



# IL SERVIZIO POSTALE AMBULANTE SUI TRENI: DIFFERENZE E PECULIARITÀ NEI PRINCIPALI SISTEMI DI EUROPA ED USA

PAOLO GUGLIELMINETTI

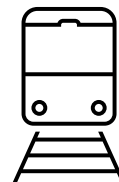
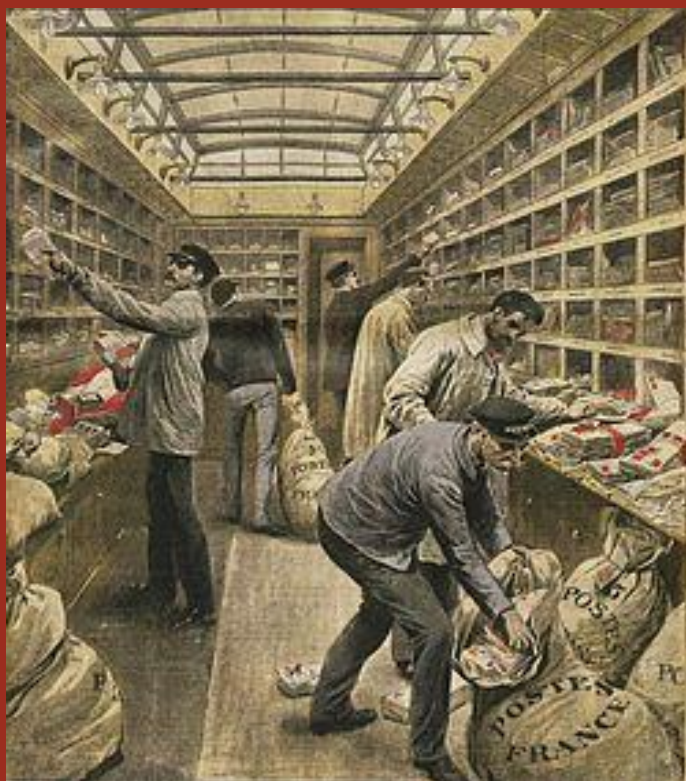
# Indice

---

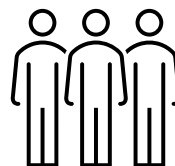
1. Definizione di ambulante
2. Ideazione ed inizio del servizio
3. Ricezione e riconsegna dei sacchi postali
4. Accettazione della corrispondenza durante il viaggio
5. Alcune peculiarità «nazionali»
6. Caratteristiche dei vagoni postali
7. Treni postali dedicati
8. Il trattamento della posta in caso di incidenti
9. La fine del servizio ed il futuro



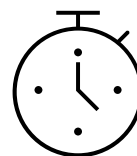
# Definizione di ambulante postale



Vagoni ferroviari speciali costruiti e/o attrezzati per il trasporto e lo smistamento della posta



Per estensione il termine venne dato al servizio svolto ed al personale che ci lavorava



L'idea nacque per sfruttare il tempo di trasporto processando la corrispondenza durante il viaggio (invece che negli uffici postali fissi a inizio o fine viaggio)



Il servizio fu attivato con caratteristiche simili in tutti i paesi postalmente e ferroviariamente avanzati

# La terminologia nelle principali lingue e paesi

## AMBULANTE POSTALE

Sezioni di movimento o uffici postali che lavorano in apposite vetture postali ferroviarie per scambio dei dispacci e smistamento



## BAHNPOST

Identifica sia i servizi di ambulante postale (Bahnpostwagen) sia quelli analoghi ai nostri messaggeri (Postabteilen)



## BUREAU POSTAL AMBULANT

Vagoni dove gli impiegati postali smistano le spedizioni durante il tragitto; denominati ufficialmente PA (Poste Atelier) ma comunemente chiamati "ambulanti"



## TRAVELLING POST OFFICE (TPO)

Definizione analoga agli ambulanti. Inizialmente erano denominati come in



US:  
**RAILWAY POST  
OFFICE (RPO)**

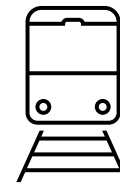
# Ideazione ed inizio del servizio (UK)



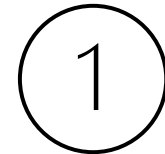
Replica of 1838 Grand Junction Railway travelling post office van



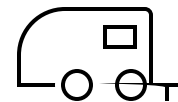
Il **Railways (Conveyance of Mails) Act del 1838** obbligò le compagnie ferroviarie a trasportare la posta (sui treni in orario o su convogli speciali) ad un corrispettivo standard



Di conseguenza, **materiale rotabile specializzato** fu messo in esercizio dalle compagnie ferroviarie, in quanto previsto fosse reso disponibile ove richiesto dal Postmaster General.



Nel gennaio dello stesso anno nacque il primo vero TPO sperimentale, proposto dall'impiegato del General Post Office **George Kastadt**.



Si trattava di una **carrozza a cavalli convertita a vagone ferroviario** e fu messo in servizio sulla **Grand Junction Railway** (linea che collegava Liverpool, Manchester, e Birmingham)

# Inizio del servizio (altri paesi)



- **15 settembre 1840:** primo servizio postale ambulante sulla linea Bruxelles – Anversa



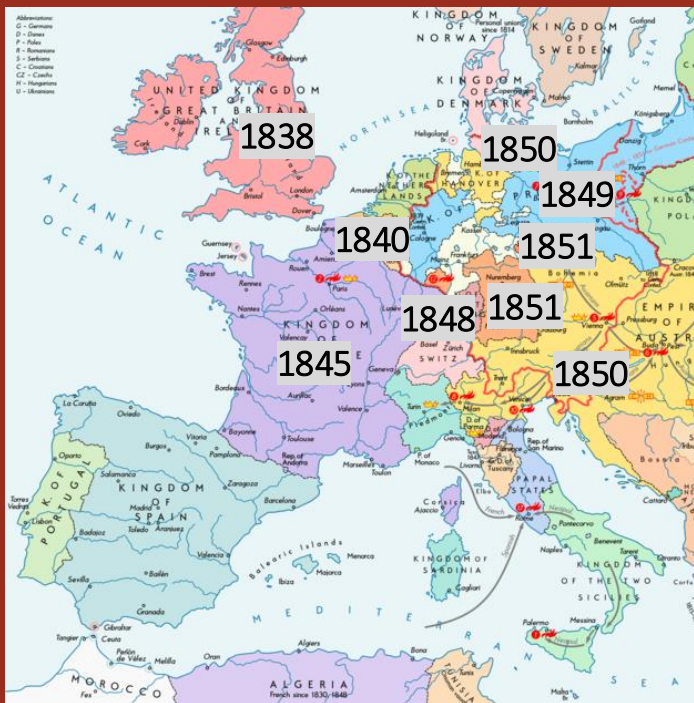
- **1842 - 1844:** test di trasporto della posta su treno su diverse linee
- **1 agosto 1845** (o 16 luglio 1846): primo ufficio postale mobile con un vagone appositamente costruito per lo smistamento e il trasporto dei dispacci, sulla linea Parigi-Rouen



- **1 aprile 1848:** primi servizi di ambulante postale nel Grand Ducato di Baden sui treni tra Heidelberg ed altre località (Karlsruhe, Basilea, Costanza)
- **1849:** Prussia
- **1850:** Mecklenburg-Schwerin
- **1851:** Sassonia e Baviera



- **1 agosto 1850:** un servizio postale viaggiante (k.k. fahrende Postamt Nr. 1) funzionò per la prima volta tra Vienna e Oderberg (oggi Bohumín) sulla linea della Ferrovia Settentrionale (Nordbahn) dell'Imperatore Ferdinando.



# Inizio del servizio (altri paesi)

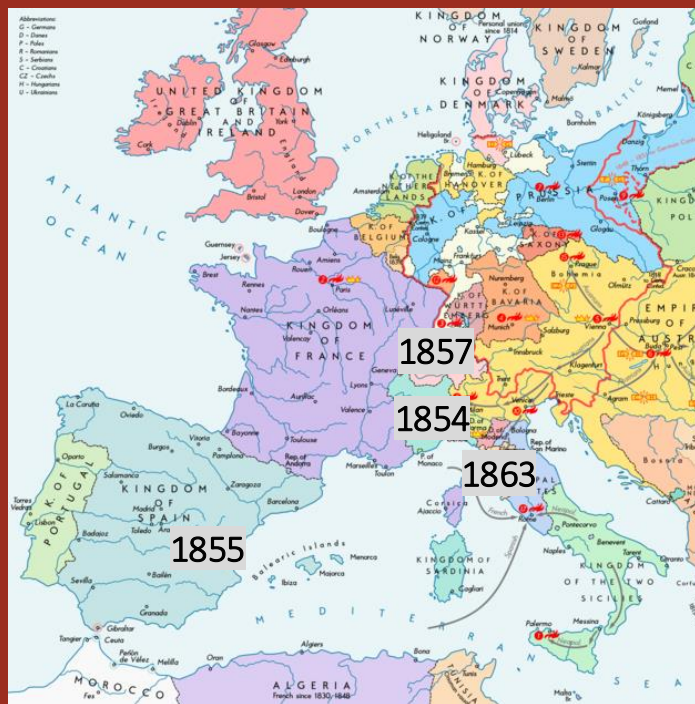


Fig. 104. UFFICIO POSTALE AMBULANTE SULLE FERROVIE.

- **1855:** Regno di Sardegna (Torino – Genova)
- **10 settembre 1863:** Stato Pontificio (Roma – Ceprano)



- **17 settembre 1855:** primo servizio postale ambulante tra Madrid e Albacete, per cui era stata autorizzata l'anno prima la costruzione dei due vagoni speciali



- **12 ottobre 1857:** primo utilizzo di vagoni ambulanti appositamente allestiti sulla linea Zürich–Brugg (Nordostbahn) per conto del Dipartimento federale delle Poste



- **28 luglio 1862:** primo servizio provvisorio (durò 1 anno circa) con vagoni bagagli riadattati, sulla Hannibal and St. Joseph Railroad, quindi successivamente con carrozze appositamente costruite
- **28 agosto 1864:** primo servizio permanente istituito tra Chicago, e Clinton. La posta veniva smistata e ricevuta da ogni ufficio postale lungo il percorso, e dai principali uffici oltre i terminal

# Ricezione e consegna dei sacchi postali

Nella grande maggioranza dei sistemi postali, il carico e scarico dei sacchi avveniva sulle banchine delle stazioni con impiego di carretti (prima spinti a mano e poi motorizzati) e di tanta fatica umana ...

Questa procedura imponeva la possibilità di caricare e scaricare la posta durante il percorso solo nelle località dove fermava il treno

Operazioni di carico dei sacchi postali su un ambulante francese, 1950 circa



# Ricezione e consegna dei sacchi postali

In UK ed USA, i vagoni ambulanti vennero attrezzati con reti esterne per raccogliere al volo i sacchi montati su dei trespoli lungo il binario, e con installazioni speculari per rilasciare i sacchi postali con le corrispondenze già smistate.

Operazioni di carico dei sacchi postali su un ambulante inglese, 1900 circa



# Ricezione e consegna dei sacchi postali

Nelle località di scambio, l'apparato era analogo.

In UK funzionarono sino a 245 installazioni di questo tipo, e l'ultima rimase in esercizio sino al 1871

Apparato di carico dei sacchi postali su un ambulante inglese, 1908 circa

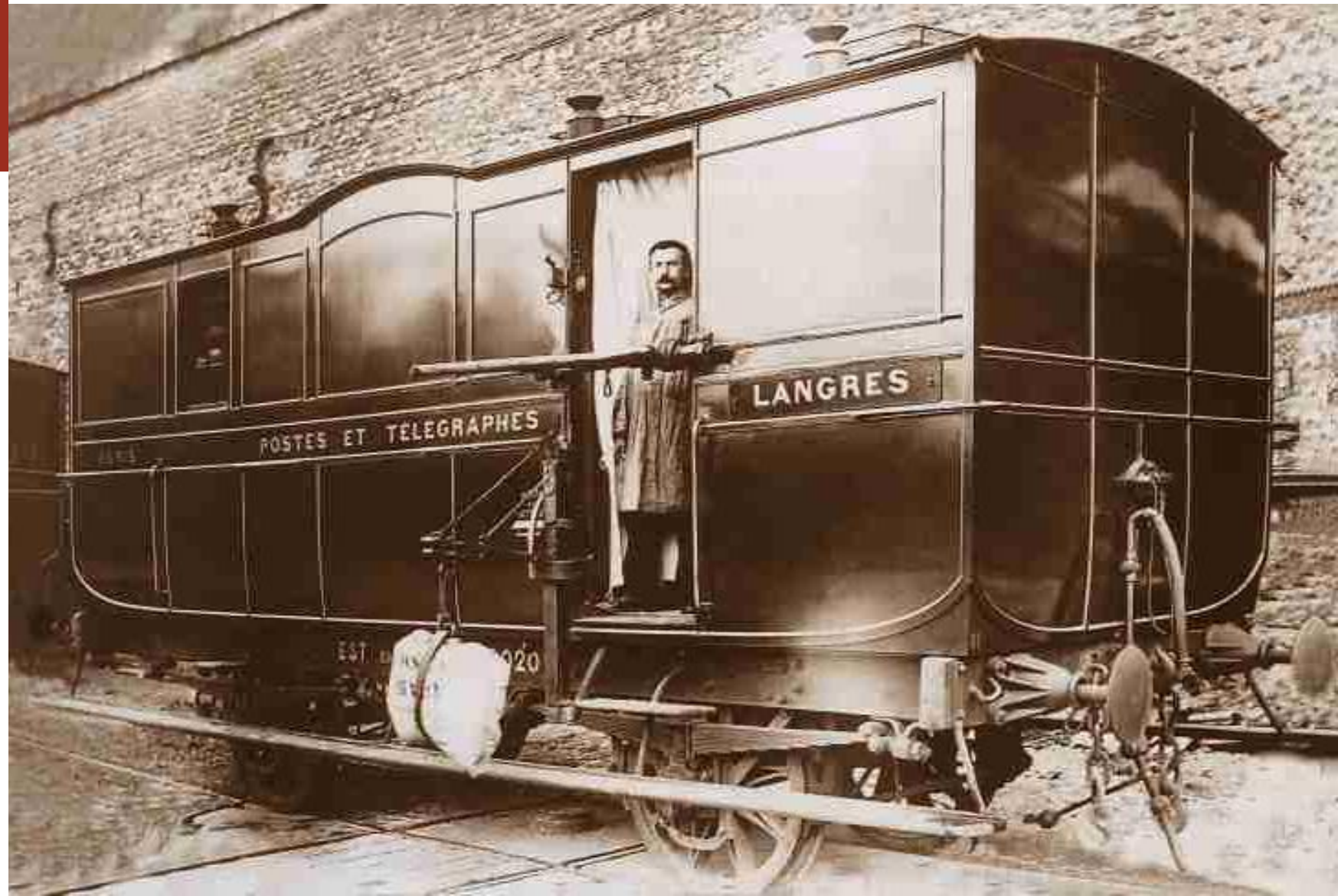


# Ricezione e consegna dei sacchi postali

Solo in UK e USA il sistema ebbe davvero ampia diffusione, ma anche altri paesi testarono questa tecnologia, ad esempio la Francia:

- Pont-sur-Seine, sulla linea Paris – Belfort (1885)
- Boulogne sur Mer (1933) per la consegna di un sacco postale con documenti urgenti ad un treno rapido

Test di apparato di carico dei sacchi postali su ambulante francese, Rete dell'Est, 1885



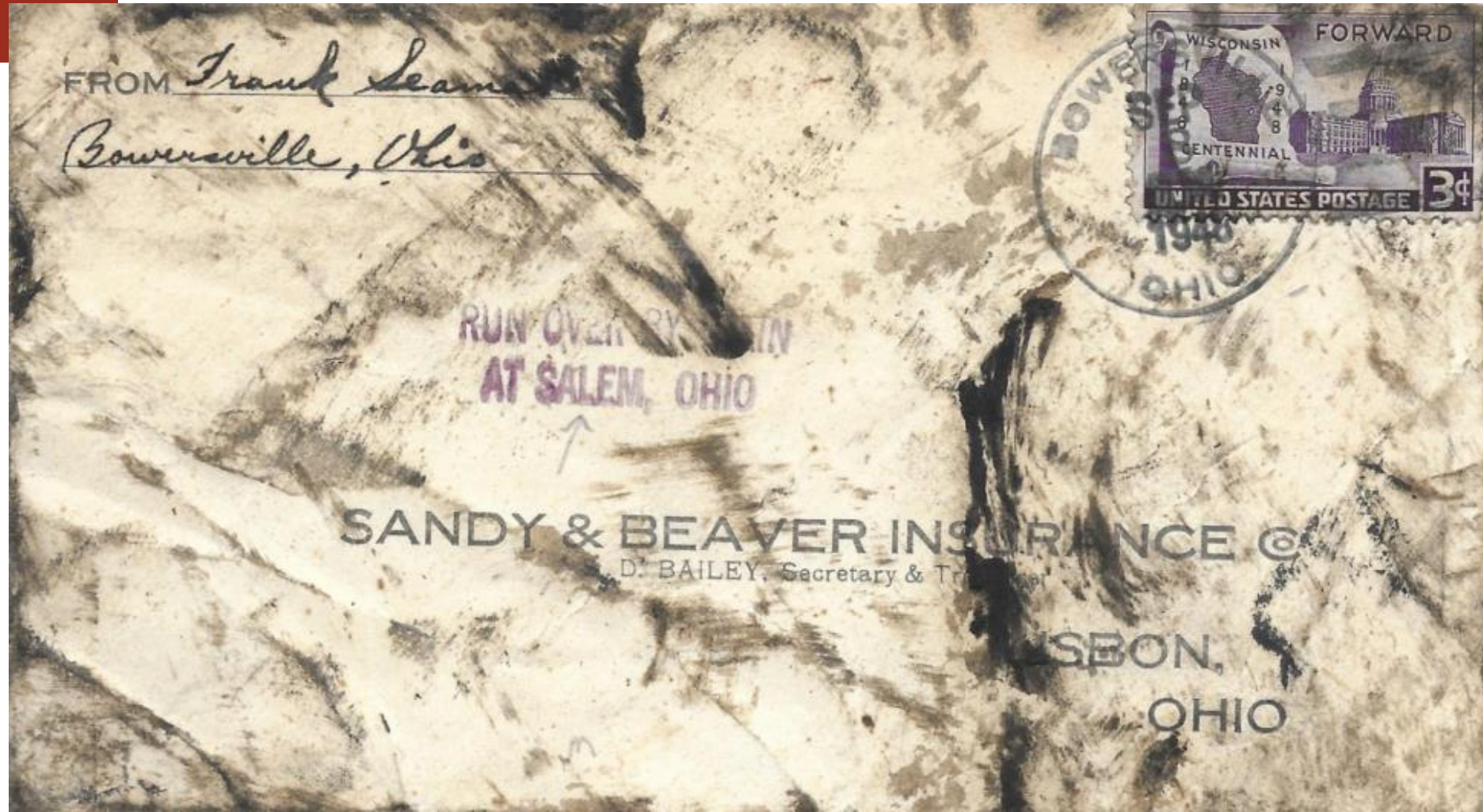
# Ricezione e consegna dei sacchi postali

Non sempre tutto funzionava al meglio, come ad esempio nel caso del guasto dell'apparato di trasferimento dei sacchi postali quando l'espresso Chicago – New York tentò senza esito di raccogliere due sacchi di lettere a Salem.

La velocità del treno trascinò i sacchi e la posta fu sparsa per oltre un miglio lungo il binario.

RUN OVER BY A TRAIN  
AT SALEM, OHIO

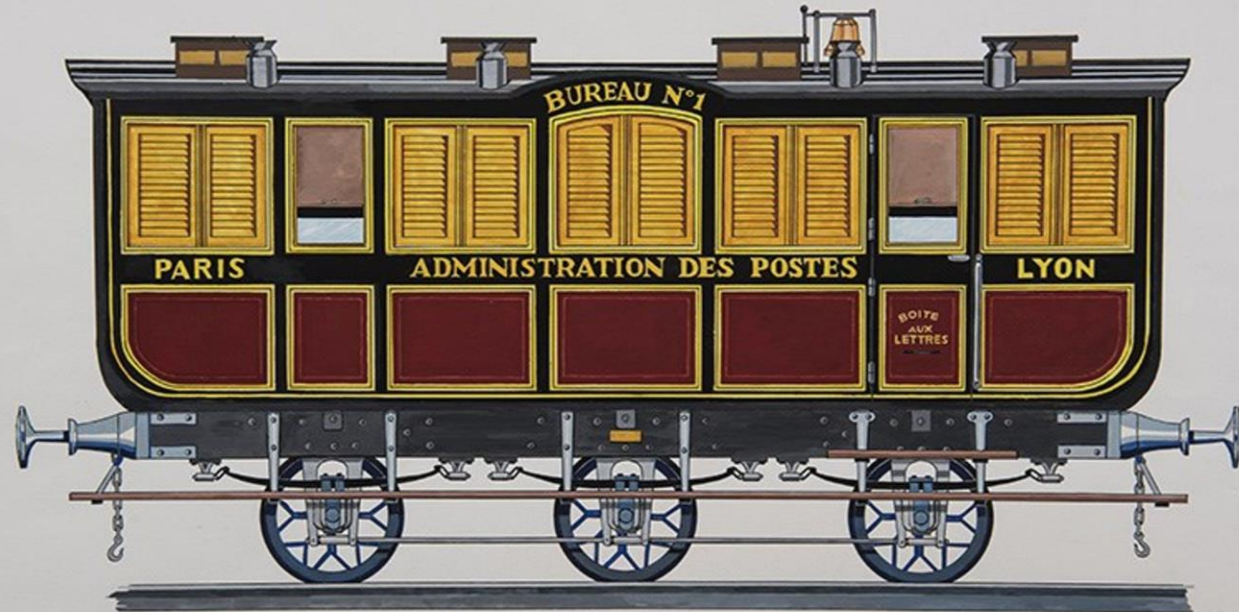
Usa, 1948



# Accettazione della corrispondenza

La modalità “abituale” di consegna della corrispondenza da parte del pubblico era attraverso apposite buche delle lettere posizionate sul fianco delle vetture.

Tale pratica nacque già coi primissimi uffici ambulanti



# Accettazione della corrispondenza

Gli ambulanti postali non erano uffici aperti al pubblico. Tuttavia in alcuni paesi potevano svolgere operazioni di accettazione di corrispondenze raccomandate o assicurate, es. in UK.

Poteva però accadere che procedessero a raccomandare d'ufficio missive con determinate caratteristiche

Italia, 1933, Raccomandata accettata dall'ambulante postale n.11  
Bologna - Foggia



# Peculiarità nazionali



In alcuni paesi e per alcuni periodi, gli uffici postali ambulanti furono dotati di **bolli lineari** per indicare la località di effettiva provenienza della lettera, vale a dire la stazione in cui era stata raccolta

- Regno di Sardegna / Italia (dal 1855)
- Svizzera (dal 1880 circa)



# Peculiarità nazionali

In Francia esistevano servizi ambulanti **diurni** chiamati "**primos**" e **notturni** chiamati "**secondos**". Gli ambulanti diurni erano composti da un unico vagone di smistamento, mentre quelli notturni erano spesso composti da più carri di smistamento e da più rimorchi (allèges) per immagazzinare i sacchi inclusi quelli derivanti dai risultati del lavoro di smistamento a bordo.

Le due tipologie usavano **obliterazioni** di tipi differenti.



Ambulante di notte  
Bordeaux –  
Paris, 1859



Ambulante di  
giorno Paris –  
Calais, 1859

# Caratteristiche dei vagoni postali



Proprietà spesso delle amministrazioni postali, ma con manutenzione e esercizio in capo alle aziende ferroviarie (grande varietà di situazioni per paese ed epoca)

Allestimento interno standard comprendenti casellario, tavoli di lavoro, e punti di fissazione e stoccaggio dei sacchi postali

Caratteristiche tecniche e standard di progettazione allineati a quelli delle carrozze per il trasporto di viaggiatori

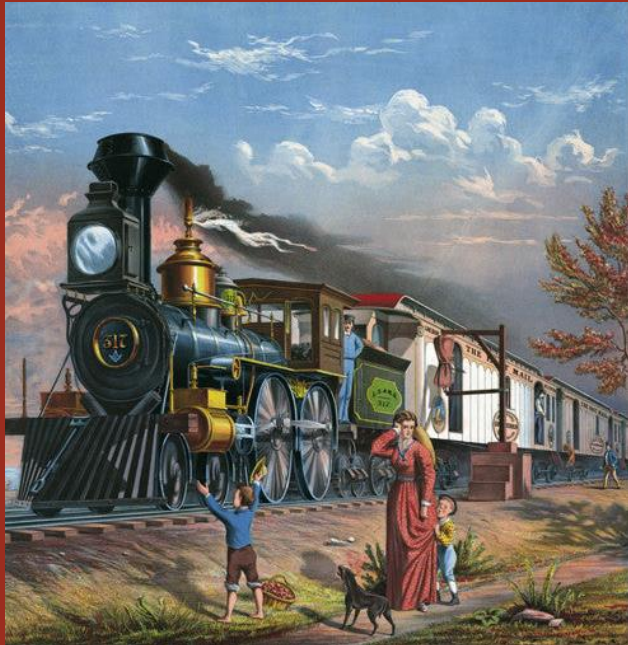
In alcuni viaggiavano abbinati a vagoni destinati al solo stoccaggio dei sacchi chiusi (detti in Francia *Allèges* o *Poste Entrepots*, in UK *Stowage Vans* etc.)

Condizioni di Lavoro piuttosto pesante per lo scarso confort degli interni, l'illuminazione non sempre adeguata ecc.

# Caratteristiche dei vagoni postali



# Treni postali dedicati



- **Fast mail:** treni USA veloci dedicati esclusivamente al trasporto della posta, composti tipicamente da 4 vagoni di cui due ambulanti, uno per il servizio espresso ed un bagagliaio. Il primo fu messo in servizio nel 1874 tra New Yprk e Chicago.



- **Treni "Tuttopostali":** Il primo treno interamente postale sulle FS fu istituito tra Milano e Roma il 1° giugno 1958 e aveva in composizione 8 vetture. Nelle composizioni si trovavano sia carrozze ambulanti che messaggeri. Nel 1963 vi erano 4 treni postali, mentre nel 1997 erano diventati 12,



- **Rail Express Systems:** rete di treni postali dedicati della Royal Mail. In servizio dal 1982 al 1996. Almeno 8 servizi erano veri TPO, un'altra decina effettuava solo il trasporto della posta. Dopo la privatizzazione i servizi furono integrati nella rete EWS, e il servizio continuò per alcuni anni.



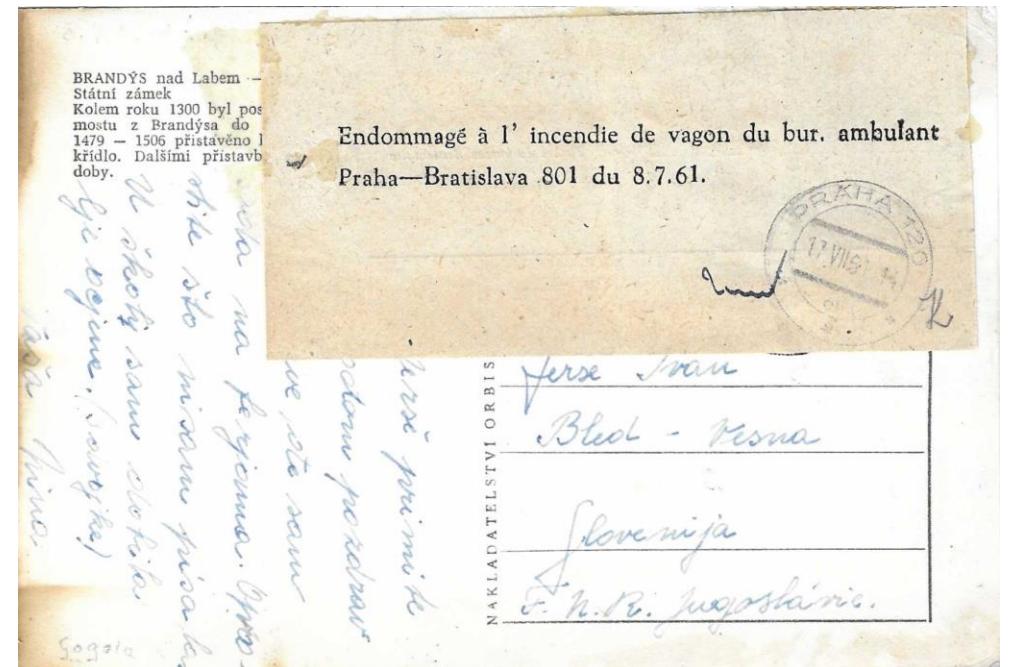
- **TGV postale:** treno interamente dedicato al trasporto della posta e dei pacchi sulla linea del TGV Paris Sudest, in servizio tra il 1984 ed il 2015. Rispetto ai convogli passeggeri avevano portelloni più grandi con porte scorrevoli. Nessuno smistamento avveniva a bordo treno.

# IL TRATTAMENTO DELLA POSTA IN CASO DI INCIDENTI



CATASTROPHE DE MELUN 4 Novembre 1913  
 Le Rapide n° 2 de Marseille tamponne le Train-Poste n° 11 à 9 h. 40 du soir  
 La recherche des lettres tombées du wagon-poste.  
 L. FORTIN  
 14-XI-13 (E-D)

Il coinvolgimento diretto degli ambulanti postali negli incidenti venne solo raramente menzionato nelle indicazioni sulla posta danneggiata




## Guidelines for establishing an international postal rail transport service

UPU-Rail Forum

# LA FINE DEL SERVIZIO ED IL FUTURO

- I servizi postali ambulanti con smistamento a bordo dei treni sono praticamente **scomparsi** oggi
- Gli **ultimi servizi** di questo tipo si sono conclusi alla fine del XX secolo o poco dopo (USA: 1978; Francia: 1995; Germania: 1997; Italia: 1999; UK: 2004)



- 
- Nei decenni seguenti il trasporto postale su ferrovia è continuato in alcuni paesi senza smistamento a bordo, e date le crescenti necessità di ridurre l'impatto CO2 delle attività postali, vede l'emergere di progetti di rilancio anche in tempi recenti.