

IL MONITORE DELLA TOSCANA

Rivista della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana



Firenze 12. 10. 1855. Lettera per Newark (New Jersey) affrancata per 28 Crazie, quale tariffa in vigore dal 1.4.1851 per il primo scaglione di peso fino a $\frac{1}{4}$ di Oncia (gr.7,375), in porto pagato fino al porto di sbarco negli U.S.A.. Attraverso la Francia raggiunse Parigi il 18 ottobre, come da bollo di entrata da Pont de Beauvoisin, e proseguì per l'Inghilterra dove fu imbarcata su un vapore dal porto di Liverpool ("Liverpool Steamer") diretto negli Stati Uniti. Qui venne apposto il bollo N. YORK A°PK° con indicazione del porto per il trasporto transatlantico con battello americano di cent. 21 a carico del destinatario. (Coll. Bernocchi)



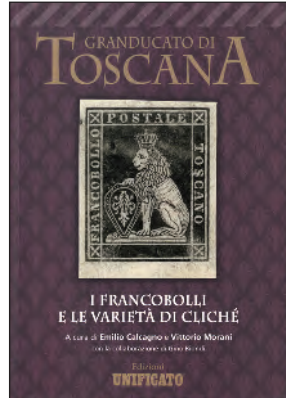
ANNO XIII - Numero 25
Maggio 2017

PUBBLICAZIONI DISPONIBILI PER I SOCI ASPOT

Informazioni e prenotazioni presso la segreteria
 Daniele Bicchi, via Cellini n.1, 50053 Empoli
daniele.bicchi@alice.it 347.7878571



Aspot Catalogo dei Bolli Prefilatelici Toscani



Calcagno-Morani Toscana. Francobolli e Varietà di Cliché



Pallini-Saletti I Corrieri del Mangia



S. Chieppi Dal Granducato a Firenze Capitale



Ohnmeiss Campione l'exclave italiana



Ohnmeiss Parigi nella Tormenta



Ohnmeiss-Pantani Quando l'ideale chiamava



"Unificato di Storia Postale" (Regno - Repub. - Servizi) 3 vol.



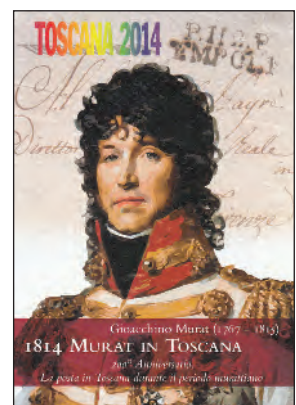
"Il Novellario" (Storia postale del Regno d'Italia) Vol. 1-2-3



Numeri Unici "Toscana"



"Il Monitor della Toscana"



Cartoline "Toscana 2011-12-13-14-15-16" nuove o con annullo speciale

IL MONITORE DELLA TOSCANA

Rivista della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana

Rivista semestrale della Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana, di studi e ricerche prefilateliche e storico-postali.
Gratuita ai soci
Anno 13 - Numero 25 - Maggio 2017

Direttore Responsabile: Roberto Monticini

Redazione: Alessandro Papanti, via Del Giglio 56, 50053 Empoli.
E-Mail: avv.papanti@yahoo.it

Grafica, realizzazione e stampa:
Photochrome Digital - Empoli
E-mail: info@photochrome.it

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.

Quota associativa Annuale all'A.S.PO.T.: Euro 40,00

Il pagamento può essere effettuato con:
Bonifico bancario sul c/c, intestato A.S.PO.T.,
presso Cassa di Risparmio di San Miniato, filiale Empoli 1
IBAN: IT02 B063 0037830CC1010201527
BIC CRSMIT3S

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n° 5412 del 11/04/2005

FORMA ED INVIO DEGLI ARTICOLI

Si prega realizzare gli articoli in formato Word; le immagini, separate dal testo, possibilmente in formato JPEG ad almeno 300 dpi.

Effettuare gli invii a:

Alessandro Papanti, via Del Giglio 56, 50053 Empoli (FI)
E-Mail: avv.papanti@yahoo.it

SOMMARIO

Alessandro Papanti

**Corrispondenza Estera per la Toscana
con la mediazione Sarda 1818 – 1851 (Parte I)**

Pag. 2

Leonardo Amorini

Bolli fuori posto.

» 12

Giovanni Guerri

Soldati napoleonici a Fucecchio

» 14

Alberto Caroli

Il posto semaforico di Campo alle Serre (Isola d'Elba).

» 15

Flavio Riccitelli

I primi esperimenti di Posta Aerea con utilizzo di francobolli (Parte I).

» 21

Redazione

Cronache dell'ASPOT.

» 28

Corrispondenza estera per la Toscana con la mediazione sarda 1818-1851

Alessandro Papanti (ASPOT – AISP)

Articolo pubblicato sulla rivista "Cursores" n.17 e qui riprodotto con il consenso dell'AISP.

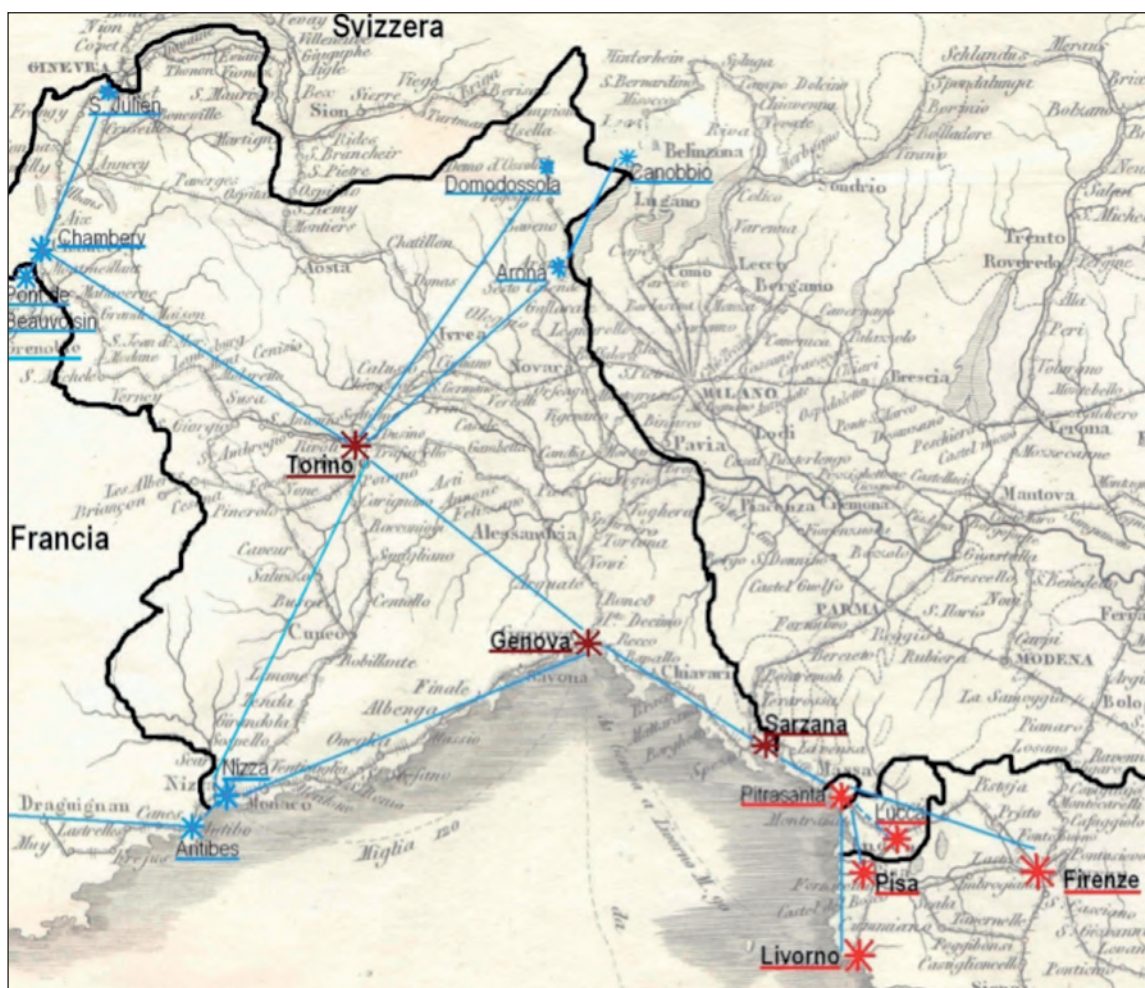
PRIMA PARTE

Il periodo fra la Restaurazione e l'Unità d'Italia, fu caratterizzato da una intensa attività delle amministrazioni postali europee volta a facilitare e semplificare i collegamenti postali internazionali.

Per la Toscana fu essenziale la stipula di convenzioni con l'Austria per gli scambi con gli Stati dell'Europa Orientale e con il Regno di Sardegna per la corrispondenza con gli Stati dell'Europa Occidentale.

Le presenti note riguardano la corrispondenza estera per la Toscana con l'intervento delle poste sarde. Per la migliore comprensione del sistema postale usato è opportuno accennare anche alle convenzioni franco-sarde che costituivano il presupposto per l'attuazione delle convenzioni toscane-sarde.

Nell'arco di tempo indicato si succedono tre serie di convenzioni: tre fra Francia e Regno di Sardegna ed altrettante fra questo ed il Granducato di Toscana; i trattati fra questi tre Stati furono coordinati sia per i contenuti che per i tempi, in modo da entrare in vigore contemporaneamente. Gli accordi fra i tre stati divennero infatti operativi il 1° gennaio degli anni 1818, 1823, 1839.



Uffici di Confine Francesi e Svizzeri dai quali entrava in Sardegna la corrispondenza sottoposta all'applicazione della Convenzione Tosco-Sarda: **Pont de Beauvoisin, Grenoble** e **Antibes** per la Francia; **Canobbio** per la Svizzera.

Uffici di Entrata Sardi dai quali risulta transitata corrispondenza estera sottoposta ad applicazione della Convenzione Tosco-Sarda: **Nizza, Chambery, S. Julien, Domodossola, Arona**.

Uffici Sardi che corrispondevano con quelli toscani:

Dal 1818 al 1838 **Torino** con Firenze.
Genova con Firenze, Livorno, Pisa e Pietrasanta (Lucca dal 1823?).
Sarzana con Pisa e Pietrasanta.

Dal 1839 al 1853 **Genova** e **Sarzana** con Firenze, Livorno, Pisa e Pietrasanta.

Uffici Toscani che corrispondevano con quelli Sardi: **Firenze, Livorno, Pisa**.
Lucca risulta essere stato ufficio corrispondente dal 1848 in seguito all'annessione del Principato di Lucca alla Toscana.
Non vi sono riscontri che **Pietrasanta** abbia in concreto corrisposto con gli uffici sardi.
Era però punto di scambio delle sacche fra i Corrieri Sardi e Toscani.

1° PERIODO: 1818 – 1822

Prima Convenzione Franco-Sarda

Il 28 giugno 1817 fu sottoscritta a Parigi una convenzione fra Francia e Sardegna¹, in vigore dal 1.1.1818, che regolamentava la reciproca trasmissione, ricezione e distribuzione della corrispondenza via di terra: A) dall'uno all'altro dei due Regni², secondo le tariffe in vigore per gli scambi fra Francia e Sardegna che era costituito dalla somma delle due tariffe interne³; B) da o attraverso uno dei due Stati con intermediazione dell'altro per l'Estero. Gli uffici postali di scambio erano per la Francia: Pont de Beauvoisin, Grenoble e Antibes; per la Sardegna: Chambery e Nizza. Pont de Beauvoisin e Grenoble formavano le sacche chiuse per Chambery. Antibes formava le sacche per Nizza. Gli uffici Sardi facevano altrettanto per i rispettivi uffici francesi.

Le lettere indirizzate all'Estero con l'intermediazione di una delle parti contraenti – quindi anche per la Toscana – potevano essere non affrancate oppure affrancate fino alla frontiera fra lo Stato contraente e lo Stato Estero di destinazione, o del loro passaggio ulteriore; in tal caso erano usati i bolli francesi e sardi P.P. (Port-Payé) (art. 16). Per le lettere destinate in Toscana, Principato di Lucca, Stato Pontificio, Regno delle Due Sicilie ed oltre, l'affrancatura era possibile fino al punto di confine sardo di Sarzana (art. 15).

La grande maggioranza delle lettere non era affrancata e, se in partenza dalla Francia, scontava la tariffa interna francese in base ai 5 raggi di distanza in cui era suddiviso il territorio dal punto di partenza a quello di uscita dalla Francia, indicato con i bolli da C.F.1.R a C.F.5.R⁴, apposti dagli uffici di scambio francesi; tale tariffa doveva essere pagata dalle poste sarde ogni 30 grammi di peso secondo una progressione che dal 1° al 5° raggio era rispettivamente di 6, 12, 23, 30, 40 decimi di Franco; per le lettere originate in altri Stati Esteri la tassa era invece di 36 decimi, salvo particolari casi relativi all'Inghilterra e alla Germania (art. 18); il tutto come meglio specificato nella tabella A.

Le corrispondenze in transito per il territorio da uno dei due Regni per l'altro o per l'Estero avrebbero dovuto recare, oltre all'indicazione dello Stato o località di provenienza, i seguenti bolli: T.F. per il transito francese, non sempre apposto, e T.S. per il transito sardo (art. 16).

Le lettere chargés scontavano tariffa doppia dell'affrancatura ordinaria, che doveva essere prepagata. Per i campioni di merce la tariffa era di 1/3 rispetto alla tariffa lettere, con il limite minimo del porto della lettera semplice.

Prima Convenzione Tosco-Sarda

Pochi mesi dopo, il 22 ottobre 1817, fu stipulata la convenzione fra Granducato di Toscana e Regno di Sardegna - entrata in vigore il 1 gennaio 1818 in contemporanea alla convenzione franco-sarda - che prevedeva lo scambio

1) Convenzione 28 giugno 1817 tratta da De Clercq *Recueil des Traités de la France*, vol. III, pag.58.

2) Per i rapporti fra i due Stati vedasi: Massimo Moritsch *Studio delle tariffe postali tra il Regno di Sardegna e la Francia dal 1 gennaio 1823 al 31 luglio 1849*, su Vaccari Magazine n.44 pagg. 49-53 e n.45 pagg. 39-44.

3) Conv. cit. art. 4: tariffa francese secondo la distanza dal punto di partenza a quello di uscita dal territorio francese, più la tariffa sarda dal punto di entrata al punto di destinazione (nella specie uscita dal proprio territorio).

4) Per i tipi di bolli usati dalla Francia, dalla Sardegna e dalla Toscana nell'ambito delle reciproche convenzioni vedasi: Paolo Vollmeier *Storia postale del Regno di Sardegna dalle origini fino all'introduzione del francobollo*, pagg. 292-297.

in sacche chiuse di corrispondenza via terra proveniente da Stati Esteri attraverso quel Regno per la Toscana⁵. Il Granducato, tramite la direzione di Firenze, avrebbe provveduto ad inoltrare, sempre via terra, le lettere destinate allo Stato Pontificio, al Regno delle Due Sicilie ed oltre. L'impegno era reciproco e quindi valeva anche in senso inverso, dalla Toscana verso l'Europa Nord Occidentale con il tramite dello Stato Sardo, nonché per la corrispondenza dallo Stato Pontificio e dal Regno delle Due Sicilie e oltre in transito dalla Toscana.

Gli uffici corrispondenti per le Poste Sarde erano:

Torino, Genova e Sarzana.

Gli uffici corrispondenti per le Poste Toscane erano:

Firenze, Livorno, Pisa, Pietrasanta.

Torino corrispondeva con l'ufficio di Firenze, formando separati dispacci secondo la provenienza: dagli Stati Sardi, dalla Francia, dagli Stati Esteri attraverso la Francia e dalla Svizzera. Genova corrispondeva con Firenze, Livorno, Pisa e Pietrasanta, secondo lo stesso sistema operato a Torino, con l'aggiunta della corrispondenza proveniente dal Sud della Francia. Sarzana corrispondeva con Pietrasanta e Pisa; raccoglieva solo la posta della Riviera di Levante e del circondario del proprio ufficio (art. 2).

I corrispondenti uffici toscani facevano altrettanto.

Firenze formava il piego per Torino e per Genova. Nel primo venivano inserite sia le lettere indirizzate a Torino e città ulteriori che quelle per: Francia via Lione e Grenoble; Inghilterra, Svizzera, Paesi Bassi e Germania, Spagna, Portogallo e Colonie, Gibilterra. Nel secondo era inserita la corrispondenza per Genova e territorio dell'ex Ducato, Nizza, Alessandria, città a Sud di Torino, isola di Sardegna, Mezzogiorno della Francia, Catalogna, Regni di Valenza e Murcia.

Livorno faceva piego per Genova nel quale, oltre alla corrispondenza per lo Stato Sardo, doveva contenere quella per Francia, Inghilterra, Paesi Bassi, Germania, Svizzera, Spagna Portogallo e loro Colonie, Gibilterra.

Pisa e Pietrasanta formavano ugualmente la sacca per Genova, nei modi già indicati per Firenze e Livorno, e per Sarzana dove erano inserite le lettere dirette nel circondario di Sarzana e lungo la Riviera di Levante. La corrispondenza per la Penisola Iberica spedita da tutti gli uffici toscani corrispondenti, doveva essere comunque messa in un piego a parte (art. 3).

Da quanto ora detto risulta evidente che una lettera indirizzata alla stessa località toscana, poteva seguire itinerari diversi sia sul suolo sardo che su quello toscano secondo che fosse inserita in una sacca inviata, ad esempio, da Torino invece che da Genova, perché laddove la Capitale Sarda corrispondeva solo con Firenze, Genova formava dispacci anche per altri uffici toscani corrispondenti, con la conseguenza che quella località poteva essere servita da diverse direzioni postali⁶.

E' altresì arguibile come l'ufficio sardo di Sarzana e quello toscano di Pietrasanta avessero un rilievo secondario quali uffici di partenza e di destinazione, ma rivestissero importanza come uffici di transito; in particolare Pietrasanta era il principale punto di scambio delle sacche.

I Bolli Toscani

La Toscana realizzò bolli con il giglio e la specifica **CORRISP.ZA ESTERA DA GENOVA** e **CORRISP.A EST.A DA GENOVA**, dei quali dotò gli uffici di Firenze, Livorno, Pisa e, nel 1848, Lucca, con i quali erano bollate le lettere provenienti dalla Sardegna in attuazione dei trattati in oggetto.

Alcuni di questi bolli sono noti fino al 1857, ma l'uso secondo le convenzioni è provato fino al 1853. Essi erano sostanzialmente bolli di conteggio, con funzione di indicare la presenza del carico estero con riferimento alla mediazione sarda e, di conseguenza, l'applicazione anche delle tariffe toscane secondo le diverse origini attraverso tale via.

In merito ai tipi di bollo esistenti ed alle date d'uso, si rinvia a quanto indicato nel catalogo Aspot dei bolli prefilatelici toscani⁷.

Esempi di bolli usati dalle poste toscane per indicare le lettere provenienti dall'Estero con la mediazione sarda: il bollo di Pisa – usato in nero, rosso e azzurro - ed il secondo tipo di Firenze in uso dal 1831.



5) Convenzione Tosco Sarda 22 ottobre 1817, tratta da Vanni Alfani *Toscana Organizzazione postale dal 1700 al 1851*, pag. 127 e segg.

6) E' il caso riscontrato per la città di Pescia che, anche per la relativa centralità, è stata servita dalle direzioni di Firenze, Pisa e Lucca, talvolta contemporaneamente; vedasi A. Papanti *Lettere dalla Francia per Pescia con la mediazione Sarda 1841-1849*, ne *Il Monitore della Toscana* N. 16, Maggio 2013.

7) A.S.PO.T. *Catalogo dei bolli prefilatelici toscani*, ed. Florence Center s.r.l. 2010, pagg. 186-188.

Non è conosciuta l'esistenza di un bollo analogo per Pietrasanta, che risulta nell'elenco degli uffici toscani corrispondenti; ciò è spiegabile dalla scarsità di lettere estere da distribuire dovuta alle limitate dimensioni del circondario.

La direzione postale di Livorno cessò di applicare il bollo in questione nel 1830; pare che ciò sia dovuto al deterioramento del medesimo, che negli anni antecedenti si presentava sempre confuso e male impresso, tantovero che tornò in uso nel 1846, quando all'ufficio labronico fu consegnato il bollo di nuovo tipo, con evidenti varianti grafiche.

Le tariffe toscane precedenti alle convenzioni per lettere che si ricevono in Toscana

Pur non rientrando nell'ambito di questa ricerca, riportiamo preliminarmente le tariffe toscane per lettere provenienti dall'Estero anteriori alla stipula delle convenzioni ed in vigore dalla Restaurazione (Notificazione 23 maggio 1814) al 1835. Alle lettere in porto assegnato, che costituivano la maggior parte della corrispondenza, andava aggiunto quanto dovuto alle Poste Estere.

TARIFFE ANTE CONVENZIONI

Vigenza

dal 1.6.1814

LETTERE CHE SI RICEVONO IN TOSCANA

Valori in Crazie

Posta di Firenze, Pisa e Siena

Provenienza	Lettera semplice	Con sopracoperta	Per Oncia
Piemonte, Svizzera, Italia Inferiore e Superiore, escluso il Veneto	4	5	20
Inghilterra, Germania e Veneto	5	6	24
Francia, Spagna	8	12	40

Posta di Livorno

Provenienza			
Piemonte, Svizzera, Italia Inferiore e Superiore, escluso il Veneto	4	5	20
Germania e Veneto	6	8	30
Francia, Spagna e Inghilterra	8	12	40
Genova con il Corriere di Francia	5	6	24

Nella notificazione è specificato che: *alle sopraddette tasse... verranno aggiunti gli Assegni che sono imposti da diverse Poste Estere, specialmente sopra le lettere di Francia e di Spagna, alcune volte variabili a norma delle circostanze.*

Tariffe delle convenzioni

Con l'entrata in vigore delle prime convenzioni franco-sardo toscane l'Ufficio Generale di Toscana doveva corrispondere a quello Generale Sardo per la corrispondenza diretta in Toscana proveniente dall'Estero con la mediazione Sarda, i seguenti importi secondo la provenienza delle lettere ogni 30 grammi di peso: Decimi 49 per le lettere provenienti dalla Francia; Decimi 56 per le provenienze dagli altri Stati Esteri a mezzo della Francia⁸; Decimi 20 per le lettere dei Cantoni Svizzeri passate per il Regno di Sardegna.

Dall'esame delle lettere emerge che le tariffe granducali per questo tipo di corrispondenza, sono rimaste le stesse per tutto il periodo di vigenza delle tre convenzioni dal 1818 al 1851, come riportate dai tre schemi riportati (Tabella A, B, C). Sulla pubblicazione di Vanni Alfani *Toscana Organizzazione postale dal 1700 al 1851*, tali tariffe sono indicate solo a partire dalla legge granducale del 31.12.1835, entrata in vigore dal 1.1.1836. Dovrebbe tuttavia esistere un provvedimento granducale, non ancora reperito o che non mi è noto, di adozione delle medesime in seguito alla stipula della prima convenzione con la Sardegna.

Possiamo ora evidenziare lo schema dei rapporti tariffari fra Francia e Sardegna nonché fra Sardegna e Toscana in base alle convenzioni, ed il porto in Crazie che doveva corrispondere il destinatario alla consegna.

I rapporti valutari e di peso da tenere presenti sono i seguenti:

8) Le lettere provenienti dall'Inghilterra subivano normalmente eccezione a questa regola, poiché la Gran Bretagna pagava il porto fino alla frontiera franco-sarda (Art. 12 della Convenzione Tosco Sarda), come evidenziato in tabella 1.

Tariffe delle Convenzioni

In **Decimi** di Franco o Lira Sarda (1 Franco = 1 Lira Sarda) ogni **30 grammi** di peso.

1 Crazia = 0,7 decimi

Tariffe Toscane

In **Crazie** per **lettera semplice** del peso fino a 6 denari (gr. 7,5 circa).

In **Crazie** ogni **Oncia di 24 denari** di peso (1 Oncia circa 28,3 grammi).

Sistema tariffario toscano per lettere provenienti dall'Estero

Lettera semplice = importo prestabilito secondo la provenienza.

Lettere da 6 denari e oltre = 1/24 della tariffa per Oncia per ogni denaro di peso.

TABELLA A

TARIFFE DELLE CONVENZIONI

FRANCO SARDA 28.6.1817 e TOSCO SARDA 22.10.1817; TARIFFA TOSCANA

Vigenza 1.1.1818 – 31.12.1822

LETTERE PER LA TOSCANA IN PORTO ASSEGNATO-

PROVENIENZA	SARDEGNA PAGA ALLA FRANCIA in Decimi ogni gr. 30	TOSCANA PAGA ALLA SARDEGNA in Decimi ogni gr. 30	TARIFFA TOSCANA in Crazie
FRANCIA 1° Raggio 2° Raggio 3° Raggio 4° Raggio 5° Raggio	6 12 23 30 40	49	Lettera 20 Oncia 120 Da Francia Merid. ⁹ Lettera 16 Oncia 96
PAESI BASSI INGHILTERRA ¹⁰ SPAGNA PORTOGALLO GIBILTERRA COLONIE	36	56	Lettera 20 Oncia 120
GERMANIA * ¹⁰	32	56	Lettera 20* Oncia 120*
INGHILTERRA Tassa francese non esigibile finchè la G.B. pagherà fino alla frontiera franco-sarda (art. 18 comma 3).	---	20	Lettera 12 Oncia 72
GERMANIA * ¹⁰ Tassa francese non dovuta se la Sardegna rimetterà franche le lettere per la Germania (art. 18 comma 3).	---	20	Lettera 12* Oncia 72*
CANTONI SVIZZERI		20	Lettera 12 Oncia 72

* Non ho reperito lettere per la Toscana con provenienza Germania via Francia e Sardegna. Le tariffe relative a tale provenienza non sono pertanto riscontrate.

LETTERE DEL PERIODO 1818 – 1822

In porto assegnato

Dalla Francia



Parigi 17. 12. 1821. Lettera per Pisa. Bollo di Parigi P entro triangolo e C.F.4.R della quarta distanza francese impresso dall'ufficio francese di frontiera di Pont de Beauvoisin o Grenoble; transito da CHAMBERY, ufficio di scambio del Regno di Sardegna. In arrivo a Pisa, il 31 dicembre, fu apposto il CORRISPZA ESTERA DA GENOVA e quantificata la tariffa a carico del destinatario in 20 Crazie. (Tariffa toscana per provenienza dalla Francia: Lettera semplice = 20 Crazie).

9) Per la distinzione fra dipartimenti della Francia Settentrionale e Meridionale vedasi: Fabrizio Salami *I rapporti postali tra il Ducato di Modena e la Francia 1818-1855* in Vaccari Magazine n. 45/11, pag. 53.

10) L'art. 18 della Convenzione Franco Sarda 28 giugno 1817, applicabile anche al successivo trattato del 24 maggio 1822, stabilisce all'art. 18 comma 3, per le provenienze dall'Inghilterra e dalla Germania sia il caso in cui la Sardegna debba corrispondere il transito alla Francia, sia quello in cui questo non è dovuto, come evidenziato nelle celle sottostanti dello schema.



Marseille 18. 12. 1820. Lettera da 12 MARSEILLE di secondo raggio (bollo **C.F.2.R** apposto dall'ufficio di scambio di Antibes) entrata nel Regno di Sardegna a NIZZA MARITTI, e giunta a Firenze il 26 dicembre, dove fu tassata per 16 Crazie (Tariffa toscana per provenienza dal Sud della Francia: Lettera semplice = 16 Crazie).

Chaumont 12. 1. 1818. Lettera spedita dal 50° Dipartimento per Firenze. Al confine francese la lettera fu erroneamente considerata di quarto raggio: **C.F.4.R**; rilevato l'errore il bollo appropriato **C.F.3.R** fu sovrapposto al precedente e ripetuto sulla soprascritta. In arrivo a Firenze il 27 GENNAIO, fu apposto il **CORRISP.ZA ESTERA DA GENOVA** – prima data nota – ed applicata la tassa di 50 Crazie, per il peso di 10 denari (Tariffa toscana per provenienza dalla Francia: Crazie per Oncia = 120 : 24 den. x 10 = 50 Cr). E' evidente che quando il peso superava quello della lettera semplice, le tariffe toscane erano elevate.



Dalla Svizzera



Geneve 6. 7. 1822. Lettera dal Cantone di Ginevra a Pisa. Al verso porto interno svizzero 12. La lettera entra in Savoia probabilmente dal valico di S.t Julien, quindi varca il Moncenisio, transita per Torino e Genova. In arrivo a Pisa, il 12 LUGLIO, si usa il **CORRISP.ZA ESTERA DA GENOVA** e si effettua la tassazione di 12 Crazie a carico del destinatario (Tariffa toscana per provenienza dalla Svizzera: lettera semplice = 12 Crazie; la Toscana doveva rimborsare solo il transito sardo).

2° PERIODO: 1823 – 1838

Seconda Convenzione Franco-Sarda e Tosco-Sarda

Allo scadere del quinquennio gli accordi non furono automaticamente rinnovati, anche se quello fra Francia e Sardegna¹¹ fu sostanzialmente confermato senza rilevanti modifiche.

La convenzione Tosco-Sarda¹² fu modificata in alcune parti, ferma la vigenza di quanto non espressamente mutato. All'art. 1 furono confermati quali uffici corrispondenti per le Poste Sarde: Torino, Genova e Sarzana; per le Poste Toscane a Firenze, Livorno, Pisa, Pietrasanta fu aggiunta Lucca, anche se quest'ultima era capitale del Principato di Lucca e quindi di uno Stato diverso.

Venne ribadito che gli scambi delle corrispondenze si sarebbero effettuate in pacchi chiusi, escluso quelle per lo Stato Ecclesiastico ed il Regno delle Due Sicilie, che sarebbero state rimesse sciolte all'ufficio di Firenze (art. 1). Si convenne che i rispettivi uffici si sarebbero trasmessi senza carico le lettere dei propri Stati dirette da uno Stato all'altro (art. 2). Quale punto di scambio dei dispacci viene indicata Pietrasanta (art. 8), ma successivamente fu aggiunto come punto di scambio Lucca, da valere in giorni alterni con Pietrasanta¹².

Quanto alle tariffe (art. 5): per le lettere provenienti dalla Francia fu modulato l'importo – originariamente fisso - che la Toscana avrebbe corrisposto alla Sardegna, ogni trenta grammi, secondo i diversi raggi dal 1° al 5°: decimi 20, 26, 37, 44, 54. Per le lettere provenienti dagli altri Stati Esteri, sarebbe stato corrisposto un diritto sardo di transito di decimi 14 ogni 30 grammi, al quale andava ad aggiungersi il diritto dello Stato Estero. Le tariffe che l'amministrazione postale granducale richiedeva ai destinatari non cambiarono. Il tutto nel modo e con le specifiche contenute nella tabella B.

Alle lettere in porto pagato, se franche fino alla frontiera tosko-sarda, erano applicate le tariffe toscane in vigore dal 23.5.1814.

TABELLA B

TARIFFA DELLE CONVENZIONI

FRANCO-SARDA 24.5.1822 e TOSCO-SARDA 9.11.1822; TARIFFA TOSCANA

Vigenza 1.1.1823 – 31.12.1838

LETTERE PER LA TOSCANA IN PORTO ASSEGNATO

PROVENIENZA	SARDEGNA PAGA ALLA FRANCIA in Decimi ogni gr. 30	TOSCANA PAGA ALLA SARDEGNA in Decimi ogni gr. 30	TARIFFA TOSCANA in Crazie
FRANCIA 1° Raggio 2° Raggio 3° Raggio 4° Raggio 5° Raggio	6 12 23 30 40	+ 14 20 26 37 44 54	Lettera 20 Oncia 120 <u>Da Francia Meridionale⁹</u> Lettera 16 Oncia 96
PAESI BASSI INGHILTERRA ¹⁰ SPAGNA PORTOGALLO GIBILTERRA COLONIE GERMANIA * ¹⁰	36 32	+ 14 50 46	Lettera 20 Oncia 120 Lettera 20 * Oncia 120 *
INGHILTERRA Tassa francese non esigibile finchè la G.B. pagherà fino alla frontiera franco-sarda	----	+ 14 14	Lettera 12 Oncia 72
GERMANIA * Tassa francese non dovuta se la Sardegna rimetterà franche le lettere destinate in Germania	----	+ 14 14 ?	Lettera 12 * Oncia 72 *
CANTONI SVIZZERI		14	Lettera 12 Oncia 72

* Non ho reperito lettere per la Toscana con provenienza Germania via Francia e Sardegna. Le tariffe relative a tale provenienza non sono pertanto riscontrate.

11) Convenzione Franco Sarda 24 maggio 1822 tratta da De Clercq *Recueil des Traités de la France*, vol. III, pag.284.

12) Convenzione Tosco Sarda 9 novembre 1822, tratta da Vanni Alfani *Toscana Organizzazione postale dal 1700 al 1851*, pag. 136 e segg.

LETTERE DEL PERIODO 1823 – 1838

In porto assegnato

Dal Portogallo



Bruxelles 20. 11. 1824. Bollo **P. P. BRUXELLES** ed ulteriore **P.P.** su lettera per Firenze, affrancata dal mittente **F.co Pont Beauv.** (manoscritto in alto a sinistra) con **12** décimes di cui **3** per il porto interno e **9** fino alla frontiera fra Francia e Regno di Sardegna (manoscritti al verso). A Parigi fu impresso il bollo a lettere intrecciate entro cornice **AV** di "Affrancatura Verificata", trattandosi di lettera proveniente dall'estero. Transito per **CHAMBERY** ed ingresso in Toscana via Genova, con conseguente bollo per il conteggio interstatale con la Sardegna.

Il destinatario cav. Giuseppe Poerio, Barone di Belcastro, corrispose alle poste toscane **20** Crazie. Questi, noto patriota invisato agli austriaci, fu confinato a Graz e liberato nel 1823, da dove prese dimora a Firenze; in seguito ad espulsione si recò in Francia (Tariffa per provenienza dai Paesi Bassi; lettera semplice 20 Crazie. Il pagamento effettuato dal mittente fino al confine franco-sardo, non ha influito sull'applicazione delle tariffe delle convenzioni franco-sarda, toscano-sarda, né su quella posta a carico del destinatario dalla Toscana).



Lisboa 15. 7. 1826. Dalla Capitale portoghese (bollo entro ovale) a Livorno. La lettera attraversa la Spagna ed entra in Francia, dove nella città di Bayonne viene apposto il bollo di transito **ESPAGNE PAR BAYONNE**; all'entrata nel Regno di Sardegna è bollata con il **NIZZA DI MARE**. Giunge a Livorno il **7 AGOSTO**, dove è impresso il **CORRISPZA ESTERA DA GENOVA**, ed effettuata la tassazione con **20** crazie (Tariffa per provenienza dal Portogallo: lettera semplice Crazie 20).

Dall'Inghilterra



Londra 23. 9. 1823. Lettera per Livorno spedita dall'ufficio postale di **QUEENBOROUGH 12**, al verso, con ditale **F 23 9 1**. Al recto bollo in doppia cornice **C PAID 23SE23 1823** e tassazione inglese manoscritta **P 2/4** (2s 4d); **ANGLETERRE** impresso a Le Havre; bollo di ingresso **CHAMBERY** alla frontiera franco-sarda. Fu praticata la disinfezione con tagli e spruzzatura con aceto. In arrivo a Livorno il 8 OTTOBRE fu apposto il **CORRISP.ZA ESTERA DA GENOVA**, ed effettuata la tassazione per 12 crazie (Tariffa per provenienza dall'Inghilterra, con porto pagato fino alla frontiera franco-sarda, come di consueto: lettera semplice = 12 Crazie; la Toscana doveva rimborsare solo il transito sardo).



Liverpool 11. 6. 1836. Lettera per Livorno con: **PAID AT LIVERPOOL** in cartella, tassa manoscritta **2/8** (2s 8d) e bollo di Londra **C PAID 13JU13 1836**; l'entrata in Francia fu indicata con l'**ENGLETERRE PAR CALAIS**, impresso a Calais. A Livorno – dove la lettera giunse il 24 GIUGNO - l'applicazione del bollo di conteggio con l'Estero era stata sospesa dal 1830 e pertanto non compare sulla lettera; fu ripresa nel 1846 con la fornitura di una nuova impronta. Tassazione toscana di 27 Crazie per il peso di 9 denari (Tariffa per provenienza dall'Inghilterra, con porto pagato fino alla frontiera franco-sarda: Crazie per Oncia = 72 : 24 den. x 9 = 27 Cr).

Dalla Jamaica



Kingston 3. 8. 1829. Lettera dalla Jamaica (bollo al verso KINGSTON JAMAICA 3 AU 1829) per Firenze, ma indirizzata a Londra in porto pagato (manoscritto "Postage to London Paid") presso un forwarder; questi, cancellato l'indirizzo originario, provvide a segnare il proprio intervento annotando "W. G. Johnson Esq. Banker" e la nuova destinazione "Firenze". Tasse inglesi: 2/2 cancellata e III/2 (2s. 2d.). Bolli: arrivo in Inghilterra F 10S10 1829; ditale in partenza F 252 29. ANGLETERRE apposto a Le Havre; PONT BEAUVOISIN impresso a Chambéry in entrata nel Regno di Sardegna; CORRISPZA ESTERA DA GENOVA a Firenze, dove il destinatario William Kennedy Laurie ricevette la missiva il giorno 30 SETTEMBRE 1829, pagando 18 crazie, per il peso di 6 denari. (Tariffa per provenienza dall'Inghilterra, con porto pagato dal mittente fino alla frontiera franco-sarda: Crazie per Oncia = 72 : 24 den. x 6 = 18 Cr).

In porto franco fino al confine toscano-sardo

Dalla Francia



Parigi 26. 5. 1834. Bollo 60 P.P. J entro ottagono di porto pagato fino a Sarzana. Al verso peso indicato in 8 gr., pari ad 1 ½ porto francese e sardo; segni di tassa 23 décimes pagati dal mittente di cui: 12 déc. per la distanza da Parigi al confine franco-sardo compresa nello scaglione 400/500 km (Tariffa 1.1.1828 = 8 déc. x 1 ½) e 11 déc. da accreditare alla Sardegna, pari al porto da Pont de Beauviosin a Sarzana (tariffa 25.9.1818 = 14 Sodi x 1 ½ = 21 Soldi = 11 déc. con l'arrotondamento al déc. superiore). A Firenze, dove la lettera giunse il 4 GIUGNO 1834, viene applicata a carico del destinatario la tariffa di 8 Crazie. Non fu apposto il bollo di conteggio interstatale in quanto la lettera era giunta franca alla frontiera toscana (Tariffa toscana del 23.5.1814 per le lettere che si ricevono dalla Francia: lettera semplice (così valutata) = 8 Crazie).

Bolli fuori posto

Leonardo Amorini (Aspot)

Ho iniziato a collezionare fin da bambino (come molti di noi) francobolli della Repubblica Italiana, San Marino e Vaticano. Dopo avere distrutto, per staccare i francobolli, tutte le lettere e cartoline che erano in casa cominciai anche ad acquistarli. Bastava costassero poco, perché i soldi che avevo a disposizione erano quelli che erano (all'epoca avevo circa dodici, tredici anni). Mi ricordo che andavo nel negozio del compianto Lorenzo Veracini e compravo le lunghe serie degli anni 60 e 70 che oggi costano addirittura meno di allora.

Anni dopo, con la maturità iniziai con lo studio della storia postale toscana. Mi appassionai subito con la raccolta dei bolli usati negli Uffici postali della mia provincia. Lo studio delle tariffe e dei percorsi è venuto in un secondo momento. La mia prima ricerca fu verso i numerali e le collettorie. Ed è di una sfaccettatura di questi bolli, per me molto interessanti, che vado a trattare.

Mi sono accorto che in tutti questi anni di ricerca di questo materiale ho trovato davvero poche lettere che avessero i bolli erroneamente apposti. È chiaro che questo sia dovuto ad un errore dell'impiegato postale e si possano considerare delle curiosità, ma li reputo interessanti, essendo davvero poco frequenti.

Illustro qualche esempio.



Marina di Campo agosto 1866. Lettera diretta a Livorno ove giunse il 27 agosto. In questo caso i bolli sono stati impressi in modo invertito: il numerale a punti "1335" doveva infatti annullare il francobollo da 20 cent., mentre il datario andava impresso al fronte della lettera.



Follonica 9 dicembre 1870. Lettera diretta a Livorno ove giunse nella stessa giornata. In questo caso il bollo numerale a punti "1041" una prima volta è stato impresso erroneamente sul frontespizio delle lettera. Successivamente constatato l'errore viene cassato con il bollo datario. Il francobollo da 20 cent. è stato annullato correttamente con il bollo numerale a punti.



Follonica 17 maggio 1866. Lettera diretta a Livorno. In questo caso il francobollo da 20 cent. è stato annullato sia con il bollo numerale a punti "1593" sia con il datario. L'uso del bollo datario è improprio, perché il francobollo doveva essere annullato solo con il numerale.

Siena 22 giugno 1889. Lettera diretta a Ponte a Egola per San Romano. In questo caso il bollo datario di Siena è stato impresso correttamente al fronte della lettera. Vi fu impresso anche il bollo numerale a sbarre "27" che, mancando il francobollo, non trova motivo di essere se non per meglio indicare l'ufficio di spedizione.



Livorno gennaio 1867. Lettera per Sinalunga ove giunse il 1 febbraio, affrancata per il doppio porto di 40 centesimi, con due francobolli da 20 cent ferro di cavallo 3° tipo, annullati con il numerale a punti "14" di Livorno; finin qui tutto bene, ma il bollo datario di Livorno dov'è finito?

Conclusione: come avevo accennato niente di raro e di introvabile per carità, ma queste semplici lettere ci debbono servire per capire che ci sono moltissimi argomenti, anche i più semplici, che possono appassionarci nello studio della storia postale.

Soldati napoleonici a Fucecchio

Giovanni Guerri (Aspot)

Recentemente ho trovato una lettera di posta militare con il bollo “ N° 19 ARM. D’ITALIE” ben impresso ed i bolli Com-missaire Des Guerres : Bonnard.

Mi aveva “colpito” perché, partendo da Livorno, era indirizzata a Fucecchio, mio paese natale; in effetti la lettera contiene molti aspetti interessanti per cui ho ritenuto opportuno farla oggetto di queste modeste righe.

Il commissario di guerra Bonnard in data 29 dicembre 1807 scrive ai Signori Amministratori della Comune di Fucecchio, su carta intestata prestampata: ARMEE D’ITALIE - Division des Costes par la Mediterranee - MOUVEMENT DE TROUPES - Rome, modificata a penna in : Division de L’Etrurie - Livourne; anche i Francesi ottimizzavano l’uso del loro materiale.

La data è interessante in quanto da pochi giorni, il 9 dicembre, era terminato il Regno d’Etruria con la fuga della reggente Maria Luisa di Borbone ed era iniziato il periodo napoleonico con la Amministrazione provvisoria Dauchy. Nel testo il Bonnard avverte gli amministratori di alcuni paesi, per cui credo che ve ne siano identiche per Pistoia e Barberino, del passaggio di truppe nelle loro zone per cui possiamo ricostruire con precisione il tragitto percorso per il trasferimento di soldati dalla Toscana verso il Nord come in questo caso da Pisa a Bologna attraverso l’Appennino:

Io vi informo, Signori, che un distaccamento del 3° Reggimento Italiano composto da 134 uomini e di ---- cavalli, partirà da Pisa il 1° gennaio per trasferirsi a Venezia, in ordine di Divisione, seguendo la strada indicata così:

Il 1° gennaio a Fucecchio

Il 2° a Pistoia

Il 3° a Barberino

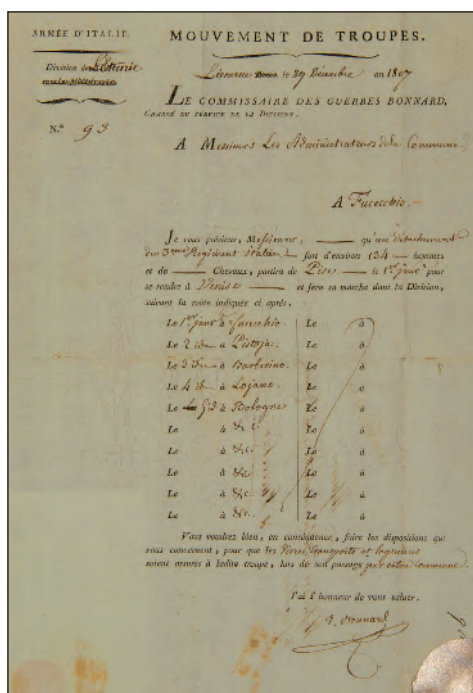
Il 4° a Bologna

.....

Vi piacerà, di conseguenza, mettere in atto le disposizioni che vi riguardano affinché cibo, trasporti e alloggi siano assicurati alle suddette truppe durante il loro passaggio per le vostre Comuni.

Ho l’onore di salutarvi : Bonnard.

Spero che queste righe, pur non essendo di stretta pertinenza postale, siano gradite agli amici dell’ASPOT per il loro contributo alla conoscenza della storia della nostra amata Toscana.



Il posto semaforico di Campo alle Serre (isola d'Elba)

Alberto Caroli (ASPOT)

I POSTI SEMAFORICI

Dopo il 1861 si cominciò a discutere sulla necessità di impiantare una rete semaforica per il controllo e la difesa delle coste e della navigazione; l'impulso per lo sviluppo di questo progetto venne dallo scoppio della guerra con l'Austria. Furono impiantati in breve tempo 26 posti semaforici di vedetta collegati alla rete telegrafica nazionale ed il personale proveniva dal soppresso servizio semaforico del Regno delle Due Sicilie. La legge del 5 maggio 1869 n.5041 ne disciplinò il servizio e ne stabilì i criteri operativi. Il servizio semaforico fu posto a carico del Ministero della Marina e di quello dei Lavori Pubblici, alle dipendenze dell'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato. Nel 1873 i posti semaforici esistenti erano 32¹ (fig.1), la maggior parte ubicati sulla costa adriatica. In Toscana vi era soltanto il semaforo di Piombino (all'epoca in provincia di Pisa) che era collegato alla rete telegrafica elettrica e svolgeva servizio di stazione meteorologica. Nel 1874 si aggiunse il solo posto semaforico di Torre Chiaruccia vicino a Civitavecchia².

Servizio semaforico

NUMERO D'ORDINE	POSTI SEMAFORICI	MATERIA del servizio	PROVINCIA alla quale appartengono	ALTEZZA dei Posti sul livello del mare		PERSONALE		TELEGRAMMI scambiati coi bastimenti		TELEGRAMMI di sooverta		TELEGRAMMI meteorologici	
				M	C	N	N	N	N	N	N		
													Impiegati
1	DIARI	S E	BARI	39	»	2	1	2	»	»	»	46	36
2	BRINDISI	S E	LECCE	27	30	2	1	»	1	»	»	38	37
3	CAPO D'ARMI	S E	REGGIO DI CAL.	117	»	2	1	4	»	»	»	46	91
4	CAPO SPARTIVENTO	S E M	Id.	46	80	2	1	2	1	»	»	47	369
5	CAPPUCINI	S E	ANCONA	99	60	3	1	»	»	»	»	17	20
6	CAPRI	S V M	NAPOLI	273	40	2	1	1	»	»	»	21	373
7	CERIGNANO	S V	LECCE	118	60	2	1	»	»	»	»	»	24
8	COLLE PARADISO	S E	FORLI	140	40	2	1	1	»	»	»	8	53
9	COLONNELLA	S E	TERAMO	154	50	2	1	»	»	»	»	»	1
10	COZZO SPADARO	S E M	SIRACUSA	57	70	2	1	15	2	»	»	»	369
11	FAVIGNANA	S V	TRAPANI	344	60	3	1	»	»	»	»	»	»
12	FORO D'ISCHIA	S E	NAPOLI	227	»	3	1	»	1	»	»	39	»
13	FORTE SPURIA	S E	MESSINA	97	80	3	1	2	»	»	»	76	68
14	MASSA LUBRENSE	S E	NAPOLI	242	»	2	1	»	»	»	»	92	21
15	MONTI CONERO	S E	ANCONA	548	»	2	1	»	»	»	»	»	27
16	MONTI ITALIA	S E	MESSINA	363	80	2	1	»	»	»	»	»	97
17	MONTI PELLEGRINO	S E	PALERMO	606	»	3	1	»	»	3	»	»	75
18	MONTI SARACENO	S E	FOGGIA	180	60	2	1	»	»	»	»	55	68
19	PALMARIA	S V M	GENOVA	201	60	3	1	»	»	»	»	49	378
20	PIOMBINO	S E	PISA	52	25	2	1	3	»	»	»	42	73
21	PO DI PRIMARO	S E	RAVENNA	21	»	2	1	»	»	»	»	2	»
22	PONZA	S V M	CASERTA	279	75	2	1	»	1	»	»	22	75
23	PORTOFINO	S E	GENOVA	578	60	2	1	1	»	1	»	32	67
24	PROCIDA	S E M	NAPOLI	79	50	2	1	»	»	»	»	77	360
25	S. BENIGNO	S E	GENOVA	93	»	4	1	»	»	»	»	36	55
26	S. MARIA DI LEDDA	S V	LECCE	70	85	2	1	3	»	»	»	18	41
27	S. NICOLA DI CAROLI	S E M	Id.	113	42	3	1	2	»	127	»	»	384
28	S. NIC. DI TREMITI (Isola di)	S V	FOGGIA	79	»	2	1	»	1	»	»	17	»
29	S. TEODORO	S E M	TRAPANI	14	»	2	1	»	»	»	»	12	363
30	TORRE MILETTO	S E M	FOGGIA	17	16	2	1	»	»	»	»	17	376
31	VENTOTENE	S V M	NAPOLI	106	»	3	1	»	»	»	»	26	157
32	VIESTI	S V	FOGGIA	56	30	2	1	2	2	»	»	29	2
TOTALI						74	32	38	9	131	915	4,059	

(*) S E. Semaforo collegato alla rete telegrafica elettrica — S V. Semaforo non collegato alla rete telegrafica elettrica — M. Semaforo che fa il servizio di stazione meteorologica.

Fig.1

La legge n.4773 del 14 luglio 1887 stabiliva che il servizio semaforico passasse dalle dipendenze del Ministero dei Lavori Pubblici a quello della Marina. L'art.5 specifica che le linee telegrafiche aeree e subacquee che collegano i posti semaforici alla rete telegrafica del Regno siano escluse dal passaggio di competenza e continuino ad essere mantenute e sorvegliate dall'Amministrazione dei Telegrafi.

¹ Relazione statistica sui telegrafi del Regno d'Italia nell'anno 1873, Firenze, Tipografia della Gazzetta d'Italia, 1874, p.106.

² Relazione statistica sui telegrafi del Regno d'Italia nell'anno 1874, Firenze, Tipografia della Gazzetta d'Italia, 1875, p.LIX.

I servizi garantiti dai posti semaforici erano rappresentati dai telegrammi semaforici, dai telegrammi meteorologici e dai telegrammi di scoperta. Altro compito esclusivo era quello della registrazione quotidiana delle osservazioni meteorologiche che mensilmente venivano trasmesse a Roma all'Ufficio centrale di meteorologia (fig.1).

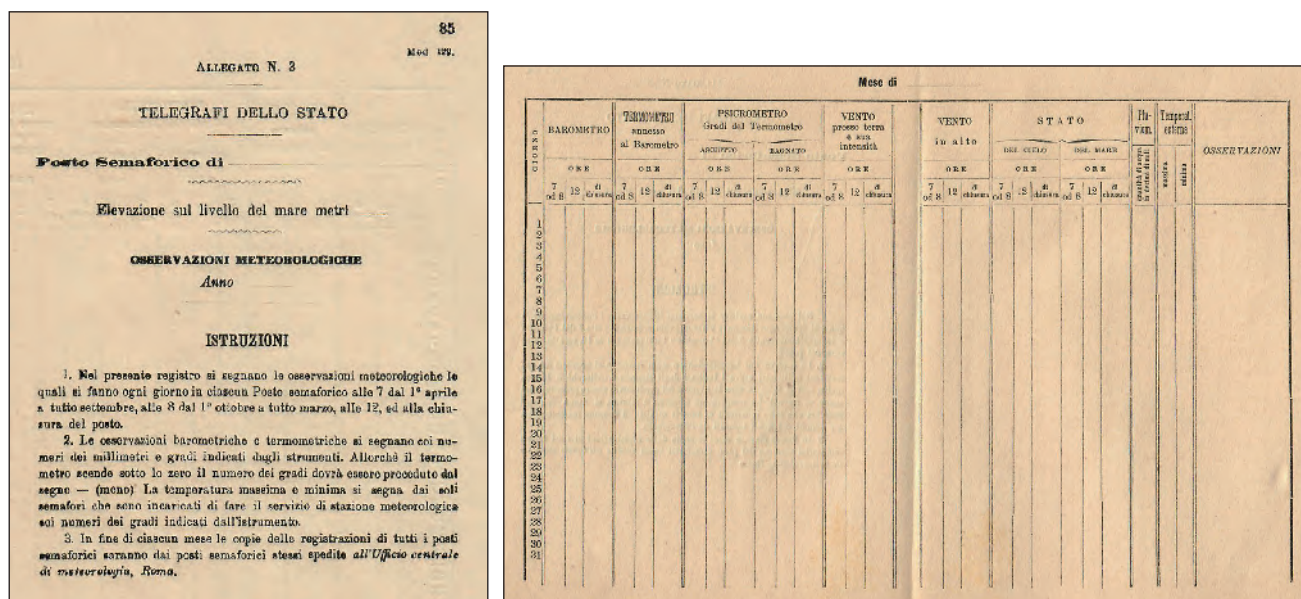


Fig. 2 e 3 - Il mod. 129 per la raccolta mensile delle osservazioni meteorologiche giornaliere

Negli anni 1889-1890 le istituzioni di nuovi posti semaforici vengono indicate regolarmente sul *Bullettino postale*.

Denominazione ufficio	Provincia	Circondario o distretto	Decorrenza	Osservazioni
CAPRAIA (ISOLA) – SEMAFORICO	Genova	Genova	01.11.1889	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO CACCIA – SEMAFORICO (Alghero)	Sassari	Alghero	12.02.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO D'ANZIO – SEMAFORICO (Anzio)	Roma	Roma	15.01.1890	Istituzione ufizio telegrafico
GAETA – SEMAFORICO	Caserta	Gaeta	14.02.1890	Istituzione ufizio telegrafico
MONTEGROSSO – SEMAFORICO (Rio dell'Elba)	Livorno	Portoferraio	07.02.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO FIGARI – SEMAFORICO	Sassari	Tempio	09.03.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO SANT'ELIA – SEMAFORICO	Cagliari	Cagliari	10.03.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO SPERONE – SEMAFORICO	Cagliari	Iglesias	15.03.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CASTELSARDO – SEMAFORICO	Sassari	Sassari	29.03.1890	Istituzione ufizio telegrafico
PANTELLERIA – SEMAFORICO	Trapani	Trapani	05.06.1890	Istituzione ufizio telegrafico
USTICA – SEMAFORICO	Palermo	Palermo	01.05.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO GALLO – SEMAFORICO	Palermo	Palermo	05.07.1890	Istituzione ufizio telegrafico
LICATA – SEMAFORICO	Girgenti	Girgenti	01.07.1890	Istituzione ufizio telegrafico
MONTE CIRCELLO – SEMAFORICO	Roma	Velletri	01.07.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO PALINURO – SEMAFORICO	Salerno	Vallo della Lucania	25.07.1890	Istituzione ufizio telegrafico
PORTO CORSINI – SEMAFORICO	Ravenna	Ravenna	25.07.1890	Istituzione ufizio telegrafico
BELVEDERE DI SIRACUSA - SEMAFORICO	Siracusa	Siracusa	25.08.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO NOLI – SEMAFORICO	Genova	Savona	01.09.1890	Istituzione ufizio telegrafico
SALINA (ISOLA) – SEMAFORICO	Messina	Messina	25.08.1890	Istituzione ufizio telegrafico
STROMBOLI – SEMAFORICO	Messina	Messina	25.08.1890	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO COLONNE – SEMAFORICO	Catanzaro	Cotrone	10.02.1891	Istituzione ufizio telegrafico
CAPO BELLAVISTA – SEMAFORICO	Cagliari	Lanusei	17.03.1891	Istituzione ufizio telegrafico



Fig.4 - I bolli in dotazione a PALMARIA – SEMAFORICO, nel 1880 e nel 1882

Posto Semaforico di Piombino

Servizio di scoperta del mese di Settembre 1881.

N° e Ordine Giorno	Ora	Nome e qualità della Nave avvisata	Distanza	Pozza		Stato dell'atmosfera	Segnale alzato alla Nave	Rispondita od altro segnale dal Semaforo	Osservazioni
				da	a				
1	11.30	R. Piro Trasporto	19 miglia	ES	ovest	nuvoloso	Nominativo	Soddisfatta	Rispondita giusta art. 170, n. 4 pag. 110.
2	28.20	Maria Pia R. Piro Caratterata	14 "	SE	ovest	chiaro	Nominativo	Soddisfatta	La Maria Pia ha trasmesso un telegramma a due destinatari.
3		Carignano R. Piro Avviso	14 "	SE	ovest	buono	"	"	Al rimaschio della Maria Pia.

Fig.5 - "Rapporto delle scoperte" fatte da Piombino Semaforico nel mese di settembre 1881, attività prevista dall'art.170 4ª alinea della "Guida degl'Impiegati telegrafici (servizio semaforico)"

La Maria Pia ha trasmesso
un telegramma a
due destinatari.

Fig.6 - Particolare del "Rapporto delle scoperte" di fig.3 in cui è stata annotata la trasmissione di un telegramma per due diversi destinatari. La richiesta di trasmissione era stata fatta dal R.Piro Trasporto Maria Pia il giorno 28 settembre 1881 mentre era in navigazione alla vista del semaforo di Piombino.



Fig.7 e 8 - "Telegrafi dello Stato" a Piombino (1882): le carte intestate dell'ufficio elettro-semaforico e dell'ufficio elettrico.

IL POSTO SEMAFORICO DI CAMPO ALLE SERRE (ISOLA D'ELBA)

Ubicato sulle alture della frazione di Chiessi, nel comune di Marciana, sulla costa occidentale dell'isola d'Elba, sul canale di Corsica.

Nell'elenco riportato da Cataldi³ si legge che tra il 1865 e il 1976 esistevano due posti semaforici a Campo alle Serre, denominati *Campo alle Serre Alto* e *Campo alle Serre Basso*, nel comune di Marciana (LI); in realtà non è mai esistito il semaforo di Campo alle Serre Basso, ma con questa denominazione veniva identificata una stazione di vedetta della R.Marina⁴ presente allo scoppio della seconda guerra mondiale il cui edificio, trasformato in abitazione privata, è ancora esistente in località Punta Nera.

Una data certa riguardo l'istituzione del posto semaforico di Campo alle Serre ci è offerta dal R.Decreto n.5258 del 26 febbraio 1888 con il quale si *dichiara di pubblica utilità le costruzioni occorrenti per una stazione semaforica a Campo alle Serre nell'isola d'Elba*.

Nell'agosto del 1890 era sicuramente in funzione l'ufficio semaforico.

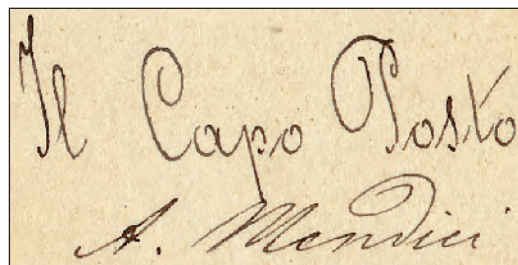


Fig.9 e 10 - 26.8.1890, carta intestata del semaforo di Campo alle Serre e firma del capo-posto A.Mendici.

Dagli anni che precedono la seconda guerra mondiale i riferimenti alla presenza del *semaforo* di Campo alle Serre sono esclusivamente di carattere militare. Il personale presente in tali strutture viene inquadrato come *segnalatore*.

Nell'arcipelago toscano (parte settentrionale) vi erano 3 semafori⁵, 4 stazioni di segnalazione, 15 stazioni di vedetta ed 1 stazione RT. Questa struttura, detta *maglia di avvistamento*, aveva il compito di riconoscere le unità navali in navigazione e di scambiare comunicazioni con esse tramite mezzi radio e ottici.

Il semaforo cessa di svolgere la sua funzione militare con la fine della seconda guerra mondiale, anche se rimane l'osservatorio meteorologico almeno fino al 1953.

R. SEMAFORO "CAMPOSERRE,"
MARCIANA (Isola d'Elba)

Fig.11

Timbro in gomma apposto su documenti di servizio
scritti da personale della R.Marina
(25.10.1939-28.1.1941)



Fig.12

Timbro in gomma apposto su cartoline postali FF.AA.
per indicare il reparto di appartenenza del mittente
(5.11.1940-13.12.1940)

3 L.R.Cataldi, *Un posto chiamato Semaforo*, in *Storie di Posta* vol.14, *Speciale Cronaca Filatelica* n.18, febbraio-marzo 2003, pag.17.

4 Nella documentazione spesso viene usato il termine generico di stazione semaforica per indicare un'installazione della Regia Marina con il compito di vigilanza e segnalazione. Le tre tipologie erano *semaforo*, *stazione di segnalazione*, *stazione di vedetta*. Queste postazioni potevano a loro volta essere anche *posto di riconoscimento*.

5 Monte Grosso e Campo alle Serre (isola d'Elba) e Capraia.



Fig.13 - Cartolina postale FFAA, dal "R.SEMAFORO – CAMPO ALLE SERRE", 13.12.1940



Figg.14 e 15 - Ubicazione del semaforo e particolare ingrandito (da Google Earth, 30.4.2016)



Fig.16 - Il corpo di fabbrica del semaforo di Campo alle Serre. In secondo piano, coperti a capanna, i locali per l'alloggio del personale.
In primo piano i locali di servizio con la terrazza per le osservazioni, orientata verso il mare
(foto da <http://www.elbafortificata.it/Semaforo%20chiessi.jpg>, 30.4.2016)



Fig.17 - Ubicazione della stazione di vedetta Campo alle Serre Basso (edificio a monte della strada) in località Punta Nera (da Google Earth, 22.5.2016)

Bibliografia e sitografia:

- E.Bertazzoli, *Semafori della Liguria e dintorni*, in *Il Foglio* n.176, giugno 2012;
- L.R.Cataldi, *Un posto chiamato Semaforo*, in *Storie di Posta* vol.14, *Speciale Cronaca Filatelica* n.18, febbraio-marzo 2003, pagg.6-23;
- U.Cavina, *La telegrafia aerea (Chappe e Depillon). Postazioni e linee nell'Italia dell'800*, SANDIT Libri, Albino (BG), 2006;
- S.Fari, *Una penisola in comunicazione. Il servizio telegrafico dall'Unità alla Grande Guerra*, Cacucci Editore, Bari, 2008;
- R.E.Felli, "La sentinella avanzata". *Le difese costiere dell'Isola d'Elba nel secondo conflitto mondiale*, [2012], snt;
- E.Melillo, *Ordinamenti postali e telegrafici degli antichi Stati Italiani e del Regno d'Italia*, tomo III, Istituto di Studi Storici Postali, Prato, 1987, *Quaderni di storia postale* n.9;
- *Relazione statistica sui telegrafi del Regno d'Italia dell'anno 1873*, Firenze, Tipografia della Gazzetta d'Italia, 1874;
- *Relazione statistica sui telegrafi del Regno d'Italia dell'anno 1874*, Firenze, Tipografia della Gazzetta d'Italia, 1875;
- *Rendiconti del Parlamento italiano. Sessione del 1867 (prima della legislatura X). Seconda edizione ufficiale riveduta. Discussioni della Camera dei Deputati. Vol.VIII, dal 24 novembre 1868 al 2 febbraio 1869*, Firenze, 1869, Tipografia Eredi Botta, pagg.8162-8192: *Discussione dello schema di legge per l'ordinamento del servizio semaforico*;
- http://www.elbafortificata.it/campo_alle_serre.htm (consultazione del 25.4.2016);
- https://it.wikipedia.org/wiki/Semaforo_di_Campo_alle_Serre (consultazione del 25.4.2016).

1917 – I primi esperimenti di Posta Aerea con utilizzo di francobolli speciali

Torino-Roma-Torino & Napoli-Palermo-Napoli

Flavio Riccitelli

PARTE PRIMA

PREMESSA

Una doverosa premessa è necessaria per contestualizzare l'evento. Va ricordato che si era nei mesi cruciali per le sorti del conflitto mondiale. In Italia le comunicazioni, sia ferroviarie che marittime, erano in gravi difficoltà. In particolare, il traffico via mare della corrispondenza da e per le isole, con la Germania che aveva esteso la guerra sottomarina nel Tirreno, era fortemente ostacolato. Eppure, sembra paradossale, ma proprio le necessità belliche diedero impulso a strumenti che dopo la guerra si rileveranno indispensabili per la vita e lo sviluppo civile. Infatti, di fronte a questa difficile situazione si pensò alla possibilità di utilizzare la via aerea nei trasporti postali sconvolti dalla guerra. Possibilità che venne colta dall'allora ministro delle Poste, l'on. Luigi Fera, il quale fece richiesta di un parere ad una apposita commissione scientifica presieduta dal celebre fisico Augusto Righi (Fig. 1). Alla fine dei lavori (iniziati il 23 aprile), la Commissione suggerì di organizzare al più presto collegamenti sperimentali fra le città settentrionali, la capitale e il meridione e anche con la Sardegna. Dell'attuazione di tale programma venne incaricato il ten. gen. Giovanni Battista Morieni, direttore generale dell'Aeronautica, il quale scelse per i voli da Torino e da Napoli, due ditte aeronautiche delle rispettive città, mentre per i voli sul Tirreno, fra Civitavecchia e Terranova Pausania (Olbia), si incaricò direttamente di organizzare un servizio postale, utilizzando gli idrovolanti F.B.A., costruiti su licenza in Italia. Dunque, i voli con la Sardegna, nel periodo che va dall'11 maggio al 28 ottobre 1917, per i quali vennero impiegati 8 idrovolanti, quantunque non accompagnati dall'emissione di uno specifico francobollo, meritano comunque di essere collocati all'interno del contesto che si va analizzando ed è giusto che se ne faccia un breve accenno.

Dopo alcuni voli sperimentali, il servizio prese avvio ufficialmente il 18 maggio 1917, con un idrovolante pilotato dal Sottotenente Alcide Fusconi, che collegava Civitavecchia a Terranova Pausania, dopo quasi due ore di volo. La posta inoltrata non era soggetta a soprattassa poiché il servizio era considerato come complemento al trasporto marittimo. Solo dopo alcuni voli, l'ufficio postale di Terranova Pausania iniziò ad utilizzare un timbro speciale recante la dicitura "Posta Aerea / Terranova-Civitavecchia", che venne utilizzato spesso anche per annullare i francobolli sulla corrispondenza in partenza da Terranova Pausania e proveniente anche da altre località della Sardegna (Fig. 2). Su quella in partenza da Civitavecchia venne solo applicato qualche volta un timbro speciale con la dicitura "Posta Aerea", ragione per cui è più difficile individuarle.



Fig. 1 - Augusto Righi, ommemorato nel 1950 nel centenario della nascita.



Fig. 2 - Cartolina illustrata inviata da Terranova Pausania (p. 27.6.17) a Napoli, via Civitavecchia, recante il timbro speciale del servizio aereo espletato. Collezione Nicola Valcarcell.

1. VOLO TORINO - ROMA - TORINO

1.1 Il Francobollo Con l'esperimento di posta aerea Torino-Roma-Torino, l'Italia è stata la prima nazione

nel mondo ad emettere un francobollo riservato al servizio aer postale. Il francobollo speciale venne preparato a Torino nell'Officina Carte Valori di via Carlo Alberto (trasferita a Roma nel 1929). Esso fu ottenuto sovrastampando tipograficamente il francobollo Espresso da 25 centesimi, emesso nel 1903, con la seguente dicitura su tre righe e di colore nero (Fig. 3):



Fig. 3 - Il primo francobollo di posta aerea emesso nel mondo.

ESPERIMENTO DI POSTA AEREA MAGGIO 1917 TORINO-ROMA - ROMA-TORINO

Venne posto in vendita il 16 maggio 1917, in fogli di 50 esemplari, solo a Torino ed a Roma, con un criterio di razionamento che prevedeva la vendita di non più di 3 francobolli a persona. Il volo era previsto il 19 maggio, tre giorni dopo.

Il giorno precedente sui giornali era stato pubblicato un comunicato delle Poste: *“Le corrispondenze (lettere e cartoline dell’industria privata) che il pubblico vorrà inviare per via aerea da Torino per Roma e provincia, e ritorno, dovranno essere affrancate con lo speciale francobollo da lire 0.25, stampato per tale occasione e vendibile dagli uffici postali centrali e succursali di Roma e Torino, impostate nelle apposite cassette collocate presso detti uffici”*.

Si trattava della nascita del primo francobollo di posta aerea nel mondo ed a tale riguardo non venne emanato alcun decreto, nemmeno in tempi successivi.

1.2 L’aereo e il pilota

A causa della segretezza che circondava nel periodo bellico ogni notizia di carattere militare, anche i dettagli relativi all’aereo, che era appunto un aereo militare, rimasero a lungo sconosciuti. Si trattava del biplano biposto Pomilio C-1, trasformato, come si seppe dopo, in monoposto postale. Aveva un motore FIAT da 260 HP ed era in grado di raggiungere la velocità di 180 Km/h (Fig. 4). Era un velivolo che richiedeva piloti esperti e, come riferito nel dopoguerra dal gen. Porro, ne era stato modificato il suo impiego bellico, da aereo da caccia ad aereo da ricognizione, a causa dei molti incidenti avvenuti. Anche della ditta, la “Società Anonima per Costruzioni Aeronautiche O. Pomilio & C.”¹, si seppe poco, tenuto conto che essa, sorta durante la guerra, venne poi assorbita dalla società Ansaldo e presto dimenticata, prima ancora della fine del conflitto.

Di conseguenza, quando la ditta dei Pomilio, d’accordo con il Ministero della Guerra e con Le Regie Poste, organizzò ed eseguì l’esperimento di posta aerea, di cui si celebra quest’anno il centenario, la carta stampata dovette astenersi di dare informazioni di tipo tecnico. Non rilevarono nemmeno quale fosse la destinazione militare dell’apparecchio. Non pubblicarono fotografie ove fosse visibile per intero il velivolo. Solo analizzando le fotografie parziali pubblicate, si poté scoprire che il vano anteriore dell’apparecchio biposto era stato chiuso con un coperchio carenato, trasformando l’aereo in un vero monoposto postale².

Ben più illustre fu la carriera del pilota incaricato del volo, il ten. Mario De Bernardi, pilota e collaudatore, ma anche tecnico, primatista ed inventore (Fig. 5). Infatti, la sua notorietà si accrebbe in seguito, con la vittoria del 1926 nella famosa Coppa Schneider, con quella del 1931 nelle gare di acrobazia negli Stati Uniti, nonché con la



Fig. 4 - Biplano biposto Pomilio C-1.

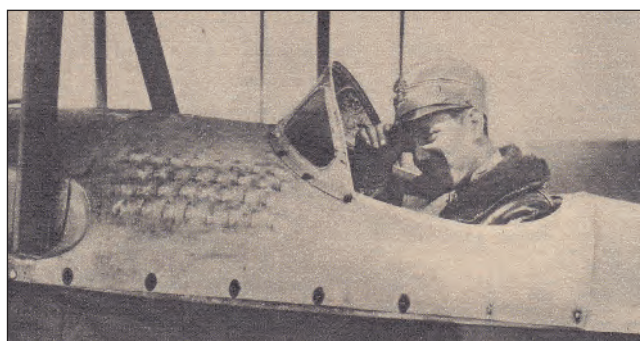


Fig. 5 - Il Ten. Mario De Bernardi.

¹ Della Ditta Pomilio, e anche dell’aereo che porta il suo nome, ne parla con dovizia particolari Pietro Magni, nel suo articolo *“Ottorino Pomilio e l’aeroplano del primo esperimento postale aereo italiano”*, pubblicato sulla rivista *“Il Collezionista – Italia Filatelica”* n. 22/3 giugno 1967.

² Idem, per quanto riguarda la ristrettezza delle informazioni a causa della censura militare.

realizzazione nel 1936 di un prototipo di “pilota automatico” e poi altre imprese, fino al primo volo postale a reazione del mondo nel 1941, con il Campini-Caproni, da Milano Taliedo a Roma-Guidonia.

1.3 I voli

Relativamente ai voli, il comunicato delle poste aggiungeva che: *“L’annunziato esperimento di posta aerea che... verrà eseguito in occasione del viaggio aereo da Torino a Roma e ritorno, organizzato dalla Società aeronautica Pomilio e C. di Torino, sarà effettuato, salvo contrarie condizioni atmosferiche, il giorno di domenica 20 corr., con partenza da Torino alle ore 6 con arrivo a Roma (Centocelle) verso le 10. L’aeroplano sarà di ritorno a Torino, partendo da Roma nel pomeriggio del medesimo giorno di domenica”*.

Rispetto ai due voli programmati per l’esperimento, di andata e ritorno in giornata, alla fine i voli effettivi divennero tre ed il tempo si prolungò da un giorno ad una settimana e questo fu dovuto ad una serie di circostanze sfavorevoli. Ma andiamo con ordine. Il giorno della partenza era inizialmente fissato al 19 maggio, come stampato anche sulle cartoline ufficiali. A causa del maltempo che imperversava su tutta la penisola, il volo venne in un primo tempo rinviato al 20 maggio, come annunciato anche dai giornali e negli inviti alle personalità, per poi essere effettuato il 22 maggio, quando il pilota De Bernardi, stanco della lunga attesa, non volle ulteriormente procrastinare la partenza, pur essendo gli Appennini ancora avvolti dalle nubi e dalla nebbia. Erano le 11.20 quando l’aereo decollò dal campo di aviazione della ditta Pomilio. Alle 12.40 arrivò sul mare, al largo di Savona, proseguendo con poca visibilità lungo la rotta Genova - La Spezia - Civitavecchia, fino a giungere a Roma, anch’essa investita da pioggia e vento (Fig. 6). E fu proprio a causa di una folata di vento che si ebbe lo sfortunato atterraggio sul campo di Centocelle, a seguito del quale il carrello rimase gravemente danneggiato (Fig. 7), così da rendere impossibile il ritorno a Torino nella stessa giornata³. La posta venne subito scaricata e avviata alla distribuzione, avvenuta in serata, mentre De Bernardi, dopo essere stato festeggiato dalla autorità presenti, fece ritorno in treno a Torino (Fig. 8).

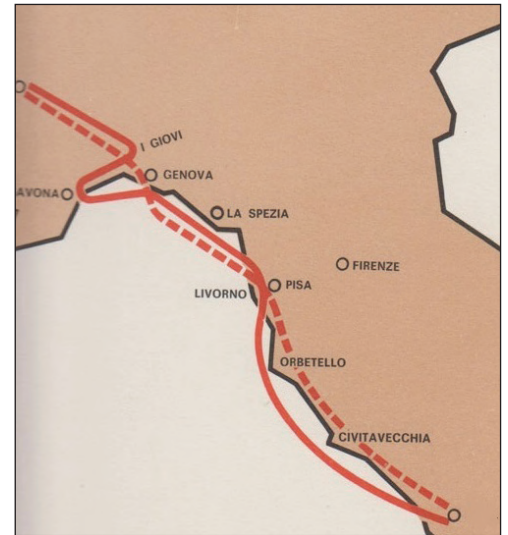


Fig. 6 - La mappa con il percorso seguito in occasione dei due voli postali. La linea continua per il volo di andata e la linea tratteggiata per il volo di ritorno.



Fig. 7 - Si osservano i danni subiti dall’aeroplano a Centocelle.



Fig. 8 - De Bernardi consegna nelle mani del direttore generale delle Poste di Roma, Eugenio Delmati, il dispaccio con i messaggi ufficiali.

Qui si inserisce il terzo volo, quello che De Bernardi fece il 26 maggio per riportare a Roma l’aereo con cui effettuare il programmato volo postale di ritorno.⁴ Questa circostanza è confermata dallo stesso De Bernardi in un articolo dedicato alla posta aerea e pubblicato sulla rivista del Touring Club (Fig. 9), quando inizia dicendo che:

³ Per quanto riguarda le vicende che accompagnarono il volo di andata, ne parla accuratamente Amerigo Manzini, nel suo articolo *“Ora per ora il volo di andata. Da un taccuino del 1917”*, pubblicato sulla rivista *“Il Collezionista – Italia Filatelica”* n. 21/27 maggio 1967.

⁴ Come evidenziato nel Catalogo *“Aerofilatelia Italiana”*, a cura di Fernando Corsari e Ugo De Simoni (testo riportato in bibliografia), non è chiaro se questo volo sia stato effettuato con un nuovo aereo identico o sullo stesso aeroplano, riportato a Torino e riparato. Successivamente, Fernando Corsari, nel suo articolo *“Sono italiani i primi francobolli alati del mondo”*, pubblicato sulla rivista *“Il Collezionista – Francobolli”* n. 5/maggio 1997, in occasione dell’80° anniversario dei primi francobolli di posta aerea, fa riferimento esplicitamente all’allestimento di un nuovo apparecchio. Invece, secondo Fiorenzo Longhi (vedi catalogo *“Aerofilia Italiana”*, testo riportato in bibliografia), il pilota De Bernardi ripartì in treno per Torino, con l’apparecchio al seguito, la sera stessa del 22 maggio. Con lo stesso aereo, una volta completate le riparazioni in fabbrica, venne effettuato il volo di trasferimento a Roma. Questa ipotesi è stata ribadita di recente dallo stesso Fiorenzo Longhi, nel suo articolo *“Il centenario del volo Torino-Roma-Torino”*, pubblicato su AIDAFIASH n. 155/Febbraio 2017, il notiziario dell’Associazione Italiana di Aerofilatelia.



Fig. 8 - La prima pagina dell'articolo di De Bernardi, "La Posta Aerea", pubblicato sulla rivista del Touring Club Italiano, del mese di luglio 1917.

di metallo e uno in gomma, recante solo la dicitura "Posta Aerea/Da Torino a Roma/Maggio 1917". Considerato che il volo avrebbe dovuto effettuarsi il 20 maggio, la corrispondenza venne tutta annullata con il timbro che porta questa data (Figg. 10 e 11). Il timbro a data era stato preparato utilizzandone uno normale, a cui erano state eliminate le diciture. Di tale timbro venne poi realizzata una variante, ottenuta segmentando il cerchio continuo

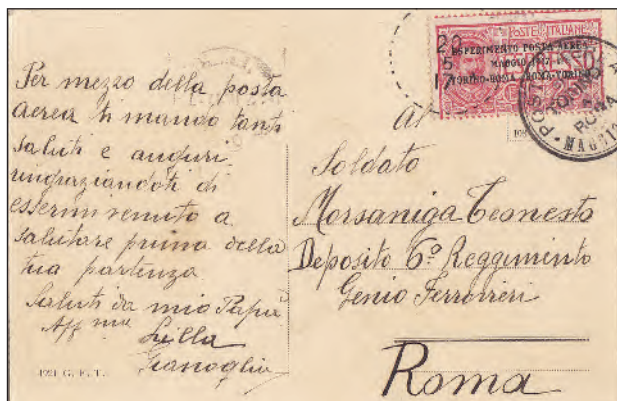


Fig. 9 - Cartolina illustrata inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante anche la leggera impronta del timbro di arrivo a Roma (a. 22.5.17).



Fig. 10 - Lettera inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante il timbro "323" di distribuzione, apposto dal portatore a Roma.

che lo caratterizzava, che con l'uso si era rapidamente deteriorato. Alla fine, i timbri utilizzati sulla corrispondenza del volo di andata risultarono di tre diverse tipologie ed il timbro a data segmentato è stato quello più diffusamente utilizzato. I due timbri venivano applicati separatamente su tutti i francobolli e qualche volta uno di essi è stato omissa (Fig. 12).

Va poi osservato che nel timbro in gomma la seconda cifra "1" del 1917 risulta essere più corta delle altre cifre, mentre nel timbro a data si può notare che la cifra "zero" del giorno "20", appare spezzata a metà del lato sinistro e ciò, presumibilmente, a causa di un deterioramento del timbro.

5 Alfredo Bessone, noto collezionista ed studioso degli esperimenti del 1917, in un suo articolo pubblicato nel 2005 - "Gli esperimenti aerei del 1917 Torino-Roma-Torino e Napoli-Palermo-Napoli", pubblicato nel numero unico ROMAER 2005, in occasione della Giornata dell'Aerofilatelia - analizza in dettaglio le diverse tipologie di affrancature, quasi tutte non comuni. In particolare, le affrancature supplementari, si ritiene che fossero in genere dovute ad ignoranza dei mittenti, che pensavano necessaria anche l'affrancatura normale, oppure un'ulteriore affrancatura in caso di corrispondenze indirizzate al "fermo posta".

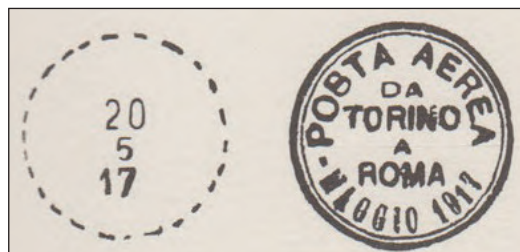


Fig. 11 - Le impronte dei due timbri di partenza di Torino.

Le copie dei giornali trasportati sono quelle del giorno 22 maggio, in cui il volo venne effettivamente compiuto. Essi non risultano affrancati e risulta che alcuni recano solo un timbro rosso su due righe: “Posta Aerea / Torino-Roma”⁶. In occasione del volo il Circolo Filatelico Italiano di Torino preparò una cartolina commemorativa allegorica, di colore verde chiaro, che essendo stata predisposta in anticipo

porta la data del 19 maggio 1917, che era quella inizialmente stabilita per il volo. Esse sono tutte destinate alla stessa persona (Gualtiero Merlotti, Socio del Circolo Filatelico Italiano di Roma), con l’indirizzo stampato tipograficamente (Fig. 13). In aggiunta, anche la Ditta Pomilio provvede all’emissione di una propria cartolina ricordo di colore celeste chiaro (Figg. 14 e 14A). Ne esistono alcune varianti su cartoncino bianco, recante al verso la cartina dell’Italia in colore marrone, con il disegno del percorso dell’aereo e la dicitura “Primo esperimento di trasporto aeropostale TORINO-ROMA eseguito con l’Aeroplano POMLIO”⁷.



Fig. 12 - Cartolina speciale del CFI di Torino inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante anche la leggera impronta del timbro di arrivo a Roma (a 22.5.17).

La maggior parte della corrispondenza giunta a Roma fu munita di un timbro di arrivo rotondo con la dicitura “Roma – Centro – 22-V-17-17”. Spesso tale timbro non è leggibile o addirittura parzialmente mancante, in quanto impresso in modo leggero e con scarso inchiostro (Fig. 15).

Lo stesso giorno dell’arrivo a Roma, l’aereo sarebbe dovuto ripartire per Torino, ma il volo poté essere effettuato solo il 27. Di conseguenza, la gran parte della corrispondenza venne annullata in data 20 maggio con un bollo in metallo, tipo “Guller”, in due tipi leggermente diversi. Su entrambi la dicitura “Posta Aerea – Roma-Torino” è circolare, ma essi si distinguono particolarmente per gli ornati che dividono le diciture: una croce oppure quattro puntini (Fig. 16).

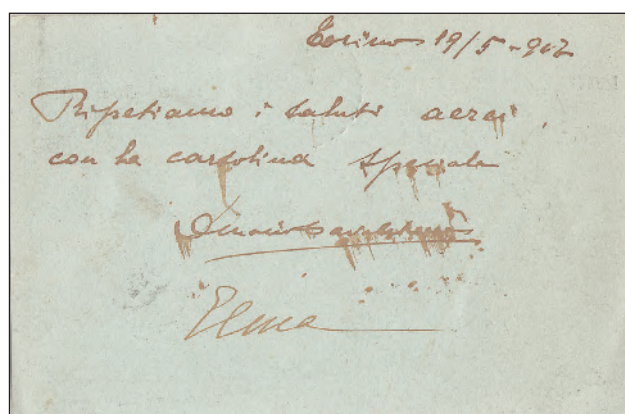


Fig. 14 e 14A) Cartolina speciale della Ditta Pomilio inviata da Torino a Roma ed annullata in partenza con il timbro a data segmentato (p. 20.5.17) e recante il timbro “336” di distribuzione, apposto dal portalettere a Roma.

⁶ A tale riguardo, Alfredo Bessone, nel già citato articolo, afferma che nessuno dei quotidiani trasportati ricevette timbri postali e che il timbro a cui si fa riferimento nel testo era di origine privata e, ancorché riportato in un’opera del 1919 di E. Jacchia (“Il Servizio Postale in Italia. La posta a pedoni del 1918 e quella aerea di oggi”, pubblicato sulla Rivista Filatelia d’Italia), ad oggi non è stata rinvenuta alcuna copia dei quotidiani torinesi di quel giorno mostrante quel tipo di timbro.

⁷ In aggiunta, come evidenziato da Fiorenzo Longhi nel suo Catalogo “Aerofilatelia Italiana” (testo riportato in bibliografia), la Ditta Pomilio emise successivamente, ma quasi certamente nel 1917, tre rare cartoline con soggetti allegorici, firmate Adolfo De Karolis. In una di esse, pubblicata in copertina sull’ultimo notiziario dell’AIDA (citato in nota 4), oltre ai nomi e ai dati della Società, viene menzionato il primo esperimento postale del maggio 1917.

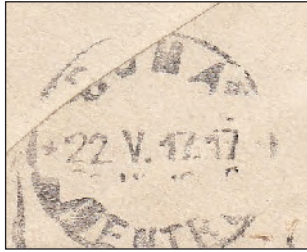


Fig. 15 - Impronta del timbro di arrivo di Roma.



Fig. 16 - Le impronte dei timbri di partenza di Roma.

Le corrispondenze raccolte nelle cassette speciali, distribuite nei principali uffici postali della città di Roma, erano state ritirate come previsto ed il corriere aveva ricevuto il bollo con data 20 maggio (Fig. 17 e 18). Successivamente, a seguito del tardato arrivo dell'apparecchio, le cassette vennero ricollocate al loro posto per raccogliere altri quantitativi di posta. Tutta la posta raccolta in questo nuovo periodo di esposizione delle cassette ricevette il timbro del giorno 27 maggio 1917. Si tratta, ovviamente, di un quantitativo esiguo (Fig. 19)⁸.

Anche per il volo di ritorno il Circolo Filatelico Italiano di Torino emise una cartolina, simile (ma non identica) a quella del volo Torino-Roma, ma di colore bianco. Oltre che per il colore, la cartolina si distingue per la composizione della data, nella quale è stata omessa l'indicazione del giorno (19). Le cartoline preparate furono un esiguo quantitativo; di esse ne vennero spedire una sessantina, ma solo 42 giunsero a destinazione. Esse recano l'indirizzo del destinatario scritto a mano.

Sempre circondato da un alone di segretezza, ad esperimento concluso, si seppe che il carico era formato da 2 quintali di posta, oltre a 200 copie di giornali torinesi. In realtà, come ebbe a scrivere nel 1941 Enrico Linguiti, responsabile della sezione posta aerea della direzione generale delle Poste Italiane, il quantitativo effettivamente trasportato di posta fu di soli 68 kg, da Torino a Roma, e di 61 kg da Roma a Torino. Inoltre, per quanto riguarda il volo da Roma, anche la composizione del dispaccio venne minuziosamente descritto: 9.887 lettere, 5.513 cartoline per Torino e 395 "oggetti" (vale a dire lettere e cartoline globalmente conteggiate) diretti in altre località⁹.



Fig. 17 - Cartolina illustrata inviata da Roma a Torino ed annullata con timbro speciale a data (p. 20.5.17), recante l'ornato a croce.



Fig. 18 - Lettera inviata da Roma a Torino ed annullata con timbro speciale a data (p. 20.5.17), recante l'ornato a quattro puntini.

Queste cifre ridimensionano di parecchio il trasporto aereo avvenuto rendendolo più credibile e vicino alla realtà del tempo e del clima che si respirava dopo due anni di guerra. In effetti, l'avvenimento non ebbe quella risonanza che meritava. Salvo a Torino ed a Roma (un po' meno), il resto dell'Italia ne seppe poco o nulla e nemmeno se ne curò.

1.5 Il volo commemorativo del 1967

Il cinquantenario del primo volo del 1917 venne degnamente commemorato dalle poste, con l'emissione di uno speciale francobollo celebrativo da L. 40, raffigurante il biplano Pomilio, ma anche da un volo speciale (andata-ritorno), organizzato dalla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" ed effettuato con un vecchio biplano da turismo "Tiger Moth" degli anni trenta. Per l'occasione vennero predisposte speciali buste e cartoline, annullate con i

⁸ Con il timbro del giorno 27 maggio, sempre in tema di affrancature non comuni, Alfredo Bessone nel suo articolo già citato, riferisce anche di alcune cartoline (due ad oggi note), non filateliche, affrancate con francobollo espresso normale da 25 centesimi (lo stesso usato per creare con la sovrastampa lo speciale francobollo di posta aerea). Vista la poca differenza con il francobollo sovrastampato, è presumibile che esse siano state casualmente accettate, sfuggendo ai controlli degli addetti postali alla timbratura.

⁹ Di questo ne parla Fernando Corsari nell'articolo sopra citato in nota 4.

timbrati speciali di Torino e Roma e trasportate via aerea da Torino a Roma e viceversa (Figg. 20 e 21).

Nel volo di andata, a ripercorrere cinquanta anni dopo la rotta a suo tempo seguita da De Bernardi, fu proprio sua figlia, Fiorenza De Bernardi, prima donna a comandare un aereo di linea in Italia, accompagnata dall'avv. Bruno De Julio¹⁰. Di seguito alcuni stralci significativi dell'intervista fatta in quella occasione alla signora De Bernardi e pubblicata sulla stessa rivista¹¹:
D. - Signora De Bernardi, Suo padre con l'esperimento del 1917 è passato alla storia come pioniere della Posta Aerea mondiale: come era ricordato in famiglia quell'avvenimento?

R. - *Da mia madre e da me è ricordato con orgoglio come ricordiamo tutte le imprese di mio padre. Mia madre ricorda momento per momento l'ansia delle lunghe attese durante i voli di collaudo e le gare di mio padre... Quanto al primo volo di Posta Aerea da Torino a Roma non è stato uno dei più facili poiché il tempo fu molto brutto e la strumentazione di allora non era adeguata ai voli senza visibilità. Mio padre dovette usare una normale carta del Touring Club e, come scrisse lui stesso nell'articolo "La Posta Aerea" del Touring Club Italiano del 1917, ebbe scrosci di pioggia, forte vento, nubi fitte a bassissima quota. Nel viaggio di ritorno dovette atterrare su una strettissima spiaggia e il giorno seguente decollò non senza difficoltà quasi sfiorando il mare. Erano presenti tutti gli abitanti del paese e tutti i bimbi delle scuole ai quali il sindaco aveva dato vacanza per farli assistere alla partenza di questo straordinario ospite.*



Fig. 20 - Busta commemorativa volo di andata Torino-Roma



Fig. 21 - Busta commemorativa del volo di ritorno Roma-Torino

di viaggio della Signora De Bernardi nel volo di andata. Per rievocare l'episodio di Lavagna, il pilota si abbassò con il suo "Tiger Moth" bianco e rosso ad una ventina di metri sulla cittadina, salutato da una piccola folla, a dimostrazione del fatto che la gente di Lavagna non aveva dimenticato quel lontano episodio¹².



Fig. 19 - Cartolina illustrata inviata da Roma a Torino ed annullata in partenza con il timbro speciale a data (p. 27.5.17), recante l'ornato a croce.

D. - Come nacque in Lei la passione per l'aviazione?

R. - *Seguendo mio padre sugli aeroporti. Prima giocavo a nascondino negli hangars e negli aeroplani, poi man mano, mi sentii attratta dal desiderio di volare anch'io.*

D. - Come pensa che vedrebbe oggi Suo padre la sua partecipazione a questo Raid?

R. - *Ne sarebbe divertito e anche un po' orgoglioso.*

D. - Per concludere, Signora De Bernardi, Lei ora rischia, anche se con qualche merito in meno rispetto a Suo padre, di entrare nella storia aero-filatelica compiendo questo Raid commemorativo: quali sono le Sue impressioni al riguardo?

R. - *Sono grata a chi mi dà la possibilità di rendere omaggio alla memoria di mio padre e di tutti i pionieri che hanno un po' per volta inventato gli aeroplani e ci hanno insegnato a volare.*

Fiorenza De Bernardi, che aveva aderito con entusiasmo all'iniziativa, non riuscì purtroppo ad effettuare il volo di ritorno, come avrebbe desiderato, essendo stata trattenuta da improrogabili impegni di lavoro. A pilotare l'aereo nel volo di ritorno, in data 27 maggio 1967, vi era solo l'avv. Bruno De Julio, già compagno

10 Per la cronaca del volo commemorativo a Roma, vedi articolo "4 Ore - Come suo padre", pubblicato sulla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" n. 22/3 giugno 1967.

11 Per l'intervista a Fiorenza De Bernardi, vedi articolo "Mio Padre sarebbe un po' orgoglioso", pubblicato sulla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" n. 22/3 giugno 1967.

12 Per la cronaca del volo commemorativo di ritorno a Torino, vedi articolo "Il volo da Roma a Torino", pubblicato sulla rivista "Il Collezionista - Italia Filatelica" n. 23/10 giugno 1967.

Cronache dell'Aspot

A cura della Redazione

Salutiamo Edoardo

Una persona di grande umanità, di buon carattere, sempre pronto alla battuta, un vero amico.

Così ci piace ricordare Edoardo Ohnmeiss, partendo dalle sue qualità individuali.

Si è spento il 4 aprile ad 88 anni, dopo una vita trascorsa intensamente fin da quando ancora in giovane età fu chiamato alle armi. Ha vissuto quasi sempre in Italia, prevalentemente a Milano, dove ha lavorato come ingegnere, ma ha abitato per qualche anno anche in Toscana. Apprezzava e stimava gli Italiani per l'estro ed la fantasia e nutriva per loro simpatia.

I suoi meriti quale scrittore filatelico e storico sono noti a tutti. Il più importante è quello di avere fatto conoscere ai collezionisti italiani la storia postale del periodo napoleonico, attraverso il fondamentale studio "Metodi e bolli postali napoleonici dei Dipartimenti Francesi in Italia" edito nel 1989, ormai divenuto un classico del settore, sul quale si forma chiunque voglia comprendere il sistema postale del periodo, contribuendo così al formarsi di nuovi collezionisti. Per quell'opera, i numerosi altri scritti e le sue apprezzate collezioni sul periodo francese in Italia, fu fra i pochi italiani ammessi a fra parte della più alta istituzione filatelica di Francia.

L'Aspot gli deve molto. Nell'ambito delle sue attività di ricerca uno spazio privilegiato hanno infatti ricoperto argomenti attinenti la storia postale toscana, cui ha dato un costante contributo quale autore di numerosi articoli, presenti sulla nostra e su altre riviste, che spesso animava con divertenti digressioni.

Molto gli dobbiamo anche nello spirito della vita associativa: per la capacità di coinvolgere nella narrazione, al punto che molti di noi facevano a gara per sedergli accanto; per le diatribe storico-postali con gli altri soci che, chiunque avesse ragione, si placavano all'ora di pranzo davanti ad un bicchiere di vino, da lui sempre gradito.

In riconoscimento dei suoi meriti, l'associazione gli ha conferito nel 2004 il "Premio Pantani" e lo ha fatto socio onorario.

Oggi gli rinnoviamo tutta la stima e l'affetto.

Alessandro Papanti



Da sinistra: Edoardo Ohnmeiss, con il nipote Luca Landenna e Paolo Vollmeier, in occasione di una gita a Cornello dei Tasso, organizzata dall'Aspot nel settembre 2011.

Voglio ricordare Edoardo Ohnmeiss soprattutto come carissimo amico di sempre. Profondo conoscitore della storia postale, specie del periodo napoleonico, sul quale ha scritto opere fondamentali, era membro, fra l'altro, della prestigiosa Académie de la Philatélie francese, ma ha dato tantissimo alla nostra A.S.P.O.T., in seno alla quale

abbiamo avuto spesso accanite dispute, da lui sostenute con grande competenza e teutonica ostinatezza. Ottimo parlatore, poliglotta, animava sempre le nostre riunioni, non solo parlando di storia postale, ma come eccellente commensale, amante del buon vino, del quale si portava via abitualmente una bottiglia-ricordo, facendone firmare da tutti i presenti l'etichetta.

Era stato spesso mio ospite, con l'amata moglie Alma, e apprezzava molto la cucina di Rita, specialmente le tagliatelle fatte a mano, ma rammento anche quando andai a trovarlo in una villetta che possedeva all'Ugolino, vicino Firenze.

Era quattro anni più giovane di me, mi chiamava scherzosamente "Superbeppe", ma il "super" era lui.

Di Edoardo vorrei citare un ricordo personalissimo. In occasione di una riunione Aspot, nel 2005, ci fu fra noi due uno dei soliti scontri, questa volta su un'impronta del primo bollo di Grosseto, che lui sosteneva essere l'unica rossa conosciuta, mentre per me era soltanto un'alterazione dell'originale colore nero. Successivamente, gli dedicai questa ballata.

A Edoardo Ohnmeiss

Caro amico, rinnovo le ragioni
che tante volte t'ho portato prima
e spero capirai queste obiezioni
benché di duro tu abbia la stima
e per meglio spiegar le mie intenzioni
or te le canto in ottava rima,
e qui sostengo, con tua buona pace,
che il GROSSETO rossiccio è assai fallace.

Lo so che questa solfa non ti piace
e mai mostrasti a me l'originale,
pure tu insisti e ancora sei capace
di sostener l'errore tale e quale.
Un tale atteggiamento non conface
perché quel rosso si difende male
e pretendi per qualche sfumatura
di travisarne la coloritura.

Ma quello è nero, ed è cosa sicura
che analizzando bene quel colore
finirebbe ogni dubbio e invece dura
la tua tesi ostinata del rossore.

Non è il colore della sua natura,
ammettilo, per forza o per amore,
ammenoché, le scuse sono pronte,
che questo bollo sia un camaleonte.

E' forse questo il segreto e la fonte
di tale arcana trasfigurazione,
se così fosse io chino la fronte
e non farò più niuno paragone
fra quelle tanto tormentate impronte
che del contrasto sono la cagione
e finalmente resterà svelato
il mistero del bollo ch'è arrossato.

Cosicché l'Edoardo fortunato
teneva rinserrato in collezione
un pezzo molto raro e assai pregiato
perché, come quel tal lucertolone,
è capace, miracolo annunciato,
di cambiare colore all'occasione.
Dico "teneva", poiché ha preso il volo
quel mirabile bollo, unico e solo.

All'Edoardo capitò a fagiolo
potersi liberare di quel tale,
che or si giace in estranio suolo
chiuso in qualche recondito scaffale,
dove detiene il suo preteso ruolo
d'essere un rosso conservato male,
e chissà se ricorda per davvero
che due secoli fa lui nacque nero.

Giuseppe Pallini

Premio Pantani 2017

Nel corso della riunione Aspot, tenutasi la mattina del 2 aprile ad Empoli, è stata formalmente comunicata l'assegnazione per il 2017 del "Premio Pantani", istituito quale riconoscimento per chi ha contribuito allo studio, conoscenza o diffusione della filatelia e della storia postale toscana, con scritti, collezioni o qualsiasi iniziativa.

Quest'anno il consiglio ha deliberato di assegnare il premio ad Alberto Del Bianco, per l'impegno da tempo profuso come collezionista ed appassionato di storia postale toscana, con la seguente motivazione:

"La costanza nel metodo e nella ricerca delle fonti costituisce la qualità con cui Alberto Del Bianco ha portato avanti i suoi studi, diventando profondo conoscitore delle emissioni dei Marzocco, comprese prove e saggi; delle tariffe toscane anche nei rapporti con gli altri Antichi Stati ed in particolare con il Pontificio; della posta Per Consegna; delle timbrature toscane relative ai primi anni del Regno.



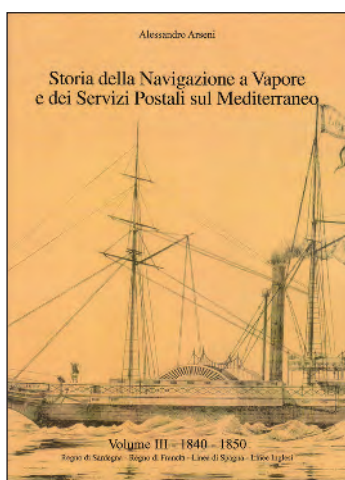
Alberto Del Bianco, assegnatario del Premio Pantani.

Le sue specializzazioni hanno trovato espressione nella realizzazione di tariffari recepiti in un noto catalogo di storia postale del periodo classico, in un ampio lavoro pubblicato in sei parti su saggi e prove di stampa dei francobolli del Granducato di Toscana, in collezioni che hanno partecipato con successo a mostre nazionali ed in molti altri articoli. La stessa qualità è stata da lui messa a disposizione della nostra Associazione cui ha aderito nel 1995 e nella quale ha ricoperto la carica di consigliere; è stato ideatore e redattore del Notiziario Aspot fino al 2002 ed ha fatto parte del Comitato di redazione de Il Monitore della Toscana dal 2004 al 2007. Numerosi sono gli articoli pubblicati sulle nostre riviste ed ha curato il numero unico di Toscana 2007 su: Il servizio di raccomandazione nel Granducato di Toscana.

Con tutto ciò egli ha contribuito alla conoscenza e diffusione della Storia Postale Toscana”.

La consegna del premio avverrà in occasione della riunione Aspot che si terrà a Volterra a fine maggio.

Recensioni



“Storia della Navigazione a Vapore e dei Servizi Postali sul Mediterraneo – Volume III 1840-1850” di Alessandro Arseni

È uscito il terzo dei cinque volumi della grande opera che Alessandro Arseni sta realizzando sulla storia della navigazione e servizi postali nel Mediterraneo. Questo volume, che conclude la prima parte degli studi dalle origini della navigazione al 1850, tratta Regno di Sardegna, Stato Pontificio, Regno di Francia, Linea di Spagna e Linee Inglesi tra il 1840 e il 1850; prosegue quindi l'esame delle Compagnie di Navigazione degli Antichi Stati Italiani e delle loro unità a vapore che trasportarono la corrispondenza e considera le linee degli Stati Esteri lungo le coste d'Italia. Si trovano raccolti in tabelle di facile consultazione i dati relativi alle rotte di ogni nave con date di partenza ed arrivo in ogni porto, accompagnate da note esplicative; sono illustrate e descritte numerose lettere viaggiate per mezzo di navi a vapore e riportati Leggi, Decreti e Convenzioni relativi agli accordi marittimi commerciali e postali degli Stati descritti nel volume. Particolare riguardo è dato alla figura di Raffaele Rubattino che giunse ad operare in modo concorrenziale con la Marina Sarda ed a farsi assegnare il servizio di Sardegna. Il IV volume sarà dedicato ai bolli delle Agenzie Marittime dal 1836.

Toscana 2017

“Toscana 2016”, svoltasi il 1 e 2 Aprile a Empoli, è la quindicesima edizione di questa manifestazione, nata a Firenze nel 2001, in occasione del 150° anniversario dell'emissione dei francobolli del Granducato di Toscana. Le iniziative connesse all'evento di quest'anno sono state le seguenti.

Annullo speciale di Poste Italiane e cartolina

L'annullo speciale e la cartolina in occasione della manifestazione hanno avuto ad oggetto il “100° anniversario del primo francobollo di posta aerea” ed il suo utilizzo nel volo sperimentale Torino-Roma e ritorno; una ricorrenza che, seppure non collegata alla Toscana, rappresenta un primato del mondo tutto italiano, comunque meritevole di essere celebrato. Sullo stesso tema sono state esposte due collezioni presentate da Roberto Gottardi, presidente AIDA, Associazione Italiana di Aerofilatelìa, e Flavio Riccitelli noto collezionista del settore. L'ufficio postale distaccato presso la sede della manifestazione è rimasto aperto il sabato mattina ed il pomeriggio fino alle ore 17.

Mostra filatelica

La mostra filatelica ha riguardato in parte il tema della ricorrenza, in parte argomenti di storia postale toscana. Queste le collezioni presentate.

- Flavio Riccitelli: *1917- I primi esperimenti di Posta Aerea con utilizzo di francobolli speciali.*
- Roberto Gottardi: *1917-2017: Le celebrazioni del 50° Anniversario dei primi francobolli mondiali di Posta Aerea.*

- Leonardo Amorini: *Gennaio 1861. In Toscana arrivano i Sardi.*
- Franco Canepa: *Strada Ferrata Leopolda.*
- Giovanni Guerri: *Mezzi di trasporto della Posta.*
- Alessandro Papanti: *I cosiddetti "timbri di stazione" usati in Toscana.*



Cartolina, annullo speciale e numero unico.

Numero Unico

La pubblicazione annuale abbinata alla manifestazione ha riguardato *La disinfezione delle lettere in Toscana nel periodo napoleonico* curato da Alberto Caroli. E' uno studio specialistico riguardante la sanità che per cinque secoli, dal '400 all'800, ha costituito una priorità anche postale dovuta alla convinzione che le lettere, destinate ad essere trasportate da luoghi spesso lontani ed a passare ripetutamente di mano in mano, fossero un pericoloso veicolo di contagio, capace di valicare i confini ed il mare. Proprio alle frontiere e nei porti, erano posti lazzaretti e luoghi attrezzati per la disinfezione delle lettere; quale indispensabile mezzo di comunicazione, la loro circolazione doveva essere assicurata pena la paralisi del sistema economico.

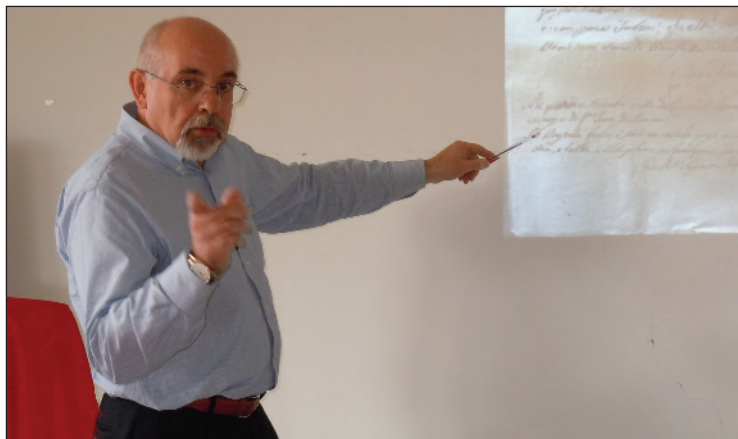
Il volumetto inizia con la descrizione del territorio toscano all'epoca e l'indicazione delle epidemie che si sono succedute, per passare ai provvedimenti sanitari entro e fuori del territorio toscano, ma riguardanti la corrispondenza toscana per considerare poi argomenti specifici, come il carteggio Matteoni proveniente da Costantinopoli, la posta in arrivo al porto di Livorno dall'Isola d'Elba, dalle colonie e quella con il primo bollo attestante l'avvenuta disinfezione, per chiudere con le installazioni sanitarie di Piombino e dell'Isola d'Elba. Un'opera quindi che mette a fuoco per la prima volta questo particolare argomento.

Annullamenti di Toscana del periodo filatelico

Si è tenuta nella mattina del sabato la prima riunione del gruppo di soci, guidato da Fabrizio Finetti e composto da Leonardo Amorini, Massimo Bernocchi, Franco Canepa e Alberto Gaviraghi, incaricato di effettuare la revisione e l'aggiornamento degli annullamenti di Toscana relativi al periodo filatelico. Nel corso dell'incontro si è discusso sul metodo da seguire nella prima fase del lavoro.

Riunione del Circoli Filatelici Toscani

Nella giornata di sabato alle ore 15 si sono riuniti i circoli filatelici toscani, coordinati dal delegato regionale Saverio Bocelli.



Alberto Caroli durante la presentazione del numero unico su: "La disinfezione delle lettere in Toscana durante il periodo napoleonico".



Flavio Riccitelli ha relazionato sui primi esperimenti di posta aerea con uso di francobolli speciali, argomento oggetto anche dell'articolo contenuto su questa rivista, della cartolina e dell'annullo celebrativo della manifestazione.

Riunione studio dei soci Aspot

La mattina di domenica, a partire dalle ore 10, si è tenuta la riunione dei soci Aspot, aperta dal presidente ringraziando coloro che hanno collaborato in qualunque modo alla realizzazione dell'evento, dando comunicazione dell'assegnazione del "Premio Pantani" ad Alberto del Bianco, assente per motivi di salute, e leggendone la motivazione.

È seguito l'intervento di Alberto Caroli, che ha presentato il proprio lavoro sulla disinfezione in Toscana compresa fra l'ultimo scorcio del XVIII secolo ed i primi anni della Restaurazione, utilizzando anche ulteriori argomentazioni rispetto a quelle indicate nella pubblicazione e ponendo l'accento sulle questioni ancora aperte sull'argomento.

Flavio Riccitelli ha concluso la riunione illustrando la storia del primo volo con utilizzo di francobolli di Posta Aerea da Torino a Roma e ritorno, con tutte le difficoltà ed i ritardi che caratterizzarono quell'esperimento della posta aerea ed il successivo Napoli-Palermo-Napoli in cui fu usato il francobollo espresso urgente violetto soprastampato; voli ambedue effettuati nel 1917. Questi eventi sono stati documentati con numerose slides di foto d'epoca e degli aereogrammi trasportati.



Il gruppo dei collezionisti che hanno esposto le proprie raccolte a Toscana 2017; da sinistra: Giovanni Guerri, Flavio Riccitelli, Leonardo Amorini, Roberto Gottardi, Franco Canepa e Alessandro Papanti, con Alberto Caroli autore del numero unico.

SERGIO SANTACHIARA

STUDIO FILATELICO



Richiedete i cataloghi delle nostre
vendite per corrispondenza e delle nostre aste pubbliche

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, 4 - 42121 REGGIO EMILIA
Tel. 0522 451433/455966 - Fax 0522 430146
info@sergiosantachiara.com - www.sergiosantachiara.com



Pitigliano 29. 1. 1853. Lettera per Firenze con indicazione del peso di $\frac{1}{2}$ Oncia, da 12 a meno di 18 denari, affrancata per 5 Crazie con due esemplari da 2 Crazie, di colore leggermente diverso, ed 1 Crazia. (Coll. Bernocchi)

