

Servizi postali ferroviari in Toscana: 1861 – 1905

Alessandro Papanti (Aspot)

Parte terza (1)

I “CORRIERI”

La “crisi” degli ambulanti.

Già in periodo granducale la posta aveva cominciato ad essere trasportata per ferrovia. L'uso di questo mezzo era divenuto ben presto quello ordinario, tantovero che a partire dal 1853 il bollo S. F. in ovale – di origine precursoria – non fu più applicato sulla corrispondenza. Nei primi Anni '60 si assiste alla diffusione anche in Toscana degli uffici postali ambulanti sia sul tracciato della ex Strada Ferrata Leopolda che sulla linea subappenninica, che costituiva il tracciato delle Strade Ferrate Lucchesi e della Maria Antonia.

L'Unità d'Italia prima e la presa di Roma dopo, avevano tuttavia favorito l'istituzione di ambulanti su linee a lunga percorrenza che permettevano l'attraversamento di buona parte della penisola, a scapito delle linee brevi – talvolta limitate all'interno dei confini degli ex Antichi Stati – sulle quali peraltro non era più conveniente mantenere un ufficio ambulante. Accadde quindi che lungo le tratte locali quel servizio non era più presente, mentre sulle lunghe percorrenze gli ambulanti “servivano” la posta solo alle stazioni più importanti.

Con la chiusura degli ambulanti verificatasi su varie linee verso la fine degli anni '60 – in Toscana ciò avvenne praticamente su tutte linee: sulla Firenze-Massa nel 1863; sulla Firenze-Livorno nel 1867 – la posta continuò ad essere trasportata sui treni, ma in sacche chiuse che erano ritirate e consegnate nelle varie stazioni della linea.

Per lo svolgimento di queste operazioni non era necessaria la presenza degli impiegati postali poiché, in base a convenzioni del 1869 e 1870, fra le Regie Poste e le Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, delle Strade Ferrate Romane e delle Strade Ferrate Meridionali “*i dispacci da spedire col mezzo dei capi convoglio saranno consegnati dai procacci al capo stazione o all'impiegato dal medesimo designato....il quale.... rimetterà i dispacci al capo convoglio.....Alla stazione destinataria il capo convoglio rimetterà i dispacci al capo stazione o all'impiegato delegato....che....consegnerà i dispacci arrivati al procaccia ritirandone ricevuta*” (2). Nel 1873 “*i procacci....sono in facoltà di portare essi stessi i dispacci al capo treno...*” senza il tramite del capo stazione (3). L'anno seguente “*I pieghi postali spediti coi treni sui quali non viaggiano né Uffici postali ambulanti, né Messaggeri Postali sono affidati ai capi conduttori....*” (4). In queste disposizioni si citano sempre “dispacci postali”, cioè corrispondenza in sacchi chiusi, mai di singoli oggetti postali trasportati singolarmente, che non potevano essere affidate a personale ferroviario (5).

Dopo questa progressiva deregolamentazione relativa ai dispacci, a partire dagli Anni '80, l'amministrazione approvò regolamenti che ponevano al centro del servizio il personale delle Regie Poste. Dal 1882 fu intensificata la scorta dei dispacci sui treni mediante agenti postali. Emerse poi la necessità di dare nuovamente un servizio postale a bordo dei treni su quelle linee ferroviarie che anni addietro erano state private del servizio degli ambulanti, oppure di istituirlo su nuove linee secondarie.

I “Corrieri”, precursori dei messaggeri.

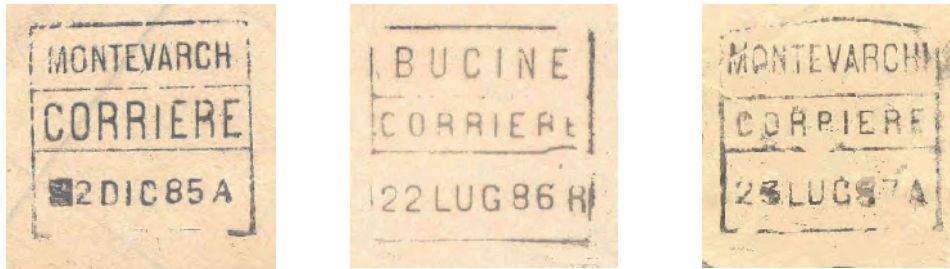
Occorreva creare un altro servizio simile a quello degli ambulanti, ma più semplice e che richiedesse un ridotto impegno finanziario: in sostanza di un addetto postale sui treni in grado di svolgere un servizio capillare, con l'incarico principale di raccogliere la posta alle fermate del treno, smistarla e consegnarla alle stazioni successive. Nel 1886 fu così istituita la figura del “Corriere”.

Il “Corriere” fu dotato di un bollo composito in tre fasce: la parte superiore nella quale era alloggiato il tassello mobile sul quale era impresso il nome delle stazioni della linea percorsa dal treno, che doveva essere cambiato in

corrispondenza della stazione di provenienza della corrispondenza; la fascia centrale fissa con la dizione “Corriere”; la fascia inferiore, anch’essa mobile, indicava la data e le lettere A o R, secondo che si trattasse della corsa di andata o di ritorno.

Tale bollo ha forma quadrata, il cui lato può essere di mm. 25 o mm. 28; il lato superiore può presentarsi leggermente arcuato.

L’esame degli esemplari osservati porta alle seguenti deduzioni.



La forma dei bolli “Corriere”: quadrato di mm. 28 di lato; quadrato di mm. 25 di lato; quadrato di mm. 25 con lato superiore arcuato.

- Il servizio iniziò con il gennaio 1886 e cessò a fine giugno 1887, in concomitanza con l’istituzione e l’entrata in funzione dei messaggeri.
- Tutti i bolli conosciuti indicano località con stazione ferroviaria lungo la linea Firenze-Arezzo-Roma e Firenze-Pistoia-Bologna: le stesse che saranno servite solo un anno dopo dai messaggeri.
- La presenza nei bolli dei corrieri della lettera “A” o della “R” indicanti il viaggio di andata e di ritorno – a differenza di quelli dei messaggeri che riportano il numero del treno – significa solo che la precisazione del convoglio sul quale il corriere viaggiava non era considerato, al momento, un dato necessario e/o che il corriere poteva usare treni diversi.
- La circostanza che i bolli quadrati dei corrieri avessero foggia fra loro simile, ma non del tutto uniforme fa ritenere quel servizio in fase di avviamento o di sperimentazione.
- Sia il corriere che il messaggere era costituito in buona sostanza da un impiegato addetto a quel servizio, dipendente da un ufficio postale.

L’insieme di queste circostanze fa ritenere che con l’avvio del servizio in via definitiva, l’amministrazione abbia deciso di cambiare denominazione al servizio da “Corriere” a quello più appropriato di “Messaggere Collettore”, senza che a ciò corrispondesse un mutamento sostanziale del servizio stesso, oppure sussistesse un inquadramento diverso nell’ambito del rapporto di lavoro.

L’insieme di questi riscontri porta alla conclusione che i “Corrieri” furono la sperimentazione di quel servizio poi definito dei “Messaggeri Collettori”.

Linea Firenze-Arezzo-Roma

Il servizio fu probabilmente iniziato prima sulla Firenze-Arezzo-Roma, Infatti mentre su questa linea si riscontrano date degli ultimi mesi del 1886, sulla Firenze-Bologna le prime impronte sono del secondo trimestre 1887.



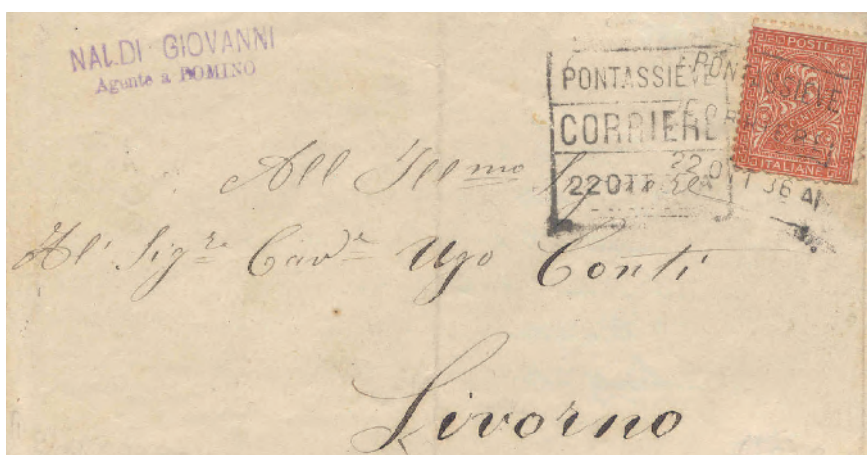
4. 1. 1886. Cartolina postale raccolta a COMPIOFFI - località vicina a Firenze, posta sulla linea ferroviaria Firenze-Arezzo-Roma – dal “Corriere” che faceva servizio su questa linea il 4 gennaio ‘86, una delle prime date dall’entrata in servizio. Il fatto che la corrispondenza è indirizzata a Torino, unitamente alla lettera “R” posta nella fascia bassa del bollo indicante il viaggio di ritorno, significa che quel “Corriere” dipendeva dall’ufficio di Firenze.



7. 8. 1886.

Due corrispondenze raccolte dal "Corriere" alla stazione di PONTASSIEVE. La prima presenta un bollo caratterizzato dal lato superiore lievemente arcuato. La seconda porta due annullamenti – non solo diversi da quello della lettera precedente – ma addirittura differenti fra loro: uno ha il lato di mm. 25; l'altro presenta il lato di mm. 28 e caratteri più grandi. Quel corriere disponeva quindi contemporaneamente di due bolli aventi analoga funzione, probabilmente indice del fatto che il servizio era ancora in fase di sperimentazione.

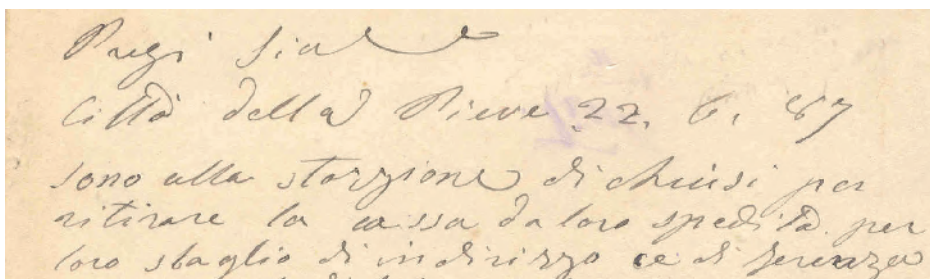
22. 10. 1886.



2. 1. 1886. Raccolta dal "Corriere" in transito dalla stazione di FRASSINETO, posta poco dopo Arezzo, questa lettera è indirizzata a Civitella in Val di Chiana. E' probabile che essa sia stata scesa alla successiva stazione di Castiglion Fiorentino, e da qui portata a destinazione transitando per Monte S. Savino, ove fu apposto il bollo del 3 gennaio.



22. 6. 1887. “Sono alla stazione di CHIUSI per ritirare una cassa da Loro spedita.....” scrive il mittente di questa cartolina, confermando con ciò di stare per depositare la corrispondenza nella cassetta di stazione o per consegnarla al “Corriere” del treno in transito. Poiché con il 1 luglio 1887 “Messaggere Collettore” sostituì il “Corriere”, questa è una delle ultime date in cui sono reperibili tali bolli.



Linea Firenze-Bologna

I “Corrieri” furono attivi anche sulla linea Firenze-Bologna, dove entrarono in funzione più tardi rispetto alla tratta Firenze-Roma; infatti sono state riscontrate solo impronte del secondo trimestre del 1887.

I bolli di questa linea differiscono dai precedenti in quanto nella banda inferiore, invece di indicare la “A” o la “R” relative alla corsa di andata o di ritorno come gli altri “Corrieri”, riportano il numero del treno, come i “Messaggeri Collettori” che saranno istituiti il 1 luglio 1887.



11. 6. 1887. Intero postale per la Germania, raccolto alla stazione di PRATO dal “Corriere” sul treno 305.



4. 5. 1887. Corrispondenza scritta a Pisa, ma salita a PISTOIA sul “Corriere” per Bologna.

I “MESSAGGERI COLLETTORI”

Caratteristiche del servizio.

Nella seconda metà del 1886 era stato avviato – per i motivi e con le modalità già indicate – il servizio dei “Corrieri”.

Con il 1 luglio 1887 questi furono sostituiti dai “Messaggeri Collettori”. In ambedue i casi il servizio consisteva nel raccogliere la posta alle stazioni intermedie, nel suo smistamento ed eventuale consegna alle stazioni successive; ciò in aggiunta alla scorta dei dispacci in partenza, alla loro consegna e scambio. In pratica i Messaggeri sostituirono i Corrieri nelle stesse mansioni e fu dato assetto definitivo a quel tipo di servizio che fino a quel momento aveva avuto natura sperimentale. A differenza degli ambulanti, i messaggeri non lavoravano la posta contenuta nelle sacche affidate loro in partenza, che rappresentava spesso la maggior parte della corrispondenza. Solo con la riforma generale del servizio postale sulle Ferrovie dello Stato di quarantadue anni successiva alla loro istituzione, i compiti dei messaggeri saranno estesi allo smistamento – oltre che della corrispondenza raccolta in viaggio – dei dispacci loro affidati in partenza e diretti anche agli uffici capolinea, con ciò assimilando le proprie mansioni a quelle degli ambulanti. Mentre l’ufficio ambulante era formato da più impiegati, il messaggero era costituito da un solo addetto. I messaggeri prestavano servizio lungo linee ferroviarie secondarie, oppure su linee a lunga percorrenza ma su treni “omnibus”, gli accelerati dell’epoca. Nella struttura delle Regie Poste e nella funzione ambulanti e messaggeri occupavano lo stesso posto che rispettivamente competeva ai normali uffici postali ed alle collettorie: così gli ambulanti dipendevano dalle direzioni postali, mentre i messaggeri – come le collettorie – dipendevano da un ufficio postale.

I Bolli quadrati a fasce mobili

Per il periodo in cui il messaggero si limitò alla scorta, scambio e consegna delle sacche, non vi fu necessità di applicare alcun bollo sulla corrispondenza. Quando - nel 1886 con i “Corrieri” e con i “Messaggeri Collettori” - il servizio comportò la raccolta e la lavorazione della posta raccolta lungo la linea, furono approntati appositi bolli di foggia quadrata, cui è stato accennato.



I “Messaggeri Collettori”, al contrario dei “Corrieri” per i quali si riscontrano i tre tipi sopra descritti, furono dotati di bolli quadrati uniformi, con lati di mm. 25.

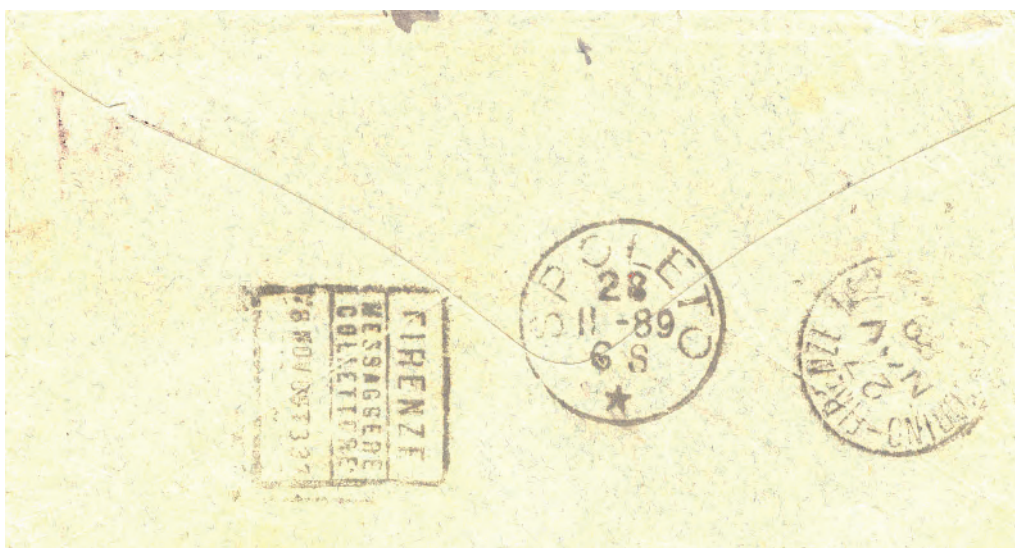
La macchinosità e complessità d’impiego di tale bollo, comportarono che la parte con la località di provenienza, che doveva essere cambiata ad ogni stazione, si guastasse con facilità oppure fosse rotta deliberatamente, tanto che non sono rari casi in cui la fascia superiore non riporta alcuna indicazione. Per queste ragioni il bollo a tre sezioni fu abbandonato dopo solo tre anni d’uso, e sostituito nel 1890 con un nuovo tipo tondo a lunette rigate che riportava gli estremi della linea ferroviaria percorsa nella parte superiore, ed in quella inferiore un numero o una lettera per distinguere il turno oppure un fregio.

Ai “Messaggeri Collettori”, istituiti il 1 luglio dell’anno successivo, furono consegnati bolli del tutto simili, anch’essi di foggia quadrata con lato di mm. 25 e divisi in tre sezioni:

- quella superiore mobile in cui veniva inserito il nome della stazione della linea dove era stata raccolta la posta, cioè la località di provenienza che doveva essere cambiato ad ogni fermata;
- quella mediana contenente le parole “Messaggere Collettore”;
- quella inferiore mobile dove erano indicati la data e la lettera “T” con il numero del treno sul quale il messaggere viaggiava, per distinguere in caso di più corse su quale messaggere avesse viaggiato la corrispondenza.

Linea Firenze-Arezzo-Roma

I “Messaggeri Collettori” facevano servizio fra Firenze e la Capitale. Ne sono presentati alcuni esemplari limitatamente alla corrispondenza raccolta in stazioni di località toscane.



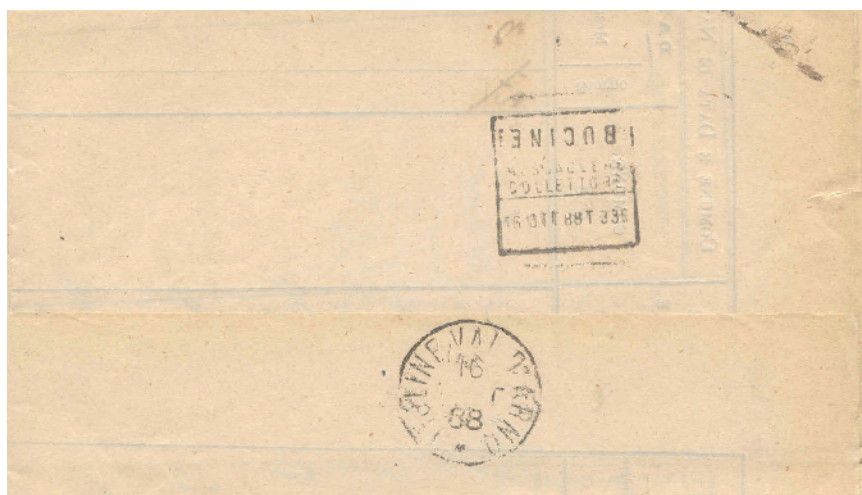
27.11.1889. Questa lettera, partita da Pistoia e indirizzata a Spoleto, ha usufruito di due diversi servizi postali ferroviari: quello di un ambulante dalla stazione di Pistoia a quella di Firenze (Ambul. Torino – Firenze) e quello di un “Messaggere Collettore” da FIRENZE probabilmente fino ad Orte.



4. 8. 1888. SIECI era la stazione successiva a quella di Compiobbi. Questa cartolina ha viaggiato sul “Messaggere Collettore” a bordo del treno T 432.



21. 10. 1890. Corrispondenza per Livorno partita dalla stazione di SAN GIOVANNI, trasportata sul "Messaggiere Collettore" sul treno T 136.



18. 10. 1888. Piego per Figline spedito dall'ufficio postale di Montevarchi, raccolto alla stazione di BUCINE, almeno stando alla località indicata dal bollo quadrato. La circostanza è assai improbabile, in quanto Montevarchi aveva propria stazione sulla linea ferroviaria. Poiché, andando in direzione di Figline, il treno passa prima da Bucine e poi da Montevarchi, è arguibile che l'agente postale, giunto a Montevarchi, abbia ommesso di cambiare il tassello della località lasciando quello di Bucine, che peraltro aveva inserito capovolto. Un messaggiere proprio distratto.

Linea Firenze- Bologna

I “Messaggeri Collettori” entrarono contemporaneamente in servizio anche sulla Tratta Firenze- Bologna, prolungamento della Roma-Firenze. Il capoluogo toscano all’epoca era collegato con Bologna via Pistoia, Porretta.



1867 c.a Cartina ferroviaria con indicazione della tratta da Firenze verso Bologna. La linea ferroviaria passava per Rifredi, Castello, Sesto, Calenzano, Prato, Pistoia, Pracchia e Porretta.



....11. 1888. Cartolina postale con risposta per Lipsia, impostata al “Messaggere Collettore” in transito per RIFREDI, prima stazione dopo Firenze.



24. 9. 1888. Lettera impostata alla stazione di PISTOIA, raccolta dal “Messaggere Collettore” posto sul treno n. 305, indirizzata a Potenza Picena.

- (1) La prima e la seconda parte sono state pubblicate su “Il Monitore della Toscana” n. 4, pag. 26 e segg. e n. 5 pag.13 e segg..
- (2) Bullettino Postale n. 11, 1873.
- (3) Bullettino Postale n. 3, 1870.
- (4) Bullettino Postale n. 8, 1874.
- (5) Su questi argomenti si veda: L. R. Cataldi e F. Filanci “Anche quel bollo è un compostore” su “Storie di Posta” Vol. n. 20, dic. 2005, pag. 37 e segg..