Aristide Sartorio, e sulla Crociera della regia Nave Italia nell'America Latina, allestita a Roma dall'Istituto Italo-Latino Americano, ha riportato alla ribalta la straordinaria avventura che ebbe per protagonista la nave salpata da La Spezia il 18 febbraio 1924 col preciso compito di far conoscere in America Latina tutto il meglio del made in Italy e, al tempo stesso, far pubblicità al regime in camicia nera.

L'idea originale, subito benedetta dal giovane Benito Mussolini allora a capo di un governo nel quale i ministri fascisti erano in minoranza, era di Gabriele D'Annunzio, in quel momento – come ricorda Giampietro Mughini – star assoluta del firmamento politico-culturale italiano, uno che quanto a capacità di intrecciare assieme l'arte e la propaganda non aveva rivali al mondo.

Varato nel 1899 col nome di *Koenig Albert* e capace di trasportare fino a più di 2.000 passeggeri, con sistemazioni in tre classi, il transatlantico mercantile tedesco venne requisito all'inizio della prima guerra mondiale, trasformato in ospedale e intitolato a *Ferdinando Palasciano*, medico napoletano patriota e precursore della Croce Rossa. Cessate le ostilità la nave passò alla flotta delle Ferrovie dello Stato effettuando il primo viaggio, una volta riconvertita in nave pas-



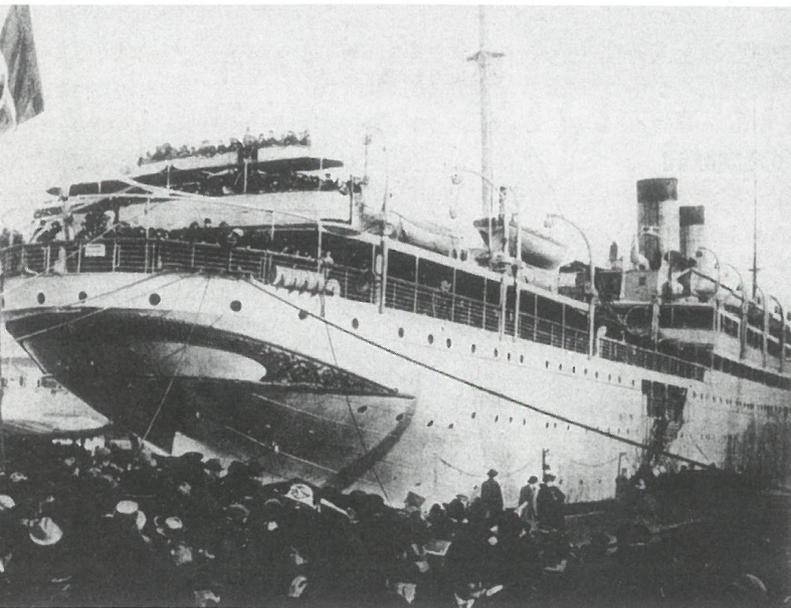
seggeri, sulla Genova-New York per conto della *Navigazione generale italiana*. Ribattezzata *Italia* per l'occasione, la nave diventò un incrociatore ausiliario, "una nave senza artiglierie" (la definizione è del comandante, il conte Carlo de Grenet), in quanto i pezzi facevano parte del campionario: erano in vetrina. Nel 1925 verrà acquistata dal Banco di San Giorgio e un anno dopo demolita.

A bordo venne caricata una campionatura impressionante di quello che all'epoca produceva l'industria italiana. Un cannone, mitragliatrici, occhiali Salmoiraghi, vetri di Murano, porcellane di Giò Ponti, ferri battuti di Mazzucotelli, macchine da scrivere Olivetti e tessuti Fortuny. E poi "un profluvio di marmi", scaloni, pavimenti, sculture, e motori d'aviazione, automobili, lavanderie elettriche e merletti, e infine "per quei meandri oscuri" anche "una cella di Dante, una sala trecentesca e una chiesuola – la cappellina – che sembrano, come il salone veneto e quello fiorentino, strappati a qualche edificio e posti là come per effetto di una vera e propria traslazione". Nella cella consacrata a Dante venne collocata "una sceltissima raccolta di opere dantesche. Inoltre, in considerazione dell'immenso contributo che Gabriele D'Annunzio ha dato alla nostra letteratura contemporanea, si è formato - subito dopo quella dantesca - una speciale sezione dannunziana ove le opere tutte del

La storia di un'esposizione galleggiante, su una nave con propri francobolli esclusivi, con tante notizie che solo ora vengono a galla in occasione di una mostra romana dedicata a Sartorio e alla Crociera

grandissimo Poeta nostro, sono state amorosamente raccolte al completo, in ricche edizioni e con rilegature squisitamente apprestate”.

La nave ancorata nel porto della Spezia.



C'erano, poi, plasmate dallo scultore fiorentino Romano Romanelli con "bronzo nemico" concesso da Vittorio Emanuele III, le urne con la terra insanguinata del Carso, del Montello, del Grappa, delle battaglie italiane della Grande guerra. Di forma austera, ispirata "ai motivi del proiettile d'artiglieria e ai contorni dell'elmetto del Fante, con fre-

gi e rilievi," come ricorda nella sua relazione a Mussolini il Commissario per la Cultura e la Propaganda, Eugenio Coselchi, "vigorosamente tracciati con arte mistica e rude, arcaica, e quasi primitiva".

Insomma, per dirla con l'ambasciatore Ludovico Incisa di Camerana, la Crociera fu una fiera in cui trionfò "l'estetica dannunziana: una specie di Vittoriale galleggiante, eccessi di eroismo e di sacrificio, merci alla rinfusa, pretese da corte rinascimentale. Il responsabile artistico, Aristide Sartorio, non è ancora uscito dalla belle èpoque, ignora il futurismo che, sbarcato da un paio d'anni nell'America Latina, è stato il protagonista, negato ma seguito, della 'Settimana dell'arte moderna' a San Paolo. Nonostante Sartorio, l'effetto d'insieme della nave-fiera con i suoi contrasti stridenti è quello di un fenomeno artistico contemporaneo, il surrealismo".

A bordo della nave Italia vennero anche caricati i francobolli che il Comitato esecutivo della Crociera era riuscito a far soprastampare, come indica in maniera perentoria il decreto di emissione del 27 gennaio 1924, "a proprio favore". Cinque gli articoli che formano il decreto firmato da Vittorio Emanuele e pubblicato sul numero 39 della *Gazzetta Ufficiale* uscita il 16 febbraio 1924.

Articolo 1. E' autorizzata l'impressione di una sovrastampa *Crociera Italiana* 1924 su 100.000 esemplari dei francobolli per corrispondenza in corso da



16 Vetrinetta della recente mostra romana sulla Crociera: in primo piano il giornale di bordo con la foto del comandante della Regia Nave Italia, Carlo de Grenet, i francobolli della Crociera e parte della cartolina spedita da Giulio Aristide Sartorio.

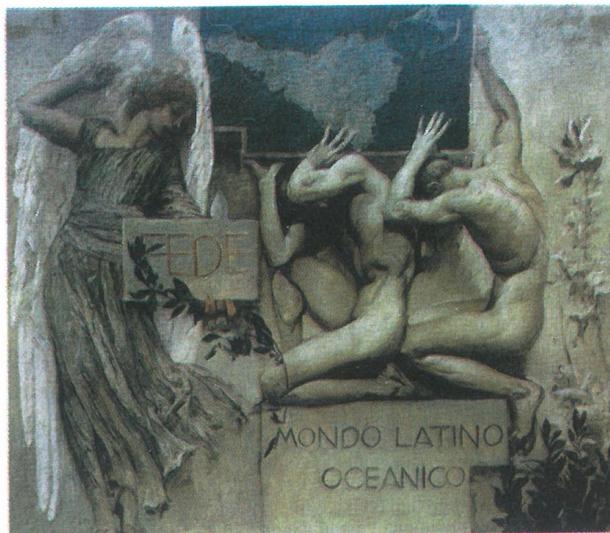
centesimi 10, 30 e 50 e su 25 mila esemplari del taglio da lire 1 e 2.

Articolo 2. Il Nostro Ministro Segretario di Stato per le poste ed i telegrafi è autorizzato a disporre con suo decreto l'impressione di uguale soprastampa anche su 40.000 esemplari da cent.60 e su 40.000 esemplari da cent.85.

Articolo 3. I francobolli così soprastampati saranno messi in vendita a mezzo del commissario di bordo della regia nave "Italia" esclusivamente ai passeggeri ed al personale addetto alla Crociera per tutta la durata della medesima e saranno validi, durante detto periodo, per l'affrancatura delle corrispondenze dirette tanto all'interno del Regno che all'estero (stampe, lettere, cartoline), dai medesimi impostate presso il predetto commissario di bordo.

Articolo 4. E' fatto assoluto divieto al commissario di bordo di obliterare, col bollo postale, i francobolli stessi non applicati sulle corrispondenze, come pure di venderli prima dell'inizio della Crociera ed in quantità superiore al presunto fabbisogno di ogni acquirente.

Articolo 5. La vendita dovrà essere iniziata esclusivamente dopo che la R. Nave "Italia" avrà salpato dal



Fede. Mondo latino oceanico, olio su tela di Aristide Sartorio esposto sulla nave Italia.

porto di Spezia e dovrà cessare all'arrivo della R. Nave medesima nel porto di Spezia. I francobolli in questione hanno la validità per tutta la durata della Crociera e sono ammessi al cambio in tutti gli uffici del Regno per un successivo periodo di 15 giorni da quello dell'arrivo della regia nave "Italia" al porto di Spezia.

E qui nasce il primo di una serie di problemi riferiti all'emissione. Esso riguarda il periodo di validità della serie. Sia i cataloghi che *I francobolli dello Stato Italiano*, pubblicato nel 1959 dall'Istituto Poligrafico dello Stato per conto del ministero delle Poste, riportano infatti la data del 16 febbraio come giorno di emissione, mentre la nave Italia lasciò il porto di La Spezia due giorni dopo, il 18 febbraio mentre il rientro, nei cataloghi e nel volume sopra citato indicato nel 18 di settembre, in realtà avvenne il 20 ottobre (il 18 settembre la nave si trovava a Porto Colombia).

Singolarmente, poi, in nessuna delle numerose relazioni, compresa quella dei Commissari di bor-

Pensati non già per contribuire a diffondere retorici messaggi d'italianità e dimostrare come "l'Oceano non divida ma unisca", bensì per incassare quattrini, i sette francobolli Crociera Italiana 1924 vennero ottenuti soprastampando la scritta celebrativa su dentelli d'uso correnti usciti tra il 1901 e il 1923.



Valori: 10, 30, 50, 60, 85 cent., L.1 e L.2

Decreto di emissione: numero 149 del 27.1.1924

Soprastampa: eseguita tipograficamente dall'Officina Carte Valori di Torino, con inchiostro rosso per i valori da 60 e 85 cent., in nero per i restanti valori su fogli di 100 esemplari.

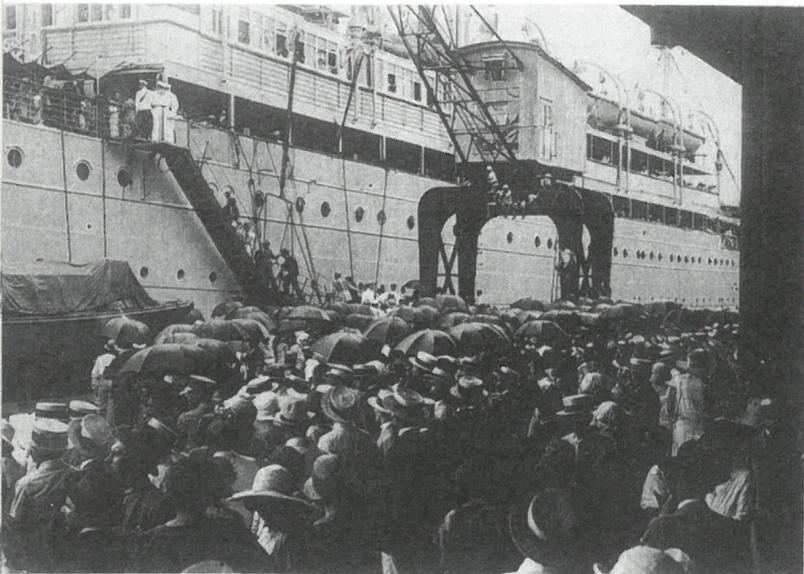
Dentellatura: 14 a pettine.

Validità: dal 18 febbraio al 20 ottobre 1924, solo su corrispondenze impostate a bordo della nave Italia

Varietà: prima A di Italia deformata, simile a un triangolo, alla posizione 32 di ogni foglio, dovuta a un'acciacatura che interessa anche le lettere vicine alla base (vedi la serie riprodotta). L'allineamento delle righe della soprastampa, in particolare tra *Italiana* e 1924, si presenta spesso in maniera differente.

Tiratura: 10, 30 e 50 cent. 100.000; 60 e 85 cent. 40.000; 1 e 2 L. 25.000, di cui 5.000 distrutti. Lo stock Ministeriale, lotto numero 15, comprendeva: 27.130 esemplari del 10 cent., 25.551 del 30 cent., 30.063 del 50 cent., 31 del 60 cent., 1.036 dell'85 cent., 291 da 1 lira e 168 da 2 lire. Rimasto invenduto, il lotto venne distrutto, assieme a più di 57 milioni di altri francobolli riuniti in 256 sacchi, ognuno del peso di 50 chilogrammi, tra il 20 e il 23 febbraio 1967 nei forni della Banca d'Italia.

Tariffe interno: lettera 50 cent., cartolina 30 cent., cartolina illustrata 15 cent., diritto di raccomandazione 50 cent.; estero lettera L.1, cartolina postale 60 cent., cartolina illustrata 20 cent, diritto di raccomandazione L.1.



L'arrivo della nave Italia a Parà (foto Ufficio storico Marina militare)

do, pubblicata a Firenze nel 1924, si fa cenno all'attività dell'ufficio postale di bordo, dotato del datario CROCIERA ITALIANA NELL'AMERICA LATINA e del lineare R.A NAVE ITALIA stampigliato sui taloncini di raccomandazione. Silenzio assoluto anche sui sette francobolli e sulla loro indubbia straordinarietà legata alla vendita effettuata, caso senza precedenti, unicamente a bordo della nave ed in acque extra-territoriali: un coriandolo d'Italia galleggiante. In terraferma nessun ufficio di po-

sta vendette i sette francobolli, ottenuti soprastampando tipograficamente, presso l'Officina Carte Valori di Torino, la scritta CROCIERA ITALIANA 1924 su altrettanti dentelli d'uso corrente.

La cosa non stupisce più di tanto, visto che *"il massimo difetto dell'organizzazione consistette nella scelta delle persone imbarcate. Lasciando da parte"* ammette Giovanni Giurati, ambasciatore straordinario presso le repubbliche latinoamericane e il passeggero più importante della nave Italia, nel finora inedito rapporto scritto il 12 ottobre 1924 e destinato a Benito Mussolini, *"lo Stato Maggiore della Nave che non ritengo sia mio compito giudicare e per il quale in ogni caso non dovrei esporti che impressioni favorevoli, è doloroso che per una impresa nella quale ciascuno dei partecipanti doveva assumere un incarico importante ed esercitare necessariamente una funzione di rappresentanza all'estero, la maggioranza degli 'ospiti a bordo' fossero turisti non desiderabili, ragazzi figli di papà, finti giornalisti e finti commercianti che di nulla si occupavano, fuorché di giocare a carte durante le traversate e darsi alla pazza gioia durante le soste, che tenevano a bordo un contegno disdicevole e sono stati il fomite di tutte le maldicenze. Le persone che hanno lavorato sul serio, che hanno prodotto, che hanno fatto onore al Paese non sommano a venti, cioè non raggiungono il sesto degli imbarcati. Posso dirti con orgoglio che queste venti eccezioni erano tutte personalità o fasciste o*



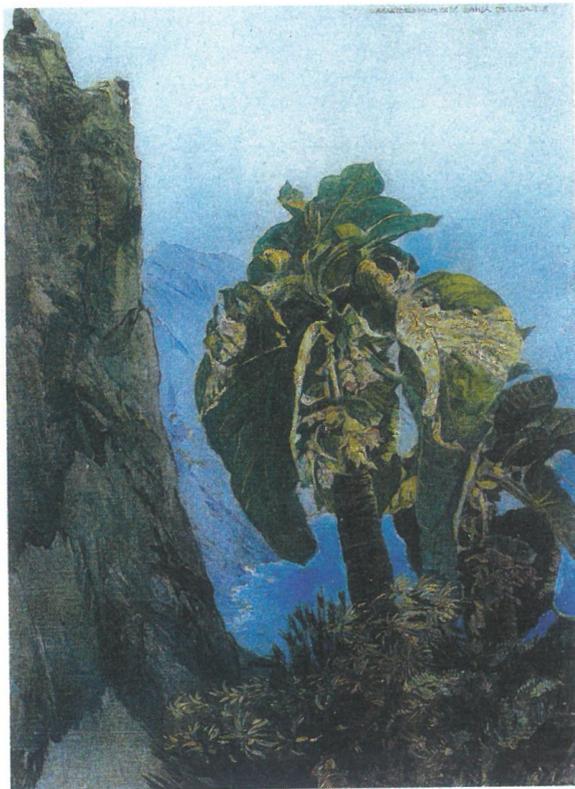
Lettera diretta a Roma del 24 aprile 1924, durante la sosta a Santos, affrancata con 60 centesimi.

filofasciste, mentre gli antifascisti e i calunniatori della Crociera erano tutti dall'altra parte. Purtroppo, fra gli antifascisti e i calunniatori, alcuni funzionari dello Stato profumatamente pagati. Devo, per contrario e per essere obiettivo, anche notare che si contavano alcuni fascisti tra i fannulloni, i chiacchieroni e gli incompetenti.

Classico esempio di incompetenza, la Direzione generale della Crociera. Fin dalla partenza è stato manifesto che essa non si era provvista del necessario e non si era armata contro gli speculatori a cui erano stati appaltati i servizi di bordo. La mensa ebbe deficienze che suscitarono clamorose proteste: il bar, al quale ricorrevano i visitatori, in maggioranza stranieri, perpetrava speculazioni indegne contro le quali furono molte volte inutili i rigori del Comando. Personale di servizio inadatto e insufficiente: se il Comando non avesse impiegato tutti i mariani disponibili, nessuno, salvo i pochi volenterosi, che lo avrebbero e lo hanno fatto personalmente, avrebbe mai spolverato gli oggetti in mostra. E' intuitivo che questa colpevole negligenza ha suscitato costanti, generali lamentele, nelle quali si accanivano, naturalmente, gli sfaccendati. Questi divennero il quotidiano martirio del Comandante Grenet e mio. I reclami, le vertenze cavalleresche (e le non cavalleresche) finirono ad occupare buona parte, talora la massima parte, del nostro tempo.

Molto male ha funzionato (se di funzionamento si può parlare) l'Ufficio stampa. Il capo non aveva qualità per dirigerlo: corrispondente di tre giornali importanti, suscitava le giuste proteste dei colleghi suoi che gli vedevano accordate due preferenze: quella di poter assistere a tutte le cerimonie ufficiali e quella di trovarsi in una condizione economica singolarmente o ingiustificatamente fortunata".

Ludovico Incisa di Camerana ritiene la descrizione del Giuriati "troppo pessimista. Ma" subito aggiunge "anche l'impressione di un giornalista, Manlio Miserocchi, quando, all'inizio del viaggio, si reca in coperta, non è lusinghiera: dalle cravatte svolazzanti, gli abiti a scacchi, le martingale e i binocoli sbocciati di fresco capisco che mi trovo nella promenade des imbeciles. Una atmosfera di ridotto elegante, ove chi non ha niente da fare cerca di farlo con stile. Fra i giornalisti c'è chi cerca sale da tè nella Terra del Fuoco, chi conta di andare



I Lothus del Brasile, dipinto da Aristide Sartorio tra il 27 e il 29 marzo 1924.

a caccia di foche, chi, il decano, porta il suo passato di reduce della belle époque, conservando del guardaroba abbandonato con la sua giovinezza negli abbaini di Montmartre una barbetta bohémienne".

Tra i non molti che scrissero, affrancando con i francobolli della Crociera, figura Aristide Sartorio. Una cartolina raccomandata da Punta Arenas, all'estremo Sud della costa del Pacifico, dove tra "ghiacci e tenebre" la delegazione italiana venne accolta da un comitato di signori in tuba e tight, Aristide Sartorio inviò al figlio Lucio Aristide Sartorio, rimasto a Roma, al numero 23B di via Porta San Sebastiano. Resa franca con una coppia del 30 centesimi e un

10 centesimi, la cartolina raccomandata numero 73, contiene il seguente testo: *Carissimo Lucio, ti mando il monumento di Magellano a Punta Arenas. Forse tu verrai a vederlo, io credo mai più. Salve. Aristide.* È conservata nell'archivio storico dell'Istituto Italo-Latino Americano.

Oltre alla penna, nell'occasione Aristide Sartorio (nato a Roma nel 1860) adoperò molto il pennello. Con la velocità di uno Zorro arrivò a realizzare qualcosa come duecento dipinti: quaranta, dall'isola dei pinguini di Puntarenas all'isolotto degli Albatrici, ai pini piegati dal vento della Patagonia, sono stati presentati nella rassegna romana da poco conclusa. Sveltante tra fine Ottocento e primi Novecento, prediletto, assieme a Adolfo De Carolis, dal "Vate", che lo conobbe quando venne il momento di disegnare la testata della *Cronaca Bizantina*, autore del famoso fregio, in alto, della Camera e della gigantesca tela *La Gorgone e gli eroi*, aveva in grande considerazione il portafogli. Tant'è che quattro anni dopo che la regia nave Italia, una sorta di arca di Noè dell'ingegno nazionale, aveva concluso la sua straordinaria avventura, tornò a scrivere a Mussolini per lamentare il mancato pagamento del promesso compenso per la sua attività di "rappresentante dell'arte". Suppergiù centomila lire, una cifra rilevante per l'epoca. Fortuna che durante le soste della nave allestì delle mostre personali che gli fruttarono sulle centocinquantamila lire. Somma

con la quale riuscì a far fronte alle spese di viaggio e ai mancati introiti derivanti dagli "otto mesi inoperosi lasciando la famiglia a Roma".

A protestare, in piena crociera, furono anche dei collezionisti di francobolli. Quelli di San Paolo in particolare, i "figli transoceanici", quindi, verso i quali era diretta la nave "carica di documenti umani e, più ancora, di affetti e di memorie". "È veramente spiacevole rilevare," si legge nella lettera inviata al "Piccolo" di San Paolo da parte della Sociedade Philatelica Paulista, "che sotto l'egida della Crociera Italiana siasi compiuta o si compirà una poco bella speculazione filatelica... Sarebbe stato agevole di predisporre forti quantitativi di tutti i valori in guisa da soddisfare tutto il personale di bordo che viaggia sulla R^a Nave 'Italia' e da contentare gl'innumerabili collezionisti.

Invece si è voluto imitare certe Repubblicalette sud americane e si è autorizzata una speculazione che non esitiamo di definire poco simpatica. Ce ne duole perché il francobollo, come la moneta, è un documento storico che resta e non è simpatico fornire e tramandare di questi fatti. In poche parole ecco di che si tratta: I francobolli

sovrastampati in numero limitato... sono stati consegnati in minima parte al Commissario di bordo della R^a Nave 'Italia' per uso esclusivo dei passeggeri e personale addetto alla Crociera...

Abbiamo detto in minima parte dappoiché il resto, ed è strano, già si trova nelle mani di un Ente che ha preso molto per la Crociera (sic) – testuali parole riferiteci a bordo – il quale Ente li venderà quando la R^a Nave farà ritorno a Spezia per il prezzo che vorrà. Ecco come sotto la protezione della Crociera si verificherà un'altra scandalosa speculazione filatelica.

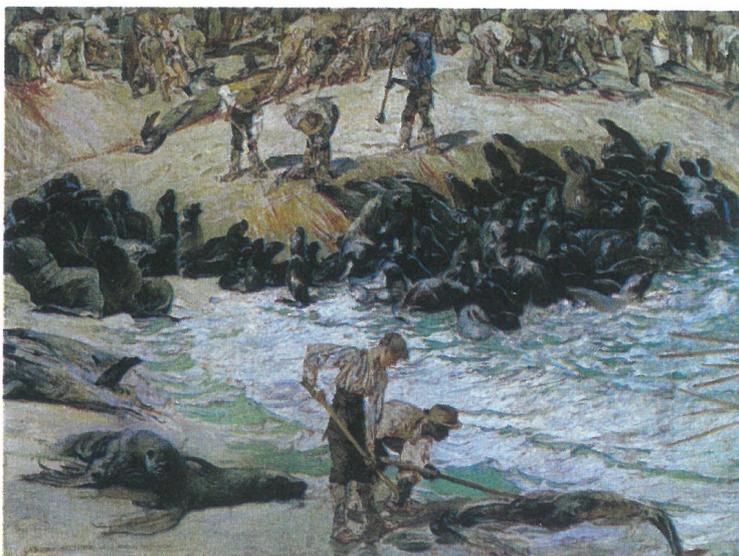
L'emissione dei francobolli commemorativi della Crociera aveva lo scopo evidente di commemorare questo grande avvenimento commerciale e industriale italiano. Ed in linea di principio, nulla di male, perché i francobolli, si sa, sono un ottimo mezzo di propaganda. Ma perché questo scopo fosse raggiunto occorreva che questi francobolli adempissero realmente alla funzione cui erano destinati, occorreva cioè che essi andassero per tutto il mondo, recando ovunque la documentazione viva ed attuale dell'avvenimento solenne.

Il pubblico d'ogni paese ne avrebbe avuto così notizia, la emissione assumeva un carattere storico fissando e



Raccomandata numero 317 dell'11 maggio, sosta a Montevideo, con coppia dell'85 centesimi. Come sempre l'etichetta di raccomandazione con il bollo lineare della nave è incorniciata da sbavature di abbondante colla!

documentando la Crociera Commerciale compiuta dalla R^a Nave 'Italia', ed il filatelista li raccoglieva, li collezionava, li custodiva e li tramandava in simpatico ricordo alle generazioni future. Ma, purtroppo, per i francobolli della Crociera non è così. Essi serviranno, a quel che pare, come pretesto per favorire una piccola ma ingorda categoria di speculatori, dappoiché il maggiore Commissario di bordo



La mattanza delle foche, Maldonado, isole Lobos, dipinto da Sartorio tra l'8 e il 13 maggio 1924.

della R^a Nave non ne ha disponibili che pochissimi esemplari per i soli passeggeri di bordo, e alle Società Filateliche di Rio e di San Paolo che ne avevano fatto richiesta si è dovuto rifiutare di cederne anche una sola serie perché la vendita sarà interamente affidata ad un Ente in Italia, quando la R^a Nave 'Italia', ripetiamo, farà ritorno a Spezia.

Quando non si mettono a libera disposizione del pubblico i francobolli commemorativi non commemorano più nulla; all'infuori di una speculazione che scredita l'Italia al cospetto del mondo filatelico".

In precedenza a prendere carta e penna era stata la Società Filatelica Dante Alighieri di Torino, attiva al numero 11 di via Vanchiglia. Alla quale, per tutta risposta, il 7 marzo 1924 il ministero delle

Poste e dei Telegrafi ribadì l'impossibilità della cessione dei francobolli soprastampati "prima della fine della Crociera stessa", come risulta dal "R. Decreto autorizzante l'emissione e dalla Convenzione all'uopo stipulata fra questa Amministrazione ed il Patronato delle Piccole Industria Artistiche, promotore dell'emissione in parola".

Anche a bordo della nave Italia il commissario incaricato della vendita non largheggiò affatto, tant'è che gli speciali francobolli, ceduti anzi in "dosi omeopatiche solo a pochi fortunati tanto che la maggior parte della corrispondenza pure impostata a bordo" risulta "affrancata coi francobolli italiani ordinari".

Anche allora, tuttavia, non mancò chi, avvalendosi evidentemente di forti protezioni, riuscì a mettere le mani su un consistente quantitativo di francobolli. Costui, sul finire del 1924, si "andava affannando a Firenze per vendere la rimanenza, assai importante (ci sono 16 mila serie complete e molti valori sparigliati) per una somma cospicua", come ci fa apprendere il "Corriere Filatelico".

"Sarebbe interessante di sapere," è la domanda del



Fotografie e pubblicazioni della Crociera con la medaglia ufficiale plasmata da Leonardo Bistolfi, presente nella grande Fiera campionaria navigante con un Crocifisso, "scultura di altissimo pregio, dove il Redentore sembra, pure nel tormento della sofferenza, trasfigurare con ineffabile serenità dalla sua Croce, verso l'infinito".

“Corriere Filatelico” per quanto se ne sa non ha mai avuto risposta, “*se la vendita viene fatta a beneficio dell’Ente della Crociera o di questo pezzo grosso. Ad ogni modo,*” questa la conclusione, “*bisognerebbe che una volta tanto i negozianti si rifiutassero di trattare questi affari che alla filatelia fan tanto male!*” L’ultima parte del suggerimento, quella riguardante

l’auspicato disinteresse dei commercianti, non trovò ascolto. Sul fascicolo di febbraio del 1925 dello stesso “Corriere Filatelico” si legge infatti: “*L’affare è stato fatto. Alcuni negozianti hanno rilevato lo stock quasi completo dei francobolli emessi, si diceva, a scopo di propaganda italiana all’estero e dei quali durante il viaggio ben pochi sono stati usati.*”

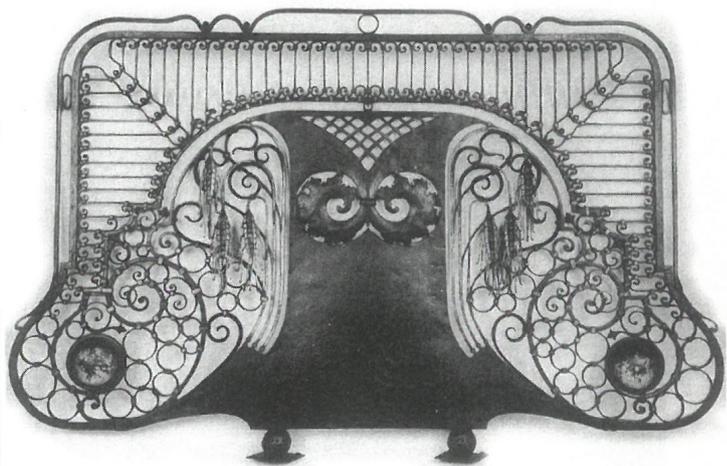


Ora vengono offerti ad alto prezzo, nuovi. Per la verità e bene però aggiungere che il ricavato non è andato a beneficio non di singoli privati ma dell'ente della Crociera la quale ha così rimediato, a spese dei collezionisti ad una parte del rilevante deficit".

Anche dopo questa consistente vendita, evidentemente effettuata in serie complete, nei depositi

Ufficialmente nave da guerra, con conseguente comando ed equipaggiamento della Regia Marina, la nave *Italia* chiamata a mostrare l'avvenuta ripresa dell'Italia nell'ambito dell'economia, dell'arte e della cultura, dopo la guerra 1915/18, aveva per comandante il capitano di vascello Carlo de Grenet. Partita da La Spezia il 18 febbraio vi rientrò il 20 ottobre 1922. Dopo aver toccato tredici Repubbliche latino-americane. Attraverso lo specchietto qui sotto pubblicato è possibile controllare l'esatto luogo di impostazione delle singole lettere o cartoline comunque affrancate (francobolli commemorativi della Crociera oppure i restanti valori allora in corso) e bollate con lo speciale annullo postale dell'Italia.

| | Arrivo | Partenza |
|------------------------|--------------|--------------|
| La Spezia | | 18 febbraio |
| Gibilterra | 22 febbraio | 24 febbraio |
| Las Palmas | 27 febbraio | 29 febbraio |
| Parà | 12 marzo | 15 marzo |
| Pernambuco | 21 marzo | 25 marzo |
| Bahia | 27 marzo | 29 marzo |
| Bahia di Spirito Santo | 1 aprile | 2 aprile |
| Rio de Janeiro | 3 aprile | 13 aprile |
| Santos | 14 aprile | 28 aprile |
| Florianopolis | 29 aprile | 30 aprile |
| Rio Grande do Sul | 2 maggio | 6 maggio |
| Montevideo | 8 maggio | 13 maggio |
| Buenos Aires | 15 maggio | 29 maggio |
| Bahia Bianca | 1 giugno | 4 giugno |
| Punta Arenas | 8 giugno | 11 giugno |
| Baia Fortescue | 11 giugno | 12 giugno |
| Coronel | 17 giugno | 22 giugno |
| Talcahuano | 22 giugno | 25 giugno |
| Valparaiso | 26 giugno | 7 luglio |
| Antofagasta | 10 luglio | 12 luglio |
| Iquique | 13 luglio | 14 luglio |
| Arica | 15 luglio | 17 luglio |
| Mollendo | 18 luglio | 20 luglio |
| Callao | 21 luglio | 31 luglio |
| Guayaquil | 3 agosto | 8 agosto |
| Colòn | 13 agosto | 17 agosto |
| Vera Cruz | 24 agosto | 30 agosto |
| Avana | 3 settembre | 7 settembre |
| Port au Prince | 10 settembre | 12 settembre |
| Cartagena | 15 settembre | 17 settembre |
| Porto Colombia | 18 settembre | 19 settembre |
| La Guayra | 22 settembre | 27 settembre |
| Port of Spain | 29 settembre | 30 settembre |
| Las Palmas | 12 ottobre | 13 ottobre |
| Gibilterra | 16 ottobre | 16 ottobre |
| La Spezia | 20 ottobre | |



Parafuoco di Alessandro Mazzuccottelli.

delle Poste rimasero quantitativi niente affatto trascurabili dell'emissione. Ossia 27.130 esemplari del 10 cent., 25.551 del 30 cent. e 36.063 pezzi del 50 centesimi. Solo 31 gli esemplari da 60 cent., 1.036 quelli da 85 cent., 291 del taglio da 1 lira e 168 del 2 lire. Riuniti, assieme a 44 serie complete più spezzature degli ultimi tre valori della Vittoria soprastampata; definitivi soprastampati del 1925, tre valori, 75.000 ciascuno, i resti della Crociera del 1924 andarono a formare il lotto numero 15 dello stock ministeriale. Proposto il 5 giugno 1962 con un minimo di aggiudicazione di 4.000.000 lire, a fronte di una stima del catalogo Bolaffi 1962 di 67.462.550, di cui 22.953.875 di spezzature. Quattro le offerte, la più elevata delle quali di 2.576.000 lire. Asta deserta.

Con tanti saluti ai collezionisti, ai quali nel 1924 fu impedito di procurarsi direttamente i francobolli della Crociera, ma anche a quanti da bordo della Nave Italia avevano intenzione di affrancare lettere e cartoline con i francobolli commemorativi e che invece, sia pure di contro voglia, usarono dentelli normali. Gli sfaccendati ospiti della Nave, e più ancora le folle di locali che in quelle occasioni accolsero in tripudio l'arrivo della nave, salendo a bordo ebbero comunque la possibilità di ammirare francobolli. Non, però, quelli della Crociera e neppure emissioni precedenti d'Italia, bensì carte valori postali di San Marino collocate nell'apposito reparto espositivo ricavato nella zona occupata dalla grande Sala delle Piccole Industrie. In prossimità, quindi, alla mostra di Zara e Fiume. Allestita dal "Governo della Repubblica di S. Marino che," come Eugenio Coselchi, Commissario del Governo per la Cultura e la Propaganda Nazionale scrive nella relazione del 1924 destinata a Mussolini, "fu invitato a partecipare gratuitamente alla Esposizione ordinaria sulla Nave 'Italia' poiché ci sembrava altamente significativo che il piccolo, ma antico e



Raccomandata numero 49, del 27 maggio 1924, in navigazione da Montevideo a Buenos Aires, affrancata con un normale francobollo italiano da 1 lira, del tipo ottenuto soprastampando la serie per la Vittoria

Queste le condizioni generali previste per la partecipazione alla gigantesca fiera ambulante: *Soltanto i prodotti italiani, compresi quelli delle Colonie, saranno ammessi alla Crociera. Ogni Ditta partecipante dovrà avere il proprio rappresentante a bordo. Più Ditte potranno avere un rappresentante comune.*

Le Ditte che abbiano rappresentanti nei porti che saranno toccati, potranno incaricare i rappresentanti nei porti che saranno toccati, potranno incaricare i rappresentanti stessi i quali avranno facoltà di seguire la Crociera per quella parte del viaggio che potesse loro interessare. Per quelle Ditte che ne facessero richiesta l'Ente Crociera terrà a disposizione speciali incaricati di rappresentarle a condizioni da stabilirsi. La Direzione della Crociera agevolerà nel miglior modo l'associazione di più Ditte per la rappresentanza collettiva.

Le quote di partecipazione sono state fissate nella misura minima sufficiente a coprire le spese, esulando dalle finalità dell'iniziativa qualsiasi scopo di lucro. Nella maggior parte dei casi, data la diversa posizione e la diversa possibilità di utilizzazione degli spazi stabiliti per la mostra (saloni, ponti, posti isolati, angoli, pareti, eccetera) converrà che la Ditta che desidera partecipare alla Crociera faccia conoscere alla Direzione quali e quanti campioni vorrebbe sistemare a bordo, in modo che la Direzione stessa possa sottoporre uno o più progetti con i preventivi di spesa relativi.

Ad ogni modo, come dato di massima e che non può certamente servire per il caso di automobili, oggetti ingombranti, macchinari, mobilio, eccetera, si indica la quota di L. 15.000 per ogni unità di spazio di circa mq 1 di base e mt. 1,80 di altezza.

In relazione alle caratteristiche dei campioni e degli spazi disponibili e per più unità di spazio saranno fatte speciali condizioni. Saranno ammessi alla Crociera anche Enti, Istituti, eccetera che non abbiano carattere commerciale, ma che per l'attività da essi svolta, abbiano finalità affini a quelle della Crociera. Le condizioni relative alla partecipazione di questi verranno fissate di volta in volta. Accordi speciali saranno stabiliti per la degustazione di prodotti a bordo, nei pranzi, ricevimenti, eccetera.

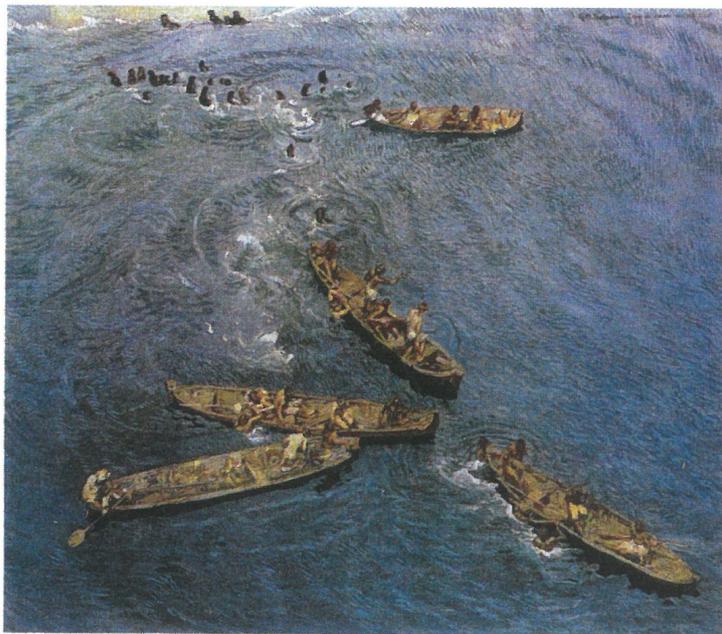
Il prezzo di passaggio, vitto compreso, per tutta la durata della Crociera è fissato in L. 25.000 a persona. La quota giornaliera per la partecipazione ad una parte del viaggio per i rappresentanti di Ditte partecipanti alla Crociera e già residenti nell'America Latina, e sempre subordinato alla disponibilità e alle esigenze della Nave, sarà di L. 200 a giorno e a persona.

glorioso Paese, sempre congiunto, in ogni nobile affermazione alla nostra Patria, le fosse unito anche nella manifestazione altissima della Crociera.

La mostra Sammarinese organizzata dal valoroso ing. Orsi sotto la vigilanza del Segretario della Repubblica per gli Affari Esteri, S.E. il Comm. Gozi ha un carattere eminentemente culturale, riunendo pubblicazioni diverse sulla storia e le tradizioni della Repubblica, documenti di interesse stori-

co e politico, francobolli, monete, riproduzioni degli antichi suggelli di Stato e dei timbri delle Legioni garibaldine.

Ma accanto alla parte più strettamente culturale figurano anche oggetti della piccola industria Sammarinese e specialmente quelli dell'Industria della pietra da taglio e arazzi di interesse e produzione locale. La mostra è riuscita veramente importante, anche in quanto vale a ricordare ai fratelli lontani l'esistenza di questo angusto ma nobilissimo Stato che ancora oggi si regge sul Diritto di Roma, e che testimonia colle sue costituzioni della gloria degli antichi Comuni italiani". Tanta enfasi nei confronti di San Marino si spiega anche, se non soprattutto, col fatto che il 10 agosto 1922 - "fra l'indifferenza generale" secondo fonti non fasciste - sul Titano era stato costituito il Partito Fascista Sammarinese. "Nel successivo mese di settembre," ricorda Maria Antonietta Bonelli nel volume *Una montagna di francobolli*, "il Partito Popola-



9 Isole di Arica, dipinto da Sartorio tra il 15 e il 17 luglio 1924.

re deve lasciare il governo in seguito a gravi pressioni ed il Partito Fascista prende in mano le sorti della Repubblica".

Come il D'Annunzio aveva previsto, il successo commerciale fu veramente notevole passando "di trionfo in trionfo", come si vantò Giurati, diventato successivamente il ministro dei Lavori Pubblici che fece arrivare i treni in orario (il quale però, all'università di Santiago,

fu accolto da un gruppo di studenti al grido di "Viva Matteotti"). Si calcolarono affari per più di cento milioni, anche se la cifra è da considerarsi al di sotto della realtà in quanto molti operatori "o per antifascismo o per timore di gravissime fiscali" si rifiutarono di comunicare i dati. Le falle, tuttavia, non mancarono. E la più palese, che finì con l'impedire concreti futuri sviluppi, fu l'assenza dall'impresa della grande finanza. "Quante volte il successo politico di S.E. Giurati con i governatori locali, con i presidenti di repubblica, con i privati, non ha potuto avere il suo necessario e lieto epilogo in vere e proprie convenzioni firmate che dessero a compagnie italiane lo sfruttamento a condizioni privilegiate dei territori di Bahía, di piantagioni di caffè a San Paolo, di confederazioni granarie argentine, di miniere cilene di nitrati, di rame, di carbone, di miniere peruviane, boliviane, messicane di metalli preziosi; il grande fruttifero altipiano venezuelano infine che, ammirato per ultimo, ci ha lasciato un ricordo indimenticabile".

"L'esito della crociera," conclude Ludovico Incisa di Camerana, "verrà sfruttato solo parzialmente. La deviazione colonialista allontanerà la priorità latinoamericana. Dopo il 1945 l'America Latina verrà scoperta di nuovo con altre missioni come quella di Sforza nel 1946 e perfino con una nuova nave fiera, la Lugano".



Buenos Aires: la compagnia di sbarco della nave Italia sfilava davanti al Presidente della Repubblica con il tank d'assalto 300 Fiat (Foto Ufficio storico Marina militare).

CRONACHE D'ALTRI TEMPI

Conflitto d'interessi

Il risultato di molte inchieste, la frequenza dei reclami, per quanto non sempre fondati, e le informazioni date dagli Ispettori in visita, hanno accertato che molti commessi postali o telegrafici prendono indebita ingerenza nelle locali lotte municipali, parteggiando a favore o contro

l'Amministrazione comunale ed agitandosi a vantaggio od in danno di un qualsiasi partito.

Il Ministero vede di buon grado che i propri agenti esercitino i diritti elettorali, ed è ben lontano dal volerne limitare in qualsiasi guisa l'esercizio

personale; però, stante la speciale e delicata natura del servizio postale e telegrafico, è indispensabile che gli agenti che vi sono preposti godano illimitata, e senza distinzione di partiti, la fiducia del pubblico, e questa viene necessariamente a mancare quando il titolare, allontanandosi da quella corretta imparzialità cui la sua condotta dovrebbe essere informata, si appassiona soverchiamente nei partiti locali e se ne mette perfino a capo, per cui si rende ostile agli avversari.

Il Ministero crede quindi opportuno far notare a tutti i titolari come riesca

necessariamente dannoso all'ufficio che esercitano il parteggiare in quistioni ed in gare locali, e li avverte ad ogni buon fine che in caso d'inchiesta sarà considerata come circostanza aggravante per un titolare il non aver tenuto condotta assolutamente imparziale, considerazione che, in date congiunture, potrebbe anche produrre il di lui licenziamento.

Con questa occasione si ricorda quanto fu già annunziato nel § 69 del Bullettino dello scorso anno circa alla incompatibilità del servizio postale e telegrafico con talune



La poesiola postale è opera di un tenente, comandante di una Compagnia servita dalla Posta Militare 69 che il 30 marzo 1941 era dislocata in Albania, a Turan di Tepeleni, come si può ricavare dal volume di Beniamino Cadioli e Aldo Cecchi *La Posta militare italiana nella seconda Guerra mondiale*, edito nel 1991 dallo Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio storico. Malgrado la presenza del bollo T.S. non vi sono segni di tassazione, come sovente accade per le corrispondenze militari non affrancate: un omaggio ai famigliari dei combattenti, e non certo all'autore della poesiola "dentellata".



Anche per le cartoline illustrate esisteva la censura. Il 4 settembre 1928 il Comando della Divisione Militare Territoriale di Torino negò l'autorizzazione a stampare e vendere questa veduta di Fenestrelle, trattandosi di località in cui esiste un forte, noto per la scala di 3.000 gradini descritta da Edmondo de Amicis, posto sulla strada per il Colle dell'Assietta. Il nemico avrebbe certamente potuto trarre profitto da una simile foto!



cariche municipali, e si ripete che i commessi o collettori che venissero nominati a tali cariche e volessero esercitarle, dovrebbero presentare le dimissioni dall'impiego.

(*Bullettino postale* n. III, marzo 1890, § 123)

Istruzioncina per gente intelligente

Sapendosi che il pubblico non è abbastanza informato di parecchie agevolzze accordategli nel servizio postale colle Leggi del 30 luglio 1888 e

del 12 giugno 1890, o successivamente, si è stimato opportuno riassumere tali agevolzze in apposita istruzioncina, modellata su quella in uso nel servizio dei risparmi, che si è fatta stampare in una rilevante quantità di esemplari. Della detta istruzioncina sarà fatta quanto prima un'abbondante somministrazione alle Direzioni ed agli ufizi, cui si fa invito di curarne la diffusione, distribuendola o facendola distribuire, per opera dei portalettere urbani e rurali, fra il

pubblico più intelligente ed in ispecie fra il ceto commerciale. (*Bullettino postale* n. V, maggio 1892, § 171)

Antifurto filatelico

Un congegno contro i furti, applicabile ai classificatori di francobolli, è stato creato dal Colonnello Mastrocinque (via Luca Signorelli n. 6) che era rimasto impressionato dalla frequenza dei furti filatelici. Lo segnaliamo volentieri ai produttori di materiale filatelico, i quali potranno prendere diretti contatti con l'inventore.

(*Notiziario, Italia filatelica* n. 1, luglio 1944)

SPUNTI & APPUNTI

Carta di China

Fra le molte prove di disegno, di lettering e di stampa che il Matraire eseguì per il suo ultimo francobollo – e il primo in cui appare la dicitura ITALIANO –



pubblicazioni e cataloghi specializzati riportano sovente anche delle prove “speculari”, con l’effigie reale volta a sinistra, come in tutte le precedenti emissioni curate dal cav. Francesco, anziché volta a destra, come nel tipo apparso nel febbraio 1863. Ma a ben guardare non si tratta di una prova, e a dimostrarlo è il tipo di carta, sottile e molto resistente, decisamente diversa da quelle usate per la stampa. Si tratta infatti della carta di China (che poi sarebbe, come per l’inchiostro, la Cina trascritta pedissequamente dal francese!) utilizzata per riportare le immagini da una pietra litografica all’altra. Ovvero per “trasportare” il disegno base del francobollo, equivalente al conio dei valori tipo e calcografici, dalla pietra-madre al riporto intermedio di 25 impronte (ottenuto perciò con 25 operazioni), poi “trasportato” alle varie pietre da stampa con lo stesso sistema. Per ogni “riporto” si doveva infatti usare un foglietto di questa carta speciale, che veniva premuto sul disegno

originale a matita grassa – di qui l’impronta speculare – e poi accuratamente ripremuto sulla nuova pietra per depositarvi la propria impronta.

Due piccioni con una fava

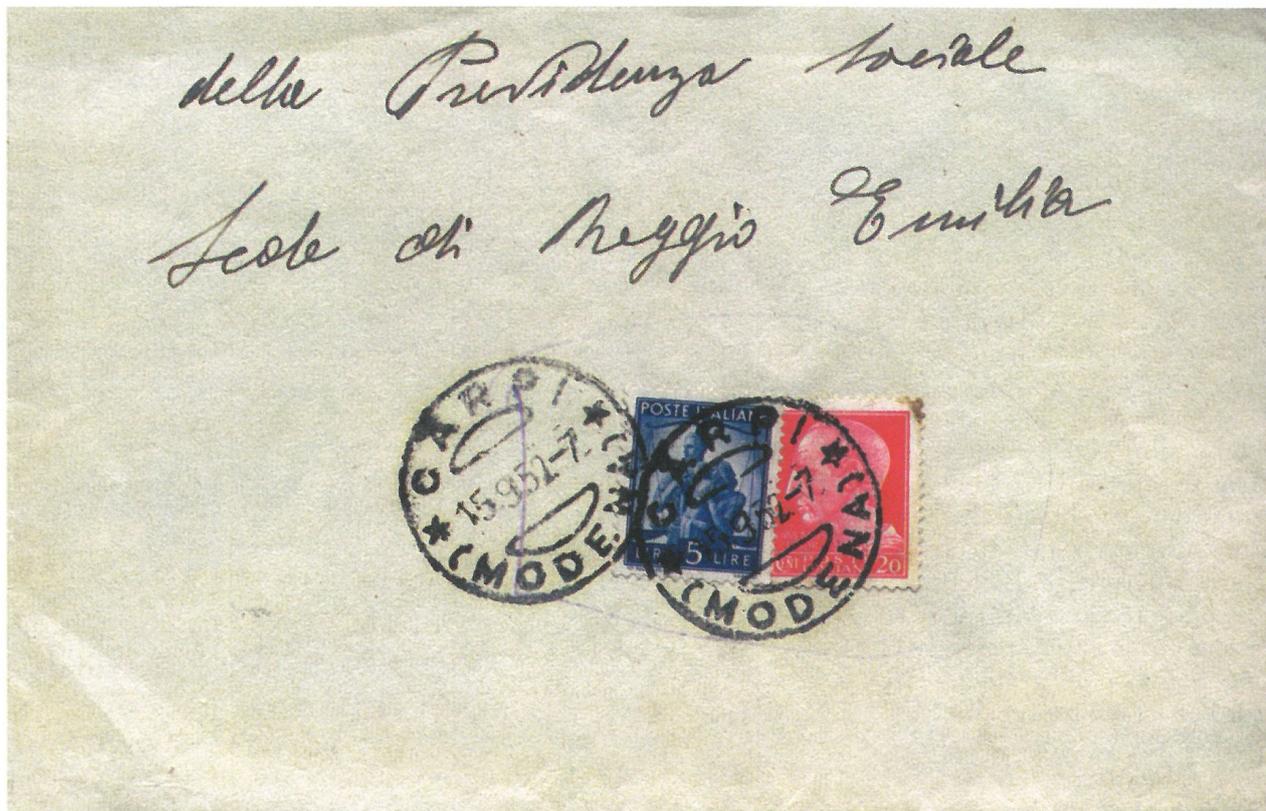
A vederli si direbbero dei falsi, e pure malfatti, della serie speciale emessa nel gennaio 1923 nell’isoletta di Castelrosso (o Castellorizo o, secondo le cartine di oggi, Meghisti) per celebrarne l’occupazione italiana. Ma il diverso formato, la scritta CASTELLORIZO anziché CASTELROSSO, e la presenza della parola (MEÏS) dopo ASIA MINORE rendono decisamente improbabile che si tratti di una falsificazione. Stando al classico studio di Tchilinghirian e Bernardelli *Stamps of Italy used abroad*, parte terza (Harris

probabilmente dal Consiglio comunale dell’Isola, quando i francesi consegnarono Castelrosso all’Italia, che la incluse nel possesso delle Isole dell’Egeo, o Dodecanneso, il 1° marzo 1921. La bandiera divenne quella italiana, la dicitura “Franchise Postale” lasciò il posto al valore, e ne sortì una serie di cinque valori, dal 5 cent. alla lira, stampata presso una litografia ignota ad un solo colore. Ma se le nuove autorità italiane avevano probabilmente gradito l’iniziativa, le Poste Italiane bloccarono l’emissione. Visto però che nell’isola ci tenevano, fu inviata una serie all’Officina Carte Valori di Torino perché la realizzasse secondo le regole, con una buona stampa tipografica su carta filigranata: valori e colori restarono identici, tranne il 5 cent. che passò dal blu al verde.



Publication Ltd, Londra 1965), si tratterebbe di un bozzetto fatto preparare localmente verso il 1916, durante l’occupazione francese dell’isola, per un francobollo di franchigia destinato ai marinai della base francese, stampato a 5 colori, che però non entrò mai in uso. Il bozzetto fu riesumato,

E la serie fatta stampare in precedenza? Oltre a servire come bozzetto, con le opportune modifiche, venne utilizzata localmente come marca fiscale, di solito per rappresentare tasse portuali, come mostra questo frammento di una fattura del 1927, con tre esemplari annullati dal bollo di un ufficio marittimo dell’isola.



Una frode imperiale

Questa lettera diretta alla Previdenza Sociale è del settembre 1952, quando la relativa tariffa era di 25 lire. Ed è regolarmente arrivata a destinazione il giorno dopo (anche se non esisteva il Prioritario) malgrado fosse affrancata con sole 5 lire: il secondo francobollo è infatti un 20 cent. imperiale, ormai fuori corso da sei anni, spacciato per un 20 lire.

Quello di far passare francobolli di piccolo taglio per altri di maggior valore era tipico di quegli anni: molto usato a questo fine era il 50 cent. Italia al lavoro in sostituzione dell'esemplare da 50 lire. In tutti i casi si trattava di frodi a cui non erano estranei gli stessi impiegati postali, che non potevano certo avere un occhio così poco allenato ai francobolli da non riconoscere valori di minor uso o dei tempi andati. E quasi sempre figurano su corrispondenze che non vanno molto lontano, in modo da

evitare che passassero sotto gli occhi di troppa gente, e magari di qualche verificatore.

1945/49 I servizi con la Germania occupata

Alla fine dell'ultima guerra mondiale tutte le comunicazioni con la Germania furono bloccate, e in seguito riattivate con molta gradualità e mantenendo una stretta censura. Dall'Italia le relazioni postali con la Germania furono riattivate dai primi di maggio del 1946. "Lo scambio," precisa però il § 166 del Bollettino n. 13, parte terza, di quell'anno, "è per ora limitato alle cartoline postali non illustrate ed alle lettere fino a venti grammi, solo ordinarie, redatte in qualsiasi lingua, con comunicazioni aventi carattere familiare. Ogni tipo di corrispondenza commerciale è vietato. Le buste non debbono essere foderate, né recare disegni... L'indirizzo... eccetto Berlino, deve recare l'indicazione della Provincia, della zona d'occupazione, nonché il numero col quale è stato contraddistinto, agli effetti

dell'avviamento postale, il territorio in cui si trova la località di destinazione (Postleitgebiet), come indicato nel prospetto in calce. Non sono ammesse corrispondenze con indirizzo 'fermo posta'; possono invece aver corso quelle indirizzate alle caselle postali, purché sia indicato anche il nome e cognome del rispettivo utente".

In seguito il prospetto ebbe varie correzioni: è riportato quello pubblicato sul Bollettino n. 3 del 1947, parte terza, in cui figura anche l'ufficio di cambio internazionale.

Solo a fine febbraio 1947 (Bollettino n. 6, parte terza, § 89) venne riammesso lo scambio, sempre a mezzo di sole cartoline postali e lettere semplici, di "corrispondenze commerciali aventi solo carattere informativo e non contenenti alcuna allusione ad attività commerciali tedesche con l'estero".

A fine luglio (Bollettino n. 21, parte terza, § 317) si allargò qualche altra maglia: furono riammesse le cartoline illustrate, con o senza corrispondenza, purché non avessero "carattere

fascista o comunque politico", e le lettere con corrispondenza commerciale "purché riguardi e metta in applicazione le transazioni legali, conformemente alle leggi ed ai regolamenti dell'Autorità di Controllo del Governo militare ed alla legge tedesca attualmente in vigore". Restava invece proibito "lo scambio della corrispondenza relativa agli averi tedeschi all'estero, anche se a solo titolo informativo"; tale norma sarà abolita soltanto nel febbraio 1949!

Dal 15 ottobre 1947, come si desume dalle modifiche alle norme sui "Servizi postali con l'estero" riportate sul Bollettino n. 29, parte terza, § 447), si consentì che le lettere potessero giungere fino a 500 grammi di peso. Veniva inoltre specificato il divieto di "codici, cifrari, simboli o altri procedimenti segreti di corrispondenza, di scritture dissimulate" e altre cose, con un elenco che fu poi ripreso e ampliato nel maggio 1948, comprendendovi anche oggetti che il maggior peso consentito poteva forse far venire in mente a qualche pazzo di spedire per posta. Nell'elenco, compilato dalle Autorità alleate di controllo in Germania, e che si chiedeva agli uffici postali di tenere esposto a pubblico, figuravano armi (anche chimiche), parti di armi, munizioni, e relativi disegni, film o manuali, robe da spie come cifrari, inchiostri invisibili e microfilm, ma anche altre cose più o meno bizzarre come "note stenografiche; buste usate, obliterate o provviste di un timbro di censura ed utilizzate come buste od involucri; note illeggibili o disegni incomprensibili; lettere scritte col sistema denominato 'a catena' o 'palla di neve'; tabacchi o prodotti del tabacco; cartoline postali e buste recanti illustrazioni che abbiano un carattere di propaganda filo-fascista o sovversiva; corrispondenze d'affari o commerciali di natura contrattuale, quando siano in relazione ad accordi non conformi alle leggi ed ai regolamenti... attualmente in vigore".

| Distretto postale | Province | Circo-crizioni amministrative | Zona d'occupazione | Ufficio di cambio internazionale |
|-------------------|--|---|--------------------|----------------------------------|
| | BERLINO | | | |
| 1 | (Berlino e dintorni) | — | Internazionale | Berlin 7 |
| 2 | Brandeburgo e zona situata ad ovest della Nissa e dell'Oder | Brandeburg Eberswalde Kottbus | U.R.S.S. | Potsdam |
| 3 | Mecklenburg — Vor pommern ad ovest dell'Oder (comprese le isole Rugen ed Usdom), ad eccezione di Stettino e Swinemunde | Schwerin Questrow Stettin | U.R.S.S. | Schwerin (Mecklenburg) |
| 10 a | Sassonia (parte orient.), Bassa Slesia, ad ovest della Nissa, compreso Gorlitz, Rotenburg e Muskau | Dresden Bauzen | U.R.S.S. | Dresden |
| 10 b | Sassonia occidentale | Leipzig Chemnitz Zwickau | U.R.S.S. | Leipzig |
| 13 a | Baviera settentrionale | Mainfranken Oberfranken Mittelfranken Nieder-Bayern Oberpfalz | U.S.A. | Munchen |
| 13 b | Baviera meridionale, ad esclusione della cerchia di Lindau | Schwaben Oberbayern | U.S.A. | Munchen |
| 14 a | Wurtemberg settentrionale . . | Stuttgart | U.S.A. | Stuttgart |
| 14 b | Wurtemberg merid., Hohenzollern, Sigmaringen, cerchia di Lindau (Baviera) | — | Francese | Mainz oppure Freiburg |
| 15 | Thuringen | Erfurt Gera Gotha | U.R.S.S. | Weimar |
| 16 | Gross-Essen, esclusa la regione West-Limburg e West-Rhein | Kassel Wiesbaden | U.S.A. | Frankfurt sur Main |
| 17 a | Baden, parte settentrionale . | Mannheim Karlsruhe (eccetto le cerchi di Rastatt e di Buhl) | U.S.A. | Stuttgart |
| 17 b | Baden parte meridionale . . . | Freiburg/Breisgau, Konstanz, cerchio di Rastatt e di Buhl | Francese | Mainz oppure Freiburg |
| 18 | Territorio della Sarre | Saarbrucken | Francese | " |
| 19 a | Sassonia meridionale, comprese Meraburg ed Halle | Mersoburg | U.R.S.S. | Halle |
| 19 b | Sassonia settentrionale, Magdeburg, Anhalt | Anhalt (Dessau) Magdeburg | U.R.S.S. | Magdeburg |
| 20 a | Hannover orientale | Ost-Hannover Nord-Hildesheim Sud-Luneburg Schaumburg-Lippe | Britannica | Peine-Transex |
| 20 b | Branscheig | Ost-Hannover Sud-Hildesheim Braunschweig | Britannica | " |
| 21 a | Westfalen del Nord | Munster Minden Lippe | Britannica | " |
| 21 b | Westfalen del Sud | Arnsberg Dortmund | Britannica | Bonn-Transex |
| 22 a | Rheinland settentrionale . . . | Dusseldorf (compreso Essen) | Britannica | " |
| 22 b | Stato Rheimpfalz | Hessa Cerchie di: Mainz Bingen Alzey e Norms Koblenz Trier Hessa Cerchia di Nesterburg Montabaur St. Goarshausen Diez | Francese | Mainz oppure Freiburg |
| 22 c | Rheinland settentrionale . . . | Koln Aachen | Britannica | Bonn-Transex |
| 23 | Hannover occidentale | Aurich Osnabruck Sud-Stade West-Hannover | Britannica | Hamburg- Transex |
| 24 | Oldenburg | — | Britannica | " |
| 24 a | Hamburg | Sud-Schleswig Nord-Stade Nord-Luneburg Hamburg | Britannica | " |
| 24 b | Schleswig-Holstein | Nord-Schleswig | Britannica | " |



Ancora nel novembre 1947 il Bollettino n. 31, parte terza, ai § 477 e 478 riammette le carte punteggiate dei ciechi fino a 2 chili, le corrispondenze fermo posta, purché rechino anche "l'indirizzo completo del mittente", oltre a campioni e manoscritti "nei limiti massimi di peso previsti dalla Convenzione Postale Universale". Inoltre, per la sola zona occupata dagli Stati Uniti, eccetto Berlino, erano riammesse le stampe fino a 2 chili, tranne quelle "che abbiano lo scopo di propagandare o esaltare le dottrine ultranazionaliste, militariste, razziali o pangermaniste; che contengano attacchi malevoli contro qualsiasi Potenza occupante o critiche alle decisioni od alle misure adottate dal Consiglio Alleato di controllo, che diano incoraggiamento a sommosse o disordini o che tendano a creare difficoltà al Governo militare," o

addirittura "aventi lo scopo di creare delle scissioni fra le Nazioni Unite ovvero di mettere in discredito l'organizzazione delle Nazioni Unite". La guerra fredda, come si vede, è alle porte!

A metà febbraio dell'anno successivo (Bollettino n. 5, 1948, parte terza, § 60) fu la volta della raccomandazione, riutilizzabile nell'invio di lettere e cartoline postali. "Il ripristino è esteso al servizio degli avvisi di ricevimento (chiesti all'atto dell'impostazione o successivamente) e sono pure consentite le domande di ritiro delle corrispondenze o di modificazione d'indirizzo."

Ai primi di maggio 1948 (Bollettino n. 13, parte terza, § 173) furono riammesse anche le cartoline con risposta pagata, e le stampe per la zona di occupazione britannica alle stesse condizioni indicate per la

zona statunitense. Per la zona francese le stampe furono riammesse solamente a fine dicembre 1948.

A metà luglio infine (Bollettino n.20, 1948, parte terza, § 267) fu riammesso l'uso della via aerea, anche se soltanto per le Zone controllate da Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti. Terminò così l'impiego da parte dei principali uffici, almeno sulle corrispondenze per la Germania occidentale, del bollo che appare su questa lettera da Genova a Dusseldorf del 15 luglio 1946. Da notare che la censura britannica, nel richiudere la busta, si premurò di completare le diciture che venivano coperte dalla fascetta: non solo quella dell'etichetta *PAR VIA AEREA*, ma anche il numero (22a) dello speciale codice postale prima citato.

Francobolli su misura per soprastampe

Sembra fatto apposta per essere soprastampato, il francobollo emesso il 23 maggio 1988 per celebrare l'annuale vincitore dello scudetto del Campionato italiano di calcio 1987-88. La vignetta del francobollo dedicato al Milan lascia infatti libero in alto uno spazio decisamente spropositato, che fa sembrare decentrati anche gli esemplari con centratura perfetta. E se anche l'autore, il grafico Vincenzo Cozzella di *Cronaca filatelica*, avesse sbagliato il formato del bozzetto, per il Poligrafico non sarebbe stato certamente un problema – volendo! – riposizionare leggermente i vari elementi per aumentare l'altezza del disegno. E invece no: il tempo per inserire nei margini del foglio di 32 esemplari (una vera comodità per i conteggi!) gli emblemi delle sedici squadre partecipanti al



campionato di serie A lo si è trovato, mentre per evitare che la vignetta risultasse sbilanciata è mancato del tutto.

Guarda caso, dopo un anno soltanto questa decentrata ha consentito a una ditta romana di realizzare un "suo" commemorativo praticamente perfetto, in ricordo del Campionato europeo vinto dalla

stessa squadra. Sembrava che il francobollo le aspettasse, quelle diciture aggiunte tipograficamente in oro, tanto cadono al posto giusto: soprattutto la dicitura CAMPIONE D'EUROPA in alto, bella libera e spiccante sull'ampio fondo bianco. La coppa che copre integralmente il Duomo milanese in versione rossonera e la data ai lati sono quasi un di più, un'idea gradevole ma dopotutto non indispensabile.

Altro che le soprastampe d'un tempo, che finivano per deturpare la preesistente vignetta anche quando non era questa l'intenzione. Tanto è vero che, utilizzata per affrancare una lettera, la "cosa" è stata presa per buona senza il minimo problema. Il che ovviamente non ne fa di certo un'emissione ufficiale, né semiufficiale, né di altro tipo che ne giustifichi una catalogazione. Resta solo una curiosità: ma di quelle che fanno venire cattivi pensieri!



Spett. Dr Franco Filanci
viale Partigiani d'Italia 16
43100 PARMA PR

NOVITÀ DI POSTA E DINTORNI

♣ a cura di Danilo Bogoni ♣

Emblema ennesimo

L'Amministratore delegato di Poste Italiane, Corrado Passera, ha deciso di tornare al passato, quando l'individuazione delle Poste era affidata alla semplice e discreta sigla *PT*. Tornata in campo il 18 marzo, la sigla, racchiusa da un cerchio, figura sull'annullo in dotazione all'ufficio filatelico di Roma San Pietro, tornato a funzionare all'interno della succursale numero 47 di Roma.

Tra la fine del 1999 e l'inizio



del 2000 l'ala postale realizzata da Franco Maria Ricci, entrata in servizio il 18 novembre 1994 con battesimo veneziano in Palazzo Querini Dubois ed Enzo Cardi in veste di gran cerimoniere, era già "sparita" dai normali datari, rimpiazzata dalla scritta *Poste Italiane*, così da distinguere l'azienda di Corrado Passera da quelle dei privati.

Dei numerosi emblemi adottati dalle Poste il più longevo resta il corno di posta, il quale non mancò di provocare perfino un'interrogazione parlamentare per via del significato di "corno" nella vita quotidiana, quello del tradimento del coniuge o comunque dell'amato. Fu per questo, disse qualche malizioso, che a un certo momento il corno postale si fece da parte per lasciare libero lo spazio fino ad allora occupato dal gabbiano stilizzato. Anch'esso rimasto in servizio per un arco di tempo non lunghissimo.

I nuovi buoni postali

Senza suscitare grande attenzione da parte della stampa d'informazione, e delle stesse Poste Italiane, la *Gazzetta Ufficiale* numero 53 del 4 marzo 2000 ha pubblicato il decreto col quale il ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica ha istituito, a decorrere dal 5 marzo, una nuova serie di buoni postali fruttiferi contraddistinta con la lettera Y, i "cui moduli verranno forniti dall'Istituto Poligrafico e

Zecca dello Stato", aventi saggi di interesse lordi che vanno da 3,75 per cento del primo anno al 7 per cento del ventesimo anno.

I buoni della nuova serie ordinaria Y sono emessi in euro nei tagli da 50, 100, 250, 500, 1.000, 2.500 e 5.000. Inoltre, fino a esaurimento delle scorte, sono emessi anche in lire nei tagli da 50.000, 100.000, 250.000, 500.000 e da 1, 2 e 5 milioni.

A decorrere dal giorno successivo alla data di pubblicazione del medesimo decreto sulla *Gazzetta Ufficiale*, è stata istituita anche una nuova serie speciale di buoni postali fruttiferi "a termine" distinta dalle lettere CD. I buoni della nuova serie speciale hanno la durata di sei o dieci anni e, alla scadenza, verrà riconosciuto unitamente al capitale un interesse lordo pari rispettivamente al 30 o al 60 per cento del capitale sottoscritto.

I buoni della nuova serie speciale CD sono emessi in euro

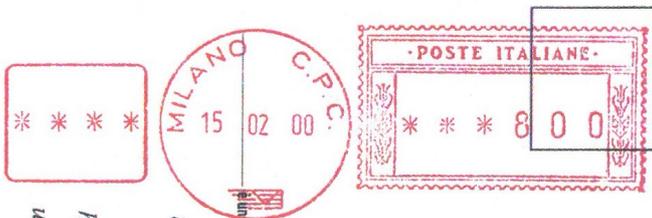
nei tagli da 250, 500, 1.000, 5.000, 10.000 e 25.000. Inoltre, fino a esaurimento delle scorte, sono emessi anche in lire nei tagli da 500.000 e da 1,5, 10, 25 e 50 milioni.

Con lo stesso decreto il Ministro Amato ha fatto sapere che "deve intendersi soppressa la frase L'importo raddoppia e triplica in base ai periodi definiti dal decreto vigente alla data dell'emissione, riportata al verso dei buoni postali fruttiferi della serie speciale 'a termine' e prevista dall'allegato B del provvedimento 15

aprile 1997 del Segretario generale del ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni di concerto con il Direttore generale del tesoro recante 'Modificazioni alle caratteristiche tecniche dei buoni postali fruttiferi', pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* numero 112 del 16 maggio 1997".

Auguri postelettronici

Si possono scrivere sul proprio computer e da qualsiasi parte del mondo, mentre la stampa (su carta riciclata) avviene in Italia, con affrancatura e recapito tradizionali. Le cartoline, sicuramente speciali e che riescono a coniugare presente e futuro, sono quelle proposte da *Interposta*, il nuovo servizio di Poste Italiane presentato a *Smau 99* e diventato operativo in prossimità del Natale 1999. Questo il testo della nota diffusa il 20 dicembre da Poste Italiane: "È possibile spedire con *Interposta* anche cartoline e biglietti augurali.

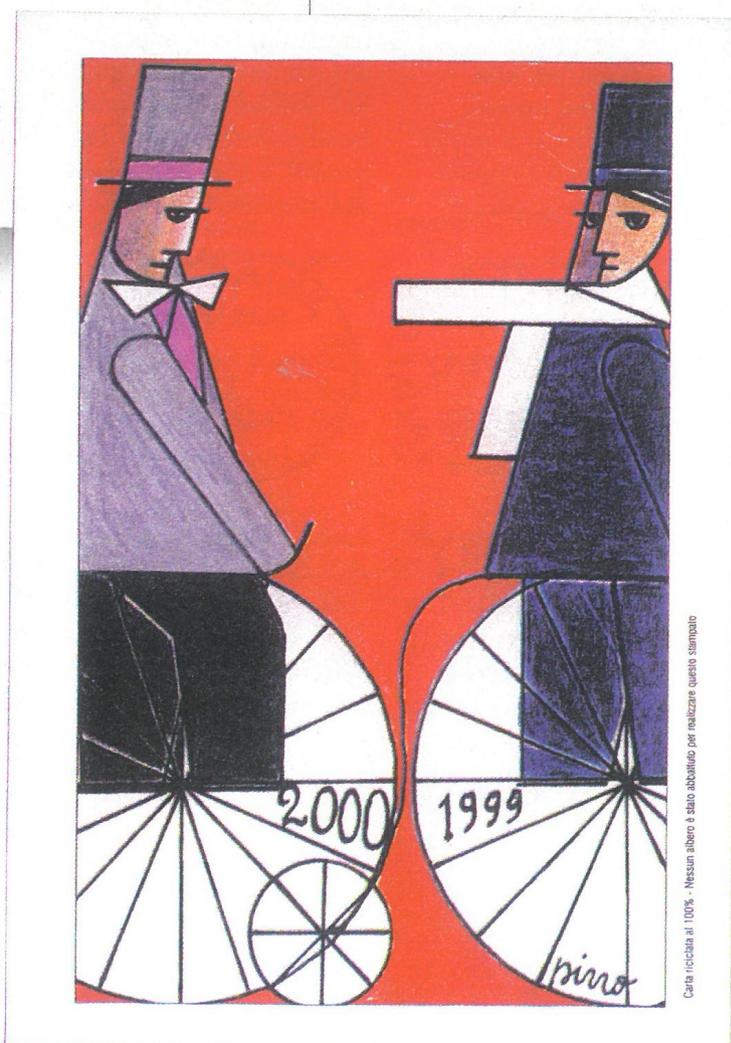


Daniilo
Bogoni
Via Maria Teresa, 11
Milano
20123 Mi
Italia

in questa giornata
PARTICOLARE
ho voluto mandarti
un affettuoso saluto
INTERPOSTA

il servizio
www.interposta.com

PABOUKHAM
Vientiane, Laos
14 Feb. 2000



Carta riciclata al 100% - Nessun albero è stato abbattuto per realizzare questo stampato

Interposta è un servizio internet di Poste Italiane (realizzato in collaborazione con Thurma) che consente di inviare e-mail anche a chi non ha un collegamento internet. Per spedire un messaggio di auguri, come per spedire una lettera, è sufficiente accedere al sito www.poste.it o www.interposta.com, registrarsi online, scegliere il tipo di cartolina o di immagine augurale fra quelle

proposte, scrivere il messaggio che si intende inviare ed indicare l'indirizzo del destinatario. Poste Italiane provvederà poi a stampare, bollare e recapitare la cartolina o il biglietto di auguri. Il costo del servizio è di L. 975". Il servizio non comprende, almeno per ora, destinazioni a San Marino o in Vaticano.

In numero di due, le cartoline sono state predisposte per

Natale 1999, Anno Nuovo 2000 e San Valentino. Stampate presso appositi centri postali, sulle cartoline le stesse poste provvedono a stampigliare, mediante macchina affrancatrice, una "rossa" da 800 lire. L'iniziativa segna in tal modo una sorta di matrimonio tra presente (messaggio e immagine su supporto cartaceo e affrancatura tradizionale) e futuro (scelta della cartolina e scritturazione mediante computer con successiva trasmissione ai centri di stampa via internet).

Allo scopo di "provare" il nuovo prodotto, come è avvenuto con la cartolina postale Prioritaria, fino al 7 gennaio 2000 è stato possibile inviare cartoline, o anche lettere, gratuitamente. Successivamente il costo delle lettere, recapitate attraverso la rete Postel, è stato fissato in 1.950 o 1.850 lire, a seconda che l'abbonamento sia riferito a dieci (19.500 lire, pari a 10,07 euro) o cento lettere (185.000 lire, ossia 95,54 euro). Il pagamento può essere effettuato mediante carta di credito (Visa, MasterCard e American Express), versamento su conto corrente postale e bonifico bancario.

A che serve la tessera?

Destinata, nelle intenzioni, ad attirare nuovi collezionisti, l'ultima novità di Poste Italiane si è palesata piuttosto deludente. E questo perché il nuovo prodotto, mutuato dalla tessera telefoniche alle quali è oltretutto debitore del nome, non serve a nulla e al tempo stesso non aggiunge niente al francobollo in quanto tale.

Formata da un cartoncino grande quanto una card telefonica, la tessera filatelica contiene, sotto un velo trasparente, non apribile, un francobollo. Il quale francobollo, non fissato in alcun modo al cartoncino, muovendo la scheda



si sposta con effetti estetici non proprio gradevoli. Sotto al dentello, in rigoroso burocratese, è stampata la dicitura riferita al francobollo. Si va dal *Francobollo dedicato a Fausto Coppi in occasione delle celebrazioni dei Campionati mondiali di ciclismo* al *Francobollo celebrativo della posa in vetta sul Monte Rocciamelone della statua di Nostra Signora della Neve*, dal *Francobollo ordinario serie tematica "Il patrimonio artistico e culturale italiano" opera di Lucio Fontana* al *Francobollo serie ordinaria "La donna nell'arte"*.

Sul retro compare invece pubblicità di altri prodotti filatelici di Poste Italiane: folder, raccoglitori. Senza naturalmente dimenticare l'invito ad abbonarsi al servizio filatelico di via Dante 25, 00185 Roma.

Anche quando la serie è di più valori, la scheda filatelica contiene un solo esemplare, mentre il prezzo di vendita è sempre di 300 lire oltre al valore facciale del contenuto.

Per il battesimo delle tessere telefoniche Poste Italiane hanno scelto Milanofil 2000, il Salone internazionale della filatelia del 10/12 marzo. L'entusiasmo di chi

ha ideato l'iniziativa ha finito col prendere la mano all'estensore del comunicato stampa di Poste Italiane, secondo il quale *"nel primo giorno di rassegna sono stati più di 5.000 i visitatori"*, con una vendita *"soltanto nella giornata di ieri (venerdì, n.d.a.) di circa 12.000 schede"* filateliche. Il che significa che ogni visitatore avrebbe acquistato 4 schede a testa; un'esagerazione lampante, così come "gonfiato" oltremisura risulta il numero dei visitatori. Verosimilmente il successo della manifestazione va invece ascritto ai circa 5.000 visitatori che nei tre giorni di Milanofil hanno varcato l'ingresso di via Gattamelata.

Un oggetto simile, ma destinato ai giornalisti, era stato creato anni fa dalle Poste inglesi con un cartoncino plastificato, dal quale i francobolli non si potevano estrarre, che forniva dati sulle nuove emissioni. Per il pubblico esistevano invece i *presentation packs*, contenitori nei quali è inserita ogni nuova emissione con informazioni, scritte e illustrate, riguardanti la celebrazione. Oltre che dalla Gran Bretagna queste confezioni

sono da tempo commercializzate anche dai servizi filatelici di numerosi altri Paesi.

Prioritario ovunque

Dal 15 febbraio il servizio di posta prioritaria è diventato universale, nel senso che si possono spedire ovunque lettere e cartoline prioritarie. Come precisa l'articolo uno del decreto del ministro delle Comunicazioni in qualità di autorità di regolamentazione del settore postale, *"il servizio di corriere prioritario internazionale, da intendersi quale servizio di raccolta, smistamento, trasporto e distribuzione degli invii postali fino a 2 chilogrammi della categoria normalizzata più rapida, è esteso al traffico postale anche con i Paesi diversi da quelli appartenenti allo S.E.E. (Spazio Economico Europeo) con obiettivi medi di recapito specificati per aree geografiche"*. In mancanza di appositi francobolli Prioritari, in corso di produzione nei tagli da 1.500, 2.000, 2.400 e 3.600 lire, *"l'indicazione da dare alla clientela,"* si legge in una nota interna di Poste Italiane riguardante chiarimenti a vari

quesiti, "è quella di utilizzare il maggior numero di francobolli dedicati prioritari, completando eventualmente la tariffa con quelli ordinari. È possibile anche utilizzare un solo francobollo prioritario più quelli ordinari in caso di carenza di disponibilità".

Contestualmente sono state rideterminate le tariffe del corriere ordinario internazionale e abolita la soprattassa area per le corrispondenze. Le quali continuano a essere comunque trasportate con aereo. Così come per via aerea viaggiano

raccomandate, assicurate, corrispondenze contrassegno e avvisi di ricevimento.

Dal 6 marzo il Vaticano ha fatto proprio sia il servizio prioritario che quello economico internazionale, adottando naturalmente le tariffe italiane.

| Peso | Zona 1 Italia - Europa Bacino del Mediterraneo | | Zona 2 Altri Paesi dell'Africa Asia - Americhe | | Zona 3 Oceania | |
|---|--|------|--|------|-------------------|-------|
| | lire | euro | lire | euro | lire | euro |
| Posta prioritaria | | | | | | |
| fino a 20 g normalizzato ⁽¹⁾ | 1.200 | 0,62 | 1.500 | 0,77 | 1.500 | 0,77 |
| da 21 g fino a 100 g | 2.400 | 1,24 | 3.000 | 1,55 | 3.500 | 1,81 |
| da 101 g fino a 349 g | 3.600 | 1,86 | 8.000 | 4,13 | 8.500 | 4,39 |
| da 350 g fino a 1.000 g | 9.600 | 4,96 | 16.000 | 8,26 | 20.000 | 10,33 |
| da 1.001 g fino a 2.000 g | 15.600 | 8,06 | 32.000 | 6,53 | 40.000 | 20,66 |
| Posta economica | | | | | | |
| fino a 20 g normalizzato ⁽¹⁾ | 800 | 0,41 | 1.000 | 0,52 | 1.000 | 0,52 |
| da 21 g fino a 100 g | 1.500 | 0,77 | 2.000 | 1,03 | 2.400 | 1,24 |
| da 101 g fino a 349 g | 3.000 | 1,55 | 4.500 | 2,32 | 5.000 | 2,58 |
| da 350 g fino a 1.000 g | 7.000 | 3,62 | 7.500 | 3,87 | 8.000 | 4,13 |
| da 1.001 g fino a 2.000 g | 12.000 | 6,20 | 13.000 | 6,71 | 14.000 | 7,23 |
| Raccomandate | | | | | | |
| fino a 20 g normalizzato ⁽¹⁾ | 4.800 | 2,48 | 5.000 | 2,58 | 5.000 | 2,58 |
| da 21 g fino a 100 g | 5.500 | 2,84 | 6.000 | 3,10 | 6.400 | 3,31 |
| da 101 g fino a 349 g | 7.000 | 3,62 | 8.500 | 4,39 | 9.000 | 4,65 |
| da 350 g fino a 1.000 g | 11.000 | 5,68 | 11.500 | 5,94 | 12.000 | 6,20 |
| da 1.001 g fino a 2.000 g | 16.000 | 8,26 | 17.000 | 8,78 | 18.000 | 9,30 |

¹ Agli invii non normalizzati si applica la tariffa del secondo scaglione di peso

Congiuntamente alle tariffe del ministero delle Comunicazioni, che si è riservato di revisionare il sistema tariffario delle stampe, ha fissato gli indici di qualità sui tempi di recapito.

| Area | Standard | posta prioritaria | | posta economica | |
|----------------|---------------------|-------------------|-------------|-----------------|-------------|
| | | Giorni | Percentuale | Giorni | Percentuale |
| 1 Europa | Bacino Mediterraneo | G+ 3 | 85 | G+ 6 | 85 |
| | | G+4/5 | 85 | G+10 | 85 |
| 2 Nord America | Resto d'America | G+5/6 | 85 | G+14 | 85 |
| | | G+7/8 | 85 | G+15/20 | 85 |
| Africa | Asia | G+8/9 | 85 | G+15/20 | 85 |
| | | G+7/8 | 85 | G+15/20 | 85 |
| 3 Oceania | | G+7/8 | 85 | G+14 | 85 |

Riserva DOC

Con deliberazione del 2 febbraio, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 29 del 5 febbraio, il ministro delle Comunicazioni ha fissato l'ambito della riserva postale per il mantenimento del servizio universale. La riserva comprende raccolta, trasporto, smistamento e distribuzione degli invii di corrispondenza interna e transfrontaliera, anche tramite consegna espressa, il cui prezzo sia inferiore a lire 6.000 (seimila) e il cui peso non superi i 350 grammi.

Sono compresi tra gli invii di corrispondenza quelli generati mediante utilizzo di tecnologie telematiche. Per quel che riguarda la pubblicità, il "numero significativo di persone" alle quali deve essere inviata la "pubblicità diretta per corrispondenza" allo scopo di una diversificazione della "pubblicità" stessa dai comuni "invii di corrispondenza" è stato fissato in 10.000 (diecimila) per ciascuna campagna pubblicitaria e ogni invio deve recare apposita stampigliatura ed essere ispezionabile.

Codice postale, atto terzo

I cinque numeri che dal 1967 permettono di individuare la località di destinazione dei plichi postali stanno per diventare nove. "Il nuovo Cap, Codice di avviamento postale," assicura Giuseppe Pantano, direttore della Divisione corrispondenza di Poste Italiane, "sarà composto da 5 cifre più 4 e consentirà di individuare anche il numero civico del cliente". Un salto in avanti, visto che ora non individua neppure le strade di moltissimi capoluoghi.

IL CLUB DELL'OCCHIO ATTENTO

♣ a cura di Clemente Fedele e Franco Filanci ♣

Libri e pubblicazioni

Le vie francigene e romee tra Bologna e Roma

a cura di Paola Foschi,
Provincia di Bologna
Assessorato alla Cultura e al
Turismo 1999, formato 16x24,
pagine 112, lire 15.000

Il fiorire di studi sulla viabilità storica in Emilia Romagna sembra causa di malumori nei bolognesi. Lo dice perfino l'assessore Macciantelli: *"Da tempo i nostri cugini parmensi sostengono la tesi della via Francigena, i romagnoli quella della via Romea. In realtà il tema è quello, complesso e plurale, della viabilità storica... Al centro del sistema degli itinerari e dei pellegrinaggi era, tuttora è, Bologna. Non si può parlare né di via Francigena né di via Romea ignorando Bologna..."*. Allo scopo di *"colmare almeno in parte la lacuna che le precedenti ricerche avevano lasciato: quello relativo agli itinerari diretti verso Roma"* vede ora la luce questa gradevole pubblicazione che ha, tra gli altri suoi pregi, quello di un ottimo rapporto qualità/prezzo.

Il capitolo *Viaggiare nel Medioevo* tratta di spostamenti devozionali, ricordando che *"naturalmente le strade non servivano solo per i pellegrinaggi, anzi, forse vi furono altre categorie di viaggiatori che maggiormente contribuirono a mantenere in buono stato le principali vie di comunicazione, vale a dire mercanti ed eserciti"*.

Centrale ed utilissima (con bella cartografia), la sezione *Itinerari transappenninici* esamina sette percorsi tra via Emilia, Bologna e il confine toscano. Le schede storiche di Zagnoni e Lazzari segnalano località da

visitare. Un plauso particolare all'apparato iconografico, fatto di figure in piccolo formato, sceltissime, tra cui molte foto d'epoca (anche cartoline) evocanti situazioni dissolte nel corso del XX secolo.



La viabilità storica risulta percorsa da correnti a forte vis polemica. Non è più solo questione di emiliani contro romagnoli; ma di studiosi privati contro accademici (e viceversa), antichisti contro modernisti, osservanti contro laici, fautori dei percorsi di crinale contro fondovallisti, adoratori di tracciati romani contro teorici del selciato medievale, e altro ancora. Anche questa pubblicazione — pensata con intenti di turismo culturale — richiama diatribe che un lettore normale fatica a capire (né lo aiuta la bibliografia), in particolare quali critiche abbiano mosse i cultori locali (*"entusiasti archeologi dilettanti e storici altrettanto dilettanti"*) li definisce la Foschi) a un docente universitario, poi difeso dagli allievi.

Pare a noi che il tema chiami al rispetto reciproco, se non altro per le varie questioni aperte,

considerata pure l'utilità di arricchire un campo multidisciplinare finora poco amato in storiografia e oggi, improvvisamente, diventato argomento alla moda.

Un problema da segnalare è anche quello di postalità. Basta un minimo di pratica sulle carte per scoprire — soprattutto tra XVII e XIX secolo, prima della ferrovia — classificazioni stradali che mettevano in testa pochi assi di grande comunicazione "postale". Quest'ultimo è aggettivo stradale oggi non facilmente intelligibile, ma che allora copriva speciali condizioni di tecnica dei trasporti e di politica viaria (nonché di storia della velocità).

Scriva la Foschi della importante via di Toscana che fu *"scelta all'inizio del XIII secolo dal Comune bolognese per essere la strada ufficiale per Firenze e la Toscana centrale: per dirla in poche parole, era quella dove si poteva essere certi di trovare alloggio e cibo... anche in locande a pagamento, quella che si poteva essere certi godesse della più pronta ed efficace manutenzione, quella dove si era certi di ricevere giustizia se un malfattore ci avesse assaliti. Questo sostanzialmente significava il fatto che la strada di Toscana era stata scelta come strada postale e pubblica, cioè la strada che percorrevano i messi comunali con qualche messaggio diretto a Firenze, gli ambasciatori dell'uno e dell'altro Comune, tutti gli ufficiali pubblici"*.

In realtà la nostra storia ci ricorda che "postale" non era sinonimo di circolazione dei messi e delle lettere (o rapporti con la postuletter), bensì indicava la presenza delle



stazioni di posta cavalli dove cambiare gli animali per correre.

Questa modalità tecnica aveva, prima delle ferrovie, un'importanza strategica assoluta poiché permetteva il viaggio veloce, cioè la forma più celere di circolazione sulle distanze medio lunghe.

Caratterizzavano una via "postale" la dotazione di opere d'arte e di strutture sussidiarie, la qualità della manutenzione; la stessa forma del tracciato era finalizzata all'andatura di corsa (prima a cavallo poi su mezzi a ruota), sia di giorno che di notte, in ogni stagione dell'anno. Queste ultime tre condizioni — normali nella concezione stradale contemporanea — in viabilità storica erano assolutamente straordinarie e limitate a pochissimi assi.

Il Medioevo non conosceva la tecnologia postale; questa esploderà, in tutt'Europa, negli ultimi anni del XV secolo modellandosi sul sistema a rete dei "cavallari alle poste" visconteo-sforzeschi. Da quel momento all'antico, usuale sistema di viaggiare lentamente, sostando di notte (si chiamava infatti viaggio "a giornata"), si affiancò una possibilità nuova: l'andar correndo "per le poste". Allora si iniziò pure a ragionare (come facciamo noi) in termini di viaggio ininterrotto fra località di partenza e destinazione finale.

I corrieri medievali agivano in contesti prepostali dove la massima velocità era ancora patrimonio genetico di uomini speciali allenati (*corriere* stava appunto per sinonimo di individuo capace di andar di corsa). Allora i messi celeri si spostavano a piedi, con medie spesso superiori a quelle di colleghi eventualmente montati, ma impossibilitati ai cambi. Anche quando, a un certo punto nell'evoluzione dei trasporti, i "procacci" passarono al cavallo (o al mulo), continueranno a fare viaggi "a giornata" (cioè non

di corsa e quindi senza bisogno di cambi).

Volendo oggi approfondire la tecnologia postale — evento importante in viabilità storica e nella storia dei viaggi — magari per comprendere le gerarchie mentali del passato, scopriremmo un tema trascurato, segnato dal mancato rinnovamento degli studi sull'età classica e sul *curvus publicus*. Un sistema di rimandi e di citazioni tiene infatti in vita lavori vecchi e induce a parlare con troppa disinvoltura di *stationes* e *mutationes*.

Non si può continuare a non vedere il vincolo ideologico imposto (fin dal Cinquecento) alla storia antica, piegata alla necessità di legittimare nell'opinione pubblica colta prima il monopolio sulla velocità stradale e poi quello sulle comunicazioni organizzate, in nome dell'asserzione che le poste dovevano essere statali in quanto da sempre, fin dal tempo dei romani, erano state così.

Auguriamoci che giovani ricercatori scelgano di confrontarsi con questi temi 'nuovi', ringraziando l'autrice del libro — bella figura di donna, studiosa e organizzatrice — per gli apporti stimolanti delle sue numerose pubblicazioni. (cf)

Le Poste del Duce Edilizia postale del Ventennio

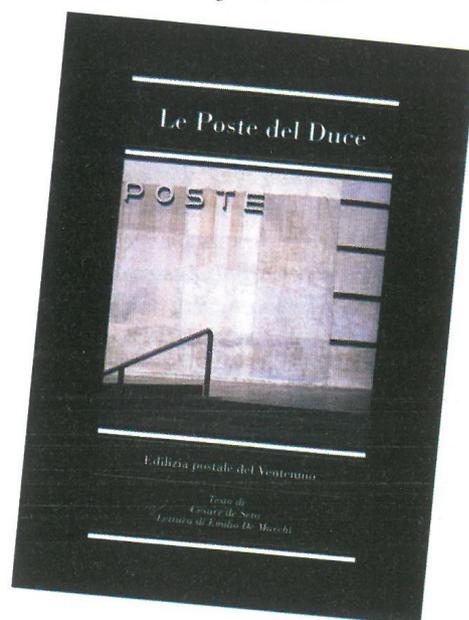
di Cesare de Seta
in "FMR" n° 134, giugno/luglio 1999, pag. 69-104.

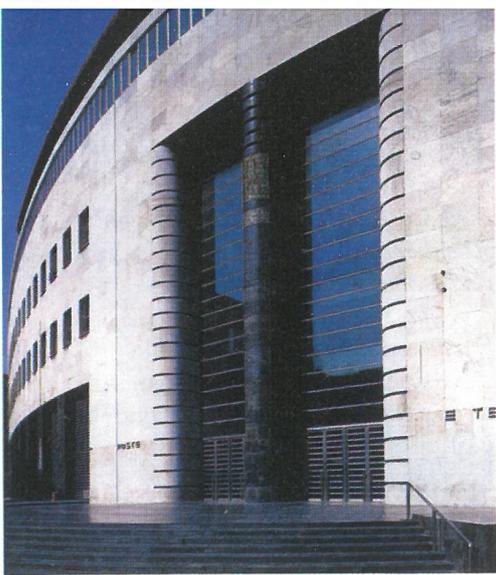
Illustrazioni superbe e firma prestigiosa attirano il pubblico dei grandi eventi culturali (destinatario naturale di prodotti estetizzanti come questa rivista) sul filone 'postale', aperto nel nostro paese dal libro di G. Strappa e G. Di Giorgio *Palazzi storici delle Poste Italiane*, che l'Ente Poste commissionò alla Franco Maria Ricci nel 1996 (della stessa casa si segnala il catalogo del Museo storico P.T. di Roma e l'altro volume strenna

La bella posta). Anche QUI TOURING gennaio 2000 interviene in tema con M. G. Flaccomio, *Arte prioritaria*, tra l'altro segnalando il ritorno delle grandi tele dipinte da Sironi nell'ex saletta Accettazione telegrammi del palazzo postale di Bergamo.

Alla lunga vita del nostro servizio si affianca un cospicuo patrimonio di sedi stratificate nel tempo, in aree centrali urbane, ancora funzionali alle esigenze del pubblico (diverso è il problema del movimento postale). In questo momento la critica d'arte e gli addetti ai lavori sono sensibili al valore delle realizzazioni tra le due guerre, anche in coincidenza con onerosi cicli di restauro. "Come tutti i regimi dittatoriali che infestarono variamente il secolo che sta morendo, il fascismo affidò la propria immagine di efficienza e di provvidenza ad un vasto programma di opere pubbliche... Spiccano in tanto fervore i palazzi delle Poste costruiti in tante città d'Italia, alcuni dei quali rimangono tra i migliori esempi dell'architettura del Novecento". E scherzosamente l'autore si interroga sulle possibili reazioni di noi utenti, inchiodati a procedure fastidiose dentro saloni importanti o in edifici carichi di significato.

Il repertorio architettonico "è molto vasto e variegato, e sarebbe





stolto rincorrere uno stile fascista alle poste: per il semplice, ma documentato motivo, che il fascismo non ebbe uno stile, né in senso proprio, né tanto meno in senso metaforico. Il regime fascista almeno fino al 1933... trespò con le avanguardie moderniste". Intanto Angiolo Mazzoni aveva iniziato a disegnare, come funzionario del Ministero dei lavori pubblici (cui facevano capo anche le Poste), un considerevole numero di uffici postali la cui progettazione inizia nel 1927-28 e la realizzazione si conclude intorno al 1933-36. "Il meglio di sé — non v'è dubbio — Mazzoni lo dà a Palermo, con un frontone da tempio dorico e colonne che sono birilli metafisici come in certe stralunate prospettive di De Chirico... Ma qui ormai l'ingegnere bolognese s'è fatto contaminare dalla stanca vertigine del monumentale classicismo privilegiato dal regime: questo sí è lo stile fascista, e miserabili omuncoli ci sentiamo in un colossale pronao cieco e muto... Per fortuna a questa scatola così lugubre all'esterno e tale da segnare violentemente l'area urbana, corrisponde il fasto dell'interno dove i marmi si sprecano e un certo gusto negli accostamenti ... conferiscono una loro gaiezza all'ambiente".

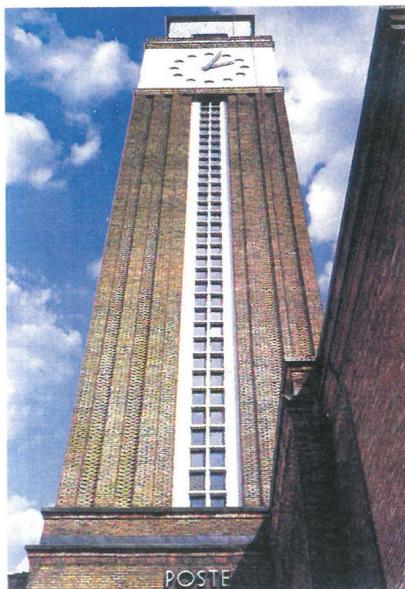
Altri edifici citati o commentati, anche in forma di utili schede, sono quelli di Agrigento, Bari, Brescia, Carrara, Grosseto, La Spezia, Massa, Ostia, Trento, Varese, Napoli, Roma (Piazza Bologna).

In appendice si gode il romanzetto satirico epistolare *Regi impiegati* di Emilio De

Marchi (1890), con dispacci immaginari tra l'ufficiale di Castagnazzo, la direzione provinciale di Milano e il Ministero sul problema dei "topi rosicchianti che provenienti dal vicin canale entrano a guastar carte, lettere, ed eziandio gli indumenti".

Commenta semiserio De Seta: "Può ben darsi che Mussolini, lettore onnivoro di corrispondenza burocratica, sia stato indotto a far ricostruire di sana pianta gran parte degli uffici postali dallo spoglio di lettere come queste".

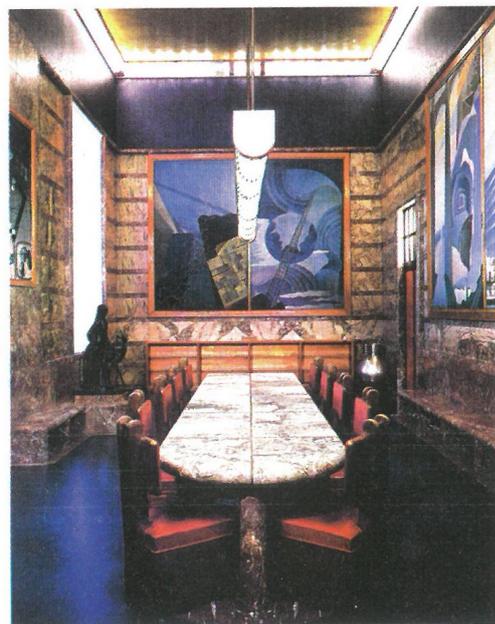
Indagini sulle sedi storiche possono fiorire ovunque, coinvolgendo storia postale e



circoli filatelici. Tra i soci non è difficile trovare il professionista, l'architetto, da coinvolgere (con ritorno d'immagine) in una mostra o in una pubblicazione. Gli archivi comunali conservano molto materiale dato che nell'onere della sede postale, in forme diverse, era coinvolto l'ente locale. A Ravenna si conserva una grossa pratica di disegni e progetti (mandati dalla Direzione generale delle poste) dagli anni '10, quando si pensava a vari palazzi in centro, mentre poi sarà restaurata la vecchia sede. I bolognesi hanno studiato il passaggio dai locali napoleonici di San Francesco alla Selciata nel centrale Palazzo comunale, prima del

trasferimento in piazza Minghetti (F. Giordano, *La Residenza delle Regie Poste nel Palazzo comunale di Bologna*, su "Il Carrobbio" 1988, pp. 186-195). Al palazzo postale di Trieste, ricordato anche nell'articolo, ha dedicata la sua tesi di laurea e un articolo E. Clari, *Il Palazzo delle Poste di Trieste*, in "Archeografo Triestino", serie IV, vol. LIII, 1993 (estratto a cura del Rotary Club, Trieste 1994). Esistono comunque anche altri lavori (come quello di S. Poretto, *Progetti e costruzioni dei palazzi delle poste a Roma 1933-1935*, Roma EdilStampa 1990). Bologna alcuni anni or sono ha dedicato al Mazzoni un convegno di studi.

Nel XX secolo edificio postale è sinonimo di sede della postalettera, però nella fase antica, prima delle stazioni ferroviarie e dei treni, anche la posta cavalli occupava edifici importanti, dislocati lungo le grandi strade, dove il viaggiatore illustre o i corrieri trovavano cavalli freschi ed ospitalità. Questo patrimonio architettonico giace ignorato e trascurato — con poche lodevoli eccezioni locali — in attesa che ricerche d'archivio, iconografiche e letterarie sensibilizzino l'opinione pubblica. (cf)



La costa difesa

Fortificazione e disegno del litorale adriatico pontificio

di Maria Lucia De Nicolò,
prefazione di Alberto Tenenti,
Editrice Grapho 5
(tel. 0541-960079), Fano 1998,
formato 25x32, pagine 198.

L'Europa mediterranea s'è ritrovata i Turchi sulle spiagge, esposta all'aggressività marittima musulmana dedita "alla fiorentissima impresa di un gigantesco e capillare saccheggio". Alla situazione di insicurezza "soggiacevano il cabotaggio lungo le coste adriatiche, le attività della pesca ed anche le popolazioni rivierasche" (Tenenti). Gli attacchi erano fulminei ma dopo ogni colpo il pericolo ritornava incerto e vago.

Essendo impossibile (oltretutto inutile) presidiare in forze tutto, venne creata "una sorta di barriera protettiva, costituita da torri e posti di guardia" per l'avvistamento.

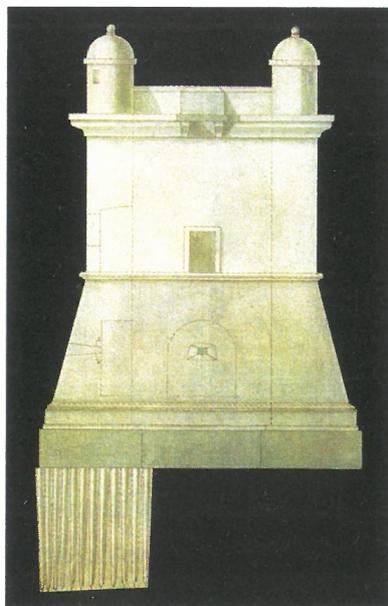
Le vicende delle torri costiere finora sono state appannaggio di specialisti in storia dell'architettura collegati all'Istituto Italiano dei Castelli e tale stagione ha permesso di salvare molti manufatti su spiagge esposte ormai a ben altre invasioni.

Adesso gli studi sono evoluti; nell'approfondire gli aspetti tecnico funzionali è ritornata a galla la valenza comunicazionale di strutture non deputate al materiale contrattacco (vi stazionavano infatti pochissimi uomini), ma all'avvistamento e alla trasmissione delle notizie ("tirare e far cenni") sulla linea. Il Regno di Napoli parlava di "torri cavallare" e al Sud è ben documentato il ruolo anti corsaro dei mastri di posta. Un recente convegno a San Benedetto del Tronto, *Corsari e pirati in Adriatico*, apre nuove prospettive settentrionali (vedi gli atti sulla rivista "Proposte e ricerche", n° 43, 2/1999).

Questo libro apporta dati in forma strenna smagliante. La capacità dell'autrice (archivista e

docente universitaria) di far storia ritessendo fibre originali colte nella natia Cattolica feconda ai nostri occhi ogni suo contributo. Una vita muro a muro con antiche locande di posta — oggi silenti testimoni di un passato speciale — la mette in grado di percepire l'eco di antichi rumori e tracce ormai esili di roche cornette da postiglione.

Nel suo diario di viaggio in Italia (1581), il filosofo Michel de Montaigne cita sulla costa laziale "grosse torri o vedette, press'a poco di miglio in miglio, per ovviare alle incursioni... Da queste torri si danno l'avviso gli uni agli altri con un colpo di cannone, così velocemente che in un baleno l'allarme è volato fino a Roma". Mentre da Ancona



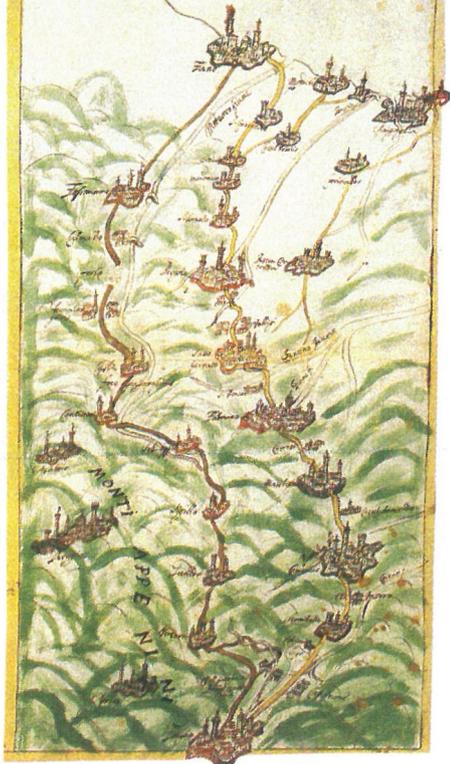
aggiunge: "la notte udii un colpo di cannone proveniente dagli Abruzzi. Nel Regno, e fin oltre Napoli c'è una torre ogni lega; la prima che scopre una fusta corsara fa un segnale col fuoco alla seconda vedetta, la seconda alla terza, con rapidità tale che in un'ora l'avvertimento giunge — come è stato provato — dall'estremità d'Italia fino a Venezia".

Già nel 1537 il governo pontificio aveva cercato di munire la costa marchigiana romagnola e "per poter usufruire di una difesa efficace è necessario concertare anche un rapido sistema di comunicazione che porti velocemente a conoscenza dei movimenti

dell'armata. Si deve far stare tutto il paese in armi e vigilante, mettere ordine alli segni, che ordinariamente si sogliono fare col fumo di giorno, e col fuoco la notte... e la miglior provvisione che si possi fare è d'esser ben avvisato". La rapidità della diffusione delle notizie in merito ai movimenti dell'armata navale è quanto mai importante per l'organizzazione logistica, quindi, secondo il duca di Urbino, per avere un servizio particolarmente efficace è indispensabile ricorrere a personale specializzato ("corrieri a posta"), esperto appunto nella trasmissione veloce ("si doveria mandare huomini, che continuamente andassero e venissero, e vorriano esser corrieri, nel che non bisogna guardare a' denari... questi doveriano andare per terra alli luochi ove si dice esser l'armata e tornare bene informati della qualità d'essa").

Nel XVI secolo la rete delle torri pontificie sulla costa adriatica risulta incompleta; sarà perfezionata definitivamente dopo il 1676. Nel XVIII secolo scema l'aggressività musulmana, ma non la necessità di difesa. L'emergenza sanitaria e il timore di malattie epidemiche recate dai naviganti integrano le vecchie paure. La rete delle torri passa a servizio del magistrato di sanità.

"La vigilanza sanitaria lungo il litorale si attua con modalità molto simili a quelle adottate per la difesa militare e per l'avvistamento delle fuste corsare. Battitori a cavallo avevano il compito di perlustrare il litorale da una postazione all'altra, generalmente costituita dalle stesse torri costiere, o anche da "capanni" innalzati in posizioni intermedie agli altri posti di guardia per intensificare la vigilanza. Tutto il sistema di sicurezza, che prese ad essere indicato con il nome di cordone sanitario, seguiva la medesima logica della difesa militare. Alla notizia dell'insorgenza di ogni pestilenza o di qualsiasi altra malattia mortifera, diffusa con l'invio di avvisi, lettere e passaparola dei cavallari autorizzati a battere i litorali, seguiva poi tutta una serie di segnali



convenuti per consentire una più sollecita conoscenza del pericolo epidemico, anche a distanza, e l'apprestamento di una rete protettiva tesa ad impedire la propagazione del contagio”.

L'autrice cita un bando di Pesaro del 1578 contro lo sbarco clandestino di lettere per questi motivi: *“Che le barche veniranno da Vinegia siano fatte fermar dalli guardiani al loco deputato, né possino dar lettere, né altra robba porre in terra...”*. È prevista la purga degli oggetti, stesi all'aria per molti giorni. Con le lettere un sistema simile non andava bene, ci volevano procedure celeri (disinfezione all'aceto).

Il capitolo IV *Spazio e tempo*, al paragrafo *Cavallaro per cavallaro, sentinella per sentinella, torre per torre* (queste parole appaiono su un dispaccio mandato da San Vito a Pesaro nel 1714), riporta notizie in tema di collegamenti fin dal 1526 con particolari circa l'integrazione tra vettori, nonché sull'impiego dei cavalli di posta.

Due sono i livelli di comunicazione: il primo circoscritto (dove la segnalazione rappresentata dal tiro, dal fumo, dal fuoco e dalle campane coinvolgeva la popolazione nelle immediate vicinanze del litorale) e l'altro più ampio (*“ben diverso è l'iter dell'informazione che coinvolge*

territori soggetti a diversi governi, che necessita l'attraversamento di ampi spazi come quelli rappresentati dalla costa adriatica e ionica”).

Alcuni dispacci, chiamati “avvisi per battitori” o “passaparola” e recuperati nei carteggi del comune di Pesaro, ci informano sui tempi di una comunicazione in grado di pervenire direttamente dalla Calabria (dato decisamente straordinario). Era obbligatorio segnare sul plico ora e giorno della consegna. Documenti simili sono noti agli specialisti e De Zanche ne ha illustrato uno da Ancona a Primaro del 1722 che segnalava una barca sospetta, dove la velocità d'inoltro risulta pari a quella sviluppata dal sistema delle staffette (cioè molto alta). L'invio di messaggi importanti urgenti su stradali privi di poste cavalli adottava modalità di trasmissione chiamate “di posto in posto”.

L'età napoleonica aggiungerà altre angosce: naviglio inglese e corsaro. Le autorità attivarono una rete costiera telegrafico-semaforica, con nuovi sistemi di segnalazione a bandiera. A Parigi nella cartella in pelle che ancora oggi conserva le carte geografiche del re Murat ce ne sono due bellissime (inedite) della rete di telegrafia ottica nel regno di Napoli.

Un testo affascinante è quello in appendice; la descrizione dei 24 commissariati di Sanità pontificia sul litorale da Goro al Tronto nel 1820, con notizie amministrative (perfino la località dove le postazioni isolate impostavano lettere d'ufficio), topografiche, sociali, telegrafiche (Primaro *“Eravi in detta torre collocato il telegrafo distrutto bestialmente nella prima invasione dei tedeschi”*), di geografia postale (*“il borgo di Cattolica ha acquistato un aumento di popolazione e di case, il tutto dovuto alla particolare situazione, attraversata dalla strada postale”*, *“all'indicato piede della salita [di Ancona] esiste ancora la casa detta Posta vecchia, strada in*

oggi abbandonata”), ecc.

L'iconografia è di altissima qualità, con riproduzioni a colori da collezioni pubbliche e private, nazionali ed estere. Scorgiamo torri e porti, vedute a volo d'uccello, planimetrie, carte geografiche di una costa marchigiana romagnola in versione ‘verde’ oggi del tutto fantascientifica.

Diversi pure gli spunti postali, culminanti nella seicentesca carta geografica per la variante alla via Flaminia del Furlo (da Foligno verso Camerino, Matelica, Fabriano, Sasso Ferrato, Pergola, Mondavio), frutto di una delle secolari vertenze tra comunità in lotta per conquistare condizioni di viabilità “postale”. (cf)

Arte. Affari di cuore

testo di Gabriele Magnani, su “AD Architectural Digest” n° 216, maggio 1999, pag. 180-185

“Le ‘lettere d'amore’ furono un genere prediletto da diversi pittori europei dal XVII al XIX secolo” precisa in sottotitolo l'articolo, illustrato con quadri d'antiquariato, sulla nota rivista



di design d'interni. Qualcuno troverà un po' frivolo un saggio di iconografia postale tratto da un periodico di arredamento, ma è interessante l'apprezzamento



alle nostre tematiche espresso dal circuito internazionale del lusso. Una circostanza che dovrebbe scuotere le nostre riviste specializzate, ancora legate a modelli un po' troppo tradizionali. Finisce fuori strada chi pensa che la qualità o la cultura non facciano vendere. La critica d'arte decorativa, ad esempio, per valorizzare mobili in voga nell'Inghilterra del XIX secolo (oggi riproposti in antiquariato) sfrutta la valenza storica ed evocativa della pratica epistolare nell'alta società del tempo (anche il cinema fa la stessa cosa). E non è forse lo stesso ambiente che ha prodotto i 'pezzi' sottili a noi così cari?

Scrivono l'autore: "La donna e la lettera, una pittura di genere che ha il profumo sottile del peccato: perché nessuno saprà mai che cosa quella donna sta scrivendo o leggendo, ma è evidente che si tratta comunque di

faccende d'amore. Che si sappia, la pittura ha avuto questa particolare ispirazione dalla letteratura. La prima fonte sarebbe infatti il romanzo di uno scrittore olandese del Seicento, Jacob van Someren, dove si parla di donne che scrivono e ricevono lettere d'amore; pratica inconsueta a quell'epoca, e quindi doppiamente intrigante... Il primo a raccogliere questo spunto è il pittore Dirck Hals ... che cercando uno spazio tutto per sé, finisce per trovarlo nelle lettere d'amore. È appunto con due quadri dipinti nel 1631 che si può datare il debutto di questo nuovo genere:

Donna che legge una lettera a lume di candele e La sognatrice. L'atmosfera in entrambe le situazioni ha una forte valenza emotiva... Due anni più tardi, con la Donna seduta con lettera, la donna appare seduta comodamente e la lettera, che tiene nella mano sinistra, deve averle portato delle buone notizie perché ancora sorride... Il piccolo dipinto... ispirerà dopo qualche decennio un altro buon pittore del genere, Gabriel Metsu... Il capolavoro che gli riconosce la critica è appunto La giovane che scrive una lettera. Ma il genere avrebbe avuto molti altri cultori, prima di tramontare verso la fine dell'Ottocento... Si ricorda Jan Vermeer, a lungo



dimenticato e finalmente riscoperto, che alle "lettere d'amore" ha dato uno dei suoi migliori dipinti, la Donna che riceve una lettera, conservato nella Galleria Nazionale di Amsterdam".

Forse si sarebbe potuto dire di più e meglio, anche solo su Vermeer e le sue donne con lettera, oggetto di vari studi (tra l'altro manca un sia pur minimo accenno bibliografico), ed è trascurato il versante italiano. Ovviamente qui prevale l'impostazione internazionale, né possiamo pretendere troppo da AD, che però in questo stesso numero (p. 201) mostra la Sala dei quadri nel palazzo di Peterhof, iniziato dallo zar Pietro il Grande a San Pietroburgo nel 1714, dove sono collocate, affiancate una all'altra, 368 tele di Pietro Antonio Rotari, e il particolare ne mostra 49 di giovani donne, tre delle quali con la faticosa lettera. C'è un'anima 'postale' in questo periodico che di tanto in tanto fa uscire belle immagini a tema (vedi anche il numero di febbraio 2000).

L'articolo può incoraggiare i cultori filatelici e postali a qualche acquisto speciale, per abbellire casa e così finalmente rendere felici le mogli. Sul mercato italiano si trovano opere dell'Ottocento, trascurate dalla critica, a prezzi abbordabili. In

certe tele il pittore attento ha aggiunto il timbro postale. Ho visto un grande ritratto tedesco così nello studio dell'editore Franco Maria Ricci. A ciò si affianca poi un bel filone di nature morte, di gran successo già nel XVII secolo, con lettere aperte e chiuse (perfino in versione timbrata o affrancata).

Suggeriamo l'idea di una *vera* mostra, che comprenda un catalogo e un saggio scientifico, a qualche istituzione artistica o mercante d'arte. (cf)

Histoire des Pôstes du Rhône Tome I

L'Ancien Régime à Lyon

di Yvette Mience

J. André éditeur (5, rue Bugeaud) Lyon 1998, formato 16x24, pagine 487, 280 franchi

È un grosso libro su Lione — città a forti valenze geografico postali — con caratteristiche editoriali particolari, appetibile anche al lettore italiano.

L'autrice ce ne illustra la genesi. Amante da sempre della storia locale, dopo il

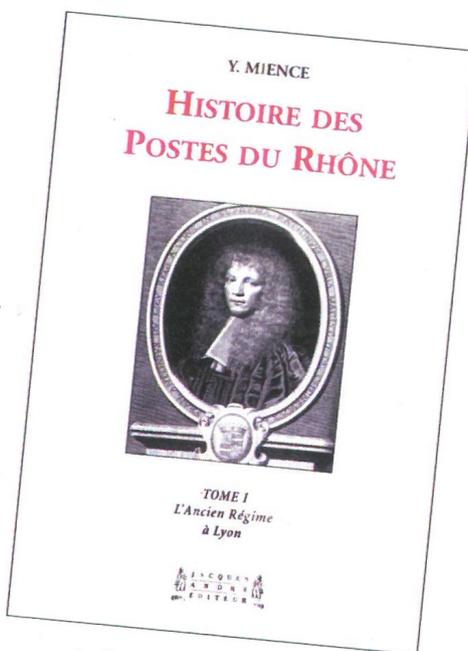
prepensionamento s'è trovata a disporre di quel tempo che quarant'anni di lavoro e la famiglia le avevano sottratto.

L'input è stato il casuale acquisto del lavoro di Chapier sulla storia postale di Lione, insieme all'avvicinamento al circolo filatelico dove scopre le lacune nella conoscenza, anche del periodo semi recente.

Nel 1983 si affaccia in archivio a cercare la data d'apertura di due uffici cittadini. Partendo dal principio che la posta è al servizio del grande pubblico e le informazioni sono diffuse sulla stampa periodica locale, sfogliando le vecchie annate trova i dati. Approfitta dell'ospitalità in sala di studio per dare un'occhiata alle serie postali e inizia a mettere da parte notizie. Il tema postale le appare un immenso puzzle.

Riesce a trovare una copia dell'opera del Vaillé, troppo

vasta per essere consultata in biblioteca. Le scritture antiche ostacolano i non addetti ai lavori, ma scopre che l'archivio offre corsi di paleografia, ne segue uno e anche le carte difficili acquistano valore. Il campo delle indagini si estende. Le minute notarili risultano una fonte inesauribile. I registri parrocchiali e i dati del catasto storico del Pointet giovano a posizionare le antiche sedi coi passaggi di proprietà degli immobili.



Subentrano stagioni di viaggi a Parigi. Dopo dieci anni appassionanti vede la luce l'attuale libro, primo di tre tomi destinati a coprire le vicende fino a 1938 e nelle località del dipartimento.

Una cosa l'autrice mette subito in chiaro: qui non troveremo la storia dei timbri usati sulle lettere (*science bien précieuse*), che lascia ai suoi "eminenti specialisti". L'idea è piuttosto quella di guardare con occhi nuovi alla città, utilizzando chiavi di lettura finora trascurate dagli storici, intimoriti dalla mancanza di fonti e lavori 'postali'.

La premessa chiarisce quanto si può chiedere al libro, nato dalle fatiche di un'appassionata. Benemerita, in primo luogo per la quantità di documenti resi

disponibili, ma a volte in affanno sul versante del rigore non appena vi si discosta. Quando trova le prime notizie di un "cavallaro alla posta" nel 1480-82 e poi nel 1499 — mentre le disposizioni dell'editto di Luigi XI sull'introduzione delle poste in Francia fisserebbero il 1464 — il ritardo non le pone alcun problema. Si limita ad indicare come fondamentali le disposizioni del 1464, tanto care ai teorici del monopolio statale ma che la moderna critica storica ha dimostrato esser frutto di un falso seicentesco.

Esiste anche un problema di terminologia consolidata da sciogliere: la necessità di distinguere fra 'servizio postale' e 'servizio corrieri' (*Poste e Messageries*). Sembra quasi un gioco di parole eppure nasconde una storia senza esclusione di colpi: il contrasto tra pubblico e privato in materia di comunicazioni organizzate, cioè tra statalismo e autonomie locali, tra fautori del monopolio e suoi avversari, tra maestri di posta e maestri dei corrieri. Se non ne teniamo conto confonderci in storia postale è facilissimo, come qui a p. 117 dove il significato contemporaneo di 'postale' (come 'comunicazione epistolare organizzata') è trasferito all'età medievale: *En France, le premier service postal régulier a été organisé par l'Université de Paris*. In realtà quei servizi erano collegamenti di *messagers*, cioè vettori assolutamente prepostali. Un lessico rimasto invariato nei secoli può giocare brutti scherzi.

Solo a fine XV secolo compariranno i primi impianti a tappe con l'istallazione di un uomo pronto a trasferire dispacci urgenti, chiamato in Italia "cavallaro alla posta" (oltralpe si diceva *poste*) e poi "mastro di posta", intorno al quale progressivamente si materializzerà la funzione postale.

Problemi o nei di questo genere comunque non

delegittimano l'opera della Mience, che è una storia urbana, densa di suggestioni, riletta in chiave 'postale'.

Le fonti notarili d'antico regime restituiscono parecchio, ed è bello il capitolo di topografia postale con la successione di sedi in locali privati fino a quando il principio di funzione pubblica renderà disponibili fabbricati religiosi demanializzati (1767). In un centro storico ben conservato indagini del genere hanno conseguenze turistiche esaltanti.

Altri piatti forti sono gli elenchi di titolari nelle funzioni postali, spunti araldici e genealogici, lo studio delle località di provenienza degli operatori, notizie di contratti e forniture di generi alimentari all'albergo della posta, inventari dello stesso esercizio, fino a minutissime curiosità come il fatto che nel 1730 un garzone di stalla sposa la figlia di un operaio di seteria (la ragazza possiede solo i vestiti che ha addosso) e il mastro di posta, i figli e tutti i famigliari controfirmano il contratto nuziale. Forse simili notizie non aggiungono molto alla storia postale ma danno spessore sociale alla dimensione locale.

Per non appesantire troppo il testo sarebbe stato utile spostare in nota parte dei riscontri. Una raccomandazione è anche quella di non limitarsi a citare succintamente le notizie, indicando la posizione archivistica. Anche lo storico non professionista, se abbonda in trascrizioni, può produrre lavori di referenza, in particolare su epoche remote, a condizioni 'postali' particolari.

L'autrice segnala in Francia ai primi del Seicento un servizio postale ancora embrionale, senza collegamenti ordinari interni. Già solo questa (per noi) sconvolgente caratteristica rivela una posta diversa da quella che Turgot riformerà alcuni decenni più tardi, ispessendo il

monopolio, ristrutturando la rete e l'offerta di servizi. Molta acqua poi doveva scorrere sotto i ponti per giungere all'efficienza degli anni '30 del Novecento, col detto proverbiale *Comme une lettre à la poste*.

L'autrice insiste sulla vocazione internazionale di Lione, *carrefour* d'Europa fin dal XIV secolo per motivi di viabilità, commerciali, politici, di vita culturale; e le lettere con il loro sistema di circolazione ne sono la prova eclatante (però di queste o di epistolografia qui non parla). I capitoli sono dedicati a strade, porte urbane, messaggeri, corrieri, posta cavalli, mastri di posta, postulettere, servizi esteri, sedi di posta in città, buche di impostazione, piccola posta.

Un visitatore oggi potrebbe girare, con la Mience sotto braccio, la città vecchia e tra le rive della Saona e del Rodano, in quelle vie ad alti edifici ricordate dai signori del *Grand Tour* mentre si consolavano dalle dure strade alla locanda della posta di Lione, simbolo di ospitalità di lusso. Erano insegne famose tra '500 e '700 quelle sull'albergo dei Tre Re, al Cervo Bianco, al Leon d'Oro, a *Notre Dame*, allo Scudo di Francia. Bellissimo giro "di posta in posta".

È impossibile dar conto di tutto il materiale portato alla luce, utilissimo per noi che intendiamo Lione come porta di Francia, nonostante la concorrenza (postale) della via di Losanna verso Parigi. I capitoli *Les couriers de Rome et de Venise* e *Le service postal de la Nation florentine* (di nuovo un serio equivoco lessicale!) non possono sfuggirci.

Erano gli uomini d'affari i padroni delle comunicazioni in tempo reale. Banchieri e mercanti toscani presenti in forze nella città nominavano (come Nazione fiorentina) pure il maestro dei corrieri, referente del 'servizio corrieri'. Benché all'autrice sfugga la convenzione

del 1531 sulle corse ordinarie tra Roma e Lione (si può trovare sul *Numero unico* di Saluzzo '85), la integra con notizie che ribadiscono la supremazia mercantile, cioè privata, nel collegamento tra Spagna, Francia e Italia (e viceversa) fin dentro la prima età moderna. Questo lavoro documenta un passaggio epocale, quello del XVII secolo quando i tradizionali rapporti di forze s'incrinano e vince la moderna concezione statale (il 'servizio postale' monopolistico) che dei tradizionali gestori concellerà perfino la memoria. (cf)

e adesso cosa scrivo?

Editoriale "Il Mosaico" Novara 1999, formato 14x22, pagine 126, lire 9.900

Tra i tanti manualetti 'popolari' destinati a esser portati via con poche migliaia di lire da un'edicola di stazione o dalle bancherelle ritornano quelli dedicati alle lettere.

Ci fa piacere e diamo loro un cordiale benvenuto. Del resto *"chi non si è mai trovato nell'imbarazzo al momento di scrivere una lettera di ringraziamento a persone non di famiglia, ... oppure un biglietto d'accompagnamento per un regalo? Questa nuova e pratica guida per la corrispondenza privata prova a fornire un aiuto nelle piccole difficoltà che possono capitarci ogni giorno"*.

Forse hanno ragione gli osservatori del costume quando immaginano un futuro prossimo in cui l'elettronica in rete riporterà in auge i messaggi scritti interpersonali, messi alle corde da mezzo secolo di dilagante oralità telefonica. Allora ci giocheremo la rivincita. E sarà bellissima.

Benché queste forme di scrittura trovino per il momento il referente naturale nel servizio postale — quindi in vicinanza della nostra sensibilità — con gli strumenti di storia postale (o epistolografici) non è facile

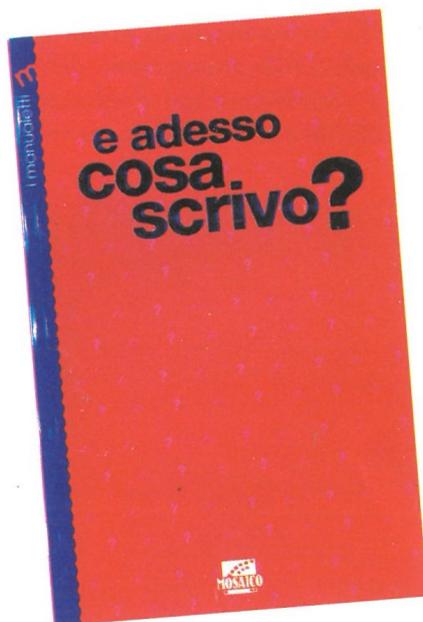
penetrare all'interno di un genere editoriale a prima vista quasi inconcepibile o retaggio del passato, ma che evidentemente ha capito come si possano attirare lettori con temi: "Come scrivere La lettera (formale/ informale) Biglietto e cartoncino Il telegramma Il necrologio, *Con che cosa scrivere* La carta da lettere Il cartoncino Il biglietto da visita La cartolina illustrata La busta Penna, macchina per scrivere e computer Il fax, *Perché scrivere...*". Non manca neppure l'appendice sulle lettere d'amore (lasciando credere alla possibilità di apprendere formule di fascinazione postale!).

Da noi per lo più stanno uscendo libretti smilzi, ma non così all'estero se osserviamo la *Guide de correspondance, 500 models de lettres*, Paris Larousse 1996. Ogni mercato ha sfumature (o tradizioni) diverse.

Opere di questo genere attivano molti saperi. Lo sguardo del cultore postale correrà al capitolo involucri: "Buste bianche o colorate? Buste piccole o buste grandi? Quante volte ci siamo posti queste e altre simili domande nel momento in cui, con la lettera già scritta, ci apprestavamo a inviarla".

"Esistono precise indicazioni ministeriali sulle dimensioni della busta e sul modo in cui bisogna scriverci sopra gli indirizzi del destinatario e del mittente. Le Poste Italiane consigliano di usare soltanto buste bianche, le più adatte allo smistamento automatico; però è elegante e apprezzato da chi la riceve utilizzare una busta dello stesso colore e dello stesso tipo di carta della carta da lettera... In Italia i centri postali di smistamento, subissati da una valanga di materiali, utilizzano due sistemi: quello automatico e quello manuale. Il primo dovrebbe essere più veloce del secondo, ma non è sempre detto che sia così. La ragione sta nel fatto che, se 'normalizzate', gli impianti automatici possono smistare le buste con maggiore celerità. Su tutto il territorio

nazionale ci sono più di 20 centri dotati di questo genere di impianti... In ogni caso per evitare tassazioni, cioè multe applicate alle buste, che di solito colpiscono il destinatario (quindi anche per evitare brutte figure con chi riceverà la nostra



corrispondenza) è meglio che le buste siano comunque 'normalizzate': bisogna cioè spedire quelle che rispettano le dimensioni standard. Il formato normalizzato può essere di tre tipi: 14x9 cm. (formato minimo); 23,5x12 cm. (formato massimo); 16,2x11,4 cm. oppure 22x11 cm (formato consigliato)".

Tecnicamente il paragrafo è piuttosto banale e vien voglia di controbattere: rivolgetevi invece alle cartolerie o a qualche tabaccaio gentile (una tabaccaia grafomane poi sarebbe il massimo). Altre sezioni si difendono meglio, ad esempio quella sull'invio in busta chiusa o in busta aperta.

Il vero problema però è un altro. Opere siffatte rispondono a bisogni profondi di assicurazione personale e sociale, dalle radici antiche, che neppure la scolarizzazione di massa è riuscita a risolvere definitivamente. Ecco un bel test (sempre che interessi a qualcuno sviluppare la nostra cultura) da sottoporre ai ragazzi nel progetto tra Poste Italiane, Federazione tra le Società filateliche e Ministero della

Pubblica Istruzione. Non tocca a noi occuparci di alfabetizzazione postale, bensì della lunga storia, in gran parte inesplorata, dei manuali di scrittura epistolare volgare che attraversa tutta l'età moderna. Qui — volenti o no i critici moderni e gli antichi "Segretari" — il percorso letterario si intreccia alla storia postale. Questi testi non sono affatto 'libri di lettere' (genere creato dall'Aretino nel 1538 come prodotto puramente letterario) ma sussidi per chi a un certo momento si è scoperto nudo di fronte allo sfavillante mondo delle comunicazioni.

La biblioteca nazionale di Firenze conserva un titolo antico: il *Formulario ovvero epistolario volgare cioè modo de insegnare a dittare lettere... et anchora a saper fare le mansioni dentro et di fuori con facilità*, Venezia De Leno 1569 (prima ediz. 1532). Tra il testo del 1532 e questo del 1999 che insegna a fare indirizzi con il codice d'avviamento postale scorre un fiume con centinaia di voci bibliografiche (molte di difficile reperimento) che accompagnano l'evoluzione della posta. La lunga teoria di ristampe dell'opera *Il segretario* (aggettivato in molti modi) e delle diverse guide o formulari esprime una ripetitività di formule che a prima vista può forse annoiare, ma che indagata nel lungo periodo offre sorprese, e l'Italia vanta titoli di primogenitura mondiali.

Infine suggeriamo agli amici collezionisti di non trascurare questi manualetti sui listini o negli scaffali delle librerie antiquarie. I bibliofili li hanno sempre snobbati, quindi i prezzi si mantengono bassi, soprattutto per quelli del XIX e XX secolo, ma sono titoli destinati ad apprezzarsi. E possono offrire lo spunto a nuove, interessanti collezioni, per una volta basate anche sui messaggi. (cf)

Così vicini, così lontani

Due paesi vicini, anzi nell'800 praticamente uno solo. Ma con due storie totalmente diverse: uno nato come Colonia, l'altro un Impero destinato a crollare per dare il titolo d'Imperatore a un re europeo. Due libri nello stesso filone della storia postale e della filatelia, ma diversissimi nella concezione e nello sviluppo: uno affondato nella storia che nasce dalla ricerca archivistica e dà nuova luce alla passione filatelica, l'altro nella filatelia che trova modo di svelare particolari talvolta gustosi della storia. Due concezioni del collezionismo tra loro agli antipodi, ma vicinissime nel risultato finale: offrire agli appassionati uno stimolante confronto, e quanto di meglio poteva offrire l'argomento...

Poste e comunicazioni della Colonia Eritrea dall'insediamento in Assab all'occupazione di Massaua (1879-1885)

di Beniamino Cadioli
Istituto di studi storici postali
(C. P. 514) Prato 1996, formato
17x24, pagine 142, lire 60.000

Fin dal 1869 il nostro governo aveva curato l'acquisto di un territorio sulla costa africana del Mar Rosso, attorno alla baia di Assab, che portò poi alla colonia Eritrea. Quella base risultava "lontanissima dal territorio nazionale; i collegamenti erano difficili e comportavano costi non giustificabili per un Paese povero e pieno di problemi sociali come l'Italia... D'altro canto emergono numerosi momenti di incertezza, serie impreparazioni politiche e tecniche, nonché idee diverse sulle decisioni da prendere". Ecco le linee guida di un racconto avvincente, non solo per specialisti: la fase 'eroica' di avvio dell'avventura coloniale — prima ancora dell'occupazione di Massaua — con contorno di missionari, avventurieri, militari, mercanti. Iniziava allora il mito dell'Africa col suo contorno di paure (fu ripristinata l'antica prassi di disinfettare le lettere all'arrivo in Italia).

Il numero 19 della collana "Quaderni di storia postale"



parte dalla relazione *Il problema delle comunicazioni postali tra l'Italia e l'Eritrea* al convegno dell'università di Messina su "Fonti e problemi della politica coloniale italiana" (1989) e ha il merito di fissare un punto di non ritorno in storia postale.

L'autore, professore universitario (di chimica), studia da decenni i fenomeni della posta militare e con questo lavoro supera se stesso, insegnandoci — tra le altre cose — la metodologia a fonti incrociate, che utilizza carte amministrative, testi di lettere private (fonti epistolari dirette), pezzi filatelici (testimonianze collezionistiche), considerazioni di geografia economica e postale, storia politica, e altro ancora. Il tutto lavorato in modo squisito, anche per l'accurata confezione finale, la bella iconografia (una ventina di tavole), la ricchezza di note. L'appendice documentaria da sola vale un saggio. Non mancano una bibliografia con

voci rare e l'indice dei nomi di persona (utile sarebbe stato pure quello dei luoghi).

In Africa i bianchi trovavano territori privi di servizi di corrispondenza (interna ed estera), quindi condizioni tipicamente prepostali, da Medioevo europeo. Si avviava in molti modi: attraverso corrieri espressi indigeni, sfruttando carovane, movimenti militari e ogni altra occasione, anche per collegarsi agli scali marittimi.

Dopo l'occupazione *de facto* del 1879, postalmente Cadioli fissa quattro periodi: uno *precursorio*, del tutto senza regole (dicembre 1879-dicembre 1880), in cui un funzionario governativo, privatamente inteso, svolgeva funzioni parapostali sfruttando occasioni da e per Aden; uno *sperimentale* (1881-1884), con riferimento a un'ordinanza del Ministero degli Esteri e alla sofferta creazione dei collegamenti col porto di Aden (sono del 1881 i francobolli italiani sovrastampati ESTERO e l'annullo BAIÀ DI ASSAB); la creazione di una *collettorie postale* abilitata a raccomandate, vaglia e pacchi (marzo 1884-1885); l'impianto di un *ufficio postale* formale.

Interessante processo di postalizzazione, quello di un territorio vergine. Poter veicolare regolarmente comunicazioni da e per l'estero costituiva una novità fin nei confronti dei potenti ras locali, e recenti studi indicano nell'arrivo degli europei il punto d'avvio di una 'nuova' epistolografia africana.

Questo libro ci conquista definitivamente al principio che il fenomeno postale ottocentesco dev'essere approfondito come evento sociale e personale, e non più solo visto sul piano tecnico amministrativo. Poche righe tratte dalle lettere dell'ufficiale medico Nerazzini alla mamma (trovate all'Archivio di Stato di Siena e relative allo stato della comunicazione tra Assab e



l'Italia nel 1883) chiariscono gli eventi generali meglio di un intero archivio o di cento 'buste'. C'è sempre una percentuale di rischio nel privilegiare unicamente le procedure, in particolare poi nei risvolti filatelici o marcofilici.

In diversi punti l'autore accenna al telegrafo. Valorizzare il ruolo strategico, benchè allora ancora elitario (negli usi diretti) di tale comunicazione è necessità ineludibile. Più che alla storia degli apparati occorre applicarsi a quella dei telegrammi, che non è fatta tanto di moduli quanto di messaggi (nasce persino una forma nuova di linguaggio, appunto 'telegrafico'). Cosa di meglio che indagarne le motivazioni (anche in termini di spesa) sui carteggi del Ministero degli Affari Esteri? Nel 1889 nasceva in Italia il Ministero delle Poste e dei Telegrafi con l'idea di servizi più moderni, a "sezioni riunite", e sbaglia la storia postale (pure a livello collezionistico) a trincerarsi solo dietro oggetti-lettera affrancati. Occorre aprirsi, iniziare a dare contenuti al fantastico processo di contaminazione che allora muoveva i primi passi e porterà per gradi alle forme di messaggio telematico. Ecco la ricchezza vera della nostra materia. (cf)

Ethiopia 1867-1936

History, stamps and postal history

di Roberto Sciaky
ed. Vaccari, via Buonarroti 46,
Vignola MO 1999, formato
21x30, pagine 220, lire 95.000

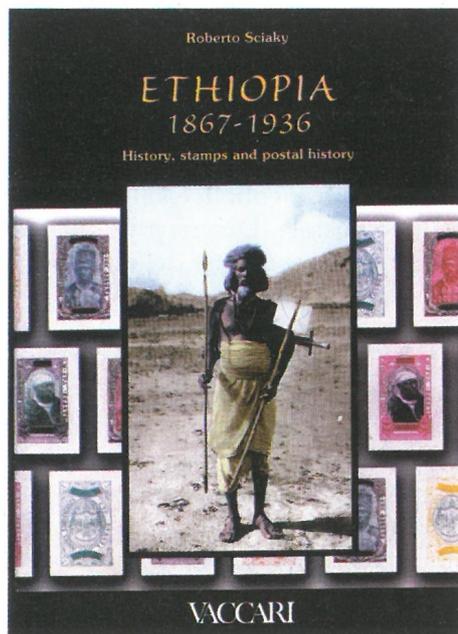
Una storia avventurosa, quella delle poste dell'Etiopia, almeno finché fu un Impero. Agli inizi perché fu probabilmente il primo caso al mondo in cui un servizio postale nacque solo per giustificare l'emissione politica di francobolli: i quali infatti dovevano mostrare al mondo la sovranità di quel Paese ancora in larga parte



sconosciuto, così che l'eventuale attacco da parte dell'Italia – all'epoca impegnata a racimolare un po' di colonie, come si conveniva a una Grande Potenza – risultasse a tutti come un'aggressione contro uno Stato indipendente, e non la conquista di un territorio di nessuno, o quasi. Poi perché le poste etiopiche nacquero come una società privata, gestita da europei e basata in gran parte sulle vendite filateliche, la quale fu costretta a chiudere nel luglio 1907 per cattiva gestione, come una qualunque aziendina

privata. Per riaprire i battenti nel febbraio 1908, riorganizzata stavolta a cura dei francesi, che facevano capo all'ufficio di Gibuti, nella Costa dei Somali assoggettata a Parigi. E chiudere nuovamente nel 1935, con l'arrivo degli Italiani a caccia di un Impero per il loro re, sostituite da un'organizzazione postale certo più capillare e moderna, ma pur sempre di occupazione.

Si tratta soprattutto di una storia avventurosa da scrivere, visto che nel 1935-36 gli archivi della Direzione delle Poste Etiopiche andarono distrutti, e non è dato sapere con esattezza neppure quali fossero le tariffe postali in quei primi 40 anni di attività. Le fonti disponibili sono praticamente solo quelle filateliche, che tuttavia sono sovente condite di particolari di fantasia oppure di parte, e le corrispondenze giunte fino a noi, che però sono non di rado viziate dall'intervento collezionistico. Pochi i lavori preesistenti di una certa consistenza: quello del 1961 di Ivan Adler, che si rifaceva alle memorie – piuttosto di parte – di Jean Adolph Michel, Direttore generale dal 1904 al 1907 e certamente "il maggior falsario



CAMERA CON SVISTA

1863 (1° gennaio) - Ovale con valore nel centro e diciture orizzontali. Disegno e stampa litografica di F. Maitraire. Foglio di 200. Distribuito prima in gruppi di 50 e poi di 100. Non dentellato.



1 10 c. giallo

Per la stampa furono usate due tavole litografiche, la prima formata da un unico gruppo di 200 stereotipi (10 x 20), la seconda formata da due gruppi di 100 (10 x 20), i due gruppi stampati con la prima tavola (n. 10) sono particolari. Le sottili linee verticali ed orizzontali, che dividono i francobolli, sono nitide nella prima tavola, spezzettate, confuse, doppie o assenti nella seconda.

Come possa una pietra litografica in calcare di Solenhofen essere formata da stereotipi, ovvero da oggetti in lega metallica, è un mistero tecnologico di cui solo gli esperti del Catalogo Sassone hanno la chiave!

delle prime soprastampe e di buste"; quello del 1977 di Henry Tristant, più interessante sotto il profilo storico postale ma limitato al periodo fino al 1911, e gli studi di Eric Payne sulle soprastampe (1981). A cui si possono aggiungere i bollettini pubblicati da associazioni specializzate, come "The Lion" del britannico Ethiopian Collectors Club e il "Menelik Journal" della statunitense Ethiopian Philatelic Society.

Malgrado queste difficoltà Roberto Sciaky, collezionista milanese classe 1929, ha voluto tentare l'avventura, forse per emulare inconsciamente sul versante postale le imprese di Livingstone e di Bóttego. E il risultato è decisamente affascinante, oltre che soddisfacente, riuscendo a riunire dati storici, postali e filatelici in un insieme scorrevole, ben bilanciato, e ricco di dati nuovi e considerazioni interessanti.

Partendo da una storia dell'Etiopia che dai primordi arriva alla prima presenza postale in questi territori, quella al seguito della spedizione punitiva del britannico Napier nel 1867-68 – un evento rimasto però isolato, anche per le scarse esigenze di comunicazione sia all'interno che con l'esterno: il poeta Rimbaud, che com'è noto visse ad Harar tra il 1880 e il 1891, scriveva nel 1888 che in tutta l'Abissinia non vivevano

più di una ventina d'Europei – si giunge alla decisione di Menelik del 1893 di concedere a privati (tra cui un suo apprezzato consulente, l'ingegnere svizzero Alfred Ilg) l'istituzione del servizio postale, con il solo obbligo di creare gli uffici di Entotto e di Harar, tanto per giustificare la stampa di francobolli e cartoline postali. Si prosegue poi con il curioso capitolo che va dal 1902 al 1907, quando si ebbero solo soprastampe sulla prima serie, periodicamente cambiate per evitare falsificazioni, e con gli avvenimenti postali e le emissioni delle nuove Poste di Stato, quasi subito entrate a far parte dell'UPU; per concludere con l'impiego dei bolli etiopici da parte degli italiani, dopo l'occupazione.

Tutti i possibili elementi noti sono descritti e illustrati, dalle bollature alle etichette di raccomandazione, dalle tariffe note ai dati conosciuti sulle vendite di francobolli e sul traffico postale. Diversi gli aggiornamenti di date delle varie emissioni, ma ancor più interessanti le correzioni ai cataloghi, che spesso ignorano l'uso effettivo di alcune serie mentre ne citano altre, in realtà non ufficiali o addirittura false, come certe "ristampe" preparate dal Michel dopo il suo siluramento, e talvolta figuranti anche su buste viaggiare. Soprattutto è lodevole

l'approccio d'insieme alla difficile materia, forzatamente di stampo collezionistico ma senza le forzature e le cattive abitudini che sono purtroppo tipiche del mondo filatelico. In questo senso è indicativo – e meritevole di plauso – quanto Sciaky scrive a proposito della parte iconografica, ampia e sempre puntuale: "ho scelto di illustrare il libro con il genere di buste che il collezionista può vedere e comprare da commercianti e alle aste, piuttosto che mostrare buste uniche che si vedono solo nelle mostre più importanti, di cui è ormai molto difficile se non impossibile diventare felici proprietari". Lo segnaliamo a chi parla di propaganda e poi riproduce solo pezzi unici. (ff)

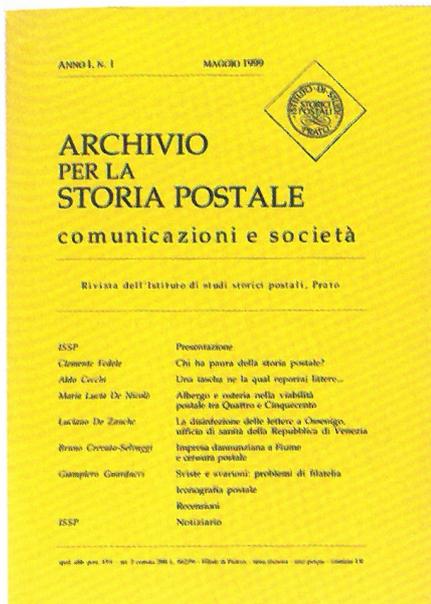
Nuove riviste

Archivio per la Storia postale

comunicazione e società

rivista quadrimestrale dell'Istituto di studi storici postali (via ser Lapo Mazzei 37, c.p. 514, 59100 Prato PO, issp@po-net.prato.it), formato 17x24, pubblicazione riservata ai soci, sottoscrizione annua L. 50.000 da versare sul ccp n. 13731500

Nel mondo del collezionismo non accade spesso di recensire una nuova rivista creata con una precisa strategia editoriale e di comunicazione, e non per



semplici interessi commerciali o per solleticare il piacere di alcuni nel firmare articoli. Ma non poteva essere altrimenti per una pubblicazione dell'Istituto di Studi storici postali di Prato, che da anni persegue – attraverso i suoi seminari, i suoi *Quaderni*, giunti al n. 25, e il catalogo bibliografico informatizzato – il preciso obiettivo di coinvolgere l'ambiente universitario nelle tematiche storico postali, eliminando le diffidenze del mondo accademico verso tutto ciò che sa di filatelia.

Gli articoli contenuti nei primi due numeri, che spaziano fra vari periodi storici (anche se con una certa preferenza verso quello prefilatelico), sono improntati a un indubbio rigore di ricerca, non importa se di natura archivistica o derivante da materiale collezionistico.

Sul n. 1 Aldo Cecchi fornisce una risposta, tratta dall'archivio Datini, al dubbio di alcuni traduttori olandesi della famosa *Summa* di Luca Pacioli (ricordata anche in francobollo) sull'esatto significato di "tascha" o "taschetta" per le lettere, Maria Lucia De Nicolò si occupa di *Albergo e osteria nella viabilità postale fra Quattro e Cinquecento*, Luciano De Zanche tratta de *La disinfezione delle lettere a Ossenigo, ufficio di sanità della Repubblica di Venezia* rimasto in

attività almeno fino al 1802, Bruno Crevato-Selvaggi presenta un insolito articolo su *Impresa dannunziana a Fiume e censura postale*, Giampiero Guarducci narra di *Sviste e svarioni*, in particolare delle marche per le Terre redente che qualcuno continua a far passare per rari francobolli non emessi.

Sul n. 2 Luciano De Zanche esplora l'inedito capitolo de *I vettori dei dispacci diplomatici veneziani da e per Costantinopoli* tra il Duecento e la fine del Settecento, Bruno Crevato-Selvaggi prosegue il suo studio su Fiume trattando di *Corrieri dannunziani e governativi*, mentre Aldo Cecchi affronta un argomento sempre d'attualità, *Emissioni di guerra: legittime o no?*, fornendo notizie e documenti inediti sui francobolli creati fra il 1941 e il 1942 a Lubiana, nel Montenegro e nella Zona Fiumano-Kupa.

D'interesse più generale le considerazioni di Clemente Fedele: *Chi ha paura della storia postale?* prende spunto dal comportamento alquanto assurdo di una Sovrintendenza per occuparsi della situazione che vede di fronte mondo filatelico e istituzioni statali, timorose – sovente fuori tempo e in modo sbagliato – delle possibili sottrazioni di materiale filatelico e prefilatelico dagli archivi pubblici; e giustamente si augura *"di veder proiettato a tutto schermo lo zelo dei funzionari, proprio adesso che si aggirano concreti pericoli di macero selvaggio sugli archivi centrali e periferici dell'Amministrazione PT, trasformata in Poste Italiane SpA e quindi con tutte le carte tutelate come archivi privati"*.

Mentre *Un enigma di storia postale: la Repubblica veneta* prende di mira certe pessime abitudini filateliche, come quella di dare giudizi persino di tipo peritale sconoscendo del tutto le fonti, fino al punto di dichiarare falsi certi pezzi in base a "postulati" che sono in totale contraddizione

con la realtà che emerge dalla normativa dell'epoca.

Corredano gli articoli notizie, recensioni molto approfondite (alcune delle quali apparse anche sulla nostra rivista) e un'interessante – anche se un po' striminzita – rubrica di *Iconografia postale*. Se infatti si può fare una critica alla nuova pubblicazione, è proprio quella di eccedere in una austerità grafica (a cominciare dalla



copertina) e iconografica (poche illustrazioni, e rigorosamente in bianco e nero) che pare sia ancora di gran moda in un certo mondo accademico. Quello, per intenderci, che ai tempi della vecchia Accademia filatelico-numismatica faceva dire al prof. Panvini-Rosati che lui, se avesse ricevuto un volume di *Memorie* con sovraccoperta illustrata e policroma, l'avrebbe subito eliminata prima di mettere il volume in libreria!

Ma dopotutto, se tali fisime sussistono, anche questa povertà iconografica sarebbe funzionale alla strategia seguita. (ff)

Il Club dell'Occhio Attento potrà essere ancora più interessante se godrà della collaborazione dei lettori.

Invitiamo a segnalarci pubblicazioni, articoli, mostre, iniziative a carattere locale o fuori dal giro filatelico.

Video

Lettere dal fronte

a cura e per la regia di Vittorio Schiraldi, prima e seconda parte, Video Club Luce / San Paolo audiovisivi 1990, durata 115 minuti (noleggiabile dal circuito Blockbuster)

Questo documentario sugli anni del secondo conflitto mondiale con materiali



dell'istituto Luce è forse il primo video in cui entrano (sia pur parzialmente) i nostri temi, oltre che nel richiamo sul titolo, attraverso citazioni da lettere scritte a casa dai militari e bloccate dalla censura (oggi sul libro di B. Bellomo, *Centomila lettere di guerra*, Longanesi ed.). "Trent'anni dopo recapitiamo queste lettere ai legittimi destinatari" promette il regista, che nel montaggio intercala scenette a tema ricavate da materiale d'archivio: la distribuzione della posta agli artiglieri nel deserto, il soldato che scrive a casa, donne portalettere che sostituiscono gli uomini al fronte, la lettura della lettera in famiglia. Sono immagini non spontanee, chiaramente costruite, a tema storico postale ancora

embrionale, ma suggestive in una società dell'immagine come la nostra.

Al termine della proiezione viene spontaneo interrogarsi su eventuali filoni di cinematografia storica postale. È appena uscito il libro di P. Jackson, *A Retake please Night Mail to Western Approaches* (Liverpool University Press 1999), dove si parla tra l'altro della struttura londinese GPO Film Unit che nel 1935 produsse il famoso

Night Mail dedicato al viaggio del treno postale Londra-Glasgow, capolavoro (nonché un classico) del genere documentario, con un suo spazio in storia della cinematografia. In passato anche l'amministrazione P.T. italiana ha prodotto documentari, alcuni dei quali pochissimo visti. Di quel materiale, o delle sue motivazioni, oggi non si conosce più nulla; magari non conserverà opere d'arte ma sarebbe utile valorizzarlo, anche come memoria. Esistono strutture pubbliche deputate a ciò.

Anche un film Luce, pur nella sua retorica (vecchia e nuova), qualche idea stimolante può indurla, e la giriamo a lettori appassionati di cinematografia perchè ci assistano. (cf)

**cronaca
filatelica**



REDAZIONE

Direttore editoriale: Paolo De Rosa

Direttore Responsabile: Carlo Alberto De Rosa

Comitato di Direzione: Nino Barberis,

Carlo S. Cerutti, Franco Filanci, Gino Lottini

Coordinatore: Danilo Bogoni

Collaboratori: Nino Aquila, Umberto Baggiani, Giorgio Barberis, Claudio Baccarin, Gino Bellio, Gianni Bertolini, Beniamino Cadioli, Aldo Cecchi, Mario Chesne Dauphiné, Giovanni Chiavarello, Pierluigi Ciucci, Stelvio Coggiati, Alfonso De Rosa, Roy A. Dehn, Mariateresa Di Pastena, Gabriele Fabris, Mario Gallenga, Domenico Galli Della Loggia, Ilio Gasparri, Maurizio Fumagalli, Ennio Giunchi, Alessandro Glaray, Ernst Halsch, Pier Guido Landi, Federico Lupari, Andrea Malvestio, Vincenzo Mento, A. Luigi Morera, Giancarlo Morolli, Fabio Murino, Edoardo P. Ohnmeiss, Arnaldo Pace, Michele Picardi, Paolo Pogliani, Giuliano G. Rossi, Flavio Rota, Ernesto Sessa, Sara Sicuranza, Emilio Simonazzi, Carlo Sopracordevole, Sandro Taragni, Agostino Zanetti

Grafico: Vincenzo Cozzella

Segreteria di redazione:

Vittorio Romano, Mariarosaria Russo, Paola Savoca

INDIRIZZI

Direzione, redazione e amministrazione

via Jannelli 22 - I-80131 NAPOLI

tel. 081.2203070 PBX - fax 081.2203150

Internet: www.crofil.com

e-mail: crofil@eder.it

Servizio abbonati e Ufficio spedizioni:

tel. 081.5465445

C.C.P. n° 28719805 intestato a EDER s.r.l. Napoli

Redazione di Milano

via privata Maria Teresa 11 - I-20123 MILANO

tel. 02.89010015 - fax 02.860211

Associato a:



Publicità inferiore al 70%

Spedizione in abbonamento postale Gruppo III

Tutti i diritti riservati: gli articoli, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Autorizzazione del Tribunale di Napoli, n° 2652 del 16/06/1976

CCIAA 300699 - P. IVA 01126980638

ISSN (International Standard Serial Number) 0393-1307

SPECIALE 7

Grafica e impaginazione

T.P.A. srl - via Vigotti 3 - 43100 Parma PR
tel. 0521.980321/980966 - fax 0521.983688

Stampa

Grafitalia - via Censi dell'Arco 25 - 80040 Cercola NA
tel. 081.5550025/5550511 - fax 081.5550512

Distributore di Cronaca Filatelica per l'Italia

SO.DI.P. s.r.l. - via Bettola 18

20092 Cinisello Balsamo MI

tel. 02.660301