

IL TRASPORTO DELLA POSTA

1861 – 1946

Parte essenzialissima del servizio postale era, naturalmente, il trasporto degli oggetti postali dal luogo d'impostazione a quello di destino. Per svolgere questo compito, l'amministrazione mise in atto una fittissima e variegata rete di trasporti, utilizzando ogni mezzo periodico disponibile per via terrestre o d'acqua, poi anche di cielo. I punti nodali delle reti così tracciate erano gli uffici postali, che per il servizio delle corrispondenze svolgevano compiti d'accentramento, scambio, consegna e recapito.

Non si darà qui un resoconto esatto ed esaustivo di tutti i servizi di movimento postale nel periodo d'interesse, perché sarebbe compito immane, ma solo uno sguardo antologico, finalizzato soprattutto alla presentazione di evidenze filateliche, inquadrate nella cornice di corretta spiegazione del servizio che veniva svolto.

SERVIZI SULLA TERRA

Il sistema tradizionale di trasporto postale in epoca preunitaria prevedeva l'uso delle carrozze a trazione animale sulle lunghe distanze, il trasporto a piedi o con cavalcature individuali sulle quelle brevi e medie, magari combinato con quello su barca per le acque interne. Nella seconda metà dell'Ottocento questo collaudato sistema di trasporti, la cui velocità era commisurata a quella di un cavallo veloce, venne gradatamente sostituito pressoché interamente dal nuovo e rivoluzionario sistema meccanico di locomozione che caratterizzerà l'intero periodo successivo, e cioè la ferrovia.

Non per questo vennero meno, ancora per molto tempo, i sistemi tradizionali, specialmente sulle tratte minori, e su quelle non servite dalle ferrovie. Negli anni Novanta dell'Ottocento i pedoni, i cavalli e le carrozze adibiti al servizio postale percorrevano ancora 90.000 chilometri al giorno. Operavano in questo modo, in genere, i servizi rurali, i collettori, i corrieri, i procaccia, cioè quel variegato mondo di figure postali caratteristiche del servizio sino al Novecento inoltrato, che assicuravano la capillarità del servizio nelle località rurali e minori, con la raccolta delle corrispondenze dalle cassette disseminate lungo i percorsi, i trasporti, i recapiti in ogni dove. Labili le loro tracce sulle corrispondenze, limitate a bolli, impressi come indicazione di provenienza od annullatori, dalla foggia particolare solo nei primi tempi (soprattutto il corsivo inglese, utilizzato per i bolli lineari indicatori di provenienza) poi identici a quelli in dotazione agli altri agenti.

I trasporti su ferrovia

Il vetturino dell'ultimo legnetto, quello della posta, stava lì a chiacchierare con gl'impiegati ferroviari

Luigi Pirandello, *Il fu Mattia Pascal*

Apparsa per la prima volta nel 1825 sul percorso inglese Stockon-Darlington, la ferrovia giunse in Italia nell'ottobre 1839, con un breve tronco da Napoli a Portici costruito solo per comodità regale, ed ebbe poi uno sviluppo disorganico soprattutto a causa della frammentazione politica della penisola: visto come elemento unificante, i vari stati non avevano né l'interesse né l'estensione territoriale adatti ad un'organica politica ferro-



1. 3 giugno 1861. Il primo ufficio ambulante ferroviario istituito in Italia fu il Torino-Genova, che usò bolli con l'indicazione LINEA DI GENOVA. Il bollo NOVI venne apposto anch'esso a bordo per indicare la stazione ove era stata ricevuta la lettera.



2. 28 gennaio 1863. Frammento di lettera imbucata a bordo dell'ambulante Bologna-Milano. L'ambulantista, che aveva una serie dei bolli lineari corsivi per indicare la stazione ove aveva ricevuto la lettera, appose da prima, sbagliando, il BOLOGNA, che poi coprì con il corretto MODENA, ripetuto anche a lato.



3. 13 agosto 1907. Dal 1887 i messaggeri, che svolgevano limitati compiti di lavoro della corrispondenza durante il viaggio del treno, ebbero in dotazione un complicato bollo, sostituito verso il 1894 da uno più semplice. Se ne conoscono pochissimi usi tardi, come questo.

viaria. Ma anche senza coordinamento, la costruzione di strade ferrate si sviluppò dal 1840 quasi dappertutto: ne rimasero fuori solo i microstati emiliani.

Naturalmente le poste dei diversi Stati sfruttarono subito le ferrovie. Nel regno di Napoli le poste iniziarono a servirsi delle ferrovie nel 1845, con i vagoni che i concessionari dovevano mettere a disposizione. In Lombardo-Veneto la strada ferrata comparve nel 1840; le società appaltatrici del servizio dovevano garantire il trasporto delle corrispondenze. In Toscana la prima strada ferrata venne aperta nel 1844; non vigeva nella regione il monopolio postale statale, e sulle ferrovie la posta viaggiava a cura dei servizi granducali prima, poi anche come originale servizio svolto privatisticamente dalle società ferroviarie; il sistema resistette sino al 1863 (vedi capitolo 4). Nel regno di Sardegna la prima ferrovia venne aperta nel 1848; il trasporto delle corrispondenze fu disciplinato inserendo nelle concessioni alle società ferroviarie private clausole di gratuità del trasporto. Nel Pontificio la prima linea entrò in esercizio nel 1856; anche qui le società concessionarie dovevano occuparsi del trasporto delle corrispondenze.

Gli uffici ambulanti.

Vi era però un sistema migliore per utilizzare postalmente le ferrovie, e cioè operarvi a bordo durante la corsa del treno. Il 1° luglio 1837 era entrato in funzione in Gran Bretagna tra Londra e Birmingham il primo ufficio postale sul treno, installato in un'apposita carrozza ferroviaria e incaricato di lavorare le corrispondenze durante il viaggio del convoglio, con un evidente vantaggio di tempo. La rivoluzionaria novità venne presto adottata anche all'estero; in Italia fu introdotta nel 1855 dal regno di Sardegna, dove i nuovi uffici furono detti «uffici postali ambulanti»: i primi furono due uffici istituiti fra Torino e Genova **1**. L'unico altro stato preunitario che istituì il servizio di «ambulanza postale» fu il Pontificio, però nel 1863, dopo l'esempio italiano.

Gli uffici ambulanti erano quindi veri e propri uffici postali installati su vagoni ferroviari, dotati persino di cassetta delle lettere ove il pubblico imbucava, che durante il viaggio lavoravano la corrispondenza ricevuta in partenza o raccolta nelle stazioni intermedie e la consegnavano già smistata nelle fermate intermedie e all'arrivo.

Il servizio in Italia ebbe un rapido sviluppo; nel 1864 ne funzionavano una dozzina, ed il loro numero crebbe moltissimo, sino a che negli anni Trenta, l'età d'oro degli ambulanti in Italia, non vi fu linea ferroviaria di una certa importanza

che non fosse percorsa da uno o più ambulanti: il servizio non aveva più soluzione di continuità nell'intero percorso litoraneo Ventimiglia-Reggio Calabria-Gallipoli-Pola-Fiume, e vi erano parecchie trasversali nell'Italia centromeridionale e nella pianura padana. Uffici ambulanti correva-
no anche nelle grandi isole.

Salvo qualche caso isolato nei primissimi anni, gli uffici erano chiamati con gli estremi della linea percorsa: per esempio, ROMA-MILANO. Gli ambulanti svolgevano servizio sulle corse di andata e su quelle di ritorno dei treni; al ritorno invertivano il nome, pur rimanendo lo stesso ufficio. Così, ROMA-MILANO e MILANO-ROMA non sono due diversi uffici, ma le due corse, ascendente e discendente, dello stesso ufficio.

Queste denominazioni si ritrovano anche sui bolli postali in dotazione agli uffici postali, precedute dall'indicazione AMBULANTE, variamente abbreviata. Su uno stesso percorso potevano essere presenti, su treni diversi, più di un ambulante, e in questo caso venivano contraddistinti da ordinali I, II... o 1, 2...

Non è possibile proporre in questa sede una catalogazione completa degli uffici ambulanti italiani, perché nel corso dell'intero periodo considerato il loro numero si avvicina al migliaio. Viene quindi proposto un elenco (senza note e dati esplicativi) dei primi ambulanti italiani, dal 1855 al 1890.

I bolli di provenienza.

Oltre al bollo a data e ad altri accessori, gli uffici ambulanti vennero forniti di una serie di timbri lineari con i nomi delle località in cui il treno si fermava; doveva essere apposto sulle lettere raccolte in quella stazione a fianco del datario per indicare l'esatta provenienza, che non si sarebbe potuta dedurre dal bollo a data, che riportava solo gli estremi della linea percorsa **2**. Questa disposizione fu osservata sino alla fine degli anni Sessanta dell'Ottocento; poi cadde in disuso, per l'evidente farraginosità; ritornò brevemente in uso, dopo alcuni richiami, nel penultimo decennio del secolo, poi venne totalmente abbandonata.

Questi bolli lineari erano per lo più in corsivo inglese, foggia riservata alle indicazioni di provenienza; se ne trovano anche d'altri stili.

Nel Novecento non furono più usati, se non in casi del tutto sporadici.

I messaggeri.

In molti treni non serviti da uffici ambulanti la posta viaggiava ugualmente in sacchi chiusi, accompagnata da agenti ferroviari o agenti postali, detti messaggeri, che avevano solo compiti di

GLI UFFICI AMBULANTI FERROVIARI

dalle origini al 1890

Torino-Genova I, poi Torino-Genova 1.5.1855-1.4.1866	Bologna-Ala I 1.10.1874-1.6.1883
Torino-Genova II 1.5.1855-10.4.1864	Bologna-Ala II 1.10.1874-1.6.1883 e 1.6.1884-5.1915
Torino-Susa, poi Susa-Milano 1859-10.1871	Bologna-Cormons 1.10.1874-1.6.1882
Alessandria-Bologna I 1860-10.5.1862 e 1863-10.4.1864	Bologna-Foggia 1.5.1875-15.7.1910
Alessandria-Bologna II 1860-10.5.1862 e 1863-10.4.1864	Roma-Firenze-Bologna 10.1875-1.6.1883
Milano-Desenzano I e II 1860-18.10.1866	Roma-Falconara-Bologna 10.1875-1.5.1887
Torino-Milano I 1860-1.7.1870	Milano-Chiasso I e II 9.1876-6.1915
Torino-Milano II 1860-1868	Roma-Caserta-Foggia 1.7.1877-16.11.1886
Milano-Camerlata I e II, poi Milano-Como I e II 7.1860-9.1876	Bologna-Modane 1.10.1879-1.6.1884
Torino-Cuneo I 1860-1.4.1872	Genova-Modane 1.10.1879-30.7.1881
Alessandria-Arona 1860-11.1861	Bologna-Pontebba 1.11.1879-1914
Firenze-Livorno I 1860-1868	Palermo-Messina 1.2.1881-post 1943
Firenze-Livorno II 1860-1866 o 1867	Bologna-Modane II 1.7.1881-1.6.1884
Bologna-Ancona 11.1861-1863	Roma-Torino 1.7.1881-1.7.1886
Milano-Piacenza I e Milano-Piacenza II 11.1861-10.5.1862 e 10.1863-10.4.1864	Firenze-Milano 1.10.1881-1890?
Alessandria-Piacenza I e II 10.5.1862-10.1863	Lecce-Pescara 1.10.1881-31.12.1881
Milano-Bologna I e II 10.5.1862-10.1863	Roma-Firenze 1.10.1881-1.5.1882
Torino-Cuneo II 1.7.1862-1.5.1866	Torino-Venezia 1.10.1881-1.11.1887
Firenze-Massa I e II 7.1862-7.1863	Foggia-Pescara 1.1.1882-1890/91
Napoli-Isoletta 5.1863-1.10.1870	Foggia-Lecce 1.1.1882-15.3.1884
Firenze-Sarzana I e II f. 7.1863	Milano-Chiasso III 1.6.1882-1.7.1892
Bologna-Pescara 11.1863-10.4.1864 e 8.1.1866-1.5.1875	Bologna-Pontebba II 1.6.1882-1917
Torino-Bologna I e II 10.4.1864-1865	Roma-Firenze 1.6.1883-1.4.1895
Bologna-Ancona I e II 10.4.1864-8.1.1866	Firenze-Ala 1 e 2 1.6.1883-1.6.1884
Ancona-Pescara 10.4.1864-5.1865	Napoli-Cotrone 1.6.1883-31.7.1895
Ancona-Foggia 5.1865-8.1.1866	Roma-Torino 2 1.6.1883-1.7.1886
Foggia-Brindisi 5.1865-8.1.1866	Torino-Modane, poi 2 1.7.1883-1939
Firenze-Torino I 11.1865-30.6.1881	Foggia-Taranto 16.3.1884-1890/91
Firenze-Torino II 1865-1866	Torino-Modane 1 1.6.1884-1914/15
Firenze-Venezia 12.1866-1.1.1868	Torino-Modane 3 1.6.1884-post 1946
Milano-Udine 18.10.1866-1.10.1868	Firenze-Torino 1 e 2 1.6.1884-1.2.1890
Milano-Verona 12.1866-1.8.1870	Milano-Bologna 1.6.1884-1.2.1890
Verona-Udine 12.1866-30.6.1872	Milano-Venezia 1.6.1884-post 1946
Firenze-Narni 1.1867-1.10.1870	Roma-Pisa 1 e 2 1.7.1886-1.2.1898
Brindisi-Pescara 1867-1.1.1868	Torino-Pisa 1 e 2 1.7.1886-1.2.1898
Pescara-Bari 1.1.1868-5.10.1868	Roma-Napoli 16.11.1886-1.6.1890
Verona-Ala I e II 1.8.1870-30.9.1874	Roma-Ancona 1.5.1887-post 1946
Firenze-Roma 1.10.1870-10.1875	Ancona-Bologna 1.5.1887-15.7.1910
Napoli-Roma 1.10.1870-1.7.1877	Milano-Torino 1 1.11.1887-1915?
Torino-Modane 16.10.1871-30.9.1879	Torino-Milano 2 1.11.1887-1889/90
Venezia-Cormons 1.7.1872-30.9.1874	Napoli-Foggia 10.4.1889-15.7.1910
Genova-Ventimiglia 8.1872-post 1946	Milano-Firenze 1 e 2 1.2.1890-1.4.1895
Torino-Modane II 1.8.1873-31.12.1873 e 5.1874-30.9.1879	Torino-Piacenza 1 1.2.1890-post 1946
Ambulante settim. delle Indie 1873-1915	Torino-Piacenza 2 1.2.1890-1923/24
	Napoli-Roma 1 1.6.1890-post 1946
	Napoli-Roma 2 1.6.1890-31.7.1895 e 16.7.1897-post 1946
	Milano-Pisa 1.12.1890-1.5.1894
	Foggia-Gallipoli 1890/91-3.11.1908
	Reggio Calabria-Cotrone 1890/91-31.7.1895

scorta. Nel 1882 si decise di estendere quanto più possibile questo servizio di scorta di agenti postali, aumentando il loro numero, e dal 1° luglio 1887 (con una sperimentazione l'anno precedente sulla tratta Roma-Firenze) le loro mansioni cambiarono, venendo loro assegnata anche la lavorazione della posta raccolta lungo il viaggio in treno, con la formazione di dispacci diretti alle varie stazioni. Questo nuovo servizio, detto dei «messaggeri-collettori», raggiunse presto uno sviluppo enorme: nel 1894 erano oltre cinquecento, più altrettanti agenti ferroviari di scorta.

Anch'essi ebbero un proprio bollo in dotazione. Il primo tipo loro assegnato fu un bollo di foggia quadrata e molto complicato che conteneva la scritta MESSAGGERE COLLETTORE ed aveva mobili la data, il numero del treno (che doveva essere cambiato ad ogni corsa) ed il nome delle varie stazioni, che doveva essere cambiato ad ogni fermata **3**. Il medesimo bollo venne dato in dotazione anche ai pochi corrieri (retaggio dell'amministrazione già pontificia) che svolgevano anch'essi servizio sui treni dipendenti dalla direzione della capitale. Avevano l'indicazione CORRIERE ed A o R, per la corsa d'andata o di ritorno.

Troppo complicato, nel 1894 questo bollo venne sostituito da un bollo con l'indicazione degli estremi della linea percorsa, a doppio cerchio con lunette interne rigate ed il mese indicato in lettere anziché in cifre, d'uso esclusivo, almeno all'inizio, dei servizi viaggianti od occasionali; venne poi sostituito dai normali tipi in uso **4**.

Nel 1929 le mansioni dei messaggeri si ampliarono notevolmente, pur rimanendo costoro agenti postali e non uffici. Se si vuole, tra uffici ambulanti e messaggeri correva la stessa differenza esistente tra uffici e collettorie.

I loro bolli si distinguono agevolmente da quelli degli ambulanti, pur portando ambedue gli estremi delle linee percorse, perché vi si trovano le indicazioni dei turni od il numero dei treni o nessuna, e mai l'indicazione AMB. o simili.

Negli anni Trenta la loro rete copriva quasi tutte le linee ferroviarie d'Italia, comprese le minori, viaggiando sui treni accelerati od omnibus non coperti dagli uffici ambulanti. L'intero sistema del movimento postale interno si basò principalmente sulla rete ferroviaria e sui servizi d'ambulanti e di messaggeri.

I trasporti su tramvia

Treno e tram viaggiano entrambi su rotaie, ma il primo viaggia a tratta su sede propria, il secondo a vista, di solito su sede mista (cioè su strada per-

corsa anche da mezzi su gomma). Alla fine dell'Ottocento le tramvie (a trazione meccanica ma anche animale) cominciarono a svilupparsi, sia per il trasporto urbano all'interno delle grandi città sia su tratte extraurbane. Per i vantaggi di celerità e sicurezza sugli altri mezzi di collegamento, le poste trovarono conveniente stipulare anche coi loro concessionari contratti per prestazioni retribuite, giungendo ad una regolamentazione generale nel 1896, che sancì obblighi penali di trasporto e scambio gratuito delle corrispondenze postali.

In alcune grandi città le tramvie e le loro stazioni furono dotate di cassette postali, come i vagoni ferroviari: era comodo imbucare la lettera in un tram che stava andando verso la stazione. In qualche città, negli uffici di arrivo le corrispondenze trovate in queste cassette venivano bollate con un bollo apposito, che ne segnalava la provenienza **5**.

Sono noti servizi simili urbani a Roma, Torino, Milano; servizi anche extraurbani a Mantova, Piacenza (servizio automobilistico), tra Salsomaggiore e Borgo San Donnino (ora Fidenza).

Altre tramvie extraurbane trasportarono in concessione anche giornali **6**.

I trasporti su gomma

Veemente dio d'una razza d'acciaio,
Automobile ebbrrra di spazio

Filippo Tommaso Marinetti, *All'automobile da corsa*

All'inizio del Novecento cominciò ad affiancarsi al treno l'altro mezzo di locomozione meccanica di recente invenzione, e cioè l'automobile, ed in particolare i furgoni e gli autocarri, di maggiore capienza, che operavano lungo i percorsi non serviti dalle ferrovie. Con un nome «postale», d'antico retaggio, i grandi mezzi automobilistici che svolgevano questo servizio erano detti «corriere» (femminile plurale di «corriera»).

Nel primo decennio del Novecento operavano già poco meno di un paio di centinaia di linee automobilistiche destinate al trasporto di passeggeri e posta, ed il loro numero crebbe poi rapidamente. Alcune avevano anche una cassetta postale a disposizione del pubblico sulla fiancata, come le carrozze ferroviarie.

Di norma, le corrispondenze trasportate dalle linee automobilistiche non recano segni particolari che ne permettano il riconoscimento: è noto un solo caso del genere **7**. A volte si possono trovare dei bolli d'origine privata **8**.



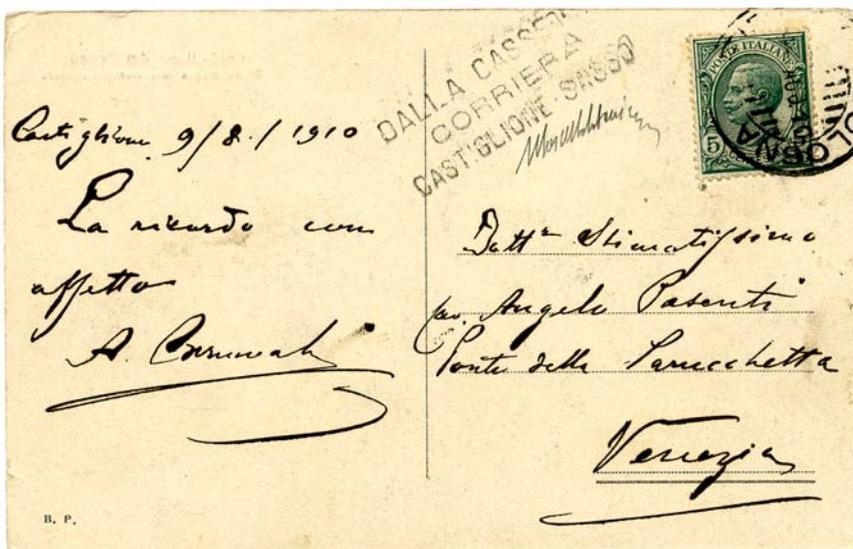
4. 17 agosto 1909. Cartolina imbucata a bordo del messaggere PI-SA-ROMA (T[urno] 1). Un bollo ferroviario di Civitavecchia, detto «a compostore» venne usato, in modo del tutto inusuale in questo periodo, come bollo di provenienza.



5. 11 novembre 1911. Lettera imbucata sulla cassetta di una tramvia nel mantovano, bollata dall'ufficio cittadino anche con il bollo di provenienza CASSETTE POSTALI SU TRAM.



6. Anni Trenta. Frammento di soprafascia di giornale trasportata dalle Ferrotramvie provinciali di Verona, con una marca privata da 50 c. per l'assolvimento del diritto di concessione.



7. 9 agosto 1910. Cartolina imbucata nella cassetta a disposizione del pubblico della corriere che percorreva la linea Castiglione de' Pepoli - Sasso Marconi, come attesta il bollo lineare, qui nell'unica impronta conosciuta.

LINEE POSTALI DI NAVIGAZIONE NEL 1902

secondo la numerazione ufficiale. Le periodicità variavano: da bigiornaliera a mensile

Navigazione generale italiana

- IV Genova-Porto Said-Bombay
- V Bombay-Singapore-Hong-Kong
- VI Genova-Alessandria-Massaua
- VII Massaua-Aden
- VIII Genova-Alessandria d'Egitto
- VIIIbis Genova-Alessandria-Tripoli di Soria
- IX. Venezia-Alessandria d'Egitto-Porto Said; quattro volte l'anno a Bombay
- X. Genova-Napoli-Palermo-Pireo-Salonicco-Costantinopoli-Odessa
- XI Genova-Napoli-Palermo-Pireo-Smirne-Costantinopoli-Odessa
- XII Venezia-Costantinopoli
- XIII Costantinopoli-Braila
- XIV Costantinopoli-Batum
- XV Brindisi-Patrasso
- XVI Napoli-Palermo-Tunisi
- XVII Malta-Tripoli-Bengasi-Canea
- XVIII Genova-Livorno-Tunisi
- XIX Tunisi-Tripoli
- XX Genova-Napoli-Tripoli
- XXI Trapani-Pantelleria-Biserta
- XXII Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres
- XXIII Palermo-Brindisi
- XXIV Cagliari-Palermo
- XXV Genova-Golfo degli Aranci-Cagliari
- XXVI Cagliari-Napoli
- XXVII Palermo-Porto Empedocle-Siracusa
- XXVIII Cagliari-Oristano-Porto Torres
- XXX Genova-Livorno-Porto Torres
- XXXII Civitavecchia-Golfo degli Aranci
- XXXIII Napoli-Messina-Reggio
- XXXIV Napoli-Palermo
- XXXVIII Livorno-Porto S. Stefano-Civitavecchia
- XXXVIII B Livorno-Portoferraio-Pianosa
- XXXIX Porto Santo Stefano-Giglio
- XL Portoferraio-Piombino
- XLI Golfo degli Aranci-Maddalena
- XLII Carloforte-Portovesme
- XLIII Trapani-Porto Empedocle
- XLIV Palermo-Ustica

Le linee mancanti nella numerazione riguardavano servizi con l'America del sud, New York e New Orleans, non sovvenzionati ma con obbligo di trasporto posta e pacchi (I, II, III) o linee soppresse.

Linee commerciali libere (non sovvenzionate):

- A Siculo-Adriatica
- B Tirreno-Adriatico
- C Genova-Napoli
- D Napoli-Calabria-Messina-Catania
- E Venezia-scali pugliesi-Brindisi

Società di navigazione Puglia

Esercitava servizi circolari nell'Adriatico, compresi nelle linee seguenti:

- A Venezia-Brindisi-Venezia, toccando Dalmazia ed Albania
 - B Bari-Cattaro-Ragusa-Spalato-Ancona
 - C Brindisi-Prevesa
- Esercitava poi le seguenti linee libere:*
- D Venezia-Brindisi-Gallipoli
 - E Trieste-Brindisi-Gallipoli
 - H Venezia-Trieste-Marsiglia
 - I Genova-America del sud

Società Napoletana

Esercitava i servizi nei golfi di Napoli e Gaeta compresi nelle linee seguenti:

- Napoli-Casamicciola (approdi a Procida e Ischia)
- Napoli-Capri (approdi agli scali della penisola sorrentina)
- Napoli-Ponza (scali a Procida, Ischia, Forio, S. Stefano, Ventotene)

Società Siciliana

Esercitava i servizi fra Messina e le Eolie:

- Milazzo-Lipari-Salina
- Messina-Lipari-Stromboli
- Messina-Lipari-Alicudi

Nederland

Società olandese che esercitava una linea fra Amsterdam e Giava, toccando Genova, e assunse il servizio governativo fra Genova e Batavia, toccando Porto Said, Suez e Padang.

La Veloce

Eseguiva viaggi per l'America del sud, il centro America e New York. Non era sovvenzionata ma trasportava gratuitamente gli effetti postali ed inalberava il guidone postale.

Impresa Francesco La Cava

Lipari, Filicudi, Alicudi

Vi erano poi compagnie che non rientravano nelle convenzioni, ma trasportavano gratuitamente gli effetti postali ed inalberavano il guidone postale: **Norddeutscher Lloyd** (Genova-New York); **Ligure Brasiliana** (Genova-Parà-Manaos); **Italia** (Genova-Buenos Ayres); **Kosmos** (Genova-Perù-Cile).



8. 24 aprile 1910. Cartolina trasportata dalla linea automobilistica Lugagnano-Bardi, nel piacentino, come attesta il bollo d'origine privata. Indirizzata al direttore della fabbrica d'automobili Itala, il testo dichiara orgogliosamente: «in tutto l'inverno le vetture Itala sospesero il servizio solo quattro giorni, soltanto per grandi nevicate impreviste». L'illustrazione al verso è una fotografia che ritrae la corriera semisommersa dalla neve.



9. 30 aprile 1929. Il piroscafo postale italiano Casaregis si trovava in porto a Zanzibar, e nella sua cassetta di bordo venne imbucata questa cartolina affrancata con un francobollo locale, che l'ufficio di bordo timbrò regolarmente ed avviò a destino.

SERVIZI SULLE ACQUE

Navigare necesse est

frase proverbiale

Le linee postali di navigazione

La navigazione nel Mediterraneo, di piccolo cabotaggio o d'altura, costituiva a metà Ottocento la più grande risorsa per i grandi trasporti d'ogni genere sulle lunghe distanze in Italia, favorita dall'enorme sviluppo costiero della penisola. Compagnie private di navigazione, italiane ed estere, esercitavano diverse linee fra diversi porti italiani o toccando anche porti esteri.

La storia postale marittima, dall'epoca preunitaria alla fine o quasi dell'Ottocento, è argomento di grande fascino che meriterebbe ben più ampia trattazione, ma qui se ne può accennare solo in rapida sintesi.

Sin dall'Unità, le linee di navigazione marittima considerate necessarie ai servizi postali erano sovvenzionate dallo Stato con apposite convenzioni con diritti ed obblighi specifici. Le navi che operavano in concessione governativa per il trasporto della posta godevano della qualifica di «nave postale» con diritto ad innalzare il guidone postale, garanzia di serietà ed efficienza. Il guidone postale era di forma triangolare allungata con i tre colori nazionali; nel campo bianco vi era lo scudo di Savoia, in quello verde una P bianca.

Le prime e più importanti compagnie di navigazione furono la Rubattino, che nell'aprile 1862 intraprese servizi regolari tra l'Italia, la Sardegna, l'arcipelago toscano, la Sicilia e Tunisi; la Accossato e Peirano, che in giugno intraprese il servizio sulle rotte Ancona-Napoli e Genova-Napoli; la Florio, che in dicembre iniziò i collegamenti marittimi e postali con la Sicilia. Ben presto, però, per vari motivi – primo di tutti, la concorrenza delle ferrovie – alcune società furono liquidate e cessarono l'attività; nel 1881, dalla fusione della Florio e della Rubattino, le due maggiori compagnie dell'epoca, nacque la Navigazione Generale Italiana, NGI.

Il governo, nel favorire la fusione delle due antiche società in una potente Compagnia mirò allo scopo precipuo di scongiurare la concorrenza straniera nei nostri porti, di agevolare ed estendere la sfera del commercio italiano e di mantenere alto il prestigio della nostra bandiera nel Mediterraneo e nei lontani mari solcati dai piroscafi postali.

Con quelli già posseduti e la costruzione di nuovi, la NGI partì con un capitale di ottantanove piroscafi; le sedi erano Genova, Palermo, Napoli e Venezia.

Nel 1883 furono migliorate le comunicazioni con la Sardegna; nel 1885 la NGI iniziò i viaggi verso il mar Rosso, soprattutto per il trasporto truppe; nel 1888 fu migliorato il servizio per la Grecia e fu acquisito l'esercizio della linea verso Batavia, poi ceduto alla Nederland.

Nel 1891 la NGI ottenne la linea Venezia-Alessandria, in coincidenza con la valigia delle Indie, allo scadere della convenzione tra il governo e la P&O. Il 31 dicembre 1891 tutte le convenzioni postali col Governo decadde, e fu deciso di affidare le varie linee con licitazione privata. La prima asta andò deserta, per cui il governo intavolò trattative con le compagnie.

Le convenzioni con il governo per l'esercizio delle linee vennero modificate nel gennaio 1892, con qualche variazione di percorsi ed orari, mantenendo le clausole riguardanti l'obbligatorietà del trasporto dei dispacci postali. Tutti i servizi postali e commerciali furono affidati per un quindicennio a queste compagnie: NGI, Puglia, Napoletana, Siciliana, Nederland, La Veloce, La Cava.

Poiché il governo sovvenzionava solo le linee necessarie al servizio postale, gli sforzi delle compagnie furono concentrati nelle linee che meritavano di essere potenziate; si sviluppò in particolare il servizio oltre il Mediterraneo, con linee mensili verso l'India, il sudest asiatico, l'Africa orientale. Furono invece soppresse molte linee correnti lungo le coste italiane, dove già esisteva un servizio ferroviario. Con la presa delle colonie, furono potenziati i servizi verso il corno d'Africa e la Libia. Nel 1903 la NGI acquisì partecipazioni consistenti nelle società La Veloce e Italia, e riuscì così a coordinare le loro attività con le proprie. Allo scadere delle convenzioni, nel 1910 la NGI cedette l'esercizio delle linee sovvenzionate del Mediterraneo e dell'oltre Suez, volendo dedicarsi al solo servizio atlantico. Furono create società controllate cui furono cedute alcune linee e piroscafi; si frazionò così l'attività, che determinò debolezza.

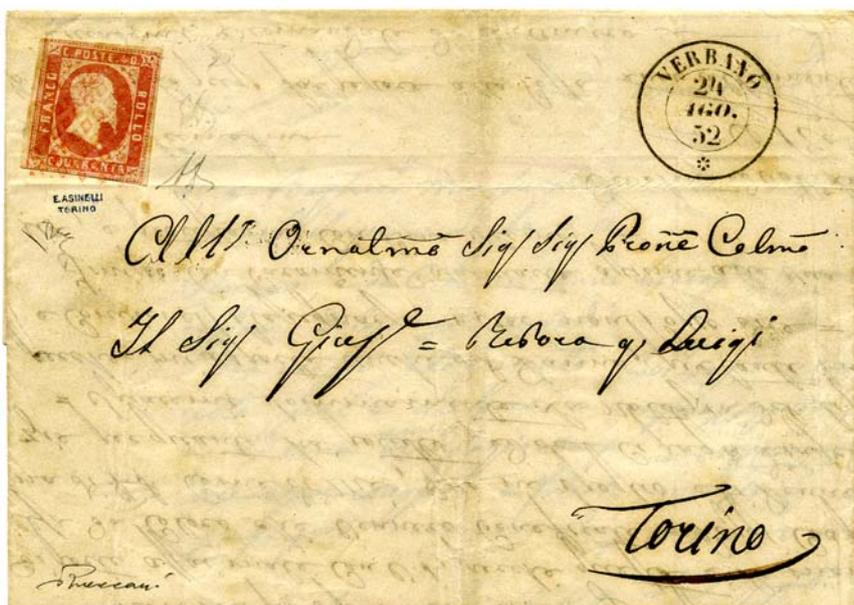
La prima società creata fu la Società nazionale dei servizi marittimi, per le linee interne e dell'oriente. Le furono ceduti piroscafi vecchi e sorpassati, e fu posta in liquidazione dopo due anni; al suo posto fu costituita la Società italiana servizi marittimi, che gestì le linee del Mediterraneo orientale con navi meno sorpassate. Molte altre società, dalle alterne vicende, frantumarono le linee. Nel 1919 la NGI gestiva solo, in alternanza con La Veloce, le linee con l'America, servite anche dal Lloyd Sabauda e dalla Transatlantica.



10. 12 settembre 1909. Cartolina da Siracusa, imbucata direttamente al battello che svolgeva servizio verso Malta. Venne consegnata all'ufficio maltese, che la bollò con il proprio datario ed il lineare PAQUEBOT, ad indicare la provenienza da bordo del battello.



11. 17 luglio 1897. Lettera dalla R. NAVE SICILIA, con il bollo, della caratteristica foggia dei primi tipi, impresso in azzurro. All'epoca la nave si trovava a Creta per partecipare alle operazioni multinazionali nell'isola, che si stava liberando dal dominio turco.



12. 24 agosto 1852. Lettera imbucata a bordo dell'ufficio natante VERBANO, istituito già dal regno di Sardegna, che prestava servizio sulla rotta fra Arona e Magadino sul lago Maggiore.

Nel 1930 il governo decise la nazionalizzazione del trasporto marittimo pubblico e costituì la Società Italia di navigazione, controllata dallo Stato, che assorbì la NCI. Anche le altre società private furono assorbite dalle altre tre compagnie controllate dallo stato, e cioè la Tirrenia, l'Adriatica e il Lloyd Triestino.

Non è qui possibile descrivere nel dettaglio le diverse linee, con le loro variazioni nel corso del tempo. A titolo di esempio, nella tabella vi è la situazione delle linee postali nel 1902, che poi mutò profondamente nel 1912 e nel dopoguerra. Negli anni Trenta, con la nazionalizzazione del servizio, vi erano circa 250 linee di navigazione postale.

I piroscafi postali

Lettere consegnate sciolte dalle navi nei vari porti d'attracco venivano bollate dagli uffici postali cui venivano affidate con bolli che ne indicavano la provenienza, di testi diversissimi: VIA DI MARE, a volte con l'indicazione nominativa della città; DA e la provenienza; PIROSCAFI POSTALI INTERNI o ESTERI, con molte variazioni.

Il congresso UPU del 1891, che si era svolto a Vienna, aveva affrontato la questione delle corrispondenze impostate in alto mare a bordo dei piroscafi (postali e non) stabilendo, su proposta italiana e francese, che queste potevano essere affrancate coi francobolli e le tariffe del paese cui apparteneva il piroscafo; se questo era all'ancora in un porto estero, bisognava applicare i francobolli di quello Stato.

Con riferimento a questi accordi, l'Italia istituì un servizio postale a bordo dei piroscafi postali civili, poi ampliato il 1° novembre 1894: le società di navigazione ebbero l'obbligo di tenere esposte nelle proprie agenzie ed a bordo dei piroscafi apposite cassette postali per impostarvi la corrispondenza. Pochi minuti prima della partenza dei piroscafi i direttori delle agenzie dovevano svuotarle e consegnarle alle navi per l'inoltro; a bordo, i comandanti dovevano farle svuotare prima di ogni scalo e far recapitare il contenuto all'ufficio postale a terra. Questo annullava le corrispondenze così ricevute con il suo bollo datario e, per indicarne la provenienza, applicava sulla sovrascritta un altro bollo, normalmente in cartella, dei tipi elencati *supra*.

Dal 1894 i comandanti dovettero avere in dotazione francobolli, biglietti e cartoline postali a disposizione del pubblico, ed un bollo postale con cui annullavano gli oggetti trovati nelle cassette, con la dicitura PIROSCAFO POSTALE ITALIANO ed il nome del piroscafo. Nei primi tempi, questi bolli

furono caratteristicamente della medesima foggia, a doppio cerchio con lunette rigate; poi divenne quella dei normali bolli postali dell'epoca **9**. Inizialmente il servizio fu limitato ai bolli della società *Puglia*; dall'aprile 1895 si estese a quelli della *Veloce* e della *Siciliana*, e poi agli altri. Sono conosciuti diversi bolli di questo genere, ma manca ancora una catalogazione completa.

I piroscafi postali esteri

Toccavano porti italiani anche piroscafi commerciali esteri, dotati o meno di uffici postali a bordo. Mittenti italiani potevano imbucare propria corrispondenza su quei piroscafi, che sarebbe stata consegnata all'ufficio postale di bordo o del porto (estero) di arrivo, che avrebbe annullato i valori ed apposto sulla sovrascritta il bollo PAQUEBOT, ad indicare la particolare provenienza **10**.

Il servizio poteva essere svolto anche in senso inverso, cioè per l'inoltro delle proprie corrispondenze (affrancate con propri francobolli) i piroscafi esteri potevano utilizzare gli uffici portuali italiani che utilizzarono il lineare PAQUEBOT dagli anni Trenta del Novecento.

La parola francese *paquebot* significa «battello» e nel linguaggio internazionale dell'epoca indicava in particolare le navi, a vela o a motore, che svolgevano servizio postale. Per un certo periodo venne adottata anche in lingua italiana: si parlava di «pacchetto a vapore» o di «pacchetto postale» nel senso di nave adibita al trasporto della posta.

Le regie navi

Le regole internazionali del 1891 sull'affrancatura delle corrispondenze a bordo vennero applicate, prima ancora che sui piroscafi postali, sulle navi da guerra all'estero. La questione interessava sempre più navi italiane, in giro per il mondo a «mostrare la bandiera». Nel luglio 1892 si stabilì che la posta per le navi sarebbe stata concentrata a Roma, e da lì inoltrata ai porti stranieri anche tramite i consoli italiani. In senso inverso, la posta in partenza dalle navi sarebbe stata affrancata con francobolli italiani a tariffa interna, ed annullati dal bollo postale di bordo in dotazione ad ogni nave. Il servizio era affidato ai commissari di bordo, che avrebbero dovuto tenere anche un'adeguata scorta di carte-valori postali, un registro per raccomandate, bolli datari, lineari ed ovali.

Il servizio iniziò ufficialmente il 16 agosto 1892, ed effettivamente alla metà dell'anno successivo. I bolli postali forniti alle navi riportavano l'indicazione R. NAVE, seguita dal nome dell'unità.



13. 17 agosto 1862. Lettera imbucata a bordo dell'ufficio natante Ancona-Messina, affrancata con tre francobolli dell'emissione speciale con valore in grana per le provincie napoletane, diretta all'estero, nelle provincie venete. Sono conosciute solo nove lettere con questo bollo.



14. 6 settembre 1864. Lettera imbucata a bordo dell'ufficio natante Malta-Palermo, che operò per meno di un anno. Sono conosciute solo 16 lettere con questo bollo, dalla curiosa foggia con bandeletta.



15. 19 novembre 1875. Lettera imbucata a bordo del piroscafo che percorreva la rotta Chioggia-Venezia, e quindi bollata a Venezia con l'annullatore ed il lineare TROVATA IN CASSETTA DEL PIROSCAFO DI CHIOGGIA.

I primi furono della caratteristica foggia a doppio cerchio con lunette rigate, spesso apposti in azzurro **11**, oppure a cerchio singolo; poi dei consueti tipi in dotazione agli uffici coevi. Il servizio continuò per tutto il periodo considerato.

Gli uffici natanti

Gli uffici natanti erano uffici ambulanti istituiti a bordo di navi anziché di treni; a parte questa differenza di mezzo, i due servizi, con tutte le loro caratteristiche, erano identici.

I natanti sui laghi.

I primi uffici natanti furono istituiti già dalla Sardegna sul lago Maggiore, prima ancora dell'istituzione degli uffici ambulanti sui treni: si tratta di Arona-Magadino (1852-1915) **12**, seguito da Arona-Magadino II (14.6.1855-15.7.1891) e da Arona-Magadino III (1.2.1879-1889/90). Per un certo periodo questi natanti operarono sino a Locarno; furono detti anche VERBANO, dall'altro nome del lago.

Nel 1860 vennero istituiti due uffici natanti anche sul lago di Como, Como-Colico I (1860-1940) e Como-Colico II (1860-1.6.1894 e 1.6.1906-1940). Nel primo dopoguerra ve ne furono anche altri.

Non vennero istituiti invece uffici natanti sugli altri grandi laghi dell'Italia settentrionale, dove invece operarono, sempre a bordo di battelli, servizi di messaggeri, così come sui primi due laghi, affiancati ai natanti.

I natanti sul mare.

I piroscafi percorrevano il mare aperto in tempi non confacenti alla celerità del servizio postale, per cui raramente vi furono istituiti a bordo uffici natanti.

Se ne ricordano due agli albori del regno: il primo è Ancona-Messina **13**, poi Ancona-Napoli, poi Bari-Messina (2.8.1862-15.4.1865), che venne istituito, lungo un percorso certamente molto più breve via terra, nel periodo in cui le strade erano malsicure per il fenomeno del brigantaggio. Ebbe bolli postali con le diverse indicazioni di percorso, ma il loro alternarsi e sovrapporsi fa pensare ad un uso intercambiabile che prescindeva dall'effettivo percorso del natante.

Il secondo ufficio natante sul mare, anch'esso durato poco, fu il Palermo-Malta **14** (5.1864-17.4.1865).

Dopodiché, nel 1908 iniziò il proprio lungo servizio il natante Napoli-Palermo, e negli anni Trenta il Genova-New York, a bordo dei moderni transatlantici.

I piroscafi lagunari

In alcune zone d'Italia svolgevano servizio mezzi affatto particolari, dovuti alla geografia dei luoghi. La laguna di Venezia era percorsa da piroscafi che, oltre a svolgere il servizio di trasporto urbano, ne collegavano le diverse località: Chioggia, Venezia, Jesolo, le isole minori, le foci dei fiumi. Questi piroscafi erano anch'essi dotati di cassette postali a bordo, in cui il pubblico imbucava le proprie corrispondenze, che venivano poi concentrate all'ufficio postale di Venezia, da dove venivano avviate a destino. Per indicarne la provenienza, alla fine dell'Ottocento erano in uso bolli lineari con la dicitura PIROSCAFI LAGUNARI od altre indicazioni **15**.

I SERVIZI NELL'ARIA

Nel Novecento ebbero grande impulso i trasporti postali per via d'aria, cioè con aeroplani o dirigibili ed altri sistemi misti: la loro grande rilevanza postale e filatelica ha fatto sì che a questi siano dedicati diversi capitoli dell'opera (25, 51, 59, 60, 65). Qui ci si occuperà, a mo' di aneddoti, solo di curiosi casi di sistema aereo di trasmissione della posta, che interessarono centralmente o di riflesso l'Italia.

I ballons montés

La successione al trono di Spagna, nel 1870, cui fu candidato un principe tedesco con l'opposizione francese, fu l'occasione attesa da von Bismarck, cancelliere prussiano, per realizzare l'unità tedesca. Accortamente provocata, la Francia dichiarò guerra alla Prussia il 19 luglio 1870. Militarmente impreparata, la Francia subì le prime sconfitte e dovette ritirarsi; il 1° settembre si ebbe la disfatta di Sedan, quando l'intera armata francese, venne circondata e si arrese. L'imperatore Napoleone III venne anch'esso preso prigioniero; a Parigi venne proclamata la repubblica; il 18 settembre i prussiani posero l'assedio alla capitale nemica, interrompendo le comunicazioni con l'esterno grazie al taglio delle linee telegrafiche. Furono questi avvenimenti, s'è visto (capitolo 8) che permisero all'Italia di prendere Roma, su cui la Francia non poteva più esercitare la propria protezione. L'assedio di Parigi durò sino al 28 gennaio 1871, quando la città capitolò e venne firmato l'armistizio; venne proclamato l'impero tedesco.

In questo periodo vennero messi in atto diversi tentativi di trasmettere messaggi verso o dalla città: quelli che ebbero maggior successo furono i *ballons montés*, cioè palloni aerostatici con pilota a bordo, che uscivano dalla città con carichi postali. Durante l'assedio furono lanciati sessantasette palloni, che ebbero sorti diverse: alcuni furono catturati dai prussiani, altri caddero, la maggior parte giunse in territorio francese e le lettere a bordo poterono quindi essere affidate alla posta per il normale inoltro.

Per spedire le lettere, di solito leggere e di piccolo formato, i parigini le consegnavano direttamente agli aerostati oppure le affidavano affrancate agli uffici postali cittadini, che obliteravano i francobolli generalmente con il bollo numerale a stella.

Le lettere così trasportate portano l'indicazione manoscritta o stampata «ballon monté». Sono noti i nomi dei palloni che svolsero il servizio, con le date di partenza ed i loro destini. La maggior parte delle lettere sono naturalmente dirette in Francia; ben più inusuali quelle per l'estero. Esistono anche alcune lettere – ed è il motivo della citazione in quest'opera – dirette in Italia **16**.

La posta razzo

Negli anni Trenta si svolsero ovunque, anche in Italia, diversi esperimenti di trasporto della posta con piccoli missili, che suscitavano grandi aspettative ma non diedero i risultati sperati; il sistema non divenne mai regolarmente operativo **17**.



16. 11 gennaio 1871. Lettera da Parigi assediata per l'Italia, trasportata dal «ballon monté» Le Général Faidherbe, partito il 12 gennaio.

17. 31 ottobre 1934. Lettera per l'estero inoltrata con un «razzo espresso» nell'ambito degli esperimenti di posta razzo che si svolsero in quei giorni in città: per il trasporto veniva richiesta una sovrattassa di 7,70 L., segnalata nell'apposita etichetta.

