

IL MONITORE DELLA TOSCANA

Notiziario della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana



Collezione L. M. Impallomeni

Lettera "PER CONSEGNA" da Livorno a Parma del 13.6.1856
affrancata per 58 crazie con 4 crazie + 9 crazie sei esemplari.
Unica raccomandata diretta a Parma dal Granducato di Toscana

ANNO I - Numero 0

SERGIO SANTACHIARA

STUDIO FILATELICO

Richiedeteci i cataloghi delle nostre
vendite per corrispondenza e delle nostre aste pubbliche
che si terranno a Verona in primavera e in autunno
Vi verranno inviati gratuitamente

**Chi fosse interessato ad inserire materiale
nei nostri cataloghi, sia per corrispondenza
che per asta pubblica,
ci richieda le nostre condizioni di vendita.**

**Trattiamo direttamente francobolli medi e rari
di tutto il mondo.**

Interpellateci

Viale IV Novembre, 6
42100 REGGIO EMILIA
tel. 0522-437288/49452
Fax 0522-49022

IL MONITORE DELLA TOSCANA

Notiziario della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana

Notiziario semestrale della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana

Rivista di studi e ricerche prefilateliche e storico-postali della Toscana

Anno I - Numero 0 - Novembre 2004

Organo ufficiale dell'Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana

Comitato di redazione:

Alberto Del Bianco

Luigi M. Impallomeni

Pietro Lazzerini

Giorgio Magnani

Roberto Monticini

Corrispondenza:

ASPOT - Roberto Monticini

Via S. Domenico, 1 - 52100 AREZZO

E-mail: monticini@ilpostalista.it

Direzione e redazione:

Florence Center Srl - Firenze

E-mail florence.impallomeni@tiscalinet.it

Grafica e realizzazione:

Studio Grafico Norfini - Firenze

Stampa:

Fotolito La Progressiva - Firenze

Gli autori sono i soli responsabili degli articoli pubblicati.

Dattiloscritti, fotografie e quanto altro, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Gli articoli possono essere ripresi citando la fonte e previa autorizzazione dell'Autore.

SOMMARIO

Presentazione

di Pietro Lazzerini pag. 3

Navicelli e navicellai, le polizze di carico

a cura di Pier Luigi Ciucci con la collaborazione di Tommaso Carlo Turi pag. 9

Il Bollo RR.POSTE di Radicondoli?

di Stefano Giovacchini pag. 24

Percorsi postali e ferrovia all'alba del Regno d'Italia

di Alessandro Papanti (ASPOT) pag. 25

Tassazioni e monetazioni in Toscana

di Edoardo P. Ohnmeiss - ASPOT pag. 29

Tariffe toscane 1836 - 1847

di Roberto Monticini pag. 32

Presentazione

Carissimi Soci ed amici della Storia Postale Toscana,

dopo una lunga pausa il Notiziario Aspot riprende le proprie pubblicazioni con il numero 0; i contenuti della Rivista ed il Comitato di Redazione non sono cambiati, abbiamo invece aggiunto un nome alla testata: "Il Monitore della Toscana", lo registreremo in Tribunale, ne abbiamo mutata la veste grafica, occorre dare più ampio respiro e miglior diffusione alla rivista, rivolgendosi quindi anche ai non Soci; eravamo stati sollecitati a compiere questo passo e per poter fare questo occorre nuovi presupposti.

L'iniziativa si è potuta concretizzare grazie al fattivo interessamento di Luigi Impallomeni, il quale si è fatto carico della realizzazione, della stampa e della divulgazione della Rivista. A lui riconosciamo il merito di aver trasmesso nuova linfa e vitalità alla Storia Postale Toscana a partire dalla manifestazione per commemorare il centocinquantesimo dei francobolli di Toscana (Toscana 2001) fino al convegno Toscana 2004. Grazie al suo spirito d'iniziativa ed al suo sacrificio è in fase di preparazione anche Toscana 2005 (molte le novità) ed è in fase avanzata il progetto di costituire il Museo del Francobollo e della Storia Postale in Firenze. Di tutte queste iniziative l'Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana, assieme al Circolo Filatelico Fiorentino, si è fatta partecipe e carico con la propria organizzazione.

Il Monitore della Toscana avrà come oggetto prevalente lo studio della Storia Postale Toscana, ma potrà spaziare ed approfondire argomenti di studio storico postale, non solo toscani, ci auguriamo quindi di poter ospitare articoli, comunicazioni e notizie di tutti gli amici, soci e non soci, che vorranno accordarci la loro fiducia.

L'impegno è grande, ma anche la nostra ambizione è forte e quindi sicuramente realizzeremo il nostro progetto.

Pietro Lazzerini
Presidente ASPOT



L'Associazione per lo studio della Storia Postale Toscana (Aspot) è stata fondata a Livorno l'11 marzo 1995 su iniziativa di un gruppo di appassionati cultori di storia postale.

L'ASPOT ha finalità esclusivamente culturali e si prefigge di riunire collezionisti e studiosi per promuovere lo studio della Storia Postale della Toscana, con scambio di notizie ed idee sugli argomenti collezionati dai Soci, mediante riunioni periodiche nel corso delle quali vengono esaminati e discussi i risultati degli studi collettivi e sollecitate nuove ricerche sia a livello individuale che collettivo.

L'Associazione pubblica una propria rivista "Il Notiziario Aspot" ora "Il Monitore della Toscana", composto da articoli dei Soci che in futuro potranno dare lo spunto per nuove ricerche collegiali, cura la pubblicazione di studi collettivi e coordina i Soci nella partecipazione a mostre filateliche e storico-postali, a livello locale o nazionale, anche come partecipazione collettiva Aspot.

L'Aspot è gemellata con il Ci.Fi.Nu.Ma. (Circolo Filatelico Numismatico Mantovano) e con I.C.S.C. (Italy & Colonies Study Circle) di Londra

Aderisce alla F.S.F.I. la Federazione fra le Società Filateliche Italiane.

Tutti possono iscriversi all'Associazione se si riconoscono nelle finalità previste dallo Statuto, inoltrando richiesta alla Segreteria - Via S. Domenico n. 1 - 52100 Arezzo.

Consiglio Direttivo

Presidente: Pietro Lazzerini - Via Sorgenti n. 18 - Nugola di Collesalveti (LI) - hhulaz@tin.it

Vice Presidente: Luigi Impallomeni - Viale Don Minzoni n. 42 - 50129 Firenze - luigi@impallomeni.it

Consiglieri:

Roberto Monticini - Via S. Domenico n. 1 - 52100 Arezzo - robmon@plugit.net

Giorgio Magnani - Via E. Toti n. 21 - 57128 Livorno - giorgio.magnani@tin.it

Alberto Del Bianco - Via G. Salvadori n. 64 - 52100 Arezzo - dbarezzo@arline.net

Segretario - Tesoriere: Roberto Monticini

Collegio dei Proviviri

Presidente: Giuseppe Pallini - Via A. Lombardi n. 35 - 53100 Siena

Vice Presidente: Edoardo Paolo Ohnmeiss - Via Oliveta n. 34/a - Poggio Ugolino (FI)

Segretario: Paolo Saletti - Via dei Canneti n. 37 - 53027 S. Quirico d'Orcia (SI) - paolosaletti@canneti.it

TOSCANA 2005

LA NASCITA DELLA SCRITTURA

MOSTRA ED ESPOSIZIONE
DI FILATELIA E STORIA POSTALE

CONVEGNO
FILATELIA - CARTOGRAFIA - CARTOFILIA

15, 16 e 17 APRILE 2005

PALAGIO DI PARTE GUELFA
PIAZZETTA DI PARTE GUELFA, 1 - 50121 FIRENZE

INGRESSO GRATUITO

APERTURA : VEN. 15 aprile ore 14/18 – SAB. 16 aprile ore 9/18 – DOM. 17 aprile ore 9/16

www.ilpostalista.it



Carta geometrica del Granducato, 1834



CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

...da oltre 80 anni
sempre attivo e presente a Firenze
per lo sviluppo della Filatelia...

Via S. Egidio, 27/r - 50122 Firenze
Casella Postale 62, 50100 Firenze

- scambi filatelici
- biblioteca sociale
- consultazione e prestito cataloghi
- periodici italiani e stranieri
- assistenza per aggiornamento collezioni
- perizie filateliche
- sezione cartoline d'epoca

aperto tutte le domeniche dalle 9 alle 12
e il giovedì dalle 16 alle 18

Fatevi Soci, Vi attendiamo!

Navicelli e navicellai

le polizze di carico



a cura di Pier Luigi Ciucci

collaborazione di Tommaso Carlo Turi

Questo semplice lavoro s'ispira ad una attività caratteristica di una parte della nostra regione e precisamente di quella che comprende i territori della cosiddetta Valle dell'Arno ed i suoi dintorni, oramai da anni abbandonata: quella dei navicellai.

Qualcuno si chiederà cosa hanno a che fare i navicellai con la filatelia, visto che questo fascicolo entrerà a fare parte, ancorché in una nuova veste editoriale, di quella serie di "Quaderni filatelici" da qualche tempo iniziata. È presto detto.

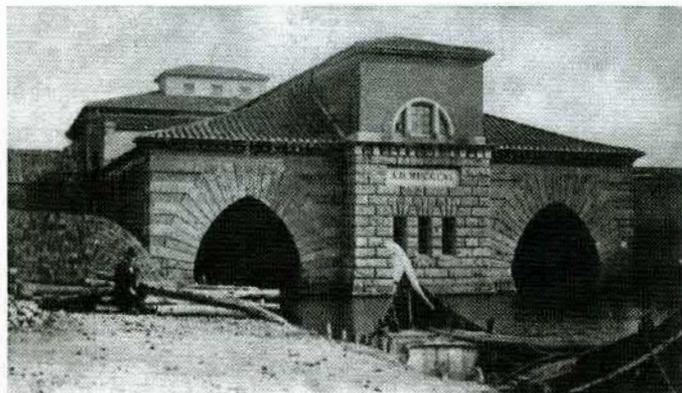
Un settore della filatelia è rappresentato dalla Storia Postale e proprio questa c'insegna che ogni carta scritta trasportata da terzi con ogni mezzo è da considerare "documento postale". Quando la Posta ancora non era organizzata, le missive erano affidate a coloro che, per la propria attività o per questioni familiari o religiose, si spostavano da un paese all'altro attraverso regioni e

nazioni, a piedi o a cavallo, oppure con nave od altri mezzi.

Nel periodo di Posta organizzata, fu permesso ai privati di portare in proprio la corrispondenza, a patto che essa fosse aperta. Potrei citare come esempio i famosi "Tagli A.Q.", molti dei quali accompagnavano le merci spedite per via fluviale per conto della Repubblica Veneta; essi sono considerati documenti postali a tutti gli effetti, catalogati e collezionati.

Le "polizze di carico", affidate ai capitani delle navi che trasportavano merci, così come ai vetturali, ai barrocciai, alle diligenze ecc., dal momento in cui erano consegnate a quando erano recapitate, erano anch'esse documenti postali e perciò da studiare e da collezionare come ogni altro pezzo di Storia Postale.

Anche i navicellai ebbero le loro polizze di carico, in questo periodo rare a trovarsi, ma esistenti.



DOGANA D'ACQUA.

Fatta erigere da Leopoldo II nel 1840, vi si svolgevano le operazioni daziarie per i navicelli che trasportavano merci attraverso il canale dei Navicelli.

Qua Di 10 = Luglio 1702 =

Senza indugio serva qto. di Pisa, eto sino di sabato scorso provvedemo la pezza
Cotonina eto et Commettete e Mandammo al sig. Gio: Battista Orlandini
di Firenze con Barb. Cecchi Navajo: il quale quando tornera' e ci dara'
Nota della spesa n'andrete noi il Conto di qto. e del Costo y accreditate
= cane. Mentre infine us' e offe: e Delle Dms. D. N. Inf. D. N.

1702
Cecchi Navajo
Dms. D. N. Inf. D. N.

Journal Giovanni B. A.
Dms. D. N. Inf. D. N.

10 LUGLIO 1702

DA PISA A FIRENZE, PER LA SPEDIZIONE DI UNA PEZZA DI COTONINA TRAMITE
CECCHI NAV(ICELLAIO)

Qua Di 10 = Luglio 1702 =

Senza indugio serva qto. di Pisa, eto sino di sabato scorso provvedemo la pezza
Cotonina eto et Commettete e Mandammo al sig. Gio: Battista Orlandini
di Firenze con Barb. Cecchi Navajo: il quale quando tornera' e ci dara'
Nota della spesa n'andrete noi il Conto di qto. e del Costo y accreditate
= cane. Mentre infine us' e offe: e Delle Dms. D. N. Inf. D. N.

A. N. Vernaccio & Danovratj
Lorenzo

Pisa 1702
Cecchi Navajo
Dms. D. N. Inf. D. N.



Adi 31 Maggio 1796 In Pistoja

Signori mandiamovi con *Giov. Allegri Navicellaio*
gli appiè descritti Colli Mercè di Marca, Numero, e Peso
come sotto, benissimo condizionati, che tali, ed in tempo
debito ricevendoli, pagherete al suddetto Conducente per
il porto *franca*

in difetto lo farete stare a conto di ogni pregiudizio, av-
visandone la ricevuta, e Dio vi felicit.

R
N

6 Casse d'Armi No. 2638 990.

" 264 " 962.

" 266 " 928.

" 267 " 1020.

" 269 " 956.

" 270 " 576.

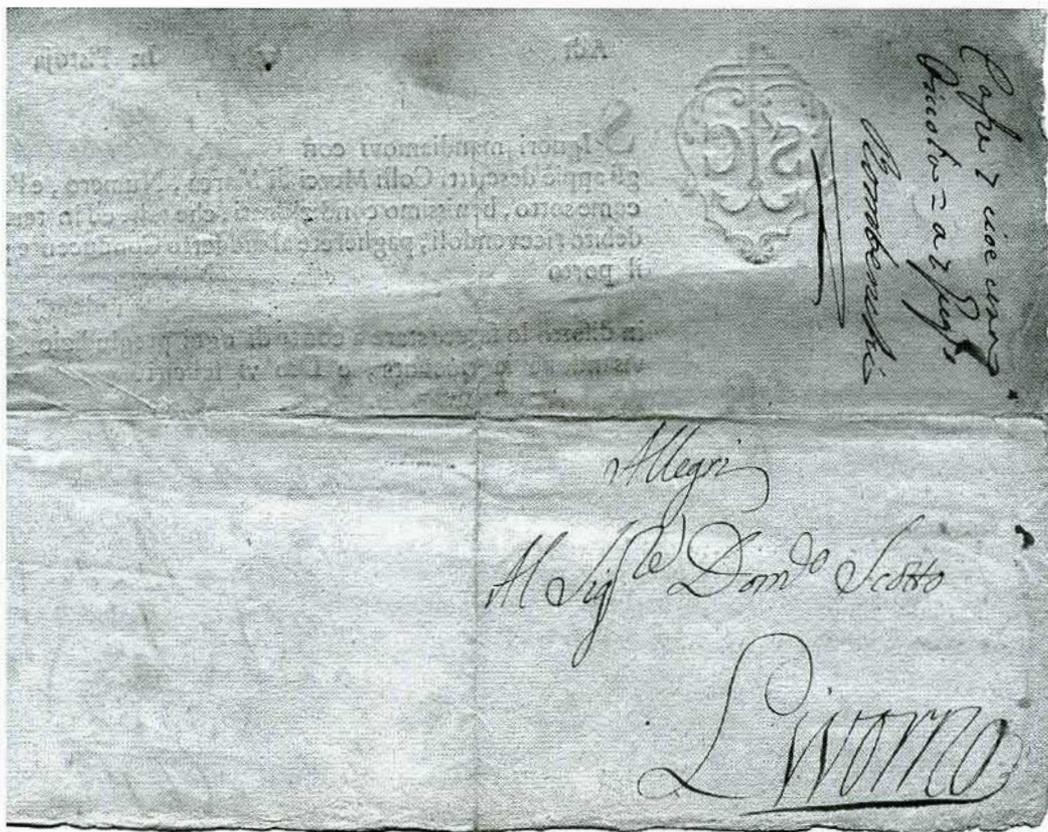
85432.

#

G. Valvetti et al. sig. l. m.

31 MAGGIO 1796

DA PISTOJA A LIVORNO PER IL TRASPORTO DI 6 CASSE D'ARMI TRAMITE
GIOV. ALLEGRI NAVICELLAIO.



Adi 6 di Aprile 1802 In Firenze.

F
FO
C

Autografo

Sigg. per condotta del Navicellaio *Nerico Pucci*
per caricare sopra del suo Navicello, e condurre in questo suo presente viag-
gio, ed in tempo di giorni *sette*
per la via di Pisa, e Fosso che conduce a Livorno, e non per altra strada,
vi mandiamo le sotto notate Merci segnate, numerate, e pesate come abbasso,
che procurerete ricevere giuste, asciutte, e ben condizionate, e tali essendo
gli pagherete per suo nolo *franco*
e non conducendole nel suddetto termine, e per la via suddetta, siccome se
avrà smossi, o disfatti i Colli dal primo suo essere, lo farete stare di tutto a
conto essendo così contento; E Dio vi guardi.

C. C. 4. Balle Gargiolo N. 49. 250. . . . 1065.

Francesco Orsini

6 APRILE 1802

DA FIRENZE A LIVORNO, SI TRASPORTANO 4 BALLE DI GARGIOLO (FIBRA GREGGIA DI CANAPA)
TRAMITE NAVICELLAIO NERICO PUCCI

Orsini de Livorno

6. apr. 1802

Mig. Carlo Chiefo
Livorno



LIVORNO 21 Febbrajo 1851

Sig. Carlo Della Bianca a' piedi Angelo Godi
Capitano
A Condotta del Navicellajo Pietro Belli
vi spedisco Sacca *Guinquanta Lupini di Napoli*

Aⁿ Pontedera
50. Lupini

compreso gli Scandagli sigillati di Libbre *cento Guinquanta*
Lito

il Sacco, pesati
alla presenza di detto Navicellajo, dal quale ve ne farete render
conto al suo salvo arrivo, e sempre che ve ne faccia la consegna a
dovere in perfetta condizione e del suddetto peso, nel termine di
potrete pagargli il suo nolo convenuto di *Gravi*

Quattro o Sars forte a Pontedera all'anno
altrimenti lo terrete a conto di qualunque danno, o pregiudizio.
E pregandovi a darmene riscontro per regola, vi saluto caramente.

*Ringraziate al Signor Navicellajo Delio Spina
ovvero al ricevimento del Signor ascendente
a Livorno il 18/2/51 Guingiaci Signor L. B.*

Pietro Belli

21 FEBBRAIO 1851

DA LIVORNO A PONTEDERA, PER IL TRASPORTO DI 50 SACCHE DI LUPINI,
TRAMITE IL NAVICELLAIO PIETRO BELLI

Per capire quanto quest'attività sia stata importante per lo sviluppo del commercio in Toscana, basta pensare a quanto fitta é, anche in questo periodo, la rete fluviale nel territorio compreso tra le città di Livorno, Pisa, Lucca, Pistoia e Firenze.

Fare la storia dei trasporti per via fluviale impegnerebbe un gran numero di pagine. Essa ha già fatto oggetto di vari studi da parte di storici e di tecnici.

Chi desidera approfondire l'argomento può leggere l'in-

teressante articolo che l'amico giornalista Roberto Riu ha scritto per la Camera di Commercio di Pisa edito dalla stessa sulla rivista "PISA ECONOMICA" (n° 3; 1997), dal quale sono tratte parte delle notizie riportate nel presente quaderno.

Andando alla fig.1, abbiamo la visione di quei navicelli che stazionavano nei fossi di "Venezia" o che vedevamo passare sotto la piazza Cavour o lungo gli Scali delle Cantine.



fig. 1

Essi erano tozzi barconi, neri per il catrame che ne copriva il fasciame e le ordinate, lunghi circa 16 metri che, mossi da una lunga stanga d'acero terminante con una punta metallica manovrata da prua a poppa dal navicellaio, a

volte trainati da vaporetto, percorrevano i fossi (fig. 2), provenendo dal porto ove avevano caricato merci spesso destinate alla zona industriale della nostra città.

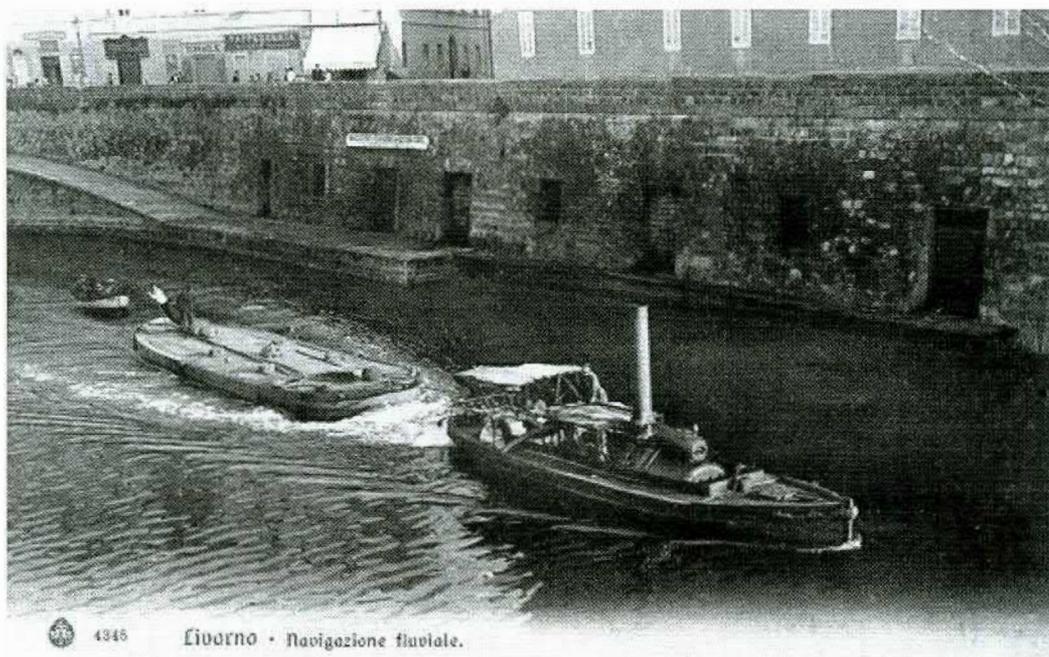
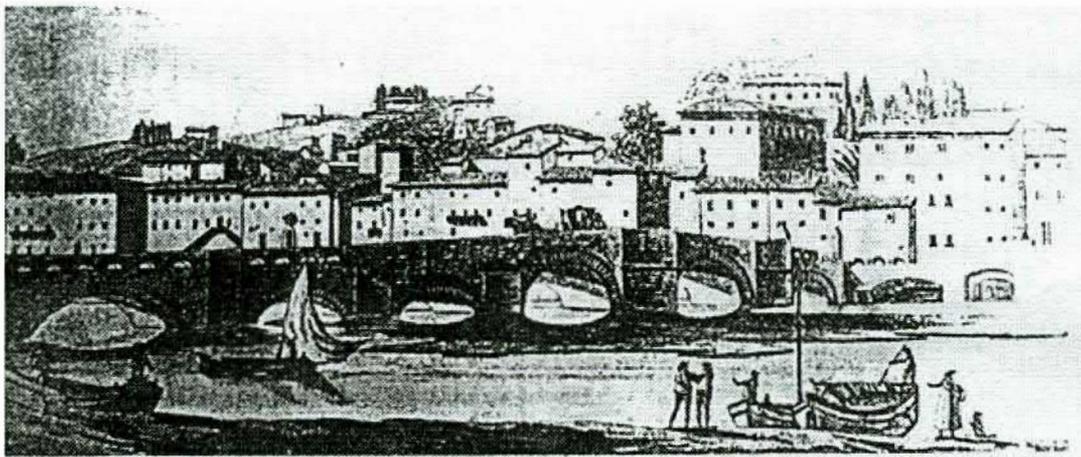


fig. 2

Non ci rendevamo conto di quanta attività stesse dietro a queste imbarcazioni ed alle loro antenate (fig. 3),

e quale importante ruolo avessero avuto nell'economia della nostra regione.



1802 - PONTE a SIGNA. Navicelli alla banchina (porto fluviale)

fig. 3

La rete fluviale adibita alla “navigazione interna” era molto vasta. I fiumi e i canali erano mantenuti puliti “affinché graticci e incannecciati non impedissero la na-

turale circolazione delle acque”, e subivano periodicamente restauri e approfondimenti (fig. 4).



fig. 4

Lungo i fiumi e i canali furono costruite in prossimità dei villaggi, banchine per il carico e lo scarico delle merci; ugualmente avvenne nei centri maggiori ove le attività commerciali erano più consistenti.

Nella sola Pisa si contavano nel 1700 ben otto scali, mentre nella valle dell’Arno, paesi come Capraia, Calcinaia, Cappiano, Cascina, Cortenuova, Castelfranco di Sotto, Bientina, Empoli, Fornacette, Limite, Lugnano, Pontedera, San Giovanni alla Vena, S.Croce, Signa, Sovigliana ed altri, ebbero uno o più scali commerciali (sul lago di Bientina vi erano ben cinque porti) tutti molto attivi.

Per renderci conto dell’entità dei trasporti fluviali basti dire che nel solo primo semestre del 1575 (uno dei pochi dati certi attualmente reperiti) transitarono tra Pisa e Firenze, nei due sensi, oltre 6.000 navicelli!

Questi dati sono riferiti alla sola valle dell’Arno ove si trovavano i laghi di Bientina e di Fucecchio.

Altre e diverse furono le vie d’acqua percorse da questi navicelli e da altre imbarcazioni minori (tra queste i famosi becolini) in Toscana: basta pensare al fiume Serchio, al lago di Massaciuccoli, al fiume Ozzero, tutti più o meno collegati con l’Arno, al Canale Imperiale con il quale si raggiungeva Altopascio, alla Via Regia (Val di

Nievole) che congiungeva questa località con Pistoia, al lago di Asciano, ecc...

Altra importante via d'acqua fu il Canale dei Navicelli che tuttora congiunge Livorno con Pisa.

Esso fu ideato nella metà del 1400 durante la reggenza di Cosimo il Vecchio in previsione dell'imminente insabbiamento del Porto pisano che nel 1500 divenne completamente inutilizzabile.

Nel 1573 sotto Cosimo I de' Medici, la costruzione di

questo canale fu completata, e, benché necessitasse d'ulteriori lavori che furono compiuti nel tempo dai successori di questo granduca, fu aperto alla navigazione.

Il Canale dei Navicelli collegò Pisa dalla foce dell'Arno al Porto di Livorno con un percorso sinuoso e accidentato (fig. 5), attraversato da bassi ponti che spesso rendevano difficoltosa la navigazione a vela, lungo circa 23 chilometri con una larghezza di 9 metri era profondo 1,50 metri.

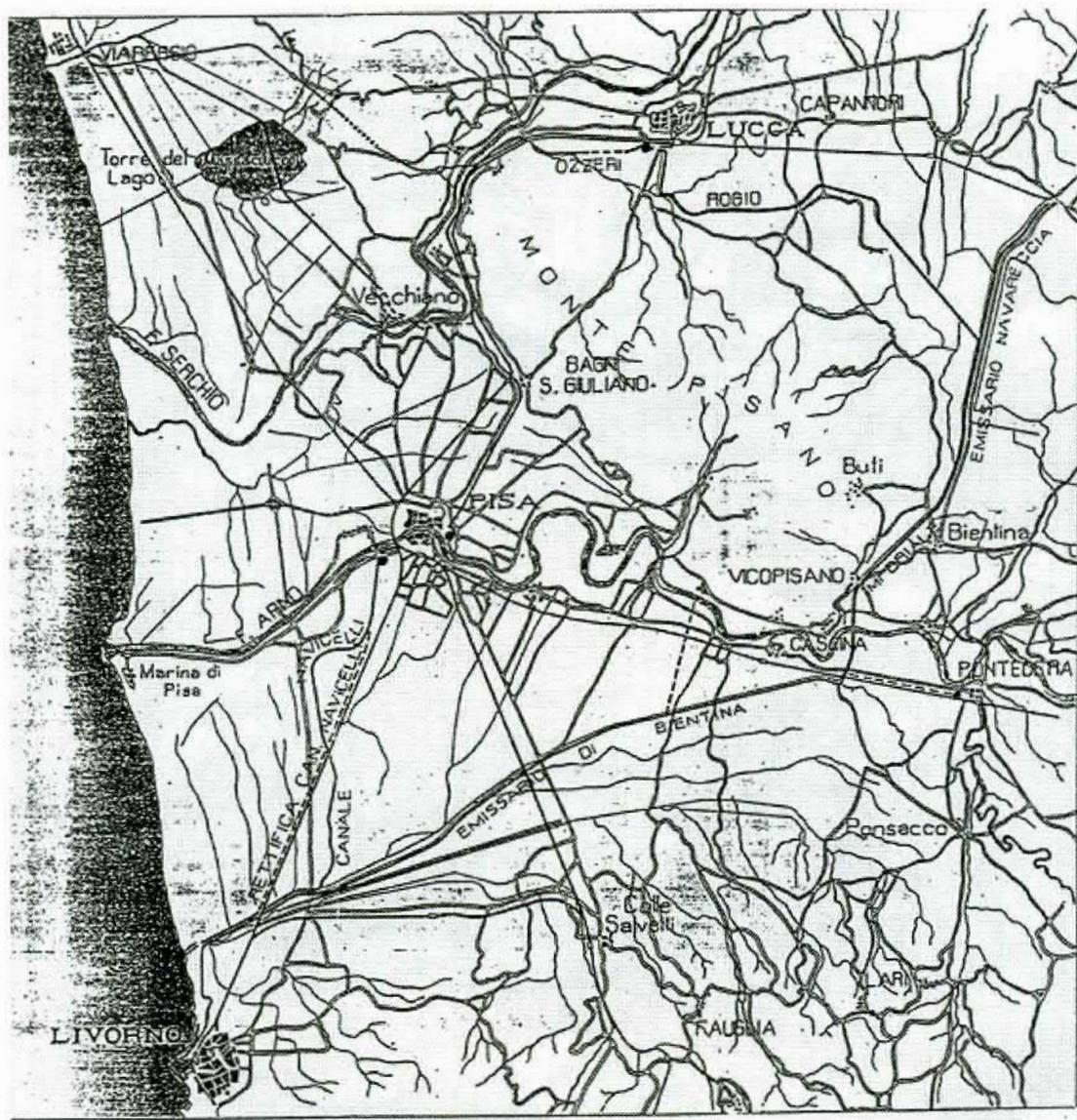


fig. 5

La scelta del percorso fu dettata dall'esigenza di seguire un territorio che avesse un livello uniforme (fig. 6).

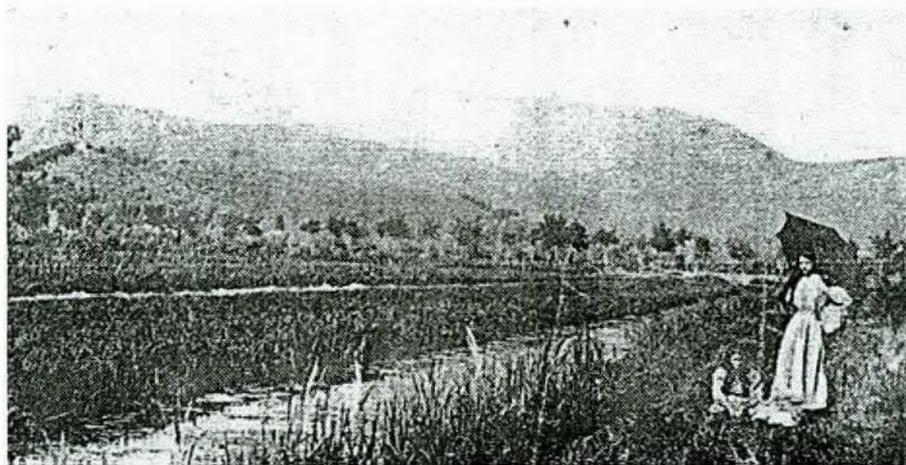


fig. 6

Nel 1910 fu presentato un progetto per rendere rettilineo, fiancheggiando la ferrovia Livorno Pisa, questo corso d'acqua abbreviandone la lunghezza a 17 chilometri, allargandolo in maniera uniforme e portando la profondità a 3 metri. I lavori iniziarono solo nel 1920 e si protrassero fino al 1938: furono costruiti ponti girevoli ed una banchina lunga 120 metri in prossimità dello scalo ferroviario di Tombolo.

Nel punto d'immissione del canale dei Navicelli in Arno (Incile) era stato inizialmente costruito un mu-

raglione per evitare che la massa delle acque del fiume, specie nei periodi di piena, si riversasse, in maniera non equilibrata nel canale. Su tale interrompimento furono costruiti due scivoli: uno verso il canale e l'altro verso il fiume, sormontati da un castelletto ove fu piazzata una gran ruota (fig. 7) che, avvolgendo e svolgendo grosse funi agganciate ai navicelli permetteva a questi, con il loro carico, di transitare alternativamente tra i due corsi d'acqua. Con questo meccanismo, nell'arco di un giorno, solo otto navicelli potevano varcare l'incile.



fig. 7

Nel 1871, Pietro Leopoldo di Lorena lo fece sostituire con il "Sostegno", ideato e progettato da Stefano Massa, consisteva in una serie di chiuse (cateratte).

Con tale innovazione si semplificarono le operazioni di passaggio delle imbarcazioni senza, tuttavia, aumentarne sensibilmente la quantità giornaliera.

I bombardamenti del 1943 distrussero sia questa costruzione che la Darsena coperta pisana, che nel 1603 il granduca Ferdinando I de' Medici fece costruire a Porta a Mare, a Pisa. Niente fu ricostruito di quanto distrutto e il tutto s'interrò. Ogni progetto di riapertura al traffico del Canale dei Navicelli è sempre stato bocciato.

Riguardo ai natanti che percorrevano queste vie fluviali, vi è da dire che essi, per adeguarsi alle esigenze tese a trasporti d'ingenti carichi in acque poco profonde, dovettero trasformarsi fisicamente variando le proprie strutture e misure.

L'editto granducale del 13 novembre 1851 prescriveva che le dimensioni massime di un navicello dovevano essere 3,64 metri di larghezza e 12,83 metri di lunghezza, per poter navigare tranquillamente nei due sensi ed immettersi nell'incile di Porta a Mare.

Con il tempo le dimensioni dei navicelli aumentarono, specialmente laddove vi era necessità di trasportare maggiori carichi.

In questi casi, i “maestri d’ascia” che costruivano queste ed altre imbarcazioni nei cantieri artigianali, per non appesantire il natante, ne assottigliarono le strutture rendendo ovviamente più fragile l’imbarcazione che, d’altronde, non avrebbe dovuto affrontare i rischi di una navigazione per mare.

All’iniziale attività di trasporto di sabbia, di pietrame e di laterizi si aggiunse quella delle derrate alimentari, grano, carbone e masserizie; in rari casi furono trasportate persone. I navicellai proprietari delle imbarcazioni operavano in proprio, vivendo, spesso con la famiglia, nel navicello che, a poppa e a prua, recava miseri alloggi coperti (fig. 8).

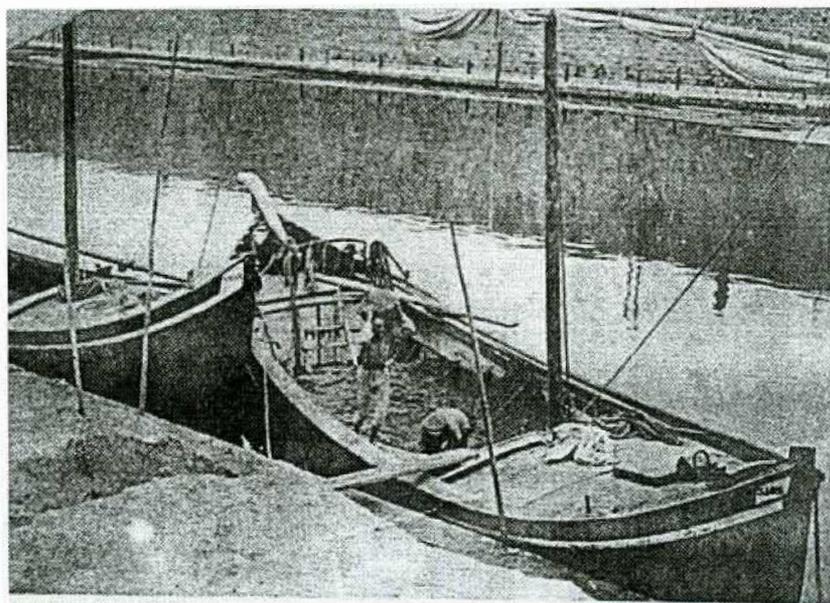


fig. 8

Rare erano le imprese che possedevano più di un navicello; esse erano per lo più “familiari”.

La navigazione fluviale non sempre era facile.

Si dovevano affrontare correnti contrarie e, mentre per le piccole imbarcazioni una persona spesso era sufficiente, per governare un navicello a volte ne occorrevano alcune in più.

Il navicello era fornito di una piccola vela di tela, sovente colorata; quando il vento era insufficiente a sospingere l’imbarcazione, si doveva ricorrere alla forza umana.

Spesso erano i familiari stessi del navicellaio a trainare la barca mediante una lunga corda issata alla prua, camminando e tirando lungo l’argine.

In mancanza di questi, si ricorreva agli “alzaioli” (i sentieri che costeggiavano il canale, spesso irti di canne e di fitta vegetazione erano detti alzaie da qui il nome di “alzatoli” dato a queste persone che, dietro compenso, trainavano i navicelli); in alcuni casi venivano anche utilizzati animali da traino (fig. 9.).

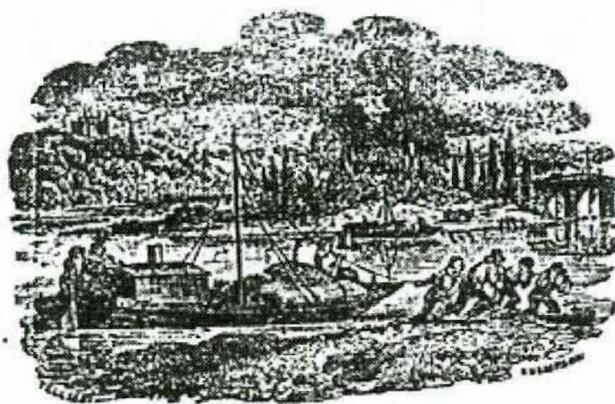


fig. 9

Di queste attività non esiste una statistica, ne' per quanto riguarda la quantità dei mezzi impiegati, ne' per quanto concerne il movimento delle merci trasportate. Ciò é dovuto principalmente alla mancanza di una registrazione obbligatoria delle attività fluviali.

I Magistrati degli Uffici dei Fiumi e dei Fossi si limitavano ad emanare regole e norme per la navigazione

interna e per il mantenimento di tutta la rete idrica, ma non avevano potere sulle attività commerciali, essendo queste demandate agli Uffici del Dazio e delle Gabelle che avrebbero dovuto archiviare gli "annali".

Qualche raro documento trovato custodito presso vecchi archivi ha fornito sporadiche notizie su quest'argomento (fig. 10).

Specchio dei Barchetti o Navicelli che servono alla navigazione del Fiume Arno nel 4 Circondario del Val d' Arno inferiore.

COMUNITÀ	Terra o Villaggio ove abitano i padroni dei Barchetti o Navicelli	N. dei Barchetti o Navicelli	OSSERVAZIONI
Montelupo	Samminiatiello	48	
"	Alla Torre	44	
Capraia	Capraia	23	
"	Limite	53	
Empoli	Empoli	47	
"	Tinaia	3	
"	Pagnana	4	
Vinci	Spicchio	64	dei quali 9 Navicelli
Fucecchio	S. Pierino	10	
Santa Croce	Santa Croce	25	
Castelfranco	Castelfranco	6	
Somma N.		264	

Per questo mezzo sono importate a Empoli ogni anno ragguagliatamente circa 240,000 sacca di cereali: N. 6,000 botti di vino, salacche, aringhe e acciughe: libbre 50,000 pelli scuche e libbre 500,000 ferro, oltre molte altre merci di ogni qualità. La esportazione si fa in biade in grano gentil bianco in legumi in granturco in stracci che qui si raccolgono in grandi masse da tutta la provincia, in legna da ardere in legname da costruzione proveniente dalla Strada ferrata centrale Toscana ec.

fig. 10

Non parliamo poi delle polizze di carico dei navicellai che sono pressoché introvabili; da esse avremmo potuto rilevare dati interessanti per uno studio, quali: percorsi,

date, nomi dei navicellai, degli speditori e dei destinatari, qualità e quantità delle merci trasportate ecc.

Per concludere una nota di colore: nel Fosso Reale e precisamente dagli scali di Piazza Cavour, nei primi anni del 1900, facevano servizio nel periodo estivo due "vaporetti" che trasportavano le persone ai "bagni" del Calambrone.

Uno di essi era l'Amica (fig. 11), che uscendo dai Fossi

e passando dalla Dogana d'Acqua, s'immetteva nel Canale dei Navicelli per introdursi poi nello scolmatore e raggiungere il Calambrone. Di questo ho una personale ricordanza. Dell'altro non ho notizie certe. Avrebbe potuto essere l'Etruria o il Mariella, anche se quest'ultimo, se non erro, proveniva da Pisa.

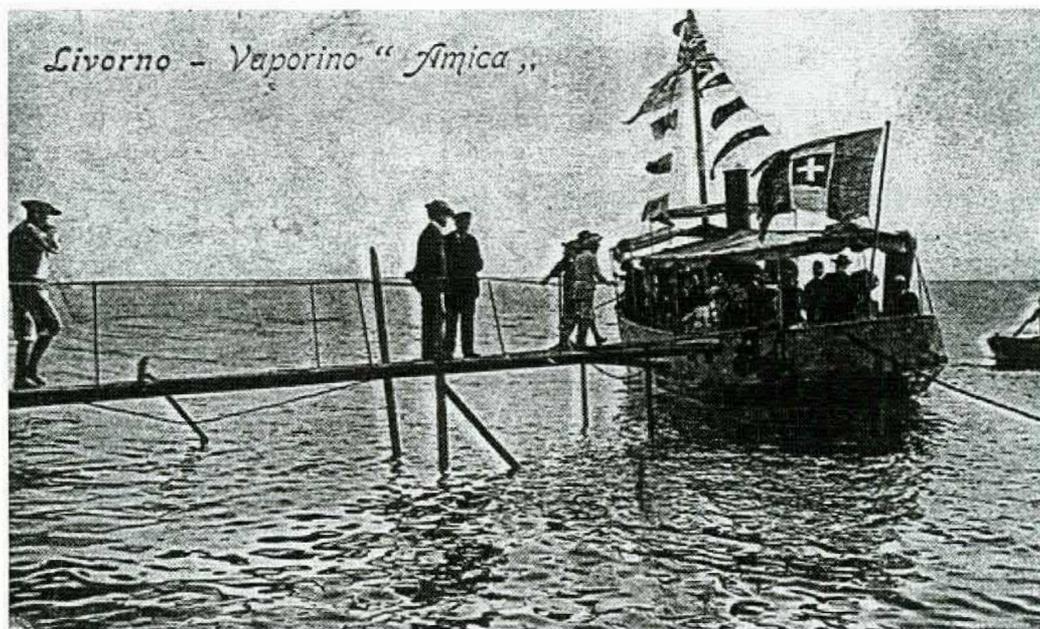


fig. 11

Il Bollo RR.POSTE di Radicondoli?

di Stefano Giovacchini

Vorrei sottoporre all'attenzione dei più esperti questa lettera spedita dall'Ufficio Postale di Radicondoli (SI) il 4-12-1898 a Castelnuovo Val di Cecina (PI).

La particolarità della lettera riguarda l'uso del bollo a sbarre senza data RR.POSTE per annullare il franco-bollo.

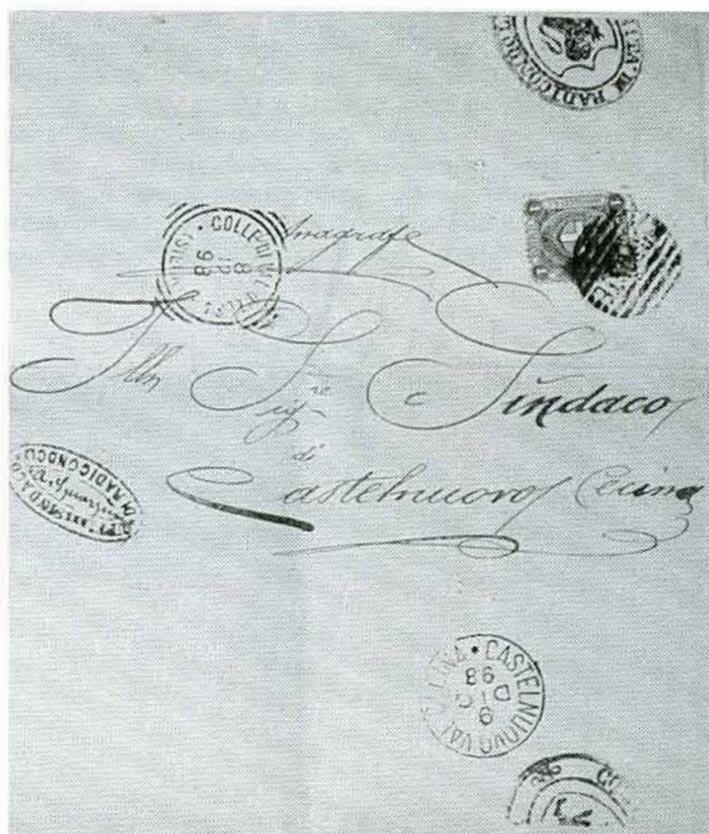
Di tale bollo si conosce l'uso solo in Piemonte come riportato dal "Catalogo degli Annulli Numerali Italiani"¹ di S. Ricci e Paolo Vaccari. Mi sono permesso, a questo punto, di fare un'ipotesi sull'uso del bollo all'Ufficio Postale di Radicondoli. A mio parere si tratta di un bollo di "emergenza" che ha sostituito, per cause di forza maggiore, il bollo a cerchio grande normalmente in uso in quel periodo.

Infatti, come riporta il "Catalogo Unificato di Storia Postale"² in riferimento ai bolli datari muti temporanei:

"Sul finire del 1893 vennero forniti a tutte le Direzioni provinciali dei bolli a un cerchio aventi il solo datario, da inviare a quegli uffici o collettorie il cui bollo doveva essere riparato o sostituito; questo datario doveva usarsi insieme al lineare nominativo in dotazione per il servizio vaglia. In seguito come datari furono sovente usati i normali bolli a date senza nome della località, non ancora inciso (corona nera) o scalpellato o di fattura locale. È noto anche un bollo a sbarre RR.POSTE senza data, forse sperimentale". Sulla base di queste considerazioni, è possibile ipotizzare che la Direzione provinciale delle Poste di Siena abbia inviato il bollo RR.POSTE all'Ufficio Postale di Radicondoli in sostituzione del cerchio grande. Eventuali segnalazioni o commenti al riguardo saranno graditi.

1. Pag. 14

2. Pag. 407



Percorsi postali e ferrovia all'alba del Regno d'Italia

di Alessandro Papanti (ASPOT)

Il collezionista tende a raccogliere – pur entro l'argomento di proprio interesse – pezzi che si differenziano per affrancatura, tariffa, bolli o quant'altro al fine di dare uno svolgimento più completo ed ampio della propria collezione.

In quest'ottica vengono spesso sottovalutati gli insiemi, come le corrispondenze fra stesso mittente e stesso destinatario ed i carteggi, che sono invece in grado di fornire indicazioni storico-postali altrimenti difficilmente rilevabili. È il caso di alcune lettere – sei in tutto – spedite da Livorno a San Severino nelle Marche, in un arco di tempo abbastanza limitato: 18 gennaio 1861- 6 giugno 1862. Si tratta di lettere in porto assegnato per la tariffa di c.mi 20, con segno "2" a tampone o manoscritto, prive di pregio dal punto di vista mercantile, ma interessanti soprattutto per ricostruire gli instradamenti ed i percorsi seguiti dalla posta.

Le due più antiche sono state spedite rispettivamente il 18 gennaio ed il 19 marzo 1861: la prima quindi in periodo di Governo della Toscana, l'altra il terzo giorno dalla pro-

clamazione del Regno d'Italia, circostanza che peraltro, dal punto di vista postale non ha comportato per le due corrispondenze alcuna differenza. Questo il percorso seguito: Livorno – ferrovia Firenze/Livorno – Firenze il 18 gennaio; da qui la lettera ha viaggiato lungo l'antica strada del Valdarno – cioè la Strada Romana Postale Aretina – è entrata in Umbria giungendo a Perugia il 20 gennaio e nella stessa data a Foligno e Tolentino, dove fu impresso il datario lineare, e infine a destinazione.

L'apposizione del bollo dell'ufficio postale ambulante nella direzione Firenze/Livorno – e quindi nel senso opposto a quello che avrebbe dovuto percorrere la lettera – non invalida la ricostruzione del percorso sopra esposto, in quanto in molti casi il bollo dell'ambulante era usato senza osservare la direzione percorsa dal treno, per cui sono reperibili molte corrispondenze sulle quali la direzione indicata dall'ambulante contrasta con il percorso seguito dalla lettera. Da notare che quella del 18 gennaio 1861 costituisce la prima data nota – o quantomeno la prima indicata dai cataloghi – di un ambulante in Toscana.

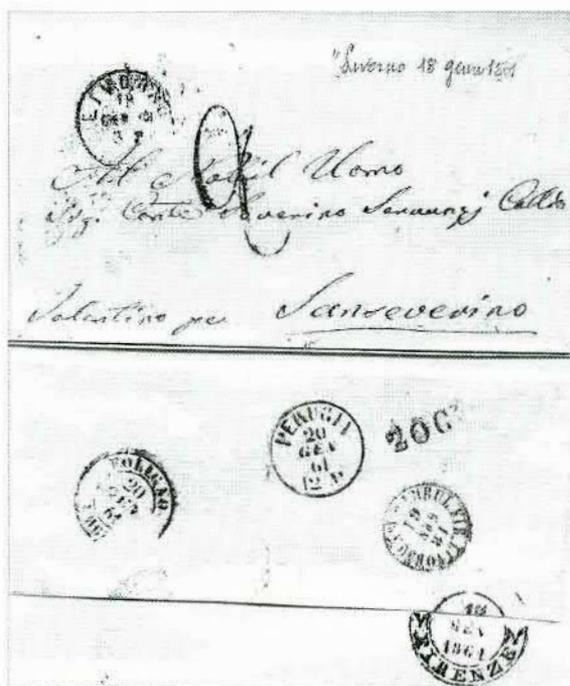


Fig. 1

Il percorso seguito dalla prima lettera della serie, spedita nel gennaio 1861 è quella del Valdarno – la Regia Strada Romana Postale Aretina – e, dopo l'ingresso in Umbria,

Perugia-Foligno-Tolentino (Sanseverino). In Toscana il primo giorno noto dell'uso di un ambulante ferroviario è proprio quello del 18 gennaio '61.

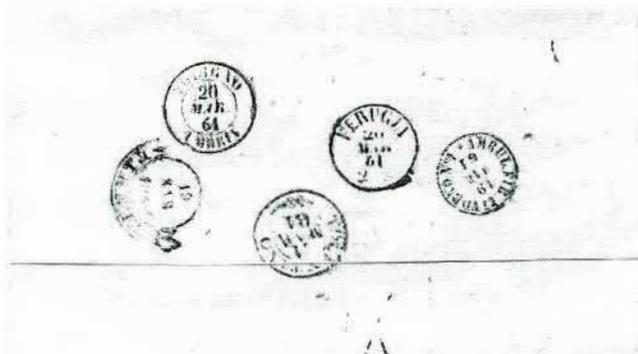


Fig. 2

Questa lettera – partita il 19 marzo 1861, terzo giorno del Regno d'Italia – ha seguito lo stesso percorso della precedente; è presente anche il doppio cerchio di Tolentino .

La terza e la quarta lettera sono state spedite circa sei mesi dopo le precedenti. Le bollature di transito indicano però un instradamento diverso. Partite rispettivamente il 5 ottobre e il 6 dicembre 1861 da Livorno, le corrispondenze sono state trasportate sull'ufficio ambulante Firenze/Livorno (anche in questo caso la direzione riportata dal bollo è contraria a quella seguita), per essere scese ad Empoli e trasportate ancora per ferrovia - sull'ex Strada Ferrata Centrale Toscana - a Siena dove giunsero in giornata come indicato dai bolli a banderuola; da qui sono pervenute a Perugia. In Umbria e nelle Marche hanno seguito la stessa strada delle precedenti, come confermato dal bollo di Tolentino apposto in transito, e da quello di arrivo a S. Severino.

È naturale domandarsi per quale ragione invece di seguire la precedente via di collegamento tra la Toscana ed il Centro-Sud costituito dall'ampia valle del Valdarno, si sia preferito transitare per Siena.

La causa del cambiamento è, con ogni probabilità, ravvisabile nel prolungamento della ferrovia a sud di quest'ultima città.

Il 29 ottobre 1860 era stata aperta la tratta da Sinalunga a Torrita; circa un anno dopo, il 20 ottobre 1861, lo sarebbe stata quella da Torrita a Salarco. Dopo il prolungamento della strada ferrata fino a Torrita, località prossima all'Umbria, si reputò più conveniente questo percorso sia in quanto si poteva ora sfruttare un lungo tratto di ferrovia, sia perché la distanza era più breve; quello del Valdarno non solo era più lungo ma soprattutto era ancora privo di ferrovia.

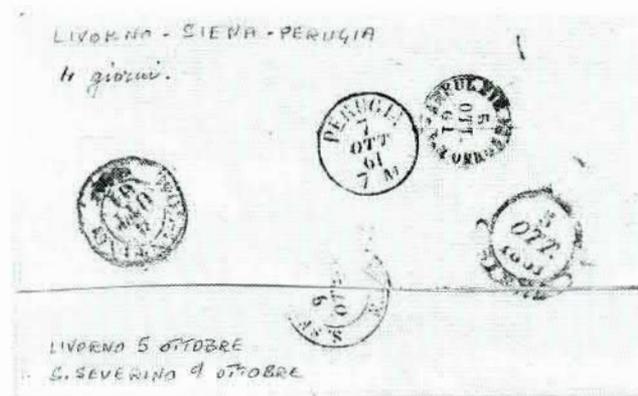




Fig. 3

Due lettere spedite da Livorno rispettivamente il 5 ottobre ed il 6 dicembre 1861 con stessa destinazione delle precedenti. Questa volta il percorso seguito è quello di Siena, ritenuto conveniente a seguito del prolungamento della linea ferroviaria in prossimità del confine con l'Umbria.

A distanza di altri sei mesi i percorsi di posta cambiarono nuovamente, e neanche di poco.

L'Unità d'Italia aveva permesso di dare un forte impulso alla rete ferroviaria sia perché era possibile con brevi collegamenti unire tratte che fino ad allora erano limitate al confine degli Stati Preunitari, sia perché si potevano ora realizzare ferrovie che attraversavano la penisola in tutta la sua lunghezza.

Nel 1862 Firenze non era ancora collegata a Bologna; lo sarà

nel 1864. Però nel novembre 1861 era stata completata la dorsale adriatica che da Bologna portava ad Ancona.

Questo bastò perché la corrispondenza che dalla Toscana era diretta nelle Marche - e quindi oltre l'Appennino - fosse trasportata a Bologna e da qui alle località che gravitavano sul versante adriatico, mediante trasporto sul nuovo collegamento ferroviario. Infatti le due lettere partite da Livorno il 23 aprile ed il 6 giugno 1862, dopo l'impronta dell'ambulante della linea Firenze/Livorno, portano in transito il cerchio di Bologna del giorno successivo alla partenza e quello di Ancona; capoluogo dal quale poi le corrispondenze venivano inoltrate alle località di destinazione nella regione, come in questo caso S. Severino.



Fig. 4

Il nuovo percorso seguito da queste corrispondenze dalla Toscana alle Marche dopo l'apertura della ferrovia Bologna-Ancona - avvenuto nel dicembre 1861 - risulta con evidenza dalle bollature di transito. Il tempo di percorrenza passò da quattro a tre giorni.

Anche se il percorso era più lungo dei precedenti, si era riusciti ad ottenere un recapito più celere: infatti le corrispondenze che via Siena avevano impiegato quattro giorni per giungere a destinazione, quelle via Bologna erano arrivate in tre giorni.

La successione di questa corrispondenza mostra quindi come l'apertura delle nuove tratte ferroviarie influisse, in modo talvolta radicale, sull'instradamento della posta e come - nel volgere di poco più di un anno - sia stata abbandonata la visione localistica legata all'esistenza degli Stati Preunitari, per privilegiare quella d'insieme consentita dall'unità nazionale, che portò talvolta a percorrenze postali più lunghe, ma consentì comunque di ottenere un servizio più efficiente e rapido.

ASPOT

Associazione per lo Studio della Storia Postale Italiana

PREMIO PANTANI

Regolamento

L'A.S.PO.T., Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana, al fine di onorare la memoria del proprio presidente e socio Piero Pantani – appassionato collezionista e studioso di filatelia e storia postale della Toscana prematuramente scomparso – e di sollecitare la ricerca e la diffusione nell'ambito di tale settore filatelico, istituisce il "Premio Pantani".

Il premio viene assegnato a chi – nell'anno solare trascorso o negli anni precedenti – abbia contribuito allo studio, conoscenza o diffusione della filatelia o della storia postale toscana, mediante scritti, collezioni o qualsiasi attività.

La designazione è effettuata dal Consiglio dell'Aspot oppure da un Comitato di tre soci nominati dal Consiglio.

Il premio ha cadenza annuale, ma l'organo preposto può non procedere all'assegnazione nel caso in cui non siano individuati soggetti meritevoli.

Non possono essere assegnatari del premio i membri del Consiglio o del Comitato.

Il premio consisterà in una targa ricordo.

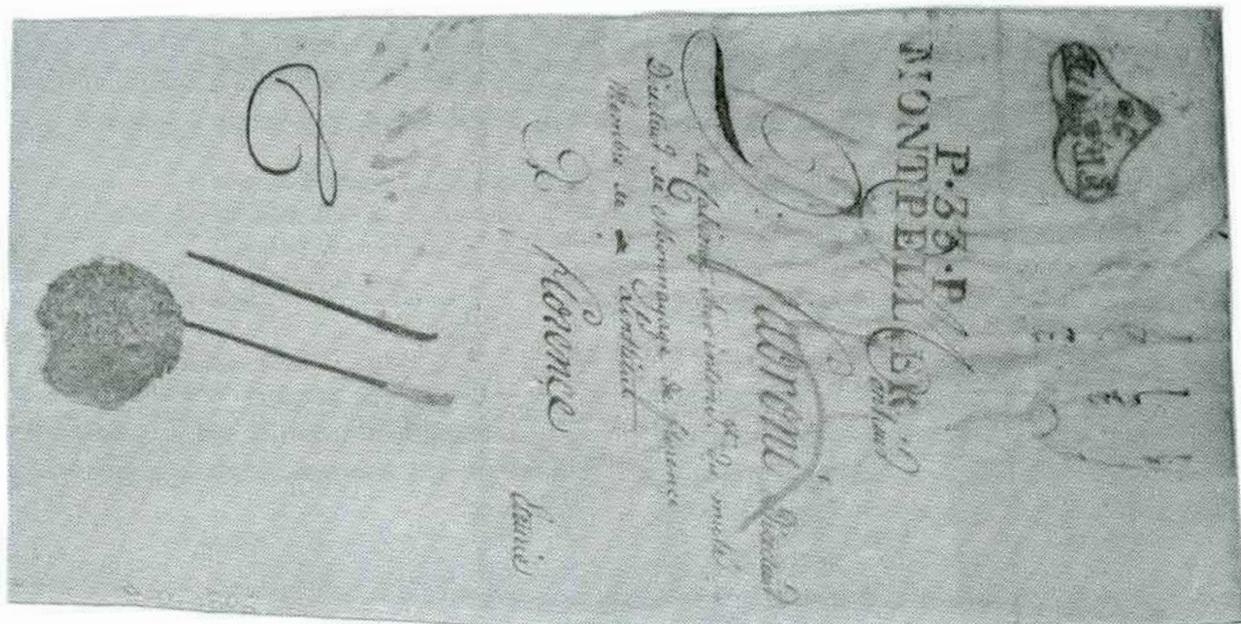
La consegna del premio sarà effettuata da un familiare di Piero Pantani e/o dal Presidente dell'Aspot, preferibilmente in occasione di una manifestazione filatelica in Toscana.

Il C.D. ASPOT

Livorno il 28 ottobre 2001

Tassazioni e monetazioni in Toscana

di Edoardo P. Ohnmeiss – ASPOT



Missiva di Bernardo Martinelli, un chimico italiano trapiantato a Montpellier.

In data del 9 settembre 1806, egli la dirige al Direttore della Moneta di Firenze con il seguente scritto: "Ho il piacere di informarvi che vo ho spedito a Livorno 5 casse di acquaforte (acido nitrico) e una cassa di vetriolo (acido solforico), caricate sul Brik francese "La Felicité", per le quali vi allego la nota di consegna e di assicurazione..."

Siamo nell'autunno del 1806. Napoleone è sempre più vittorioso e potente e quindi a dismisura cresce il suo appetito politico. Ora pensa su come fagocitare anche la Toscana, che già si trova sotto larvata egida francese, quale Regno d'Etruria. Tuttavia questo fa per conto proprio, sia per il servizio postale sia per la monetazione.

Una lettera, consegnatami dal consocio Fracassi di Arezzo, mi permette di affrontare dapprima il tema delle

tassazioni etrusche. Seguirà il discorso sulla conversione monetaria della Toscana etrusca con quella del primissimo Periodo Dauchy e con quella dell'iniziale occupazione murattiana. Infatti, oltre a quella che presenterò in appresso, avente la tassa parziale di 11 dècimes, ho esaminato delle lettere partenti dalla Francia e destinate a Firenze con un identico porto dovuto, soggette alla conversione della tassa francese di 13 dècimes in moneta toscana. Ma procediamo con ordine.

Questa lettera viene spedita con il porto pagato alla partenza, però soltanto sino alla stazione francese di scambio delle sacche postali, che in questo caso era Antibes, in quanto fra la Francia ed il Regno d'Etruria non esisteva una convenzione interstatale per i reciproci conteggi postali.

Poiché a causa dell'inserito la lettera supera il peso di primo porto, il conteggio della tassa fu il seguente:

da Montpellier ad Antibes in VI distanza

(percorrenze, in linea d'aria: 400-500 km)

Tariffario del 24 aprile 18067 décimes
supplemento del 50% (peso sino 10 gr) ... 3,5 décimes
arrotondate per legge postale a11 décimes

l'importo che vediamo segnato al verso della lettera, con l'indicazione 11 D

Dopo Antibes questa missiva entra in territorio ligure e quindi prosegue sino a Sarzana, la stazione di scambio delle sacche postali con il Regno d'Etruria. Alle Poste dipartimentali liguri va riconosciuto il diritto di transito, pari a 2 décimes. In termini postali esse sono com-

putate in 6.8 soldi toscani. Quindi la lettera arriva a Firenze, dove imprime il bollo ebdomadario "a cuore" con il numero 38 (settimana dal 21 al 28 settembre) e valutano la tassa residua in base al seguente conteggio:
(1 quattrino=4 denari e 1 duetto= 8 denari)

tariffa etrusca per lettera pesante proveniente da Sarzana... 6 soldi 8 denari
diritto di transito per i dipartimenti liguri 6 soldi 8 denari
complessivi 12 soldi e 16 denari ovvero.....13 soldi 4 denari

che vediamo segnati al centro della lettera con le cifre 13.4.

Morale di questo esempio: già allora il P...P poteva anche sottintendere porto parzialmente pagato, come poi si risconterà in epoca filatelica, allorquando soltanto il P.D. indicherà che il porto è stato assolto sino a destinazione.

E ora veniamo alle due lettere Parigi-Firenze (con il porto integralmente dovuto dal destinatario) proprie dell'inizio e del termine dell'occupazione francese della Toscana.

PARIGI – 28 febbraio 1808

Questa lettera giunge a Firenze il 3 marzo 1808. I francesi la tassano con 13 décimes poiché ritengono che la Toscana, da loro occupata sin dal novembre 1807, conteggi già mediante la loro valuta. Ma non è così: siamo nei primi giorni della nuova organizzazione di Dauchy e a Firenze circola ancora la moneta del Regno d'Etruria, con lire, soldi e denari.

Infatti, all'arrivo l'importo in décimes viene ricalcolato in moneta locale e sulla lettera scrivono 2. 3. 4 ossia 2 lire, 3 soldi e 4 denari. Trasformando tutto in denari si ottiene: $2 \times 240 + 3 \times 12 + 4$ cioè un totale di 520 denari. Dividen-

do per le 13 décimes della tassa otteniamo 40 denari. Il che ci porta a constatare che 1 centesimo francese (centime) era postalmente valutato 4 denari, ovvero 1 quattrino. Ne ho avuto la riprova con la notevole mole di lettere napoleoniche, esaminate nell'arco di molti anni. Resta così confermato che il cambio postale era spesso diverso da quello bancario, continuamente aggiornato con appositi listini. Possiamo pertanto stabilire la seguente tabella di conversione, valida per tutta la Toscana quando ancora si pagavano le tasse postali con la vecchia moneta:

1 centime = 1 quattrino
1 décime = 40 denari (scritto: 3.4)
2 décimes = 6 soldi 1 duetto (scritto: 6.8)
3 décimes = 10 soldi (scritto: -.10.-)
4 décimes = 13 soldi 1 quattrino (scritto: -. 13.4)
5 décimes = 16 soldi 1 duetto (scritto: -.16.8)
6 décimes = 20 soldi (scritto: 1.-.-)
7 décimes = 23 soldi 1 quattrino (scritto: 1.3.4)
8 décimes = 26 soldi 1 duetto (scritto: 1.6.8)
9 décimes = 30 soldi (scritto: 1.10.-)
1 franco = 33 soldi 1 quattrino (scritto: 1.13.4)

Pure questa lettera parte con il porto integralmente dovuto di 13 décimes. Ora i tempi sono cambiati, e non soltanto quelli meteorologici. Tenuto conto del profondo inverno (a quell'epoca nevicava veramente, e pure forte) si può ipotizzare l'arrivo a Firenze, non indicato da una bollatura con datario, fra il 29 gennaio e il 3 febbraio. Siamo quindi in pieno periodo Murat: i francesi sono in rapida ritirata e la loro potenza militare scricchiola. Il 31 gennaio i napoletani occupano

Firenze, che il 3 febbraio verrà annessa al Regno di Re Gioacchino Murat.

Ma alla Posta non gliene importa più di tanto: e così ritorna in circolazione anche la cara moneta toscana. Sulla lettera segnano 2.3.8, ossia 1 quattrino in più del 1808.

Viva l'indipendenza!

Poi anche Murat dovrà andarsene e la Toscana tornerà sotto le ali del plenipotenziario lorenese, nel nome del Granduca. Della moneta francese non se parlerà mai più.

Tariffe toscane 1836 - 1847

di Roberto Monticini

Ho preso spunto da due richieste di chiarimento sul tariffario toscano del 31/12/1835 per pubblicare i prospetti completi della tariffazione postale adottata in Toscana dal 1 gennaio 1836 fino al 17 dicembre 1847, ringrazio gli amici: Alberto Del Bianco e Vanni Alfani che, con i loro precedenti studi, hanno permesso la completezza di questa indagine.

Ho inserito un tariffario dove ho convertito: Lire. Soldi. Denari. con Lire e Crazie per rendere comprensibile ai "non toscani" la tariffe delle lettere per scaglioni di peso.

TARIFFA GENERALE per la Tassazione e Francatura delle Lettere (Notificazione del 31/12/1835)

Provenienze	Tasse delle corrispondenze che si ricevono				Tasse delle corrispondenze che si spediscono			
	lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe		lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe	
			Gazzette e opere periodiche	Libri e stampe straordinarie			Gazzette e opere periodiche	Libri e stampe straordinarie
Di tutta la Toscana L.	--, 16, 8	--, 6, 8	--, 1, 8	--, 1, 8	--, 16, 8	--, 6, 8	--, --, 8	--, 1, 4
Del Ducato di Massa e di quello di Lucca per la Toscana L.	1, 13, 4	--, 10, --	--, 1, 8	--, 1, 8	--, 16, 8	--, 6, 8	--, --, 8	--, 1, 4
Di tutta l'Italia Superiore e Inferiore eccettuati i Cantoni Svizzeri L.	2, 10, --	--, 16, 8	--, 1, 8	--, 3, 4	1, 6, 8	--, 10, -	--, --, 8	--, 1, 4
Dei Cantoni Svizzeri L.	3, 6, 8	1, --, --	--, 1, 8	--, 3, 4	2, --, --	--, 13, 4	--, --, 8	--, 1, 4
Della Monarchia Austriaca al di là dell'Italia L.	3, 6, 8	1, --, --	--, 3, 4	--, 6, 8	2, 10, -	--, 16, 8	--, 1, 8	--, 3, 4
Della Confederazione Germanica, Danimarca, Svezie e Norvegia, della Prussia, Russia e Polonia L.	4, 3, 4	1, 6, 8	--, 6, 8	--, 8, 4	3, 6, 8	1, --, --	--, 1, 8	--, 3, 4
Della Francia, Spagna, Portogallo, Inghilterra e di tutti i possessi oltre Mare Francesi e Spagnoli, Portoghesi e Inglesì, e Stati d'America L.	3, 6, 8	1, --, --	--, 6, 8	--, 8, 4	3, 6, 8	1, --, --	--, 1, 8	--, 3, 4
Della Turchia, scali del Levante, e di tutti i Paesi sottoposti alla Porta Ottomana, Grecia ecc L.	5, --, --	1, 13, 4	--, 6, 8	--, 8, 4	4, 3, 4	1, 6, 8	--, 1, 8	--, 3, 4
	per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio	per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio

L'applicazione della tariffa comportava difficoltà agli "ufficiali" di posta, infatti furono stampati tariffari esplicativi sul modo di dividere l'onciato. Per meglio comprendere le nuove tabelle è necessario convertire

il tariffario espresso in lire - soldi - denari (1 lira = 20 soldi e 1 soldo = 12 denari) in lire - crazie (1 lira = 12 crazie e 1 crazie = 20 denari)

Provenienze	Tasse delle corrispondenze che si ricevono				Tasse delle corrispondenze che si spediscono			
	lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe		lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe	
			Gazzette e opere periodiche	Libri e stampe straordinarie			Gazzette e opere periodiche	Libri e stampe straordinarie
Di tutta la Toscana L e CR	0 e 10	0 e 4	0 e 1	0 e 1	0 e 10	0 e 4	--, --, 8 ⁽¹⁾	--, 1, 4 ⁽¹⁾
Del Ducato di Massa e di quello di Lucca per la Toscana L e CR	1 e 8	0 e 6	0 e 1	0 e 1	0 e 10	0 e 4	--, --, 8 ⁽¹⁾	--, 1, 4 ⁽¹⁾
Di tutta l'Italia Superiore e Inferiore eccettuati i Cantoni Svizzeri L e CR	2 e 6	0 e 10	0 e 1	0 e 2	1 e 4	0 e 6	--, --, 8 ⁽¹⁾	--, 1, 4 ⁽¹⁾
Dei Cantoni Svizzeri L e CR	3 e 4	1 e 0	0 e 1	0 e 2	2 e 0	0 e 8	--, --, 8 ⁽¹⁾	--, 1, 4 ⁽¹⁾
Della Monarchia Austriaca al di là dell'Italia L e CR	3 e 4	1 e 0	0 e 2	0 e 4	2 e 6	0 e 10	0 e 1	00 e 2
Della Confederazione Germanica, Danimarca, Svezie e Norvegia, della Prussia, Russia e Polonia L e CR	4 e 2	1 e 4	0 e 4	0 e 5	3 e 4	1 e 0	0 e 1	00 e 2
Della Francia, Spagna, Portogallo, Inghilterra e di tutti i possedimenti oltre Mre Francesi e Spagnoli, Portoghesi e Inglesi, e Stati d'America L e CR	3 e 4	1 e 0	0 e 4	0 e 5	3 e 4	1 e 0	0 e 1	00 e 2
Della Turchia, scali del Levante, e di tutti i Paesi sottoposti alla Porta Ottomana, Grecia ecc L e CR	5 e 0	1 e 8	0 e 4	0 e 5	4 e 2	1 e 4	0 e 1	00 e 2
	Per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio	per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio

⁽¹⁾ tariffe non convertite

La lettura del seguente prospetto è ora più agevole:

DIMOSTRAZIONE del modo di dividere l'Onciato nei RR. Uffizj di Posta in Toscana per servire alla Tariffa Generale per la Tassazione ed Affrancatura delle Lettere, emanata il 31 Dicembre 1835.

	A £ -- 10.		A £ 1. 4.		A £ 1. 8.		A £ 2. --		A £ 2. 6.		A £ 3. 4.		A £ 4. 2.		A £ 5. --.	
	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie
Lettera semplice	--	2	--	3	--	4	--	5	--	6	--	8	--	10	1	--
Del peso di 6 denari	--	3	--	4	--	5	--	6	--	8	--	10	1	1	1	3
Del peso di 8 denari	--	3	--	6	--	7	--	8	--	10	1	2	1	5	1	8
Del peso di 12 denari	--	5	--	8	--	10	1	--	1	3	1	8	2	1	2	6
Del peso di 18 denari	--	8	1	--	1	3	1	6	1	10	2	6	3	3	3	9
Del peso di un'oncia	--	10	1	4	1	8	2	--	2	6	3	4	4	2	5	--

Il denaro è la 24ª parte dell'oncia; 6, 12, 18 denari rappresentano ¼, ½, ¾ di oncia: è così che in genere viene espresso il peso delle lettere (in alto a sinistra).

TARIFFA delle Tasse da esigersi dagli Uffizj Toscani sopra le corrispondenze provenienti per la via di Sardegna dagli appresso Stati, nelle quali Tasse sono compresi gli Assegni dovuti agli Uffizj Esteri

	Dal Regno di Francia		Dalla Spagna, Portogallo, Gibilterra, Colonie, Belgio e Paesi Bassi	Dalla Svizzera	Dall'Inghilterra, Scozia e Irlanda
	Meridionale	Settentrionale			
Per ogni lettera semplice cioè fino a 5 denari	£ 1. 5. 8.	£ 1. 13. 4.	£ 1. 13. 4.	£ 1. --. --	£ 1. --. --
Per le lettere al di sopra di denari 5. per ogni denaro In progressione	--. 6. 8.	--. 8. 4.	--. 8. 4.	--. 5. --.	--. 5. --.
Giornali ed Opere periodiche per ogni foglio	--. 6. 8.	--. 6. 8.	--. 6. 8.	--. 3. 4.	--. 6. 8.
Libri, e Stampe Straordinarie per ogni foglio	--. 8. 4.	--. 8. 4.	--. 8. 4.	--. 5. --.	--. 8. 4.
Mostre e Campioni, il terzo della tassa delle lettere in proporzione del peso					

TARIFFA delle Tasse da esigersi dagli Uffizj di Posta Toscani sopra le corrispondenze dirette per la Spagna, Portogallo, Gibilterra, e Colonie, nelle quali tasse sono compresi gli Assegni dovuti agli Uffizj Esteri.

Per ogni lettera semplice, cioè fino a 5. denari £ 1. 6. 8. Per le lettere al di sopra di denari 5. per ogni denaro " -- 6. 8. Giornali, e opere periodiche per ogni foglio " -- 1. 8. Libri, e stampe straordinarie per ogni foglio " -- 3. 4.
--

Firenze. Dalla Soprintendenza Generale delle Poste li 31. Dicembre 1835.

Durante il periodo considerato fu introdotta una sola modifica: la concessione della riduzione tariffaria per tutte le corrispondenze d'ufficio all'interno del Granducato a favore di quegli Enti che non godevano di fran-

chigia postale, naturalmente doveva essere applicato sul recto della lettera: il contrassegno o la firma del Titolare dell'Ufficio.

Lettere	
di un foglio	con sopra-coperta
-. 2. -	-. 3. 4.

Per una migliore interpretazione delle tariffe si allegano questi due documenti gentilmente forniti da Vanni Alfani

A.S. SIENA - DIREZIONE REGIE POSTE (filza
Firenze 17 marzo 1847

**Sulla applicazione delle tasse alle lettere
In arrivo e partenza**

A.S. SIENA - DIREZIONE REGIE POSTE filza

Firenze li 3 Dicembre 1843

Distinzione per le lettere semplici e quelle soggette alla tassa di progressione

Ill.mo Signore

Mi viene supposto che nella tassazione delle lettere che vanno esenti da qualunque estero assegno non esista quella uniformità che si dovrebbe osservare in tutti gli Uffici Postali del Gran Ducato, alcuni dei quali considerano per lettere semplici anche quelle contenenti qualche piccolo foglio staccato, e non avente il peso di sei denari, altri sottopongono alla tassa di progressione quelle di un sol foglio il quale per la sua gravità eccede il peso di sei denari.

All'effetto di riportare la dovuta uniformità anche in questa operazione postale tenuta ferma la tassa di progressione per le lettere estere con assegno; ho stabilito d'indirizzare a tutte le Direzioni la presente Circolare, all'effetto di richiamare ad applicare la tassa di lettera semplice a quelle lettere non aventi assegni esteri, e che non contengono alcun foglio incluso, sia pure il loro peso di sei denari ed anche maggiore, ed a considerare come lettere non semplici quelle che racchiudessero qualche foglietto ancorché il loro peso fosse al di sotto di sei denari.

Nell'invitare V.S.Ill.ma a comunicare quanto sopra ai Ministri Tassatori in Cotesto Ufficio ed in quelli che direttamente ne dipendono, passo a confermarvi con distinto ossequio

C. Gius. Pistoj

Essendo giunti a questa Gen.le Soprin.za vari reclami perché sulle lettere che si affrancano viene percetta la tassa dei sei denari quando invece di esser semplice le medesime sono inserite in una busta sibbene ingombrante il loro peso non ecceda per lo più i quattro denari, sono in dovere di significare Vs. Ill.ma:

Che nella compilazione della tariffa del 1835 fu adottata l'espressione Lettera semplice, per denotare quelle fino ai cinque denari inclusivi, perché allora la pratica aveva insegnato che generalmente le lettere contenenti anche un piccolo foglietto, o incluse in una busta superavano quel peso; ma di poi essendosi incominciato ad usare per le corrispondenze carta di una leggerezza e finezza quasi prodigiosa, ed essendosi resa comunissima la moda di inserirle entro una busta pur leggerissima, l'insegnamento datoci dalla pratica di dodici anni fa, si trova sovvertito da quello che ci dà la pratica d'oggi, e conviene quindi richiamare la tassazione delle lettere al principio unico e sicuro sul quale è stata sempre basata, cioè il peso.

Perciò la invito a significare a chi occorre, che per la tassazione delle lettere, tanto in arrivo che in partenza, dovranno sempre regolarsi sul peso e non più sull'essere, o non essere semplici.

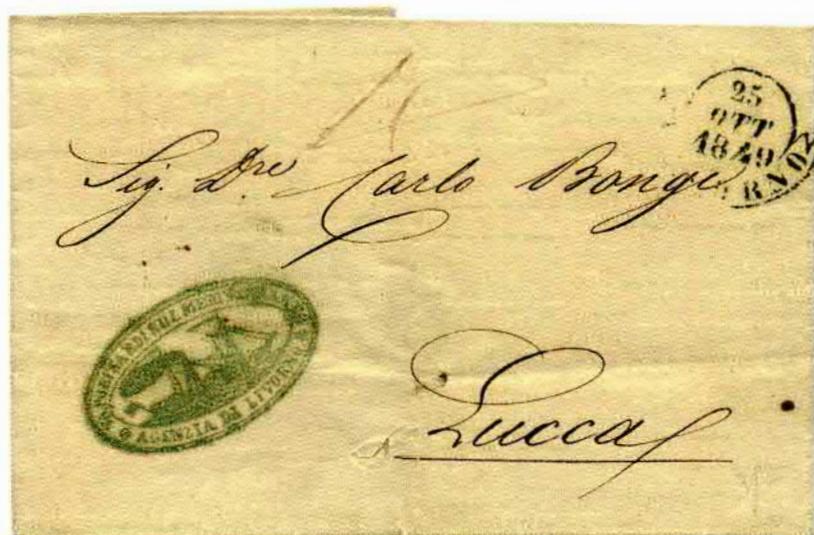
Quindi s'intende derogato con ciò a quanto veniva prescritto dalla Circolare de 3 Xre 1843, e solo verrà tenuto fermo il disposto della medesima per ciò che riguarda le lettere dell'interno del Gran Ducato, le quali non dovranno esser tassate più di due crazie per quanto potesse il loro peso eccedere i sei denari, purché per altro siano scritte in un sol foglio, e non siano inserite in una busta.

Mi accusi ricevimento della presente e frattanto mi ripeto con distinta stima ed ossequi

G.Pistoj

Alcuni esempi di tariffazione del periodo

FILATELIA SAMMARINESE



Due lotti della nostra prossima asta

**VENDITE PER CORRISPONDENZA E VIA INTERNET
DI FRANCOBOLLI INTERI POSTALI E STORIA POSTALE**

Piazza Enriquez 22 - 47891 DOGANA (R.S.M.)

tel.0549.91.02.25 - tel/fax 0549.90.97.42

tel. internazionale 00378.91.02.25 e fax 00378.90.97.42

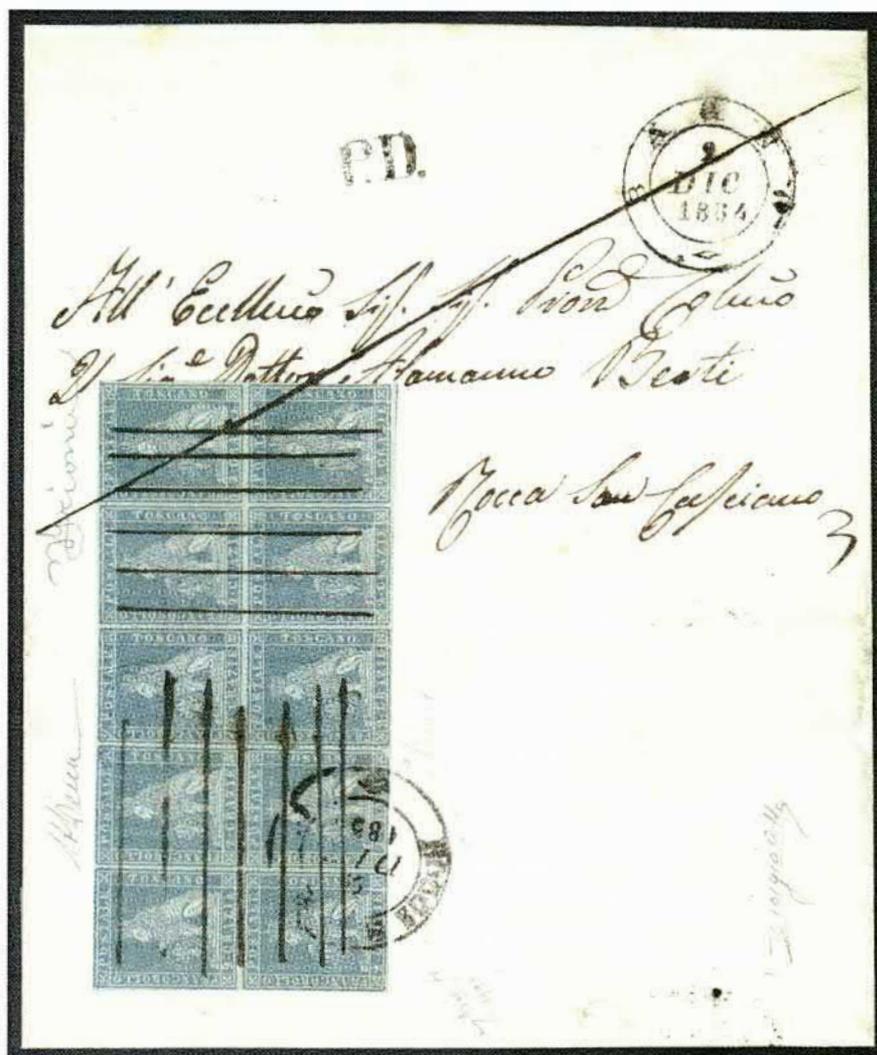
www.filsam.com

e-mail: contact@filsam.com

LA CASA ITALIANA



D'ASTE FILATELICHE



Da 40 anni al vostro fianco per assistervi in campo filatelico, con esperienza e professionalità, nella vendita e nell'acquisto.

Per stime e perizie di collezioni, lotti, archivi di lettere e francobolli di tutto il mondo, i nostri esperti sono a vostra disposizione presso le nostre sedi di Roma, Milano e Firenze. Siamo inoltre presenti sul mercato internazionale tramite la nota casa d'aste HARMERS di Londra.

A richiesta inviamo gratuitamente i nostri cataloghi d'asta.

ROMA - 00187 P.za Mignanelli 3, tel. 06.6787617 - 06.69940468, fax 06.6794045

MILANO - 20121 Via G.Morone 8, tel. 02.76023396, fax.02.76020517

FIRENZE - 50129 Via Martelli 30r, tel. 055.290752, fax.055.290756

E-mail: info@italphil.org - Sito: www.italphil.org

LONDRA - No. 11, 111 Power Road, Chiswick, London W4 5PY,

tel. 0208 747 6100, fax 0208 996 0649

E-mail: auctions@harmers.demon.co.uk Website: www.harmers.com

IL MONITORE DELLA TOSCANA

Notiziario della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana



Collezione L. M. Impallomeni

Lettera "PER CONSEGNA" da Livorno a Parma del 13.6.1856
affrancata per 58 crazie con 4 crazie + 9 crazie sei esemplari.
Unica raccomandata diretta a Parma dal Granducato di Toscana

ANNO I - Numero 0

IL MONITORE DELLA TOSCANA

Notiziario Aspot

Notiziario semestrale della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana
Rivista di studi e ricerche prefilateliche e storico-postali della Toscana
Anno I - Numero 0 - Novembre 2004
Organo ufficiale dell'Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana

Comitato di redazione:

Alberto Del Bianco
Luigi M. Impallomeni
Pietro Lazzerini
Giorgio Magnani
Roberto Monticini

Corrispondenza:

ASPOT - Roberto Monticini
Via S. Domenico, 1 – 52100 AREZZO
E-mail: monticini@ilpostalista.it

Direzione e redazione:

Florence Center Srl - Firenze
E-mail florence.impallomeni@tiscalinet.it

Grafica e realizzazione:

Studio Grafico Norfini - Firenze

Stampa:

Fotolito La Progressiva - Firenze

Gli autori sono i soli responsabili degli articoli pubblicati. Dattiloscritti, fotografie e quanto altro, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Gli articoli possono essere ripresi citando la fonte e previa autorizzazione dell'Autore.

SOMMARIO

Presentazione

di Pietro Lazzerini☒ pag. 3

Navicelli e navicellai, le polizze di carico

a cura di Pier Luigi Ciucci con la collaborazione di Tommaso Carlo Turi pag. 9

Il Bollo RR.POSTE di Radicondoli?

di Stefano Giovacchini☒ pag. 24

Percorsi postali e ferrovia all'alba del Regno d'Italia

di Alessandro Papanti (ASPOT) ..☒ pag. 25

Tassazioni e monetazioni in Toscana

di Edoardo P. Ohnmeiss – ASPOT pag. 29

Tariffe toscane 1836 - 1847

di Roberto Monticini☒ pag. 32

Presentazione

Carissimi Soci ed amici della Storia Postale Toscana,

dopo una lunga pausa il Notiziario Aspot riprende le proprie pubblicazioni con il numero 0; i contenuti della Rivista ed il Comitato di Redazione non sono cambiati, abbiamo invece aggiunto un nome alla testata: “Il Monitore della Toscana”, lo registreremo in Tribunale, ne abbiamo mutata la veste grafica, occorre dare più ampio respiro e miglior diffusione alla rivista, rivolgendosi quindi anche ai non Soci; eravamo stati sollecitati a compiere questo passo e per poter fare questo occorre nuovi presupposti.

L’iniziativa si è potuta concretizzare grazie al fattivo interessamento di Luigi Impallomeni, il quale si è fatto carico della realizzazione, della stampa e della divulgazione della Rivista. A lui riconosciamo il merito di aver trasmesso nuova linfa e vitalità alla Storia Postale Toscana a partire dalla manifestazione per commemorare il centocinquantesimo dei francobolli di Toscana (Toscana 2001) fino al convegno Toscana 2004. Grazie al suo spirito d’iniziativa ed al suo sacrificio è in fase di preparazione anche Toscana 2005 (molte le novità) ed è in fase avanzata il progetto di costituire il Museo del Francobollo e della Storia Postale in Firenze. Di tutte queste iniziative l’Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana, assieme al Circolo Filatelico Fiorentino, si è fatta partecipe e carico con la propria organizzazione.

Il Monitore della Toscana avrà come oggetto prevalente lo studio della Storia Postale Toscana, ma potrà spaziare ed approfondire argomenti di studio storico postale, non solo toscani, ci auguriamo quindi di poter ospitare articoli, comunicazioni e notizie di tutti gli amici, soci e non soci, che vorranno accordarci la loro fiducia.

L’impegno è grande, ma anche la nostra ambizione è forte e quindi sicuramente realizzeremo il nostro progetto.

Pietro Lazzerini
Presidente ASPOT



L'Associazione per lo studio della Storia Postale Toscana (Aspot) è stata fondata a Livorno l'11 marzo 1995 su iniziativa di un gruppo di appassionati cultori di storia postale.

L'ASPOT ha finalità esclusivamente culturali e si prefigge di riunire collezionisti e studiosi per promuovere lo studio della Storia Postale della Toscana, con scambio di notizie ed idee sugli argomenti collezionati dai Soci, mediante riunioni periodiche nel corso delle quali vengono esaminati e discussi i risultati degli studi collettivi e sollecitate nuove ricerche sia a livello individuale che collettivo.

L'Associazione pubblica una propria rivista "Il Notiziario Aspot" ora "Il Monitore della Toscana", composto da articoli dei Soci che in futuro potranno dare lo spunto per nuove ricerche collegiali, cura la pubblicazione di studi collettivi e coordina i Soci nella partecipazione a mostre filateliche e storico-postali, a livello locale o nazionale, anche come partecipazione collettiva Aspot.

L'Aspot è gemellata con il Ci.Fi.Nu.Ma. (Circolo Filatelico Numismatico Mantovano) e con I.C.S.C. (Italy & Colonies Study Circle) di Londra

Aderisce alla F.S.F.I. la Federazione fra le Società Filateliche Italiane.

Tutti possono iscriversi all'Associazione se si riconoscono nelle finalità previste dallo Statuto, inoltrando richiesta alla Segreteria - Via S. Domenico n. 1 - 52100 Arezzo.

Consiglio Direttivo

Presidente: Pietro Lazzerini - Via Sorgenti n. 18 - Nugola di Collesalveti (LI) - hhulaz@tin.it

Vice Presidente: Luigi Impallomeni - Viale Don Minzoni n. 42 - 50129 Firenze - luigi@impallomeni.it

Consiglieri:

Roberto Monticini - Via S. Domenico n. 1 - 52100 Arezzo - robmon@plugit.net

Giorgio Magnani - Via E. Toti n. 21 - 57128 Livorno - giorgio.magnani@tin.it

Alberto Del Bianco - Via G. Salvadori n. 64 - 52100 Arezzo - dbarezzo@arline.net

Segretario – Tesoriere: Roberto Monticini

Collegio dei Proviviri

Presidente: Giuseppe Pallini - Via A. Lombardi n. 35 - 53100 Siena

Vice Presidente: Edoardo Paolo Ohnmeiss - Via Oliveta n. 34/a - Poggio Ugolino (FI)

Segretario: Paolo Saletti - Via dei Canneti n. 37 - 53027 S. Quirico d'Orcia (SI) - paolosaletti@canneti.it

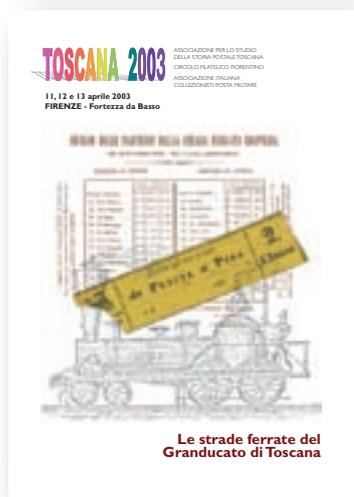
I "Numeri Unici" di Aspot e Circolo Filatelico Fiorentino per le manifestazioni filateliche fiorentine

IN OMAGGIO AI NUOVI SOCI



Nel 2001

**I francobolli
del Granducato di Toscana**



Nel 2003

**Le Strade Ferrate
del Granducato di Toscana**



Nel 2004

**Le Vie di Mare
del Granducato di Toscana.**

TOSCANA 2005

LA NASCITA DELLA SCRITTURA

**MOSTRA ED ESPOSIZIONE
DI FILATELIA E STORIA POSTALE**

CONVEGNO
FILATELIA - CARTOGRAFIA - CARTOFILIA

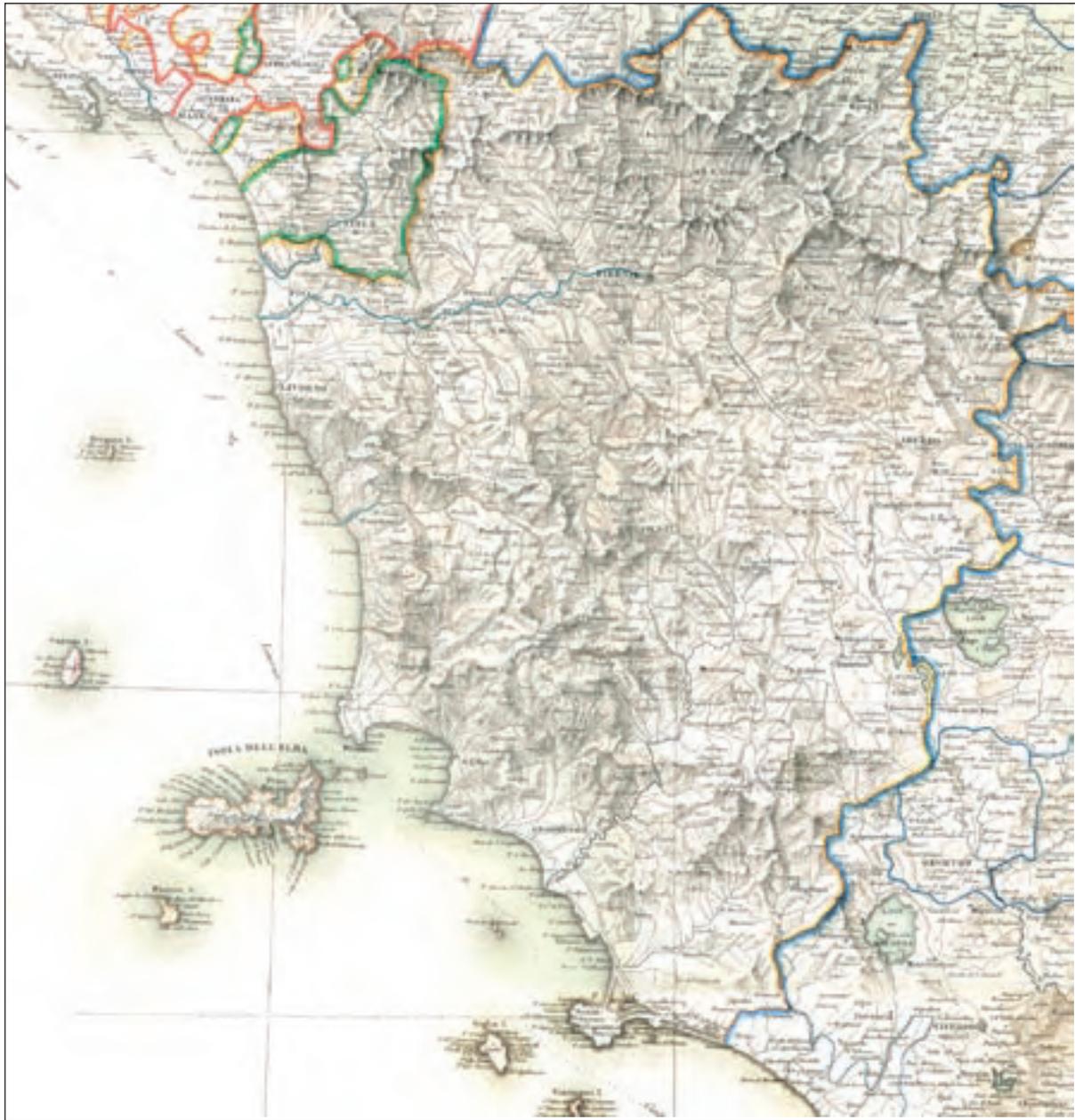
15, 16 e 17 APRILE 2005

PALAGIO DI PARTE GUELFA
PIAZZETTA DI PARTE GUELFA, 1 - 50121 FIRENZE

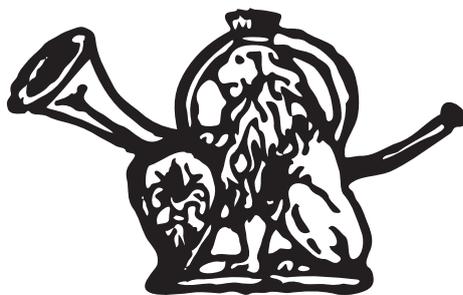
INGRESSO GRATUITO

APERTURA : VEN. 15 aprile ore 14/18 – SAB. 16 aprile ore 9/18 – DOM. 17 aprile ore 9/16

www.ilpostalista.it



Carta geometrica del Granducato, 1834



CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

...da oltre 80 anni
sempre attivo e presente a Firenze
per lo sviluppo della Filatelia...

via P. Toselli 137 - Il piano (a 50 metri da piazza Puccini)
Casella Postale 62, 50100 Firenze

- scambi filatelici
- biblioteca sociale
- consultazione e prestito cataloghi
- periodici italiani e stranieri
- assistenza per aggiornamento collezioni
- perizie filateliche
- sezione cartoline d'epoca

aperto tutte le domeniche dalle 9 alle 12
e il giovedì dalle 16 alle 18

Fatevi Soci, Vi attendiamo!

Navicelli e navicellai

le polizze di carico



a cura di Pier Luigi Ciucci
collaborazione di Tommaso Carlo Turi

Questo semplice lavoro s'ispira ad una attività caratteristica di una parte della nostra regione e precisamente di quella che comprende i territori della cosiddetta Valle dell'Arno ed i suoi dintorni, oramai da anni abbandonata: quella dei navicellai.

Qualcuno si chiederà cosa hanno a che fare i navicellai con la filatelia, visto che questo fascicolo entrerà a fare parte, ancorché in una nuova veste editoriale, di quella serie di "Quaderni filatelici" da qualche tempo iniziata.

È presto detto.

Un settore della filatelia è rappresentato dalla Storia Postale e proprio questa c'insegna che ogni carta scritta trasportata da terzi con ogni mezzo è da considerare "documento postale". Quando la Posta ancora non era organizzata, le missive erano affidate a coloro che, per la propria attività o per questioni familiari o religiose, si spostavano da un paese all'altro attraverso regioni e

nazioni, a piedi o a cavallo, oppure con nave od altri mezzi.

Nel periodo di Posta organizzata, fu permesso ai privati di portare in proprio la corrispondenza, a patto che essa fosse aperta. Potrei citare come esempio i famosi "Tagli A.Q.", molti dei quali accompagnavano le merci spedite per via fluviale per conto della Repubblica Veneta; essi sono considerati documenti postali a tutti gli effetti, catalogati e collezionati.

Le "polizze di carico", affidate ai capitani delle navi che trasportavano merci, così come ai vetturali, ai barrocciai, alle diligenze ecc., dal momento in cui erano consegnate a quando erano recapitate, erano anch'esse documenti postali e perciò da studiare e da collezionare come ogni altro pezzo di Storia Postale.

Anche i navicellai ebbero le loro polizze di carico, in questo periodo rare a trovarsi, ma esistenti.



DOGANA D'ACQUA.

Fatta erigere da Leopoldo II nel 1840, vi si svolgevano le operazioni daziarie per i navicelli che trasportavano merci attraverso il canale dei Navicelli.



21 MARZO 1752
 DA PISA A FIRENZE PER IL TRASPORTO DI "I CASSETTA CACCAO" PER MEZZO DI
 FRANCESCO BINI NAV(ICELLAIO)



Pisa Adria = Luglio 1702 =

Senza indugio serva qta: y d'ora, edo sino di Sabato scorso provvedemo la pezza
 Cottonina edo et Commestete e Mandammo al sig: No: Batta: Orlandini
 di Firenze con Carlo Cecchi Navajo: il quale quando tornera' e y dara'
 Nota d'ella spesa, n' avrete voi il Conto di qto: e d' l'Costo y accreditate
 = cono. Mentre y fine us' e' off: e. *Dono Leg. N. 1702*

Dono Leg. N. 1702

Pisa 1702

10 LUGLIO 1702
 DA PISA A FIRENZE, PER LA SPEDIZIONE DI UNA PEZZA DI COTONINA TRAMITE
 CECCHI NAV(ICELLAIO)

= 1702 =

Pisa 1702

Cecchi
 Navajo

1702

Dono Leg. N. 1702

Pisa

Adi 31 Maggio 1796 In Pistoja



Signori mandiamovi con *Giov. Allegri Navicellaio*
 gli appiè descritti Colli Merci di Marca, Numero, e Peso
 come sotto, benissimo condizionati, che tali, ed in tempo
 debito ricevendoli, pagherete al suddetto Conducente per
 il porto *franco*

in difetto lo farete stare a conto di ogni pregiudizio, av-
 visandone la ricevuta, e Dio vi felicità

R
N

#

6 Casse d'armi	2638	990
"	2640	962
"	266	928
"	267	1020
"	269	956
"	270	570
		<u>85432</u>

per saluti et affezioni

31 MAGGIO 1796
 DA PISTOJA A LIVORNO PER IL TRASPORTO DI 6 CASSE D'ARMI TRAMITE
 GIOV. ALLEGRI NAVICELLAIO.

*Casse 7 cose varie
 Quattro = a 2 paghe
 Conducente*

*Allegri
 Mess. Dono Sotto
 Livorno*

A⁺F
T

YHSM
Adi 10 di Apr. 1732 In Pisa

S
S
 Vi si manda per *Pietro Fungo Nav*
 l'appie robe segnate della Marca di contro, e numerate come
 abbasso. Le riceverete asciutte, ben condizionate, & in tempo
 debito, così sendo gli pagherete il suo porto *a Sovera*
 e date avviso di ricevura. E Dio vi guardi.

☆

2. Btta Seta N. 1 N. 257 del Calubry
F. N 1. Batta Seta N. 101 - 8157 - del Sovera
Penale in dogana del 14 Apr
Benale in dogana del 14 Apr 101 - 8107

IO APRILE 1732
 DA PISA PER FIRENZE, PER IL TRASPORTO DI BALLE DI SETA, TRAMITE
 PIETRO FUNGO NAV(ICELLAIO)

A⁺F
T

YHSM
Adi 10 di Apr. 1732 In Pisa

S
S
 Vi si manda per *Pietro Fungo Nav*
 l'appie robe segnate della Marca di contro, e numerate come
 abbasso. Le riceverete asciutte, ben condizionate, & in tempo
 debito, così sendo gli pagherete il suo porto *a Sovera*
 e date avviso di ricevura. E Dio vi guardi.

Al Sig. Filippo Meri Cartani
Firenze
con 1 Btta Seta

Adi 6 di Aprile 1802 In Firenze.

F. O. C. Sigg. per condotta del Navicellaio *Nerico Pucci*
per caricare sopra del suo Navicello, e condurre in questo suo presente viag-
gio, ed in tempo di giorni *Sette*
per la via di Pisa, e Fosso che conduce a Livorno, e non per altra strada,
vi mandiamo le sotto notate Merci segnate, numerate, e pesate come abbasso,
che procurerete ricevere giuste, asciutte, e ben condizionate, e tali essendo
gli pagherete per suo nolo *Franeo*
e non conducendole nel suddetto termine, e per la via suddetta, siccome se
avrà smossi, o disfatti i Colli dal primo suo essere, lo farete stare di tutto a
conto essendo così contento; E Dio vi guardi.

C. C. 4. Balle Gargiolo N. 49. C. 511. . . . N. 1065.

Francesco Orsich

6 APRILE 1802
DA FIRENZE A LIVORNO, SI TRASPORTANO 4 BALLE DI GARGIOLO (FIBRA GREGGIA DI CANAPA)
TRAMITE NAVICELLAIO NERICO PUCCI

Cite di Livorno
6. Apr. 1802

Orsich

All' Sig. Carlo Chiefo

Donq. Livorno



21 FEBBRAIO 1851
 DA LIVORNO A PONTEDERA, PER IL TRASPORTO DI 50 SACCHE DI LUPINI,
 TRAMITE IL NAVICELLAIO PIETRO BELLI

Per capire quanto quest'attività sia stata importante per lo sviluppo del commercio in Toscana, basta pensare a quanto fitta é, anche in questo periodo, la rete fluviale nel territorio compreso tra le città di Livorno, Pisa, Lucca, Pistoia e Firenze.

Fare la storia dei trasporti per via fluviale impegnerebbe un gran numero di pagine. Essa ha già fatto oggetto di vari studi da parte di storici e di tecnici.

Chi desidera approfondire l'argomento può leggere l'in-

teressante articolo che l'amico giornalista Roberto Riu ha scritto per la Camera di Commercio di Pisa edito dalla stessa sulla rivista "PISA ECONOMICA" (n° 3; 1997), dal quale sono tratte parte delle notizie riportate nel presente quaderno.

Andando alla fig.1, abbiamo la visione di quei navicelli che stazionavano nei fossi di "Venezia" o che vedevamo passare sotto la piazza Cavour o lungo gli Scali delle Cantine.



fig. 1

Essi erano tozzi barconi, neri per il catrame che ne copriva il fasciame e le ordinate, lunghi circa 16 metri che, mossi da una lunga stanga d'acero terminante con una punta metallica manovrata da prua a poppa dal navicellaio, a

volte trainati da vaporetti, percorrevano i fossi (fig. 2), provenendo dal porto ove avevano caricato merci spesso destinate alla zona industriale della nostra città.

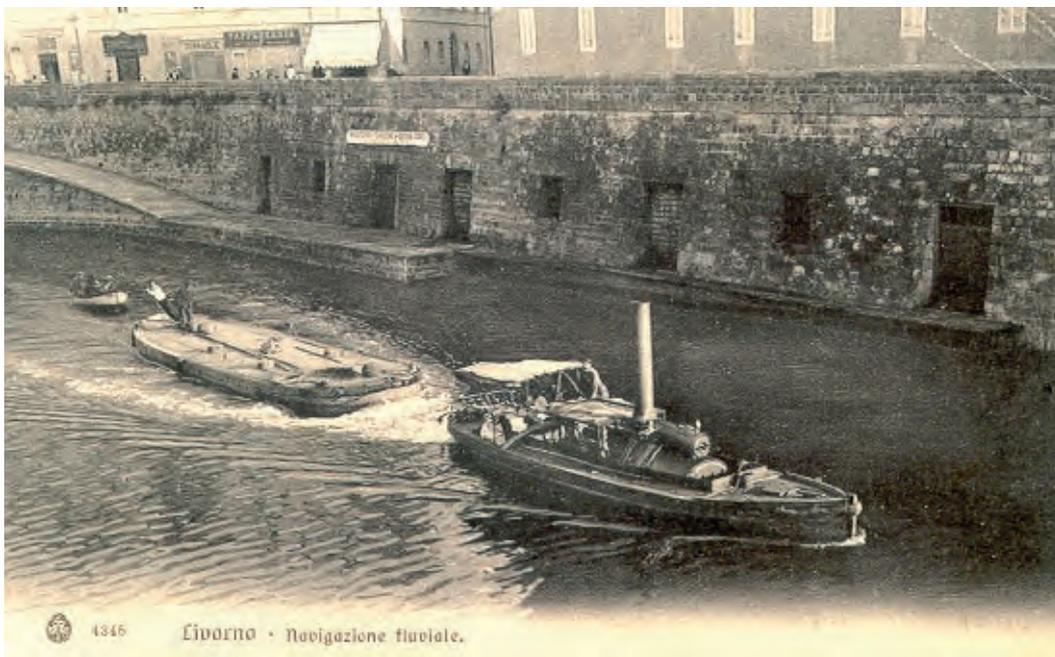


fig. 2

Non ci rendevamo conto di quanta attività stesse dietro a queste imbarcazioni ed alle loro antenate (fig. 3),

e quale importante ruolo avessero avuto nell'economia della nostra regione.



1802 - PONTE a SIGNA. Navicelli alla banchina (porto fluviale)

fig. 3

La rete fluviale adibita alla “navigazione interna” era molto vasta. I fiumi e i canali erano mantenuti puliti “affinché graticci e incannecciati non impedissero la na-

turale circolazione delle acque”, e subivano periodicamente restauri e approfondimenti (fig. 4).



fig. 4

Lungo i fiumi e i canali furono costruite in prossimità dei villaggi, banchine per il carico e lo scarico delle merci; ugualmente avvenne nei centri maggiori ove le attività commerciali erano più consistenti.

Nella sola Pisa si contavano nel 1700 ben otto scali, mentre nella valle dell’Arno, paesi come Capraia, Calcinaia, Cappiano, Cascina, Cortenuova, Castelfranco di Sotto, Bientina, Empoli, Fornacette, Limite, Lugnano, Pontedera, San Giovanni alla Vena, S.Croce, Signa, Sovigliana ed altri, ebbero uno o più scali commerciali (sul lago di Bientina vi erano ben cinque porti) tutti molto attivi.

Per renderci conto dell’entità dei trasporti fluviali basti dire che nel solo primo semestre del 1575 (uno dei pochi dati certi attualmente reperiti) transitarono tra Pisa e Firenze, nei due sensi, oltre 6.000 navicelli!

Questi dati sono riferiti alla sola valle dell’Arno ove si trovavano i laghi di Bientina e di Fucecchio.

Altre e diverse furono le vie d’acqua percorse da questi navicelli e da altre imbarcazioni minori (tra queste i famosi becolini) in Toscana: basta pensare al fiume Serchio, al lago di Massaciuccoli, al fiume Ozzeri, tutti più o meno collegati con l’Arno, al Canale Imperiale con il quale si raggiungeva Altopascio, alla Via Regia (Val di

Nievole) che congiungeva questa località con Pistoia, al lago di Asciano, ecc...

Altra importante via d'acqua fu il Canale dei Navicelli che tuttora congiunge Livorno con Pisa.

Esso fu ideato nella metà del 1400 durante la reggenza di Cosimo il Vecchio in previsione dell'imminente insabbiamento del Porto pisano che nel 1500 divenne completamente inutilizzabile.

Nel 1573 sotto Cosimo I de' Medici, la costruzione di

questo canale fu completata, e, benché necessitasse d'ulteriori lavori che furono compiuti nel tempo dai successori di questo granduca, fu aperto alla navigazione.

Il Canale dei Navicelli collegò Pisa dalla foce dell'Arno al Porto di Livorno con un percorso sinuoso e accidentato (fig. 5), attraversato da bassi ponti che spesso rendevano difficoltosa la navigazione a vela, lungo circa 23 chilometri con una larghezza di 9 metri era profondo 1,50 metri.



fig. 5

La scelta del percorso fu dettata dall'esigenza di seguire un territorio che avesse un livello uniforme (fig. 6).

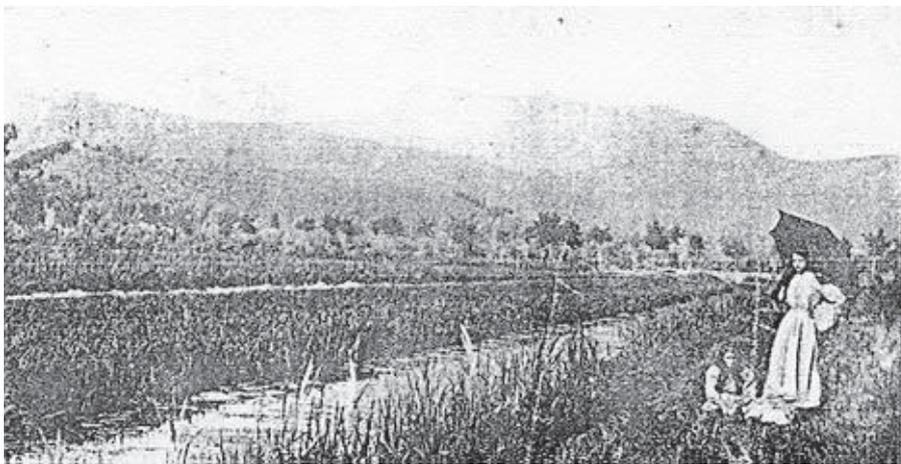


fig. 6

Nel 1910 fu presentato un progetto per rendere rettilineo, fiancheggiando la ferrovia Livorno Pisa, questo corso d'acqua abbreviandone la lunghezza a 17 chilometri, allargandolo in maniera uniforme e portando la profondità a 3 metri. I lavori iniziarono solo nel 1920 e si protrassero fino al 1938: furono costruiti ponti girevoli ed una banchina lunga 120 metri in prossimità dello scalo ferroviario di Tombolo.

Nel punto d'immissione del canale dei Navicelli in Arno (Incile) era stato inizialmente costruito un mu-

raglione per evitare che la massa delle acque del fiume, specie nei periodi di piena, si riversasse, in maniera non equilibrata nel canale. Su tale interruzione furono costruiti due scivoli: uno verso il canale e l'altro verso il fiume, sormontati da un castelletto ove fu piazzata una gran ruota (fig. 7) che, avvolgendo e svolgendo grosse funi agganciate ai navicelli permetteva a questi, con il loro carico, di transitare alternativamente tra i due corsi d'acqua. Con questo meccanismo, nell'arco di un giorno, solo otto navicelli potevano varcare l'incile.



fig. 7

Nel 1871, Pietro Leopoldo di Lorena lo fece sostituire con il "Sostegno", ideato e progettato da Stefano Massa, consisteva in una serie di chiuse (cateratte).

Con tale innovazione si semplificarono le operazioni di passaggio delle imbarcazioni senza, tuttavia, aumentarne sensibilmente la quantità giornaliera.

I bombardamenti del 1943 distrussero sia questa costruzione che la Darsena coperta pisana, che nel 1603 il granduca Ferdinando I de' Medici fece costruire a Porta a Mare, a Pisa. Niente fu ricostruito di quanto distrutto e il tutto s'interrò. Ogni progetto di riapertura al traffico del Canale dei Navicelli è sempre stato bocciato.

Riguardo ai natanti che percorrevano queste vie fluviali, vi è da dire che essi, per adeguarsi alle esigenze tese a trasporti d'ingenti carichi in acque poco profonde, dovettero trasformarsi fisicamente variando le proprie strutture e misure.

L'editto granducale del 13 novembre 1851 prescriveva che le dimensioni massime di un navicello dovevano essere 3,64 metri di larghezza e 12,83 metri di lunghezza, per poter navigare tranquillamente nei due sensi ed immettersi nell'incile di Porta a Mare.

Con il tempo le dimensioni dei navicelli aumentarono, specialmente laddove vi era necessità di trasportare maggiori carichi.

In questi casi, i “maestri d’ascia” che costruivano queste ed altre imbarcazioni nei cantieri artigianali, per non appesantire il natante, ne assottigliarono le strutture rendendo ovviamente più fragile l’imbarcazione che, d’altronde, non avrebbe dovuto affrontare i rischi di una navigazione per mare.

All’iniziale attività di trasporto di sabbia, di pietrame e di laterizi si aggiunse quella delle derrate alimentari, grano, carbone e masserizie; in rari casi furono trasportate persone. I navicellai proprietari delle imbarcazioni operavano in proprio, vivendo, spesso con la famiglia, nel navicello che, a poppa e a prua, recava miseri alloggi coperti (fig. 8).

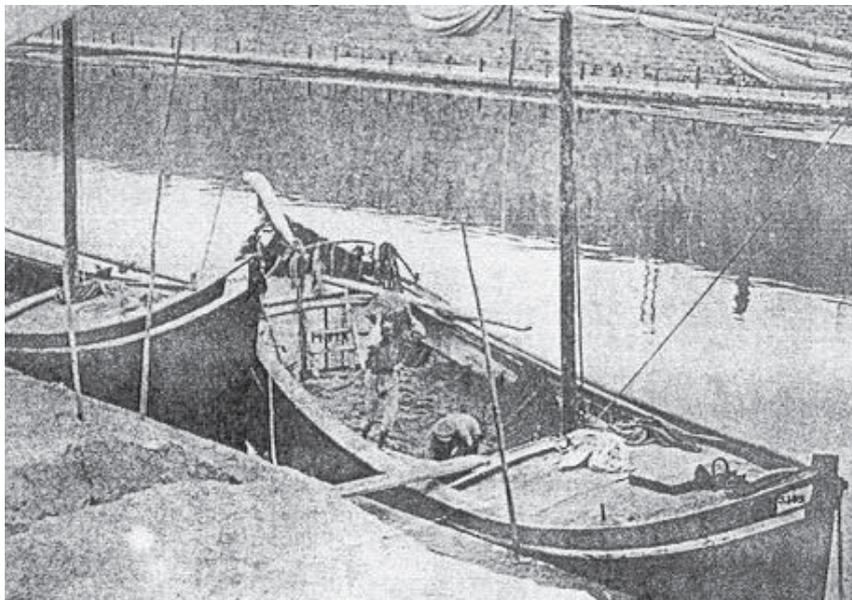


fig. 8

Rare erano le imprese che possedevano più di un navicello; esse erano per lo più “familiari”.

La navigazione fluviale non sempre era facile.

Si dovevano affrontare correnti contrarie e, mentre per le piccole imbarcazioni una persona spesso era sufficiente, per governare un navicello a volte ne occorrevano alcune in più.

Il navicello era fornito di una piccola vela di tela, sovente colorata; quando il vento era insufficiente a sospingere l’imbarcazione, si doveva ricorrere alla forza umana.

Spesso erano i familiari stessi del navicellaio a trainare la barca mediante una lunga corda issata alla prua, camminando e tirando lungo l’argine.

In mancanza di questi, si ricorreva agli “alzaioli” (i sentieri che costeggiavano il canale, spesso irti di canne e di fitta vegetazione erano detti alzaie da qui il nome di “alzatoli” dato a queste persone che, dietro compenso, trainavano i navicelli); in alcuni casi venivano anche utilizzati animali da traino (fig. 9.).



fig. 9

Di queste attività non esiste una statistica, ne' per quanto riguarda la quantità dei mezzi impiegati, ne' per quanto concerne il movimento delle merci trasportate. Ciò é dovuto principalmente alla mancanza di una registrazione obbligatoria delle attività fluviali.

I Magistrati degli Uffici dei Fiumi e dei Fossi si limitavano ad emanare regole e norme per la navigazione

interna e per il mantenimento di tutta la rete idrica, ma non avevano potere sulle attività commerciali, essendo queste demandate agli Uffici del Dazio e delle Gabelle che avrebbero dovuto archiviare gli "annali".

Qualche raro documento trovato custodito presso vecchi archivi ha fornito sporadiche notizie su quest'argomento (fig. 10).

Specchio dei Barchetti o Navicelli che servono alla navigazione del Fiume Arno nel 4 Circondario del Val d'Arno inferiore.

COMUNITÀ	Terra o Villaggio ove abitano i padroni dei Barchetti o Navicelli	N. dei Barchetti o Navicelli	OSSERVAZIONI
Montelupo	Samminiello	18	
"	Alla Torre	44	
Capraia	Capraia	23	
"	Limite	53	
Empoli	Empoli	47	
"	Tinaia	3	
"	Pagoana	4	
Vinci	Spicchio	64	dei quali 9 Navicelli
Focechio	S. Pierino	10	
Santa Croce	Santa Croce	25	
Castelfranco	Castelfranco	6	
Somma N.		264	

Per questo mezzo sono importate a Empoli ogni anno ragguagliatamente circa 210,000 sacca di cereali: N. 6,000 botti di vino, salacche, aringhe e acciughe: libbre 50,000 pelli pecche e libbre 500,000 ferro, oltre molte altre merci di ogni qualità. La esportazione si fa in biade in grano gentil bianco in legumi in granturoo in stracci che qui si raccolgono in grandi masse da tutta la provincia, in legna da ardere in legname da costruzione proveniente dalla Strada ferrata centrale Toscana ec.

fig. 10

Non parliamo poi delle polizze di carico dei navicellai che sono pressoché introvabili; da esse avremmo potuto rilevare dati interessanti per uno studio, quali: percorsi,

date, nomi dei navicellai, degli speditori e dei destinatari, qualità e quantità delle merci trasportate ecc.

Per concludere una nota di colore: nel Fosso Reale e precisamente dagli scali di Piazza Cavour, nei primi anni del 1900, facevano servizio nel periodo estivo due "vaporetti" che trasportavano le persone ai "bagni" del Calambrone.

Uno di essi era l'Amica (fig. 11), che uscendo dai Fossi

e passando dalla Dogana d'Acqua, s'immetteva nel Canale dei Navicelli per introdursi poi nello scolmatore e raggiungere il Calambrone. Di questo ho una personale ricordanza. Dell'altro non ho notizie certe. Avrebbe potuto essere l'Etruria o il Mariella, anche se quest'ultimo, se non erro, proveniva da Pisa.

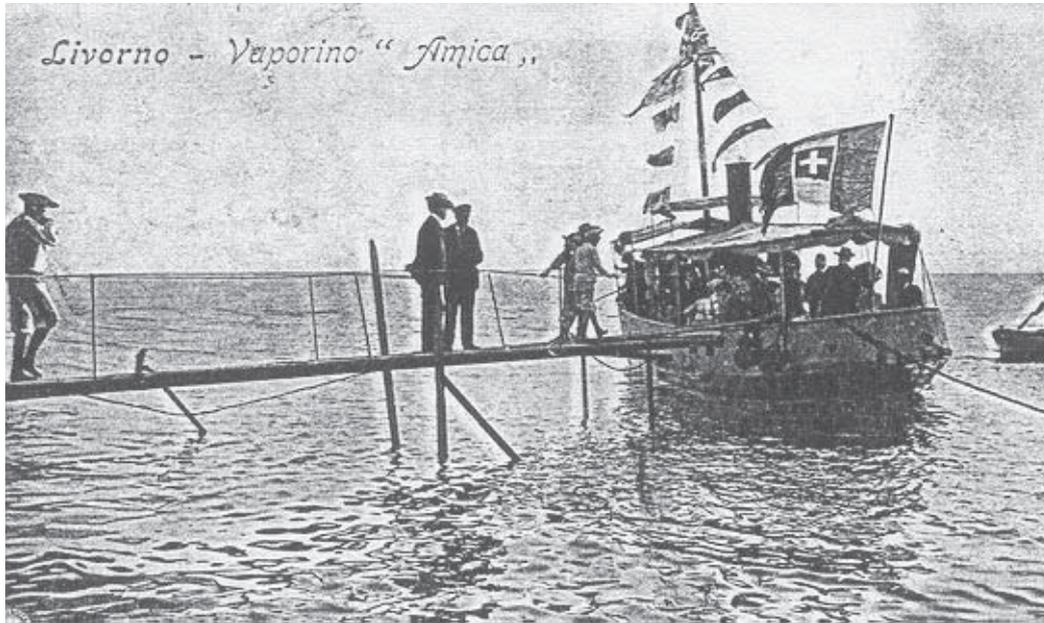


fig. 11

Il Bollo RR.POSTE di Radicondoli?

di Stefano Giovacchini

Vorrei sottoporre all'attenzione dei più esperti questa lettera spedita dall'Ufficio Postale di Radicondoli (SI) il 4-12-1898 a Castelnuovo Val di Cecina (PI).

La particolarità della lettera riguarda l'uso del bollo a sbarre senza data RR.POSTE per annullare il franco-bollo.

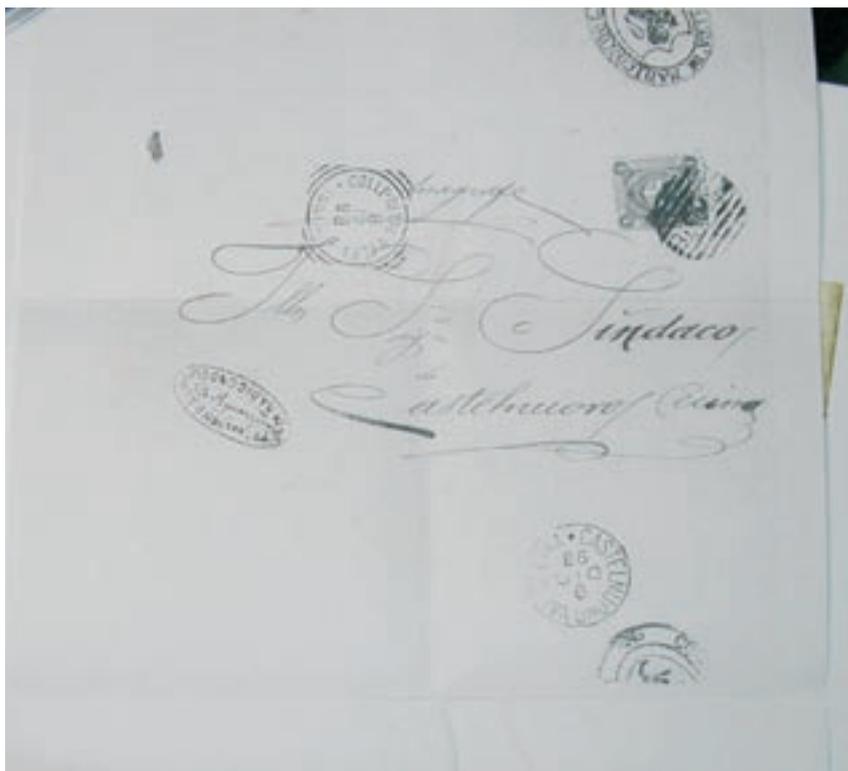
Di tale bollo si conosce l'uso solo in Piemonte come riportato dal "Catalogo degli Annulli Numerali Italiani"¹ di S. Ricci e Paolo Vaccari. Mi sono permesso, a questo punto, di fare un'ipotesi sull'uso del bollo all'Ufficio Postale di Radicondoli. A mio parere si tratta di un bollo di "emergenza" che ha sostituito, per cause di forza maggiore, il bollo a cerchio grande normalmente in uso in quel periodo.

Infatti, come riporta il "Catalogo Unificato di Storia Postale"² in riferimento ai bolli datari muti temporanei:

"Sul finire del 1893 vennero forniti a tutte le Direzioni provinciali dei bolli a un cerchio aventi il solo datario, da inviare a quegli uffici o collettorie il cui bollo doveva essere riparato o sostituito; questo datario doveva usarsi insieme al lineare nominativo in dotazione per il servizio vaglia. In seguito come datari furono sovente usati i normali bolli a date senza nome della località, non ancora inciso (corona nera) o scalpellato o di fattura locale. È noto anche un bollo a sbarre RR.POSTE senza data, forse sperimentale". Sulla base di queste considerazioni, è possibile ipotizzare che la Direzione provinciale delle Poste di Siena abbia inviato il bollo RR.POSTE all'Ufficio Postale di Radicondoli in sostituzione del cerchio grande. Eventuali segnalazioni o commenti al riguardo saranno graditi.

1. Pag. 14

2. Pag. 407



Percorsi postali e ferrovia all'alba del Regno d'Italia

di Alessandro Papanti (ASPOT)

Il collezionista tende a raccogliere – pur entro l'argomento di proprio interesse – pezzi che si differenzino per affrancatura, tariffa, bolli o quant'altro al fine di dare uno svolgimento più completo ed ampio della propria collezione.

In quest'ottica vengono spesso sottovalutati gli insiemi, come le corrispondenze fra stesso mittente e stesso destinatario ed i carteggi, che sono invece in grado di fornire indicazioni storico-postali altrimenti difficilmente rilevabili. È il caso di alcune lettere – sei in tutto – spedite da Livorno a San Severino nelle Marche, in un arco di tempo abbastanza limitato: 18 gennaio 1861- 6 giugno 1862. Si tratta di lettere in porto assegnato per la tariffa di c.mi 20, con segno "2" a tampone o manoscritto, prive di pregio dal punto di vista mercantile, ma interessanti soprattutto per ricostruire gli instradamenti ed i percorsi seguiti dalla posta.

Le due più antiche sono state spedite rispettivamente il 18 gennaio ed il 19 marzo 1861: la prima quindi in periodo di Governo della Toscana, l'altra il terzo giorno dalla pro-

clamazione del Regno d'Italia, circostanza che peraltro, dal punto di vista postale non ha comportato per le due corrispondenze alcuna differenza. Questo il percorso seguito: Livorno – ferrovia Firenze/Livorno – Firenze il 18 gennaio; da qui la lettera ha viaggiato lungo l'antica strada del Valdarno – cioè la Strada Romana Postale Aretina – è entrata in Umbria giungendo a Perugia il 20 gennaio e nella stessa data a Foligno e Tolentino, dove fu impresso il datario lineare, e infine a destinazione.

L'apposizione del bollo dell'ufficio postale ambulante nella direzione Firenze/Livorno – e quindi nel senso opposto a quello che avrebbe dovuto percorrere la lettera - non invalida la ricostruzione del percorso sopra esposto, in quanto in molti casi il bollo dell'ambulante era usato senza osservare la direzione percorsa dal treno, per cui sono reperibili molte corrispondenze sulle quali la direzione indicata dall'ambulante contrasta con il percorso seguito dalla lettera. Da notare che quella del 18 gennaio 1861 costituisce la prima data nota – o quantomeno la prima indicata dai cataloghi – di un ambulante in Toscana.



Fig. 1

Il percorso seguito dalla prima lettera della serie, spedita nel gennaio 1861 è quello del Valdarno – la Regia Strada Romana Postale Aretina – e, dopo l'ingresso in Umbria,

Perugia-Foligno-Tolentino (Sanseverino). In Toscana il primo giorno noto dell'uso di un ambulante ferroviario è proprio quello del 18 gennaio '61.



Fig. 2

Questa lettera – partita il 19 marzo 1861, terzo giorno del Regno d'Italia – ha seguito lo stesso percorso della precedente; è presente anche il doppio cerchio di Tolentino .

La terza e la quarta lettera sono state spedite circa sei mesi dopo le precedenti. Le bollature di transito indicano però un instradamento diverso. Partite rispettivamente il 5 ottobre e il 6 dicembre 1861 da Livorno, le corrispondenze sono state trasportate sull'ufficio ambulante Firenze/Livorno (anche in questo caso la direzione riportata dal bollo è contraria a quella seguita), per essere scese ad Empoli e trasportate ancora per ferrovia - sull'ex Strada Ferrata Centrale Toscana - a Siena dove giunsero in giornata come indicato dai bolli a banderuola; da qui sono pervenute a Perugia. In Umbria e nelle Marche hanno seguito la stessa strada delle precedenti, come confermato dal bollo di Tolentino apposto in transito, e da quello di arrivo a S. Severino.

È naturale domandarsi per quale ragione invece di seguire la precedente via di collegamento tra la Toscana ed il Centro-Sud costituito dall'ampia valle del Valdarno, si sia preferito transitare per Siena.

La causa del cambiamento è, con ogni probabilità, ravvisabile nel prolungamento della ferrovia a sud di quest'ultima città.

Il 29 ottobre 1860 era stata aperta la tratta da Sinalunga a Torrita; circa un anno dopo, il 20 ottobre 1861, lo sarebbe stata quella da Torrita a Salarco. Dopo il prolungamento della strada ferrata fino a Torrita, località prossima all'Umbria, si reputò più conveniente questo percorso sia in quanto si poteva ora sfruttare un lungo tratto di ferrovia, sia perché la distanza era più breve; quello del Valdarno non solo era più lungo ma soprattutto era ancora privo di ferrovia.

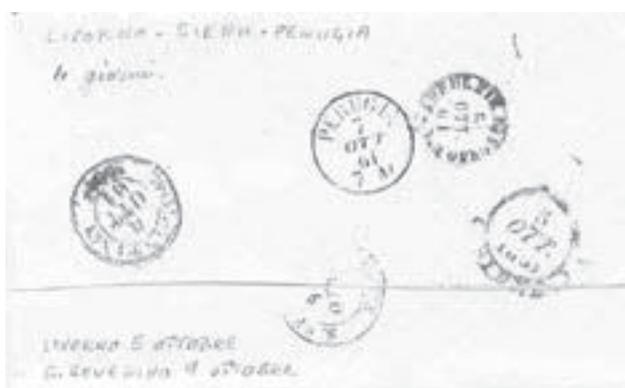




Fig. 3

Due lettere spedite da Livorno rispettivamente il 5 ottobre ed il 6 dicembre 1861 con stessa destinazione delle precedenti. Questa volta il percorso seguito è quello di Siena, ritenuto conveniente a seguito del prolungamento della linea ferroviaria in prossimità del confine con l'Umbria.

A distanza di altri sei mesi i percorsi di posta cambiarono nuovamente, e neanche di poco.

L'Unità d'Italia aveva permesso di dare un forte impulso alla rete ferroviaria sia perché era possibile con brevi collegamenti unire tratte che fino ad allora erano limitate al confine degli Stati Preunitari, sia perché si potevano ora realizzare ferrovie che attraversavano la penisola in tutta la sua lunghezza.

Nel 1862 Firenze non era ancora collegata a Bologna; lo sarà

nel 1864. Però nel novembre 1861 era stata completata la dorsale adriatica che da Bologna portava ad Ancona.

Questo bastò perché la corrispondenza che dalla Toscana era diretta nelle Marche - e quindi oltre l'Appennino - fosse trasportata a Bologna e da qui alle località che gravitavano sul versante adriatico, mediante trasporto sul nuovo collegamento ferroviario. Infatti le due lettere partite da Livorno il 23 aprile ed il 6 giugno 1862, dopo l'impronta dell'ambulante della linea Firenze/Livorno, portano in transito il cerchio di Bologna del giorno successivo alla partenza e quello di Ancona; capoluogo dal quale poi le corrispondenze venivano inoltrate alle località di destinazione nella regione, come in questo caso S. Severino.



Fig. 4

Il nuovo percorso seguito da queste corrispondenze dalla Toscana alle Marche dopo l'apertura della ferrovia Bologna-Ancona - avvenuto nel dicembre 1861 - risulta con evidenza dalle bollature di transito. Il tempo di percorrenza passò da quattro a tre giorni.

Anche se il percorso era più lungo dei precedenti, si era riusciti ad ottenere un recapito più celere: infatti le corrispondenze che via Siena avevano impiegato quattro giorni per giungere a destinazione, quelle via Bologna erano arrivate in tre giorni.

La successione di questa corrispondenza mostra quindi come l'apertura delle nuove tratte ferroviarie influisse, in modo talvolta radicale, sull'instradamento della posta e come - nel volgere di poco più di un anno - sia stata abbandonata la visione localistica legata all'esistenza degli Stati Preunitari, per privilegiare quella d'insieme consentita dall'unità nazionale, che portò talvolta a percorrenze postali più lunghe, ma consentì comunque di ottenere un servizio più efficiente e rapido.

ASPOT

Associazione per lo Studio della Storia Postale Italiana

PREMIO PANTANI

Regolamento

L'A.S.PO.T., Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana, al fine di onorare la memoria del proprio presidente e socio Piero Pantani – appassionato collezionista e studioso di filatelia e storia postale della Toscana prematuramente scomparso – e di sollecitare la ricerca e la diffusione nell'ambito di tale settore filatelico, istituisce il "Premio Pantani".

Il premio viene assegnato a chi – nell'anno solare trascorso o negli anni precedenti – abbia contribuito allo studio, conoscenza o diffusione della filatelia o della storia postale toscana, mediante scritti, collezioni o qualsiasi attività.

La designazione è effettuata dal Consiglio dell'Aspot oppure da un Comitato di tre soci nominati dal Consiglio.

Il premio ha cadenza annuale, ma l'organo preposto può non procedere all'assegnazione nel caso in cui non siano individuati soggetti meritevoli.

Non possono essere assegnatari del premio i membri del Consiglio o del Comitato.

Il premio consisterà in una targa ricordo.

La consegna del premio sarà effettuata da un familiare di Piero Pantani e/o dal Presidente dell'Aspot, preferibilmente in occasione di una manifestazione filatelica in Toscana.

Il C.D. ASPOT

Livorno il 28 ottobre 2001

Tassazioni e monetazioni in Toscana

di Edoardo P. Ohnmeiss – ASPOT



Missiva di Bernardo Martinelli, un chimico italiano trapiantato a Montpellier.

In data del 9 settembre 1806, egli la dirige al Direttore della Moneta di Firenze con il seguente scritto: “Ho il piacere di informarvi che vo ho spedito a Livorno 5 casse di acquaforte (acido nitrico) e una cassa di vetriolo (acido solforico), caricate sul Brik francese “La Felicité”, per le quali vi allego la nota di consegna e di assicurazione...”

Siamo nell'autunno del 1806. Napoleone è sempre più vittorioso e potente e quindi a dismisura cresce il suo appetito politico. Ora pensa su come fagocitare anche la Toscana, che già si trova sotto larvata egida francese, quale Regno d'Etruria. Tuttavia questo fa per conto proprio, sia per il servizio postale sia per la monetazione.

Una lettera, consegnatami dal consocio Fracassi di Arezzo, mi permette di affrontare dapprima il tema delle

tassazioni etrusche. Seguirà il discorso sulla conversione monetaria della Toscana etrusca con quella del primissimo Periodo Dauchy e con quella dell'iniziale occupazione murattiana. Infatti, oltre a quella che presenterò in appresso, avente la tassa parziale di 11 décimes, ho esaminato delle lettere partenti dalla Francia e destinate a Firenze con un identico porto dovuto, soggette alla conversione della tassa francese di 13 décimes in moneta toscana. Ma procediamo con ordine.

Questa lettera viene spedita con il porto pagato alla partenza, però soltanto sino alla stazione francese di scambio delle sacche postali, che in questo caso era Antibes, in quanto fra la Francia ed il Regno d'Etruria non esisteva una convenzione interstatale per i reciproci conteggi postali.

Poiché a causa dell'inserito la lettera supera il peso di primo porto, il conteggio della tassa fu il seguente:

da Montpellier ad Antibes in VI distanza

(percorrenze, in linea d'aria: 400-500 km)

Tariffario del 24 aprile 18067 décimes
supplemento del 50% (peso sino 10 gr) ... 3,5 décimes
arrotondate per legge postale a11 décimes

l'importo che vediamo segnato al verso della lettera, con l'indicazione 11 D

Dopo Antibes questa missiva entra in territorio ligure e quindi prosegue sino a Sarzana, la stazione di scambio delle sacche postali con il Regno d'Etruria. Alle Poste dipartimentali liguri va riconosciuto il diritto di transito, pari a 2 décimes. In termini postali esse sono com-

putate in 6.8 soldi toscani. Quindi la lettera arriva a Firenze, dove imprimono il bollo ebdomadario "a cuore" con il numero 38 (settimana dal 21 al 28 settembre) e valutano la tassa residua in base al seguente conteggio:
(1 quattrino=4 denari e 1 duetto= 8 denari)

tariffa etrusca per lettera pesante proveniente da Sarzana... 6 soldi 8 denari
diritto di transito per i dipartimenti liguri 6 soldi 8 denari
complessivi 12 soldi e 16 denari ovvero.....13 soldi 4 denari

che vediamo segnati al centro della lettera con le cifre 13.4.

Morale di questo esempio: già allora il P...P poteva anche sottintendere porto parzialmente pagato, come poi si riscontrerà in epoca filatelica, allorquando soltanto il P.D. indicherà che il porto è stato assolto sino a destinazione.

E ora veniamo alle due lettere Parigi-Firenze (con il porto integralmente dovuto dal destinatario) proprie dell'inizio e del termine dell'occupazione francese della Toscana.

PARIGI – 28 febbraio 1808

Questa lettera giunge a Firenze il 3 marzo 1808. I francesi la tassano con 13 décimes poiché ritengono che la Toscana, da loro occupata sin dal novembre 1807, conteggi già mediante la loro valuta. Ma non è così: siamo nei primi giorni della nuova organizzazione di Dauchy e a Firenze circola ancora la moneta del Regno d'Etruria, con lire, soldi e denari.

Infatti, all'arrivo l'importo in décimes viene ricalcolato in moneta locale e sulla lettera scrivono 2. 3. 4 ossia 2 lire, 3 soldi e 4 denari. Trasformando tutto in denari si ottiene: $2 \times 240 + 3 \times 12 + 4$ cioè un totale di 520 denari. Dividen-

do per le 13 décimes della tassa otteniamo 40 denari. Il che ci porta a constatare che 1 centesimo francese (centime) era postalmente valutato 4 denari, ovvero 1 quattrino.

Ne ho avuto la riprova con la notevole mole di lettere napoleoniche, esaminate nell'arco di molti anni. Resta così confermato che il cambio postale era spesso diverso da quello bancario, continuamente aggiornato con appositi listini. Possiamo pertanto stabilire la seguente tabella di conversione, valida per tutta la Toscana quando ancora si pagavano le tasse postali con la vecchia moneta:

1 centime = 1 quattrino
1 décime = 40 denari (scritto: 3.4)
2 décimes = 6 soldi 1 duetto (scritto: 6.8)
3 décimes = 10 soldi (scritto: -.10.-)
4 décimes = 13 soldi 1 quattrino (scritto: -. 13.4)
5 décimes = 16 soldi 1 duetto (scritto: -.16.8)
6 décimes = 20 soldi (scritto: 1.-.-)
7 décimes = 23 soldi 1 quattrino (scritto: 1.3.4)
8 décimes = 26 soldi 1 duetto (scritto: 1.6.8)
9 décimes = 30 soldi (scritto: 1.10.-)
1 franco = 33 soldi 1 quattrino (scritto: 1.13.4)

PARIGI - 22 gennaio 1814

Pure questa lettera parte con il porto integralmente dovuto di 13 décimes. Ora i tempi sono cambiati, e non soltanto quelli meteorologici. Tenuto conto del profondo inverno (a quell'epoca nevicava veramente, e pure forte) si può ipotizzare l'arrivo a Firenze, non indicato da una bollatura con datario, fra il 29 gennaio e il 3 febbraio. Siamo quindi in pieno periodo Murat: i francesi sono in rapida ritirata e la loro potenza militare scricchiola. Il 31 gennaio i napoletani occupano

Firenze, che il 3 febbraio verrà annessa al Regno di Re Gioacchino Murat.

Ma alla Posta non gliene importa più di tanto: e così ritorna in circolazione anche la cara moneta toscana. Sulla lettera segnano 2.3.8, ossia 1 quattrino in più del 1808. Viva l'indipendenza!

Poi anche Murat dovrà andarsene e la Toscana tornerà sotto le ali del plenipotenziario lorenese, nel nome del Granduca. Della moneta francese non se parlerà mai più.

Tariffe toscane 1836 - 1847

di Roberto Monticini

Ho preso spunto da due richieste di chiarimento sul tariffario toscano del 31/12/1835 per pubblicare i prospetti completi della tariffazione postale adottata in Toscana dal 1 gennaio 1836 fino al 17 dicembre 1847, ringrazio gli amici: Alberto Del Bianco e Vanni Alfani che, con i loro precedenti studi, hanno permesso la completezza di questa indagine.

Ho inserito un tariffario dove ho convertito: Lire. Soldi. Denari. con Lire e Crazie per rendere comprensibile ai "non toscani" la tariffe delle lettere per scaglioni di peso.

TARIFFA GENERALE per la Tassazione e Francatura delle Lettere (Notificazione del 31/12/1835)

Provenienze	Tasse delle corrispondenze che si ricevono				Tasse delle corrispondenze che si spediscono			
	lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe		lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe	
Di tutta la Toscana L.	--, 16, 8	--, 6, 8	--, 1, 8	--, 1, 8	--, 16, 8	--, 6, 8	--, --, 8	--, 1, 4
Del Ducato di Massa e di quello di Lucca per la Toscana L.	1, 13, 4	--, 10, --	--, 1, 8	--, 1, 8	--, 16, 8	--, 6, 8	--, --, 8	--, 1, 4
Di tutta l'Italia Superiore e Inferiore eccettuati i Cantoni Svizzeri L.	2, 10, --	--, 16, 8	--, 1, 8	--, 3, 4	1, 6, 8	-, 10, -	--, --, 8	--, 1, 4
Dei Cantoni Svizzeri L.	3, 6, 8	1, --, --	--, 1, 8	--, 3, 4	2, --, --	-, 13, 4	--, --, 8	--, 1, 4
Della Monarchia Austriaca al di là dell'Italia L.	3, 6, 8	1, --, --	--, 3, 4	--, 6, 8	2, 10, -	-, 16, 8	--, 1, 8	--, 3, 4
Della Confederazione Germanica, Danimarca, Svezie e Norvegia, della Prussia, Russia e Polonia L.	4, 3, 4	1, 6, 8	--, 6, 8	--, 8, 4	3, 6, 8	1, --, --	--, 1, 8	--, 3, 4
Della Francia, Spagna, Portogallo, Inghilterra e di tutti i possessi oltre Mare Francesi e Spagnoli, Portoghesi e Inglesi, e Stati d'America L.	3, 6, 8	1, --, --	--, 6, 8	--, 8, 4	3, 6, 8	1, --, --	--, 1, 8	--, 3, 4
Della Turchia, scali del Levante, e di tutti i Paesi sottoposti alla Porta Ottomanna, Grecia ecc L.	5, --, --	1, 13, 4	--, 6, 8	--, 8, 4	4, 3, 4	1, 6, 8	--, 1, 8	--, 3, 4
	per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio	per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio

L'applicazione della tariffa comportava difficoltà agli "ufficiali" di posta, infatti furono stampati tariffari esplicativi sul modo di dividere l'onciato. Per meglio comprendere le nuove tabelle è necessario convertire

il tariffario espresso in lire - soldi - denari (1 lira = 20 soldi e 1 soldo = 12 denari) in lire - crazie (1 lira = 12 crazie e 1 crazie = 20 denari)

Provenienze	Tasse delle corrispondenze che si ricevono				Tasse delle corrispondenze che si spediscono			
	lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe		lettere	Mostre purchè siano visibili e non incluse come il carteggio	stampe	
			Gazzette e opere periodiche	Libri e stampe straordinarie			Gazzette e opere periodiche	Libri e stampe straordinarie
Di tutta la Toscana L e CR	0 e 10	0 e 4	0 e 1	0 e 1	0 e 10	0 e 4	-- , -- , 8 ⁽¹⁾	-- , 1 , 4 ⁽¹⁾
Del Ducato di Massa e di quello di Lucca per la Toscana L e CR	1 e 8	0 e 6	0 e 1	0 e 1	0 e 10	0 e 4	-- , -- , 8 ⁽¹⁾	-- , 1 , 4 ⁽¹⁾
Di tutta l'Italia Superiore e Inferiore eccettuati i Cantoni Svizzeri L e CR	2 e 6	0 e 10	0 e 1	0 e 2	1 e 4	0 e 6	-- , -- , 8 ⁽¹⁾	-- , 1 , 4 ⁽¹⁾
Dei Cantoni Svizzeri L e CR	3 e 4	1 e 0	0 e 1	0 e 2	2 e 0	0 e 8	-- , -- , 8 ⁽¹⁾	-- , 1 , 4 ⁽¹⁾
Della Monarchia Austriaca al di là dell'Italia L e CR	3 e 4	1 e 0	0 e 2	0 e 4	2 e 6	0 e 10	0 e 1	00 e 2
Della Confederazione Germanica, Danimarca, Svezia e Norvegia, della Prussia, Russia e Polonia L e CR	4 e 2	1 e 4	0 e 4	0 e 5	3 e 4	1 e 0	0 e 1	00 e 2
Della Francia, Spagna, Portogallo, Inghilterra e di tutti i possedimenti oltre Mre Francesi e Spagnoli, Portoghesi e Inglesi, e Stati d'America L e CR	3 e 4	1 e 0	0 e 4	0 e 5	3 e 4	1 e 0	0 e 1	00 e 2
Della Turchia, scali del Levante, e di tutti i Paesi sottoposti alla Porta Ottomana, Grecia ecc L e CR	5 e 0	1 e 8	0 e 4	0 e 5	4 e 2	1 e 4	0 e 1	00 e 2
	Per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio	per ogni oncia	per ogni oncia	per ogni foglio	per ogni foglio

⁽¹⁾ tariffe non convertite

La lettura del seguente prospetto è ora più agevole:

DIMOSTRAZIONE del modo di dividere l'Onciato nei RR. Uffizj di Posta in Toscana per servire alla Tariffa Generale per la Tassazione ed Affrancatura delle Lettere, emanata il 31 Dicembre 1835.

	A £ -- 10.		A £ 1. 4.		A £ 1. 8.		A £ 2. --		A £ 2. 6.		A £ 3. 4.		A £ 4. 2.		A £ 5. --.	
	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie	Lire	Crazie
Lettera semplice	--	2	--	3	--	4	--	5	--	6	--	8	--	10	1	--
Del peso di 6 denari	--	3	--	4	--	5	--	6	--	8	--	10	1	1	1	3
Del peso di 8 denari	--	3	--	6	--	7	--	8	--	10	1	2	1	5	1	8
Del peso di 12 denari	--	5	--	8	--	10	1	--	1	3	1	8	2	1	2	6
Del peso di 18 denari	--	8	1	--	1	3	1	6	1	10	2	6	3	3	3	9
Del peso di un'oncia	--	10	1	4	1	8	2	--	2	6	3	4	4	2	5	--

Il denaro è la 24ª parte dell'oncia; 6, 12, 18 denari rappresentano $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$ di oncia: è così che in genere viene espresso il peso delle lettere (in alto a sinistra).

TARIFFA delle Tasse da esigersi dagli Uffizj Toscani sopra le corrispondenze provenienti per la via di Sardegna dagli appresso Stati, nelle quali Tasse sono compresi gli Assegni dovuti agli Uffizj Esteri

	Dal Regno di Francia		Dalla Spagna, Portogallo, Gibilterra, Colonie, Belgio e Paesi Bassi	Dalla Svizzera	Dall'Inghilterra, Scozia e Irlanda
	Meridionale	Settentrionale			
Per ogni lettera semplice cioè fino a 5 denari	£ 1. 5. 8.	£ 1. 13. 4.	£ 1. 13. 4.	£ 1. -- . --	£ 1. -- . --
Per le lettere al di sopra di denari 5. per ogni denaro In progressione	-- . 6. 8.	-- . 8. 4.	-- . 8. 4.	-- . 5. --.	-- . 5. --.
Giornali ed Opere periodiche per ogni foglio	-- . 6. 8.	-- . 6. 8.	-- . 6. 8.	-- . 3. 4.	-- . 6. 8.
Libri, e Stampe Straordinarie per ogni foglio	-- . 8. 4.	-- . 8. 4.	-- . 8. 4.	-- . 5. --.	-- . 8. 4.
Mostre e Campioni, il terzo della tassa delle lettere in proporzione del peso					

TARIFFA delle Tasse da esigersi dagli Uffizj di Posta Toscani sopra le corrispondenze dirette per la Spagna, Portogallo, Gibilterra, e Colonie, nelle quali tasse sono compresi gli Assegni dovuti agli Uffizj Esteri.

Per ogni lettera semplice, cioè fino a 5. denari £ 1. 6. 8. Per le lettere al di sopra di denari 5. per ogni denaro " -- 6. 8. Giornali, e opere periodiche per ogni foglio " -- 1. 8. Libri, e stampe straordinarie per ogni foglio " -- 3. 4.

Firenze. Dalla Soprintendenza Generale delle Poste li 31. Dicembre 1835.

Durante il periodo considerato fu introdotta una sola modifica: la concessione della riduzione tariffaria per tutte le corrispondenze d'ufficio all'interno del Granducato a favore di quegli Enti che non godevano di fran-

chigia postale, naturalmente doveva essere applicato sul recto della lettera: il contrassegno o la firma del Titolare dell'Ufficio.

Lettere	
di un foglio	con sopra-coperta
-- . 2. --	-- . 3. 4.

Per una migliore interpretazione delle tariffe si allegano questi due documenti gentilmente forniti da Vanni Alfani

A.S. SIENA - DIREZIONE REGIE POSTE (filza)
Firenze 17 marzo 1847

A.S. SIENA - DIREZIONE REGIE POSTE filza

Firenze li 3 Dicembre 1843

Distinzione per le lettere semplici e quelle soggette alla tassa di progressione

Ill.mo Signore

Mi viene supposto che nella tassazione delle lettere che vanno esenti da qualunque estero assegno non esista quella uniformità che si dovrebbe osservare in tutti gli Uffici Postali del Gran Ducato, alcuni dei quali considerano per lettere semplici anche quelle contenenti qualche piccolo foglio staccato, e non avente il peso di sei denari, altri sottopongono alla tassa di progressione quelle di un sol foglio il quale per la sua gravità eccede il peso di sei denari.

All'effetto di riportare la dovuta uniformità anche in questa operazione postale tenuta ferma la tassa di progressione per le lettere estere con assegno; ho stabilito d'indirizzare a tutte le Direzioni la presente Circolare, all'effetto di richiamare ad applicare la tassa di lettera semplice a quelle lettere non aventi assegni esteri, e che non contengono alcun foglio incluso, sia pure il loro peso di sei denari ed anche maggiore, ed a considerare come lettere non semplici quelle che racchiudessero qualche foglietto ancorché il loro peso fosse al di sotto di sei denari.

Nell'invitare V.S.Ill.ma a comunicare quanto sopra ai Ministri Tassatori in Cotesto Ufficio ed in quelli che direttamente ne dipendono, passo a confermarvi con distinto ossequio

C. Gius. Pistoja

Sulla applicazione delle tasse alle lettere

In arrivo e partenza

Essendo giunti a questa Gen.le Soprin.za vari reclami perché sulle lettere che si affrancano viene percetta la tassa dei sei denari quando invece di esser semplice le medesime sono inserite in una busta sibbene ingombrante il loro peso non ecceda per lo più i quattro denari, sono in dovere di significare Vs. Ill.ma:

Che nella compilazione della tariffa del 1835 fu adottata l'espressione Lettera semplice, per denotare quelle fino ai cinque denari inclusivi, perché allora la pratica aveva insegnato che generalmente le lettere contenenti anche un piccolo foglietto, o incluse in una busta superavano quel peso; ma di poi essendosi incominciato ad usare per le corrispondenze carta di una leggerezza e finezza quasi prodigiosa, ed essendosi resa comunissima la moda di inserirle entro una busta pur leggerissima, l'insegnamento datoci dalla pratica di dodici anni fa, si trova sovvertito da quello che ci dà la pratica d'oggi, e conviene quindi richiamare la tassazione delle lettere al principio unico e sicuro sul quale è stata sempre basata, cioè il peso.

Perciò la invito a significare a chi occorre, che per la tassazione delle lettere, tanto in arrivo che in partenza, dovranno sempre regolarsi sul peso e non più sull'essere, o non essere semplici.

Quindi s'intende derogato con ciò a quanto veniva prescritto dalla Circolare de 3 Xre 1843, e solo verrà tenuto fermo il disposto della medesima per ciò che riguarda le lettere dell'interno del Gran Ducato, le quali non dovranno esser tassate più di due crazie per quanto potesse il loro peso eccedere i sei denari, purché per altro siano scritte in un sol foglio, e non siano inserite in una busta.

Mi accusi ricevimento della presente e frattanto mi ripeto con distinta stima ed ossequi

G. Pistoja

Alcuni esempi di tariffazione del periodo

