

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.zza 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

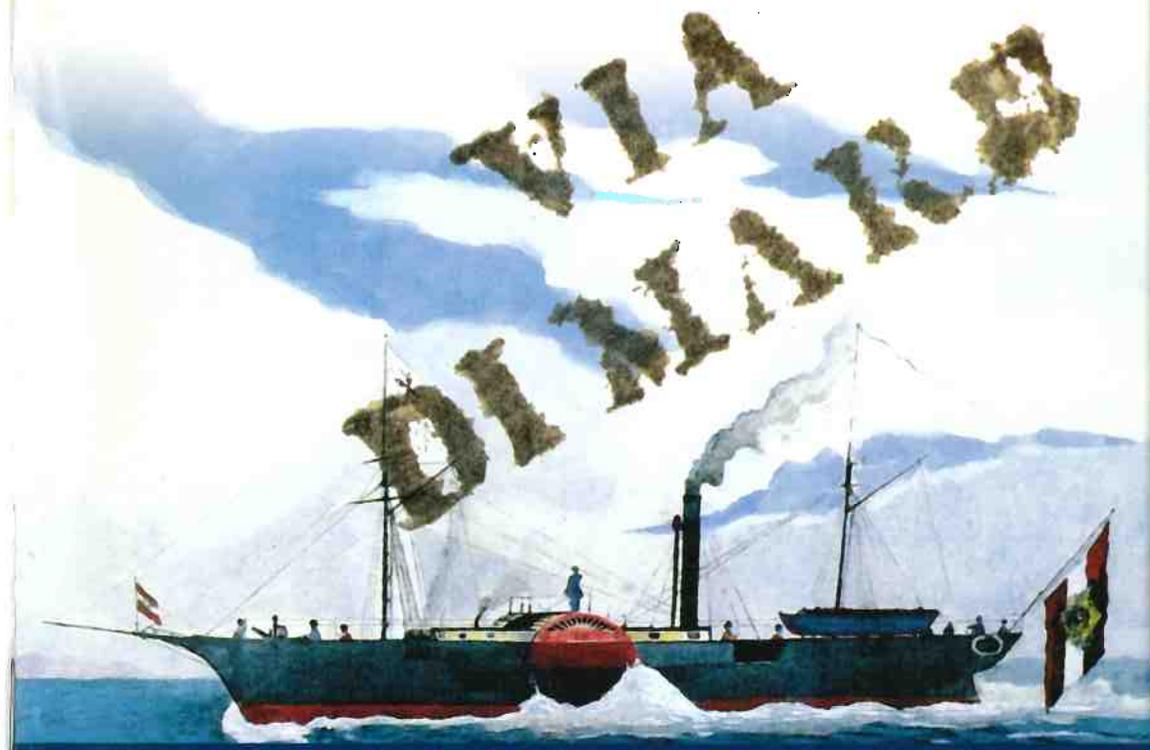
E-mail: auctions@harmers.demon.co.uk Website: www.harmers.com

TOSCANA 2004

16, 17 e 18 aprile 2004

FIRENZE - Fortezza da Basso

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO
DFI/A STORIA POSTALE TOSCANANA
CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO
ASSOCIAZIONE ITALIANA
DI AFROFILATELIA



Le vie di mare del Granducato di Toscana

ASPOT

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO
DELLA STORIA POSTALE
TOSCANA



L'ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA ha finalità esclusivamente culturali e si prefigge di riunire collezionisti, studiosi e simpatizzanti per promuovere lo studio della storia postale della Toscana.

Pubblica gli articoli e i contributi dei propri Soci nel "Notiziario Aspot".

Per informazioni:

Segreteria: Roberto Monticini, Via San Domenico n. 1 - 52100 Arezzo

Redazione: Alberto Del Bianco, Via Piave 78/L - 52043 Castiglion Fiorentino (AR)

e-mail: dbarezzo@arline.it

web: <http://www.ilpostalista.it/aspot.htm>



CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

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

via s. Egidio, 27r
Casella Postale 62, 50100 Firenze Centro

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

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

Grafica e realizzazione:

Studio Grafico Norfini,
Firenze

Stampa:

Tipografia Bertato,
Villa del Conte (PD)

in copertina:

stampa del vapore
"Giglio"
Collezione
Dott. Piero Frati
Livorno

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

ASSOCIAZIONE ITALIANA DI AEROFILATELIA

TOSCANA 2004

Manifestazione filatelica e storico postale

*

Giornata dell'Aerofilatelia in collaborazione con A.I.D.A.

*

Convegno Filatelico – Numismatico – Cartoline

*

Premio P. Pantani

*

Premio F. Corsari

16, 17 e 18 aprile 2004
FIRENZE - FORTEZZA DA BASSO

TOSCANA 2004
COMITATO ORGANIZZATORE

<u>Segretario generale</u>	<u>Luigi M. Impallomeni</u>
<u>Publiche relazioni, organizzazione e direzione</u>	<u>Luigi M. Impallomeni</u> <u>Paolo Norfini</u>
<u>Rapporti con la stampa</u>	<u>Roberto Monticini</u> <u>Giovanni Bosi</u>
<u>Mostra filatelica</u>	<u>Pietro Lazzerini (ASPOT)</u> <u>Franco Baroncelli (ASPOT)</u> <u>Paolo Norfini (AIDA)</u> <u>Alberto Del Bianco (ASPOT)</u>
<u>Convegno commerciale</u>	<u>Fernando Vannini (ACF Toscana)</u> <u>Torello Orlandini (CFF)</u> <u>Paolo Vannini</u> <u>Alessandro Papanti (ASPOT)</u>
<u>Coordinamento Associazioni Storia Postale</u>	<u>Pietro Lazzerini (ASPOT)</u> <u>Adriano Cattani (AICPM)</u> <u>Ruggero Buzzetti (AISP)</u> <u>Paolo Norfini, Lino Lensi (AIDA)</u> <u>Roberto Monticini (www.ilpostalista.it)</u>
<u>Premio "Pantani"</u>	<u>Luigi M. Impallomeni</u> <u>Giuseppe Pallini</u> <u>Alessandro Papanti</u>
<u>Premio "Corsari"</u>	<u>Giangiaco Orlandini</u> <u>Costantino Gironi</u> <u>Vito Salierno</u> <u>Danilo Bogoni</u> <u>Stefano Cosenz</u> <u>Angela Garavello (segretaria)</u>
<u>Numero Unico</u>	<u>Pietro Lazzerini</u> <u>Franco Baroncelli</u> <u>Paolo Norfini</u>

E quattro!

Siamo giunti in men che non si dica alla quarta edizione delle "nuove giornate Filateliche Fiorentine", eccomi di nuovo e ancora assieme all'amico Paolo Norfini e al Presidente dell'Associazione per lo Studio della Storia Postale della Toscana Pietro Lazzerini, a proporVi la manifestazione del 2004. I portoni della Fortezza si apriranno alle ore 14 di venerdì 16 e resteranno aperti fino alle ore 14 di domenica 18 aprile per visitare e partecipare.

Numerosi i motivi per una visita da parte dei collezionisti o di quanti sono interessati a ricerche storico-filateliche : dalla mostra sulle "Vie di Mare del Granducato di Toscana a quella dei collezionisti di aerofilatelia dell' A.I.D.A., dai vari convegni e riunioni di molte associazioni tra cui ASPOT, AIDA, CIFT, C.F.F., AICPM, FSFI Toscana, Coordinamento Associazioni di Storia Postale, all'Asta filatelica organizzata dalla ditta Santachiara di Reggio Emilia, alla importante cerimonia, la sera di sabato 17, della consegna del premio dedicato a "P. Pantani" 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. Con pressoché identiche finalità viene istituito il premio "F. Corsari". Il tutto ai margini di un convegno commerciale (filatelia, numismatica, cartoline, cartografia, libri e documenti postali e storici) anche quest'anno affollato di partecipanti.

Dopo il successo mondiale del numero unico 2003, (oltre 2.000 copie distribuite e altre 600 inviate su richiesta a collezionisti in ogni parte del globo) quest'anno sarà distribuito in omaggio ai visitatori un nuovo e inedito Numero Unico di circa 60 pagine dedicato alle "Via di Mare del Granducato di Toscana", con ricchezza di notizie, foto e dati, che ne faranno sicuramente un pezzo da biblioteca, ricercato anche in futuro. Cartoline commemorative e annulli speciali saranno disponibili presso l'ufficio distaccato di Poste Italiane e delle Poste di San Marino.

Lo scorso anno accennai alla possibilità di dare vita a Firenze ad una struttura museale, attrezzata in modo da illustrare la storia Toscana attraverso le vicende del servizio postale in Toscana dal medioevo ad oggi, la Soprintendenza del Polo Museale Fiorentino e la Direzione Regionale delle Poste Italiane SpA, stanno valutando il nostro progetto per metterci a disposizione un locale adeguato e arredato ove ubicare il "Museo Civico di Storia Postale della Toscana"

Non mi resta che ringraziare chi mi è stato vicino nell'organizzazione, coloro che hanno voluto concedere il patrocinio e i giornalisti, giornali e riviste che scriveranno di Toscana 2004, i commercianti che numerosi partecipano, molti dei quali hanno contribuito alla pubblicazione del volume sulle Via di Mare del Granducato di Toscana con la loro pubblicità., i visitatori, gli appassionati e i collezionisti che interverranno, con l'augurio di continuare anche negli anni futuri.

Luigi M. Impallomeni

Il saluto del Presidente dell'A.I.D.A.

Sono ben tredici anni che l'A.I.D.A. non atterra a Firenze con la "Giornata dell'Aerofilatelia". Era il 30 novembre 1991 e in occasione del 50° anniversario del volo postale effettuato con l'aereo a reazione "Campini Caproni" si celebrava la 22° "Giornata dell'Aerofilatelia". Fra gli ospiti era presente la figlia di un grande dell'aviazione: Fiorenza de Bernardi.

Quest'anno invece vogliamo ricordare un altro grande dell'aviazione, il occasione del settantesimo anniversario del volo postale Roma-Mogadiscio: Francis Lombardi. Rivivere il passato è un segno di affetto che ci lega al periodo pionieristico, quando i piloti, con mezzi che oggi possiamo definire rudimentali, affrontavano con coraggio e spirito di avventura la nuova attività aeronautica.

L'aereo come mezzo di trasporto postale era agli esordi, ogni volo rappresentava una sfida che gli aviatori affrontavano con slancio e generosità.

L'A.I.D.A. (Associazione Italiana di Aerofilatelia) è pertanto grata alla città di Firenze, al Circolo Filatelico Fiorentino, al suo presidente, per l'opportunità di questa esposizione, abbinata ad una importante rassegna quale "Toscana 2004".

Costantino Gironi

il postalista

di Roberto Monticini

rivista on-line di cultura filatelica e storico-postale

www.ilpostalista.it

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

La posta dei capitani

di Franco Baroncelli (A.S.P.O.T.)

L'argomento di cui trattiamo è molto vasto perché, anche se circoscritto alle vie di navigazione della Toscana, si può comprendere solo se inquadrato nell'ambito storico di tutta l'area Mediterranea.

È da premettere inoltre che non esistevano imbarcazioni a esclusivo uso della posta, ma che questa veniva normalmente affidata ai Capitani delle varie navi che trasportavano mercanzie di vario genere: non esistevano tariffe codificate e tutto era lasciato alla trattativa privata.

È notorio che per secoli le vie di navigazione erano dominate, per quello che riguardava l'area mediterranea e specialmente quella Orientale, dalle flotte Veneziane che trasportavano mercanzie, spezie e sete dal vicino Medio Oriente. Questo sino agli inizi del XVI secolo quando l'espansionismo dell'Impero Ottomano lo portò alla conquista dell'Egitto e della Siria e dell'isola di Creta poi. Questo portò al blocco dei naturali sbocchi sul mare delle vie medio-orientali e determinò l'inizio della decadenza del predominio veneziano sul mare. Divennero così, gradualmente, sempre più numerosi e importanti i traffici attraverso le vie di mare che collegavano i vari porti che si affacciavano sulle coste del Mediterraneo compresi i porti del nord-Africa. Vediamo così aumentati i traffici attraverso i vari porti mediterranei, da Barcellona a Marsiglia, da Genova a Napoli e Palermo. Per la Toscana, troviamo Marina di Avenza (che può essere considerata la naturale evoluzione dell'antico porto di Luni) e che in seguito prese il nome di Marina di Carrara, molto importante come imbarco di blocchi di marmo; Motrone, considerato inizialmente come porto di Lucca e che iniziò a decadere dopo la conquista di Pisa da parte di Firenze (1406); Viareggio, che venne ampliato dal Ducato di Lucca dopo la decadenza di Motrone (1406); Livorno, grazie soprattutto alla politica dei Lorena che ne fecero praticamente un porto franco e che vi fecero enormi lavori di ampliamento; Piombino; Portoferraio; Portolongone. Oltre ai traffici interni al Mediterraneo si svilupparono anche le comunicazioni tra il Tirreno e il nord-Europa attraverso lo stretto di



PIEM

dott. Pietro Marchionni

Disponiamo di uno scelto assortimento di Storia Postale Italiana,
Estera e Tematica

Specialisti in Storia Postale Pontificia

Acquisto - Intermediazione - Stime

c.p. 171 - 06034 FOLIGNO
Tel. 335-6588671



FILATELIA
NUMISMATICA

ULIVIERI CARLA

via Fra' Bartolomeo, 23r
50132 FIRENZE
Tel. 055-578882

FILATELIA 'DI TOMMASO'



FRANCOBOLLI PER COLLEZIONE
vendita per corrispondenza

specializzata in:
- Italia Regno
- Italia Repubblica
- Trieste "A"
- San Marino
- Vaticano
- Ex colonie italiane
- Occupazioni
- Uffici italiani all'estero

LISTINI GRATIS A RICHIESTA

Via G. Romagnosi, 14
50134 FIRENZE
Tel. 055/472018



Gibilterra: ma queste vie di mare erano dominate dalle grandi navi Inglesi e Olandesi che avevano come punto di riferimento soprattutto, il porto di Livorno grazie anche all'abolizione dei suoi diritti doganali.

Tutte le lettere in partenza, come abbiamo già detto, erano affidate normalmente ai Capitani delle navi: e molte volte, al recto, oltre all'indirizzo, indicavano il nome del capitano o del proprietario del naviglio accompagnate da diciture invocanti su di loro la Protezione Divina. Vediamo in questo un concetto completamente diverso del trasporto postale attraverso le "vie di mare" da quello attraverso le "vie di terra". In quest'ultime il regolare trasporto delle missive dipendeva dalla bravura dei Postiglioni ai quali erano affidata la posta: ed era a essi che venivano indirizzati pressanti inviti alla massima rapidità e minacce e invettive di vario genere in caso di ritardi o di perdita delle missive loro affidate (vedi le parole "cito-cito-cito" o i segni di "staffa" e di forca ripetuti). Nelle vie di mare invece dominante è la paura del soprannaturale: le onde, il vento, le tempeste i naufragi sono eventi sui quali l'uomo non ha possibilità di intervento. Ed ecco che l'uomo si rivolge al soprannaturale, si rivolge a Dio supplicandolo di proteggere i naviganti dalle furie degli elementi e dai naufragi: troviamo così, al recto delle lettere, invocazioni di vario tipo: "C.D.G." (che Dio ci guardi), "che nostro Signore l'accompagni". Arriviamo così al periodo delle navi a vapore commissionate sia da Governi che da Armatori di città portuali e alla regolamentazione delle tariffe postali. Ma questa è storia "quasi" contemporanea.

Da Marsiglia a Livorno
6 agosto 1682 "con pad.ne
ass.to Jannal".



Viale Don Minzoni, 25 - 50129 Firenze
Tel. 055-576552 - Fax 055-573472
e-mail: meridiana.fi@italyhotel.com
www.panoramahotelsitaly.com

FILATELIA
BRIOSCHI
DI MARCO GOFFI

Francobolli Cartoline
Servizio novità mondiale
Assortimento Europa e Oltremare
Nuovi - Usati

Monete
Materiale Filatelico e Numismatico:
Marini - Hawid - Faro - Sepa
Cataloghi e tessere telefoniche
nuove e usate

50122 FIRENZE - Via dei Servi, 31 r
Tel. 055-214082



ALPHA

International Insurance Brokers

ALPHA, società del Gruppo Pulsar, leader nel brokeraggio assicurativo in Italia, con ampia specializzazione nel settore delle opere d'arte e degli oggetti di valore, garantisce esperienza e professionalità nella copertura di tutti i rischi connessi all'attività FILATELICA e NUMISMATICA per:

COLLEZIONISTI
COMMERCANTI
CASE D'ASTA

Viale Don Minzoni, 44 - 50129 FIRENZE
Tel. 055-561287 - Fax 055-576507/5001464

Via Montefalco, 87 - 52100 AREZZO
Tel. 0575-371177 - Fax 0575-371178

Società collegate e corrispondenti in Italia e in tutto il mondo
e-mail: l.impallomeni@alphabroker.com
http://www.alphabroker.com

Vapori toscani

di Pietro Lazzerini (A.S.P.O.T.)

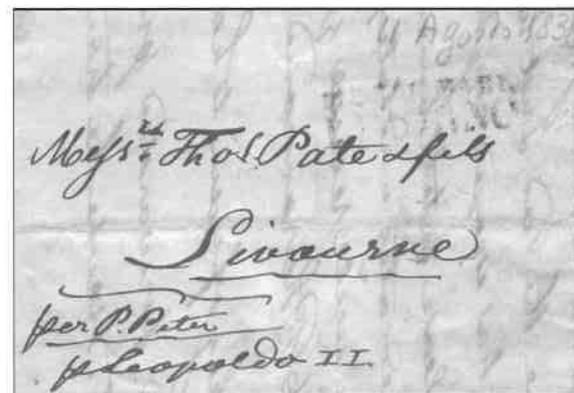
Compagnia di Navigazione dei Pacchetti a Vapore del Mediterraneo

L'abbattimento dei bastioni medicei e l'erezione della nuova cinta daziaria portarono nel 1834 alla concessione di nuove franchigie da parte del Granduca Leopoldo II e il nuovo Porto Franco produsse notevole incremento nei traffici commerciali per merci, passeggeri e di conseguenza postali del porto di Livorno.

Tutto questo coincise con l'entrata in servizio delle nuove Navi a Vapore, capaci di imprimere velocità ai traffici e ai mezzi di comunicazione delle notizie; alla Strada Ferrata che diminuiva i tempi di percorrenza saldando le vie di mare a quelle di terra; al servizio telegrafico, veloce nuovo mezzo di comunicazione. E proprio nel 1834 che venne progettata la prima compagnia di navigazione Toscana con il nome di "Compagnia Toscana di Navigazione a Vapore" o meglio "Compagnia di Navigazione dei Pacchetti a Vapore del Mediterraneo".

Faceva capo alla Società Henry Bougleaux & C. che nel 1836 disponeva di due piroscafi: il "Leopoldo II" e il "Maria Antonietta".

Il "Leopoldo II" era stato costruito nel 1835 nel Cantiere Gustavo Capanna di Livorno. piroscafo a ruote di 150 cavalli vapore e scafo in legno; il "Maria Antonietta" con scafo in

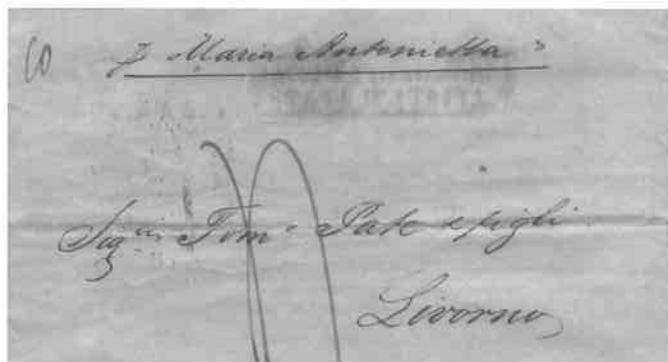


Lettera dell'11 Agosto
1836.

Da Genova a Livorno.
Il "Leopoldo II" apparteneva ancora all'impresa dei Vapori Toscani Bougleaux & C".

La lettera fu disinfettata a causa dell'epidemia di colera che imperversava su Livorno.

7 Dicembre 1853 - Da
Napoli a Livorno
Periodo di appartenenza
alla "Società Calabro
Sicula"



legno e macchina a bilanciere di 140 CV. Si conoscono i nomi di alcuni comandanti: Capitano Giovanni Marion, Capitani Giovanni Oliva, Pietro Galeazzi e Pietro De Amezega.

Il primo progetto molto ambizioso era di legare Livorno con i porti del Levante ma venne presto accantonato limitando il servizio a Marsiglia e Napoli, toccando anche Genova e Civitavecchia.

Purtroppo tale iniziativa ebbe breve durata essendosi conclusa con una dichiarazione di fallimento della Compagnia e la vendita ai pubblici incanti delle due navi.

Passarono in proprietà alla Società Emil Pascal & C di Livorno e nel 1845 alla Società André & Abeille di Marsiglia che era la rappresentante in quel porto dei due piroscafi toscani. I nuovi proprietari avevano espresso il desiderio di cambiare bandiera. In una lettera spedita a Napoli il 24 giugno 1843 e diretta al governatore di Livorno, Principe Neri Corsini, il Console toscano esprime il suo disappunto per un eventuale passaggio alla bandiera napoletana che avrebbe potuto ledere gli interessi commerciali toscani.

La cosa non ebbe seguito dal momento che le regole della "Società di Navigazione Napoletana dei Pacchetti a Vapore" consentivano di poter alzare la bandiera napoletana solo su navi appartenenti a sudditi del Regno delle Due Sicilie. Il "Leopoldo II" continuò a navigare sotto bandiera toscana fino al 1850.

Trasferitasi a Marsiglia la direzione amministrativa della Compagnia armatrice, il "Maria Antonietta" con i nuovi armatori, Signori Delle Piane di Genova entrò nella marina mercantile sarda.

In una lettera del Console toscano a Genova, diretta al governatore di Livorno il 20 Giugno 1846 si legge:

"Il pacchetto a vapore Maria Antonia, avendo regolarmente fatto passaggio fin dal giorno 18 corr. alla bandiera sarda in seguito al rilascio della bandiera toscana mi faccio un dovere di rimettere qui unite le carte di navigazione già spettanti a quel legno".

Il servizio del piroscafo si protrasse saltuariamente lungo la costa d'Italia, costretto a rimanere in cantiere per numerose riparazioni, fino al 1851 quando venne ceduto alla "Società Calabro Sicula" di Napoli.

Vapore	Periodo	Bandiera	Proprietario
Leopoldo II	1836-1845	Toscana	H. Bougleaux & C
	1845-1850	Toscana	André & Abeille
Maria Antonietta	1836-1845	Toscana	H. Bougleaux & C
	1845-1846	Toscana	André & Abeille
	1846-1851	Sarda	André & Abeille
	1851	Napoletana	Soc. Calabro Sicula

L'Etrusco

Nello stesso periodo ebbe sede in Livorno un'altra Compagnia, la Bruno & Wallich, proprietaria del vapore "Etrusco" L'Etrusco era stato costruito nel 1836 nel Cantiere dell'Ingegnere Gustavo Capanna di Livorno; piroscafo a ruote di 62 cavalli vapore, in legno, armato a brigantino-goletta, tre alberi e 8 vele.

Iniziò regolarmente i suoi viaggi il 18 marzo 1837 per Genova e Marsiglia, per Civitavecchia e Napoli.

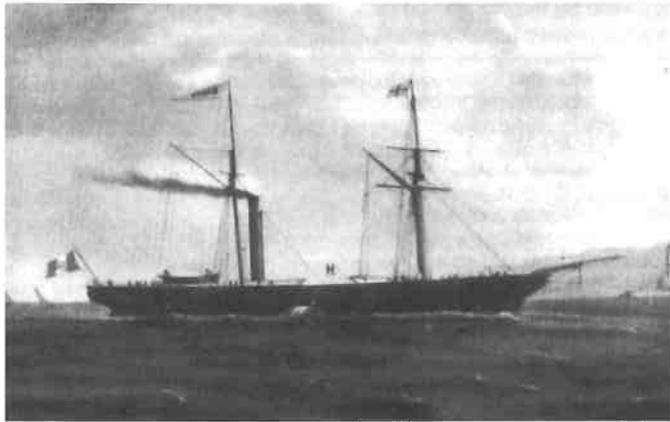
Nella "Gazzetta di Firenze" di Sabato 18 Marzo 1837 si legge come il macchinario di detta nave era stato fornito dalla ditta inglese Mandsley & Field di Londra e che "la decenza ed i comodi che presenta detto pacchetto, la modicità della tariffa e una rigorosa esattezza nel servizio fanno sperare di rendere pienamente soddisfatti i signori viaggiatori".

Da questo momento si stabiliscono regolari linee di navigazione a vapore colleganti il porto di Livorno con quelli del Mediterraneo.



Nell'anno 1837 ventidue pacchetti già attraccano al porto tre toscani: Etrusco, Leopoldo II, Maria Antonietta. Il movimento totale dei mercantili a vela registra 5974 arrivi. Passato prima in proprietà della Società genovese Moore e Ulrich, nel 1839, fallita la suddetta, l'Etrusco venne venduto alla "De Luchi e Rubattino & C" di Genova e ribattezzato "Dante" per essere adibito ad un servizio settimanale fra Livorno e Genova.

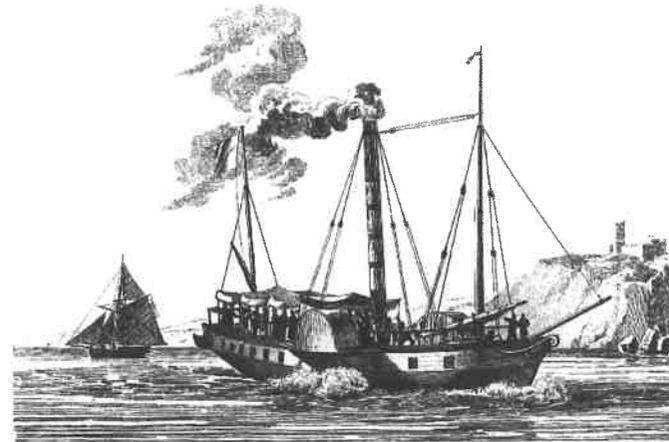
Il Dante (già Etrusco)



Il 21 Ottobre 1839 il "Dante" fece il suo primo viaggio partendo da Livorno al comando del Capitano Nicola Osilia. Avrebbe dovuto percorrere la linea Marsiglia-Napoli, toccando i porti di Genova, Livorno e Civitavecchia, ma lo scalo a Marsiglia fu solo saltuario e raggiunse Napoli solo nel settembre 1840.

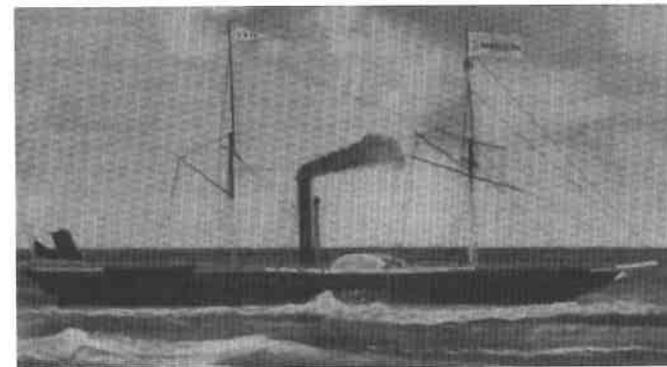
È interessante ricordare che nel 1840 venne adibito a viaggi turistici per l'isola d'Elba, Pianosa e Gorgona. Molto probabilmente solo nel 1843 raggiunse Nizza. Sospese spesso la navigazione per eseguire lunghe riparazioni e protrasse il servizio fino al 1862 almeno per la linea Livorno-Genova.

Il "Toscano"



Ricordo inoltre il piroscafo "Toscano", del quale non conosco l'origine, tranne che l'appartenenza ad una società di navigazione che faceva capo al banchiere Francesco Pachò di Livorno. Nel 1843 effettuò qualche viaggio da Livorno a Civitavecchia e da Livorno a Genova. Nel 1843 fece pure una gita turistica per l'isola d'Elba. Nel 1845 entrò in disarmo. Non credo sia mai stato adibito al servizio postale.

Il Lombardo



Il 15 settembre 1841 partì per il suo primo viaggio diretto a Genova il vapore "Lombardo" che batteva bandiera toscana.

Navigò sul percorso Marsiglia-Napoli dove giunse per la prima volta il 20 settembre 1841.

Il "Lombardo", vapore a ruote, due alberi e 208 cavalli, costruito nei cantieri di Venezia per conto dell'Amministrazione degli II.RR Piroscafi Privilegiati con sede a Milano, fu iscritto nelle matricole del porto di Livorno per usufruire della favorevole legislazione doganale del Granducato.

Dopo solo un mese dall'inizio del servizio fra Livorno e Civitavecchia ebbe un non lieve incidente nel canale di Piombino entrando in collisione con il vapore "Pharamond" della Società di navigazione francese Charles e Auguste Bazin procedente da Napoli e diretto a Livorno. Constatato che i danni ricevuti non avrebbero compromessa la navigazione il "Lombardo" proseguì per Livorno.

Effettuava viaggi settimanali e Roberto de Rossi nella sua pubblicazione riporta un annuncio stampato a Livorno in data 26 gennaio 1842:

"Questo famoso piroscalo dell'esperimentate celerità di 13 miglia allora, comandato dal Capitano Cavaliere Carlo Martellini partirà per Genova e Marsiglia quest'oggi ad ore 5 pomeridiane e per Civitavecchia e Napoli il 4 febbraio di questo anno.

Suoi Raccomandatori Beniamino Coen e Fratelli, Via San Francesco del Paradiso n°1116 al primo piano".

Nel mese di Aprile del 1842 fu noleggiato alla Regina di Sardegna per conto della quale effettuò un viaggio fino a Napoli.



17 Settembre 1841
Da Genova a Livorno in
"Corso Particolare"
Primo viaggio



Lettera "PER CONSEGNA" da Livorno a Parma del 13.6.1856
affrancata per 58 crazie con 4 crazie n.23 + 9 crazie n.28 sei esemplari.
Unica raccomandata diretta a Parma dal Granducato di Toscana.

Cataloghi di vendita **GRATUITI** a richiesta



VACCARI s.r.l.

Filatelia - Editoria

via M. Buonarroti, 46 - 41058 Vignola (Mo) - Italy
Tel. ++39 059 771 251 - 764 106 - Telefax ++39 059 760 157
Email: info@vaccari.it - Internet: www.vaccari.it

ALBERGOTTO

HOTEL

FLORENCE - ITALY

*the charme of a house
a warm hospitality*



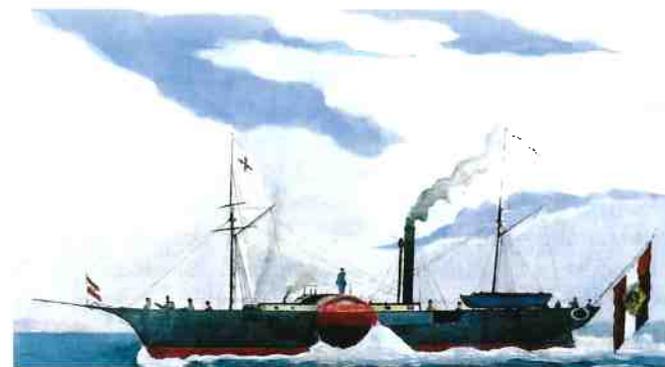
Via de' Tornabuoni, 13 - 50123 Firenze - Tel. 055-2396464 - Fax 055-2398108
e-mail: info@albergotto.com - www.albergotto.com

Via XXVII Aprile, 9 - 50129 Firenze
Tel. 055-2645539 - Fax 055-2645550
e-mail: info@carolushotel.com
www.carolushotel.com



Il 28 novembre 1842, al termine di una burrascosa riunione della Società, appurato che i conti non tornavano, fu decisa la vendita del battello, ma non ci furono né offerte né acquirenti. Dopo aver navigato per qualche mese per conto della Compagnia di Navigazione Napoletana, fu noleggiato al governo francese per il trasporto di truppe da Marsiglia ad Algeri. Il 14 marzo 1845, su istanza dei creditori, mentre faceva scalo a Marsiglia venne messo sotto sequestro per essere venduto all'asta pubblica. Rimase 8 mesi a Marsiglia, dove ottenne il cambio di bandiera e fu immesso nei registri della marina austriaca per essere trasferito a Trieste. Qui fu bandita l'asta. Il 26 maggio 1846 venne acquistato dall'Impresa Raffaele Rubattino & C. della Società di Navigazione a Vapore Sarda per 420.000 lire. Il "Lombardo" prestò servizio per lunghi anni sulle coste d'Italia fino al 1860 quando ascese alla notorietà in occasione della spedizione dei "Mille"; il 5 maggio 1860, con il consenso di Fauchè, amministratore della "Rubattino", imbarcò insieme al vapore "Piemonte" i volontari di Garibaldi diretti in Sicilia. A Marsala, durante le operazioni di scarico, fu attaccato dalle navi napoletane "Partenope" e "Stromboli" che lo costrinsero ad arenarsi su di un banco di sabbia e subire ingenti danni. Disincagliato grazie a numerosi tecnici ed operai giunti dal Piemonte, fu rimorchiato a Palermo dove rimase in arsenale, per le necessarie riparazioni, sino alla fine del conflitto. Incorporato prima nella marina dittatoriale siciliana, il 17 marzo 1861 entrò nella flotta della Regia Marina Italiana.

Il "Giglio"





NOTIFICAZIONE

L' Illustrissimo Sig. Cav. Commendatore GIUSEPPE PISTOI
Soprintendente Generale al Dipartimento delle RR. Poste, dietro
facoltà conferitagli col Dispaccio della R. Segreteria di Finanza
del dì 1.° Settembre, fa pubblicamente noto:

Che SUA ALTEZZA IMPERIALE E REALE si è degnata
approvare che, a cominciare dal dì 11. del corrente, il Coman-
dante del R. Piroscalo « *il Giglio* », nel giro che farà con
questo Battello a Vapore nel Mare Toscano, sia incaricato an-
che del trasporto delle corrispondenze postali di Livorno Por-
toferraio e Porto S. Stefano.

Sarà pertanto in facoltà del Pubblico di servirsi per cambio
delle corrispondenze (oltre i mezzi attuali, che restano in vigo-
re) anche di questo nuovo e più celere, purchè non si ometta
in tal caso di notare in un angolo della soprascritta « *Per
Vapore* ».

Agli Ufizi Postali stabiliti nei luoghi suddetti sarà tenuta
affissa la relativa Tabella degli Arrivi e delle Partenze, la
quale per notizia di tutti verrà pure riportata nella Gazzetta di
Firenze, ove si darà avviso anche delle variazioni che di mano
in mano avranno luogo in proposito.

Dalla Soprintendenza Generale alle RR. Poste
li 3. Settembre 1847.

IL SEGRETARIO GENERALE

Il 20 Febbraio 1845 con un sovrano decreto di Leopoldo II, Granduca di Toscana, fu decisa la costruzione di un battello a vapore "atto al servizio della Real Corte e, alla circostanza, a eseguire perlustrazioni, trasporti militari, missioni, corrispondenze etc. con corse periodiche o speciali che eseguirà da Livorno per le diverse isole e porti del Granducato e viceversa". L'incarico per la costruzione venne dato all'ingegnere Luigi Mancini di Livorno, che, recatosi in Inghilterra, acquistò dall'industria Mondslay & Field di Londra due macchine a vapore della forza complessiva di 60 CV, con le relative ruote propulsive.

Il varo avvenne nei Regi Cantieri di Livorno il 3 Febbraio 1846. La nave, alla quale fu dato il nome "Giglio", era un piroscalo in legno, lungo 38,7 metri, largo 5,5, dotato di vele come un "clipper", con un armamento di due cannoni e 30 uomini di equipaggio. Capitano: Luigi Basti, Ufficiale alle macchine: l'inglese William Bell.

L'itinerario previsto per i suoi viaggi era: Partenza da Livorno e destinazione le isole di Capraia, Elba, Pianosa e Giglio con tappe a Piombino, Follonica, Porto S. Stefano e Talamone. Nella buona stagione erano in programma gite di piacere all'isola di Gorgona e alla Spezia e, quando necessario, il vapore veniva messo a disposizione del Granduca. Nel 1846 lo portò a Genova, nel 1847 a Talamone. Nel 1847 fu affidato al "Giglio" anche il trasporto delle corrispondenze.

Nel periodo precedente al servizio con il vapore le corrispondenze venivano trahettate dalle isole al continente con i velieri e in particolare il percorso tra Portoferraio a Piombino con un veliero, "barca corriera", che garantiva il servizio tre volte la settimana; da Piombino e da Livorno un servizio di diligenze completava poi il trasporto.

È chiaro che con il nuovo mezzo i tempi venivano notevolmente accorciati e una lettera che dall' isola d'Elba a Livorno ai vecchi tempi impiegava oltre due giorni di viaggio, con il "Giglio" in un giorno arrivava a destinazione. La sistemazione dei passeggeri era piuttosto spartana e ridotta al minimo indispensabile dal momento che i viaggi erano piuttosto brevi; alla seconda classe era riservata la "sopracoperta", dove oltre un centinaio di passeggeri venivano stipati con pochi cuscini e coperte, mentre "sottocoperta" stavano i "signori" dotati di letti e riscaldamento. In condizioni normali, mare calmo, stagione estiva, tutto poteva essere accettabile, ma le cose cambiavano quando, per le condizioni di tempo avverso, i poveri passeggeri erano esposti al furore dei venti e delle onde.

Il "Giglio" è legato a molti avvenimenti del Risorgimento toscano. Nel Settembre 1847 salpò per Civitavecchia per trasportare una delegazione di cittadini toscani che volevano rendere omaggio a Pio IX. Sempre nel 1847 fu adibito al trasporto di



TORELLO ORLANDINI

Filatelisti dal 1945

<http://www.orlandini.com> - e-mail: info@orlandini.com



Toscana 1852- coppia del 60 crazie annullata "P.D."
"Grande rarità" - dal certificato del dott. Enzo Diena: "Quella in esame è, come margini e come stato di conservazione, la migliore delle coppie sciolte".

Una tradizione di qualità, professionalità e cortesia che dura ininterrottamente dal 1945.

- *Fasto assortimento di francobolli medi e rari dell'area italiana e d'Europa.*
- *Invio a richiesta dei nostri listini e preventivi dietro presentazione di mancoliste.*
- *Stime e valutazioni con impegno d'acquisto.*
- *Acquistiamo sempre ai migliori prezzi di mercato francobolli importanti di tutto il mondo.*

VIA RICASOLI, 12/R - 50122 FIRENZE - TEL. 055-294555 / 0335-6499308 - FAX 055-2647175 - Perito Filatelico C.C.I.A.A.



30 Ottobre 1849
Da Portoferraio a Livorno
con il Vapore.
La lettera del peso di mezza
oncia pagò 5 crazie di
porto.

truppe destinate ad agire nella controversia con il Ducato di Modena per il possesso di Pontremoli.

Nel Gennaio 1848 trasportò forzatamente all'isola d'Elba i patrioti arrestati dalla polizia granducale fra i quali Francesco Domenico Guerrazzi che fu rinchiuso nel forte Stella.

Fu adibito più volte al trasporto di armi, di opere d'arte e denaro.

Nel 1859 operò ripetutamente al servizio del Governo Provvisorio Toscano.

Non vanno dimenticati i numerosi interventi effettuati in soccorso di altre navi che si erano arenate o in pericolo di naufragio.

Nel 1861 l'appalto per il trasporto della posta per le isole dell'arcipelago fu concesso alla Società Rubattino di Genova e di conseguenza il "Giglio" fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia con la qualifica di "rimorchiatore a ruote" adibito alla vigilanza costiera.

Importante è ricordare come indirettamente abbia partecipato alla battaglia di Lissa (1866) riuscendo a tranciare il cavo telegrafico che collegava Lesina a Lissa.

Terminò modestamente la sua carriera come nave cisterna.

PAOLO GAZZERA

STUDIO FILATELICO

VENDITE ALL'ASTA



Piazza Failla, 3ter -C.P. 360- 10024 Moncalieri (TO)

tel./fax 011-6407760

www.filateliagazzera.com - e-mail: contact@filateliagazzera.com

DONNINI

STUDIO FILATELICO

Se volete acquistare i francobolli che Vi interessano per le vostre collezioni, rivolgetevi con fiducia allo

STUDIO FILATELICO DONNINI

che da oltre 35 anni opera con

professionalità - esperienza - garanzia illimitata - prezzi competitivi

precisione - accurata scelta del materiale - sollecitudine

Richiedete i nostri cataloghi di vendita contenenti OFFERTE SPECIALI di **francobolli rari antichi e moderni**

Saranno spediti ai seri interessati



50123 FIRENZE - Via Calimala, 2

Tel. 055-283183 - Fax 055-2398038

Le vie particolari

di Pietro Lazzerini (A.S.PO.T.)

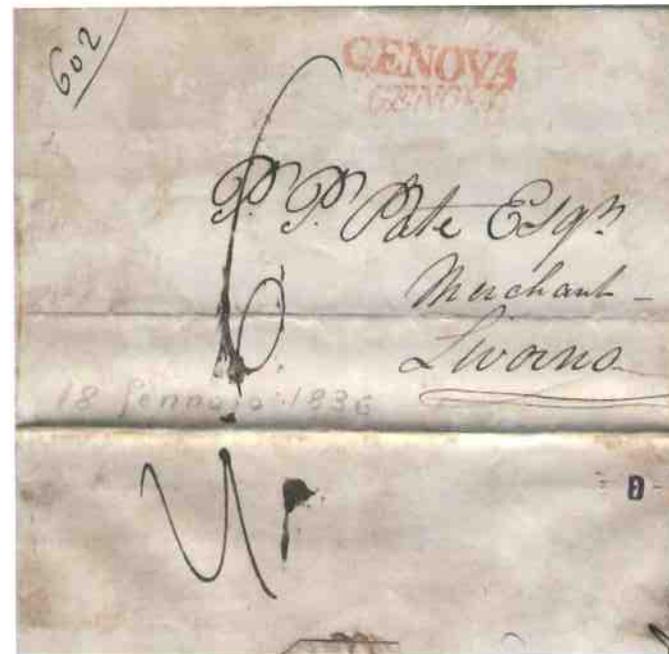
Per avere un'idea chiara sul significato di questo sistema di spedizione è bene riportare l'art. 41 del Regio Editto "Del servizio delle Poste e del trasporto dei dispacci" emanato dal Governo sardo nel 1818:

"Art. 41

L'esercizio del diritto regale di portare le lettere sigillate od anche aperte, è riservato esclusivamente alla Direzione generale delle Poste; è quindi espressamente proibito a chicchessia di fare questo trasporto salvo le eccezioni stabilite dall'annesso regolamento oppure che si tratterà di lettere state precedentemente sottoposte al bollo degli Uffici di Posta ed al pagamento dei relativi diritti."

Nel successivo regolamento si legge all'Art.15:

"Chiunque vorrà approfittare del disposto dell'Art.41 del Regio Editto con portare o con spedire lettere per mezzo dei pe-



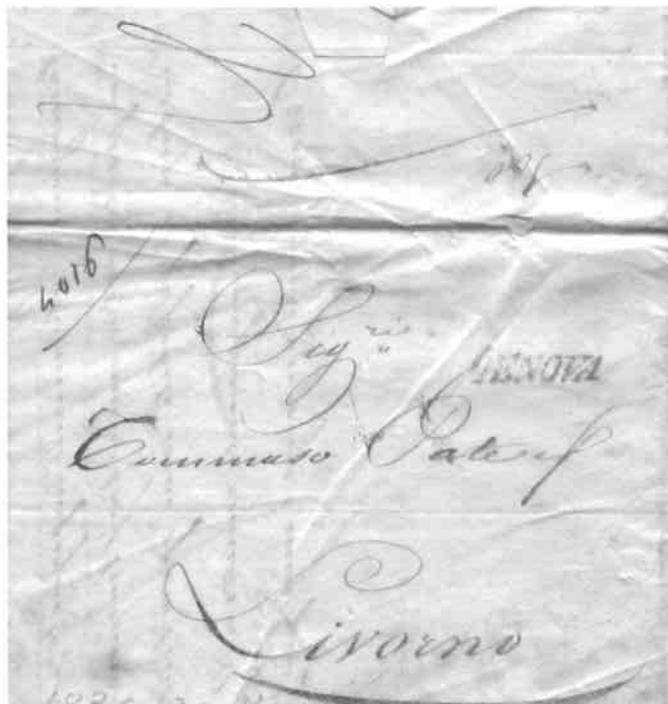
18 gennaio 1836
Da Genova a Livorno
Lettera in corso particolare per la via di terra. Presenta il bollo il bollo "GENOVA", rosso, dell'Ufficio del corso particolare dove era stata consegnata; al verso, manoscritti la tassa di 4 decimi e il numero di registrazione "602"; era poi passata all'Ufficio centrale della Posta e bollata con il "GENOVA", per essere instradata verso Sarzana. In arrivo la tassa toscana di 6 crazie.

doni o per altre occasioni estranee agli Uffici della Posta, dovrà preventivamente presentare o far presentare all'Ufficio della Posta locale le lettere che desidera spedire, ed ove non si tratti di lettere che godono la franchigia, pagare il diritto relativo. L'Ufficiale di posta noterà in presenza del latore sul registro a ciò destinato le lettere presentate, le bollerà con la stampiglia del suo Ufficio in un angolo dell'indirizzo un numero di ordine eguale a quello del suo registro..."

Praticamente era permesso a chiunque di trasportare posta purchè fosse messo a conoscenza l'Ufficio postale al quale dovevano anche essere corrisposti i diritti di porto.

Le vie particolari marittime

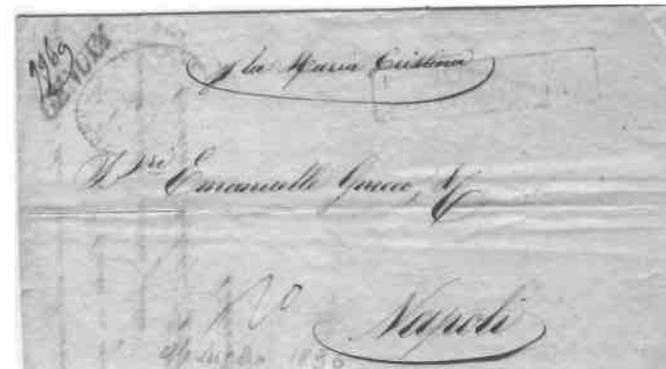
Nel 1836 la possibilità al trasporto privato fu concessa anche alle linee di navigazione come si evince dall'Art. 47, Titolo IV, del "Regolamento sopra il Servizio delle Posta-lettere" emanato a Torino il 30 marzo.



30 marzo 1836.
Da Genova a Livorno.
Lettera in corso particolare per la via di mare.
Bollata, registrata e tassata per 4 decimi all'ufficio del corso particolare. Le lettere per la via di mare pagavano il porto fino al confine toscano, Sarzana. Non presenta bolli e tasse toscane.

TITOLO IV

47. Il trasporto delle lettere, che sono di privativa delle Poste potrà farsi con mezzi estranei alle medesime, presentandole preventivamente all'Ufficio di Posta Locale, e pagandone il diritto relativo, ove non si tratti di lettere, che godano franchigia. L'Ufficiale di Posta noterà in presenza del latore, sul registro a ciò destinato, le lettere presentate, le bollerà con la stampiglia del suo Ufficio, ponendovi in un angolo dell'indirizzo un numero di ordine eguale a quello del suo registro.



9 luglio 1836
Da Genova a Napoli
Lettera in corso particolare viaggiata con il vapore "Maria Cristina" dell'Amministrazione dei Pacchetti a Vapore del Regno delle due Sicilie.
Fu bollata e tassata a Napoli per 20 grana.

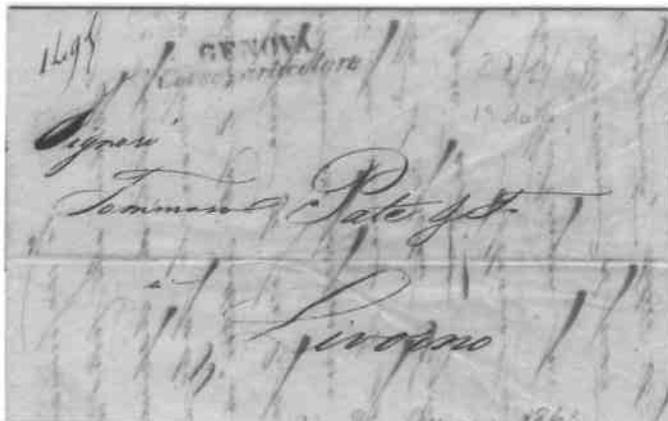
A Napoli il trasporto delle lettere per mare fu regolato dal Decreto del 10 Giugno 1817 che precedeva di poco il primo viaggio del pacchetto a vapore napoletano "Ferdinando I". Appare utile riportarlo in parte:

"8. I comandanti de' pacchetti saranno incaricati di trasportare le lettere che da gli Uffici di Palermo, Messina e Napoli si spediranno per via di mare. Essi avranno una valigia ove gli Uffici delle poste depositeranno le lettere indirizzate da una parte vall'altra de' nostri domini. Le valigie saranno chiuse a chiave, che reterà presso i medesimi uffici della posta. Esse con simile chiave saranno aperte da quell'ufficio dove le lettere verranno depositate.

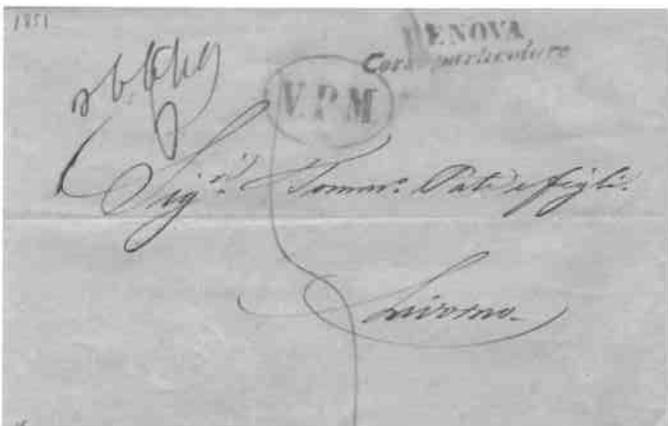
9. Sarà vietato a' comandanti de' bastimenti della nostra marina, a' padroni de legni mercantili e a qualsivoglia altro navigatore, di trasportare lettere o plichi privati dall'una all'altra parte de nostri domini. I contravventori saranno puniti con un ammenda non minore a ducati sei, e non maggiore di ducati venti.
10. La polizia de' porti di tutti i nostri domini di qua e di là dal

Faro avrà cura di ritirare da' capitani e dagli equipaggi de' legni provenienti dall'estero, tutte le lettere che trasportassero pe' particolari, e le trasmetterà agli uffici di posta per essere distribuite, dopodiché saranno assoggettate alle tasse, sotto le stesse pene contenute nell'articolo precedente in caso di contravvenzione..."

26 gennaio 1841
Da Genova a Livorno
Dal dicembre 1840 al
bollo lineare maiuscolo
rosso "GENOVA" fu
aggiunta su altra riga in
rosso la scritta "Corso
Particolare".
Lo conosco in uso fino al
1851 spesso insieme al
"V.P.M." di Livorno



8 Ottobre 1851



Appare quindi evidente che la privativa con il controllo rigoroso delle spedizioni aveva validità solo per la posta interna del Regno, mentre per le missive in partenza o provenienti dall'estero, con ogni tipo di nave, bastava solo pagare la tassa.

CONSIDERAZIONI SUL DECRETO DI LEOPOLDO II
DATO IN FIRENZE IL 28 DICEMBRE 1850 E SULLE
CONSEQUENTI DICHIARAZIONI E ISTRUZIONI
DEL 28 GENNAIO 1851 FORMULATE DALLA
SOVRINTENDENZA GENERALE DELLE POSTE

Il decreto nacque dall'esigenza, già più volte sentita, di snellire e facilitare le pratiche inerenti ai trasporti marittimi e postali effettuati con i vapori commerciali. Lo stesso problema era stato già affrontato e risolto dal Regno di Sardegna e di Napoli. Nel Regolamento sopra il servizio della posta-lettere emesso a Torino il 30 marzo 1836 si legge all'art 47:

"Il trasporto delle lettere, che sono di privativa delle Poste potrà farsi con mezzi estranei alle medesime. Presentandole preventivamente all'Ufficio di Posta locale, e pagandone il diritto relativo, ove non si tratti di lettere, che godano franchigia.

L'Uffiziale di Posta noterà in presenza del latore, sul registro a ciò destinato, le lettere presentate, le bollerà colla stampiglia del suo Ufficio. Ponendovi in un angolo dell'indirizzo un numero d'ordine eguale a quello del suo registro".

L'importo del diritto veniva scritto al verso della lettera e sul recto il bollo postale di partenza.

Per capire bene il significato della Posta in corso particolare marittimo, ogni capitolo delle Istruzioni ha rilevante significato. Sono da sottolineare la grande importanza dell'Ufficio di Sanità che era il primo e obbligatorio contatto dopo l'arrivo in porto. La prima cernita delle corrispondenze avveniva in questo ufficio dove si separavano le lettere per provenienza separandole dalle stampe, si registravano (modello A) e si rilasciava una ricevuta. Importante era stabilire la provenienza, sia che la lettera avesse il bollo d'origine, sia che, mancando questo, si potesse appurare da dove era partita. Questa operazione determinava l'importo che l'Ufficio postale avrebbe percepito dal destinatario. Da notare che se la lettera proveniva da porti esteri si considerava per la tassazione come proveniente da porti italiani. Al punto 3 si fa ricorso all'Art. 4 del Decreto del 28 dicembre che riporto integralmente:

"Art. 4 - L'uffizio postale pagherà all'esibitore della ricevuta, di che è fatta menzione all'art.1, la metà dell'importare delle Tasse, che l'Uffizio è in diritto di esigere sul peso complessivo di ciascu-

na categoria delle corrispondenze stategli consegnate, a tenore degli articoli che appresso”.

A questo punto vanno preso in considerazione gli Artt. 8 e 9 :
“La tassa Postale da pagarsi sulle lettere recate in via particolare dai bastimenti a vapore, o a vela nazionali o esteri; o che rivolessero dai mittenti spedire per mezzo di essi, sarà per ogni oncia di peso la seguente:

Per quelle di provenienza italiana Lire una, soldi tredici e denari quattro (20 crazie).

Per quelle di qualunque altra provenienza o destinazione Lire tre, soldi sei e denari otto (40 grazie).

E per le frazioni dell' Oncia l'applicazione della tassa suddetta si regolerà sulle norme della Tariffa generale del 27 dicembre 1847. (4-5-7-10-15...) nel primo caso; (8-10-14-20-30...) nel secondo caso.

Fra l'ufficio di Sanità portuale e l'Ufficio postale i rapporti erano molto stretti e molto precisi.

Era prevedibile che con l'arrivo continuo di navi in porto ci fosse un servizio organizzato per il trasporto delle valigie.

Le operazioni dell'Ufficio postale erano: contare il numero delle lettere, calcolare il peso complessivo, scriverle nel registro C, bollarle con il V.P.M. e la data, tassarle, distribuirle, controllare la ricevuta, pagare la quota spettante a chi consegnava le corrispondenza.

Qualora il servizio periodico dei pacchetti a vapore convenzionati non garantisse il percorso desiderato chi voleva spedire le lettere per il corso particolare doveva recarsi all'ufficio postale, pagare la tassa, farle registrare, farle bollare con il V.P.M. e quindi poteva affidarle a chi voleva.

Se invece il servizio era coperto dai pacchetti a vapore la bolletta della posta, dopo averla registrata (modello E), veniva consegnata ai corrispondenti dietro specifica ricevuta.

Fra l'ufficio di Sanità portuale e l'Ufficio postale i rapporti erano molto stretti e molto precisi. La copia della bolletta E doveva accompagnare le corrispondenze fino a destino.

Una tabella (modello D) con gli orari delle partenze delle navi e i luoghi di destinazione doveva essere affissa presso gli uffici postali. Le lettere in partenza dovevano essere ugualmente bollate, oltre che con il bollo del giorno, con il V.P.M.

Esenzione dalla consegna delle lettere all'Ufficio postale per gli operatori marittimi.

Non esenzione dalla disinfezione.

Esenzione per i Consolati per le lettere munite dei bolli ufficiali.

Il regolamento vale anche per le corrispondenze da qualsiasi località del Granducato.

Per le lettere spedite per mare verso località del Granducato nessuna restrizione.

Il bollo “V.P.M.”

A seguito della legge postale del 28 dicembre 1850 N° 156 il Commendatore Pistoij Sovrintendente generale delle poste toscane, prescrisse che le corrispondenze in arrivo o partenza con bastimenti non convenzionati a vapore o a vela, per o dal porto di Livorno, dovessero essere munite di un bollo rosso “V.P.M.” (Via Particolare Marittima).

Questo bollo nella versione piccola di 17 mm rimase in uso pochi giorni, ovvero dal 1 al 11 febbraio 1851.

LETTERE CENSITE

1 febbraio - Civitavecchia-Livorno

2 febbraio - Genova-Livorno

3 febbraio - Malta-Livorno

5 febbraio - Genova-Livorno-Civitavecchia-Livorno-
Marsiglia-Livorno

6 febbraio - Genova-Livorno-Civitavecchia-Livorno

8 febbraio - Genova-Livorno

In data 10 febbraio 1851 fu spedita da Firenze la seguente circolare, destinatario il Direttore dell'Ufficio di Livorno:



1 febbraio 1851.
Da Civitavecchia a Livorno. Primo giorno d'uso del timbro piccolo

"Oggetto: Nuovo bollo V.P.M.

Ill.mo Signore,

La invito a ritornare a questa generale Sovrintendenza il piccolo bollo V.P.M. che le accompagnai colla ufficiale del 30 Gennaio decorso al quale vorrà sostituire quello più grande e quindi più comodo che colla presente le rimetto."

All'osservanza delle regole erano esentati gli operatori portuali per quanto espresso nell'art. 20 delle Dichiarazioni e Istruzioni: "Art. 20 - Si dichiara nell'interesse del commercio ed a maggior comodo del medesimo, che non è sottoposta all'obbligo della consegna all'Ufficio Postale la lettera esclusivamente diretta al Raccomandataro del bastimento, e viceversa da questi spedita al corrispondente per mezzo del Capitano, le quali, come in passato, se soggette a spurgo, dovranno disinfettarsi nell'Ufficio del porto, e passarsi al loro destino".

Il bollo "V.P.M." grande non ebbe lunga durata. Negli ultimi mesi del 1852 il suo impiego venne a cessare pressoché contemporaneamente a quello dei bolli "Livorno Via di Mare A, B, C,". L'ultima data nota risulta il 25 dicembre 1852.

Si deve ritenere che sul cessato uso di questi ultimi bolli abbia in qualche modo influito la trasformazione dei rapporti fra l'am-

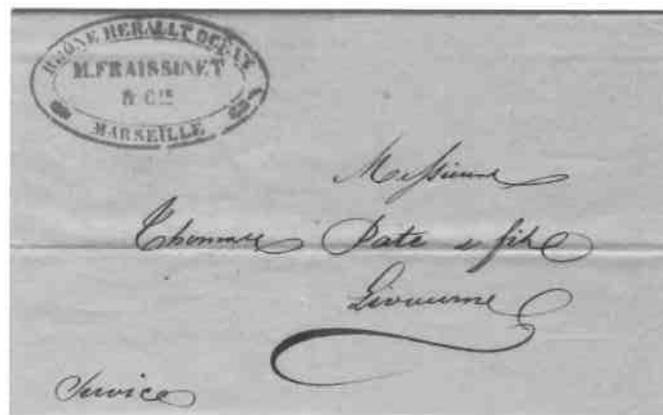


11 febbraio 1851.
Da Genova a Livorno.
Questa lettera giunse a Livorno il giorno 12 e come da disposizioni fu bollata con il "V.P.M." grande. Non conosco altre lettere prima di questa data.

ministrazione granducale e la nuova gestione della Compagnia Convenzionata delle Messaggerie Nazionali che era subentrata alla "Administration des Postes francaises", e ugualmente questa trasformazione abbia influito sulla cessazione d'uso del bollo "V.P.M."

Inoltre la contemporanea adozione dei primi francobolli adesivi toscani, oltre a eliminare ogni problema alle lettere "franche", semplificava notevolmente tutti i complessi conteggi relativi alle lettere assegnate, e, in particolare, a quelle trasportate dai battelli commerciali.

Assai raro l'uso del bollo "V.P.M.", quale annullatore di lettere affrancate con francobolli toscani e sardi.

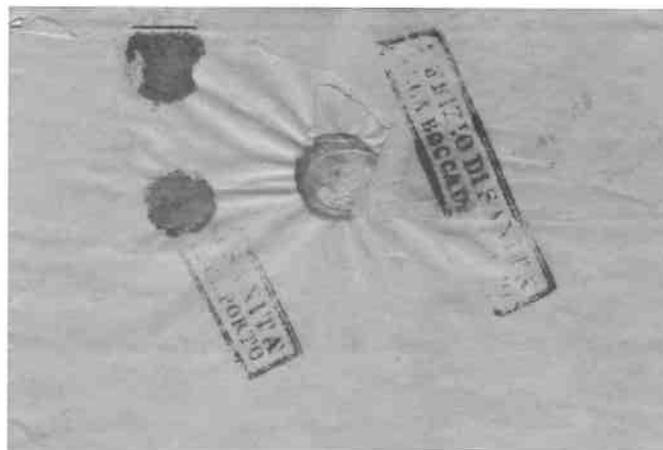


Marsiglia 24 Luglio 1851.
Lettera di servizio. Non porta traccia di bolli postali.

22 maggio 1851.
Lettera da Sidi Daud a Livorno (Sidi Daud nei pressi di Tunisi) Fu affidata al capitano di un bovo tunisino diretto a Livorno.

Il bovo era un veliero di non grandi dimensioni a due alberi: quello di prua a vele latine, quello di poppa con la randa. Aveva un lungo bompresso che portava un grosso fiocco detto "pollaccone".

I velieri tunisini si dirigevano spesso verso Livorno dove giungevano più che altro carichi di tonno sott'olio o pesci conservati. La lettera non porta nessun segno di posta, ma giunta a Livorno fu sottoposta a controllo sanitario come attestano i bolli al verso: Ufficio di Sanità alla bocca del porto.



PESCIA



27^a Biennale del Fiore e delle Piante

Mostra Mercato Internazionale del Florovivaismo

Orario 10.00 + 23.00

Organizzazione:
COMICENT

per informazioni:
Tel. 0572 453108
Fax 0572 453010
e-Mail: info@comicent.it

28 Agosto
5 Settembre
2004

DIRIGENTI - NEGOZIANTE



5 luglio 1851
Da Genova a Livorno.
Lettera in corso particolare
pagò 8 cent. in partenza e 5
crazie in arrivo. L'impronta
"V.P.M." fu impressa in
nero e corretta in rosso
come prescriveva il rego-
lamento.



26 giugno 1851.
Da Livorno a Genova.
Questa lettera avrebbe
dovuto viaggiare con il
vapore "Nuovo Colombo",
ma per qualche ragione
venne imbarcata sul
postale francese "Leo-
nidas" della linea delle
Coste d'Italia in partenza
per Livorno il giorno 26.
Il mittente aveva scritto
erroneamente "Col Vapore
Colombo" intendendo "Il
Nuovo Colombo" della
Compagnia Ambrogio
Zuccoli anziché il "Colom-
bo" di bandiera sarda, che
aveva navigato dal 1830 al
1831, anno in cui venne
demolito.



3 giugno 1851.
Da Livorno a Montpellier.
V.P.M. annullatore.
Bollo di Marsiglia in tran-
sito. Trasportata dal vapo-
re "Castore" della Impresa
R. Rubattino & C.

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

Livorno Via di Mare A-B-C

di Pietro Lazzerini (A.S.P.O.T.)

Caratteristiche e impieghi.

L'importanza delle convenzioni franco-sardo-toscane.

È ormai appurato doversi attribuire al bollo "D'OLTREMARE LIVORNO", nei due tipi, la funzione di avviamento sanitario e non postale.

Di conseguenza dobbiamo considerare come primi bolli postali marittimi i tre bolli a doppio cerchio grande, recanti scritto fra i due cerchi le parole in stampatello: "LIVORNO VIA DI MARE A-B-C".

Caratteri in stampatello abbastanza marcati.

Le lettere "A", "B", "C" molto grandi

Dimensioni

Cerchio esterno: mm.280

Cerchio interno: mm.166



Dal 1843 al 1851, periodo di uso appropriato, furono in gran parte impressi con il colore nero. Si conoscono in rosso solo nel 1844. In quell'anno negli uffici postali di Livorno furono sostituiti i tamponi neri con quelli rossi. Non se ne capisce il motivo.



1843 - 1851
NERO



1844
ROSSO



1843 - 1851
NERO



1844
ROSSO



1845 - 1851
NERO



1844
ROSSO

Il bollo "C" rosso e nero, venne usato, ma con diverso significato, dopo il 1851. Si conosce anche in azzurro per le provenienze da Alessandria d'Egitto.



ACCESSORI PER LA MEDICINA



ATTUALITÀ - SERVIZI - ALBERGO - SPA - DOSSIER - 700 - 100 - 1000 - 2000 - 3000 - 4000 - 5000 - 6000 - 7000 - 8000 - 9000 - 10000



AUSILI PER DISABILI

Centro



ELETTROMEDICALI



MEDICAZIONE

Forniture Sanitarie

STRUMENTI CHIRURGICI

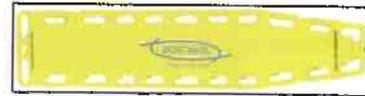


DIAGNOSTICA

CHIRURGIA

APPLICHI MONOUSO

ASSIGLIAMENTO SANITARIO



SISTEMI PER L'EMERGENZA



PRONTO SOCCORSO



Centro Forniture Sanitarie

www.cfs.it - info@cfs.it

Via Azzati, 36 LIVORNO - Tel. 0586- 444.369 - Fax: 0586- 443.608

Azienda specializzata nella commercializzazione di attrezzature e arredi ospedalieri, strumenti ed accessori per la chirurgia e la medicina, dispositivi medici per la diagnostica, ausili per disabili, medicazione ed attrezzature per pronto soccorso, da destinare a strutture ospedaliere pubbliche e private, case di riposo, professionisti e privati.

RIVENDITORE AUTORIZZATO



Molte le ricerche fatte presso gli Archivi di Stato di Firenze e Livorno, specialmente da Palmieri e Bargagli e più tardi da Ambrosi e dal sottoscritto per chiarire le modalità di impiego e le funzioni di questi bolli, ma non è stata rinvenuta una documentazione tale da consentire di fare piena luce in proposito. I soli dati utilizzabili a tal fine sono stati ricavati dalla regolamentazione postale del 1850-51, che per altro ha per oggetto l'impiego del nuovo bollo V.P.M. (Via Particolare Marittima) il cui uso viene a coincidere con la cessazione di quello dei bolli in oggetto.

Le ipotesi formulate da Sogno, Ravasini, Cora, Matteoli-Bardzki furono inizialmente indirizzate verso una spiegazione legata all'origine delle lettere sia per la provenienza, sia per la linea di navigazione adottata, ma l'esame accurato del materiale fece scartare questa evenienza. L'idea più attendibile risultò essere quella legata al porto delle corrispondenze.

Tutte le lettere giunte franche di porto fino a Livorno venivano contrassegnate con il "LIVORNO VIA DI MARE A". In partenza, una volta pagata la tassa, si segnalava quanto avvenuto barrando la lettera o con due segni intersecanti, o con un tratto trasversale.

Per chiarire ciò si veda la lettera sotto riprodotta: spedita da Vichy (Francia) il 24 luglio 1851, transitata da Roanne (24 lu-



glio), Lione (25 luglio), Livorno (3' luglio) giunse a Firenze lo stesso giorno. Si vedono: segno di porto franco, bolli di "Port payé", bollo della Strada Ferrata (S.V.) doppi cerchi francesi di partenza e transito, bolli a banderuola di transito a Livorno e di arrivo a Firenze.

Cifre manoscritte di tasse pagate alla partenza.

Gli altri due bolli "B" e "C" erano invece destinati alle lettere in porto assegnato, cioè da pagarsi dal destinatario. Non risulta facile stabilire secondo quali criteri venisse usato l'uno o l'altro bollo.

Secondo opinione diffusa il "B" era riservato alle lettere che arrivavano a Livorno gravate dalle tasse che il mittente non aveva pagato o aveva pagato solo parzialmente, nel caso ove non esistesse convenzione postale fra lo stato di partenza e il Granducato di Toscana. Queste lettere viaggiavano con i vapori convenzionati francesi.

16 giugno 1846
Da New York a Livorno
Bollo rosso di transito
francese per lettere proven-
nienti dall'Inghilterra
"2 ANGL. 2 BOULOGNE"
"(Ufficio esteri di Parigi).
Tassata in arrivo per 48
grazie importo per cor-
rispondenze del peso di
1/2 oncia. Al verso bollo
di transito di Londra (13
luglio) e di arrivo a Livor-
no (23 luglio).



Il bollo "C" era impresso per le lettere giunte a Livorno con i battelli commerciali e consegnate direttamente alla nave dal mittente.

Per queste l'Ufficio di Livorno pagava al Capitano una particolare quota per il trasporto.

Queste lettere non presentano quasi mai il bollo dell'Ufficio di partenza e quando raramente lo portano significa che alla partenza la lettera era stata affidata al vapore dall' Ufficio postale.

Un quadro relativo al significato e ai criteri di impiego dei tre bolli.

LIVORNO-VIA DI MARE A o B o C, se pure appare in grandi linee accettabile, presenta non poche lacune e contraddizioni riguardo ai B e C.

Alcune lettere viaggiate sicuramente con i vapori francesi, furono marcate in arrivo con l'annullo "C" anziché con il "B" usato normalmente per questi battelli.

Queste lettere provengono normalmente dal meridione, Napoli, Civitavecchia, Malta etc., e presentano il bollo dell'Ufficio postale di partenza.

Il Del Bianco suppone che l'accordo con le poste francesi funzionasse solo per le lettere provenienti dal territorio francese o dagli stati europei o atlantici per la via di Marsiglia, mentre le altre subissero lo stesso trattamento dei bastimenti commerciali.

Per le tante lettere che ho potuto visionare sono in pieno accordo con queste spiegazioni. Se il bollo "C" dovesse essere attribuito solo a lettere giunte con i battelli commerciali e consegnate direttamente al capitano, queste non dovrebbero mostrare il bollo con il nominativo dell'ufficio postale d'impostazione che invece appare nella quasi totalità delle missive dal 1844 al 1852.

Si potrebbe spiegare con il passaggio del pacchetto di lettere dall'Ufficio postale di partenza al bastimento di commercio nel caso, per esempio, che il vapore ufficiale fosse già partito. D'altra parte molte lettere recano scritta chiaramente la loro presenza sui vapori francesi.



15 Marzo 1847
Lettera da Malta a Livorno.
Tassata per 34 grazie
importo per lettere del peso
di 17 danari.
Al verso bollo di Malta e
bollo di arrivo di Livorno
(20 marzo 1847)

In definitiva non si è mai potuto riscontrare che lettere giunte a Livorno da Marsiglia rechino il bollo "C" e quelli provenienti dal Sud presentino il bollo "B".

Esistono alcune lettere con il "B" per provenienze da Malta ma tutte in tardo periodo, ovvero negli ultimi mesi del 1852 e quindi successivamente ad alcuni mutamenti che è bene ricordare:

- 1° Il primo febbraio 1852 aveva trovato applicazione la notificazione della Sovrintendenza delle Poste granducali per l'adozione del nuovo bollo V.P.M. (Vie Particolari marittime) per le lettere trasportate dai battelli privati.
- 2° I Paquebots postali francesi passano nel 1852 dalla "Administration des Postes" alla "Compagnie des Services Marittimes des Messageries nationales".
- 3° Le modifiche alle convenzioni franco-toscane con l'introduzione dei nuovi bolli nominativi dei Paquebots, ma soprattutto con l'istituzione dal Settembre della prima "Ligne d'Italie", detta indiretta o regolamentare con orari diversi.

Questi mutamenti possono aver comportato, per questo breve periodo finale, anche un diversi uso dei bolli destinati alle lettere provenienti in porto assegnato da Malta, per cattiva interpretazione del regolamento o per errore del bollatore medesimo.



18 aprile 1850.
Da Messina a Livorno.
Tassata a Livorno per 12
crazie, primo porto dal
Regno delle due Sicilie.
Manoscritto: "Per Postale
Francese"

Deve comunque tenersi presente l'art. 2 della notificazione del 1851: "L'ufficio di Livorno seguirà a cambiare, come al presente la corrispondenza per via periodicamente per mezzo dei piroscafi postali francesi con gli uffici di Marsiglia e di Parigi e con quelli mantenuti a spese della Francia ad Alessandria, Smirne, Dardanelli e Costantinopoli e straordinariamente a mezzo dei bastimenti mercantili".



telli Francesi eccettuate quelle per Civitavecchia, per l'Isola di Malta e pel Regno di Grecia dovranno andare soggetto nell'atto della loro impostazione alla tassa dell'affrancatura Forzata secondo il rispettivo loro destino, a norma della Tariffa generale dé 31 Dicembre 1835.

5° Le lettere, giornali, stampe ecc. dirette per Civitavecchia, e per l'Isola di Malta, non meno che per il Regno di Grecia, da spedirsi sempre per la via che sopra dovranno andar soggette, fino a nuove disposizioni, alla tassa prescritta dalla Tariffa segnata di N.1.

6° Per le lettere dirette per la Francia, e per i Possessi Francesi nel Nord dell'Affrica esclusi i giornali stampe ecc., sarà in facoltà del Pubblico di francarle fino a Marsilia, ed in tal caso le lettere medesime andranno soggette alla tassa prescritta dalla tariffa segnata di N.2 la quale è comprensiva anche della tassa di affrancatura Forzata che si percepisce dalla Toscana, è pure a libera facoltà del Pubblico il francare a destinazione le lettere, esclusi i giornali stampe ecc. portanti l'indirizzo ai suddetti Paesi del Levante nei quali esistono stazioni postali Francesi, e volendosi un individuo valere di questa facoltà, dovrà la lettera essere tassata a forma della tariffa suddetta.

7° Gli Uffizj di Posta Toscani dovranno dopo averle sottoposte alle consuete formalità fare un mazzetto a parte delle lettere da spedirsi per mezzo di battelli Francesi, ed unirlo al Foglio di avviso che accompagna l'ordinaria spedizione solita farsi o per Livorno, o per il corrispondente Ufficio intermedio, e quello di Livorno dovrà marcare tutte le suddette lettere, ugualmente che le altre che verranno consegnate alle sue Finestre, del bollo di =Livorno=, e di quello del giorno della partenza, entrambi in inchiostro rosso.

8° Le lettere per le quali fosse stato pagato dai mittenti il porto fino a Marsilia dovranno essere marcate col bollo ugualmente in rosso P.P.M. (Port pajé jusqu'à Marseille), quelle poi che fossero affrancate fino a destinazione dovranno portare il bollo PD. (Port pajé jusqu'à destination) sempre in inchiostro rosso.

9° Potranno gli Uffizj Toscani anche ricevere dal Pubblico delle lettere da spedirsi per la via suddetta per consegna o raccomandate contenenti valori, purché questi non siano né oro, né argento monetato, né bigiotterie, né altri articoli sottoposti a diritti Doganali, e si le une che le altre dovranno andare soggette al doppio della tassa che sarebbe apposta alle medesime se fossero lettere ordinarie.

10° Pei campioni o mostre da spedirsi per la via che sopra dovrà percipirsi il terzo della tassa stabilita per la lettera ordinaria, quando detti campioni o mostre siano uniti alla lettera; se per altro fossero separati dovranno considerarsi come lettere ordinarie.

11° La tassa che verrà dagli Uffizj Toscani percetta sulle lettere da spedirsi per la via suddetta dovrà essere notata dal Ricevitore in cifra numerica, e con inchiostro nero in Lire e crazie al tergo delle lettere medesime.

12° Gl'Impiegati addetti alle stanze dell'Interno negli Uffizj Postali di Firenze, e Livorno separeranno dalle lettere ordinarie quelle che saranno state, tanto nel proprio quanto negli altri Uffizj Toscani, francate fino a Marsilia, o a destinazione a forma del § 6 delle presenti istruzioni, e pesandole coi grammi francesi apporranno in inchiostro rosso al disopra ed a destra dell'indirizzo in cifre numeriche intelligibili ed in decimi di Franco la tassa percetta, e da abbonarsi alla medesima in conformità della tariffa che viene qui unita sotto N.4.

13° Le lettere, giornali, stampe, campioni ecc. provenienti da Marsilia o Parigi, qualunque sia il luogo di loro origine, come pure quelle provenienti dalle stazioni francesi del Levante, da Civitavecchia, dall'Isola di Malta, e dal Regno di Grecia per mezzo dei battelli Francesi dovranno essere tassati in conformità della tariffa qui annessa segnata di N.3.

14° Dovrà in tutti gli Uffizj Toscani essere rispettato il bollo PD. in rosso che venisse apposto dagli Uffizj Francesi alle lettere per la Toscana, ed in tal caso verranno le medesime dispensate franche ai Destinatarij, poiché la Francia ci tiene conto del loro importare peraltro per nostro interesse.

15° Non saranno attesi i reclami che venissero avanzati agli Uffizj di Posta dopo i sei mesi a datare dal giorno dell'impostazione della lettera reclamata.

16° Le lettere maldirette o equivocate e quelle dirette a persone che avessero cambiato domicilio spedite agli Uffizj di Posta Toscani per la via suddetta, saranno retrocesse all'Ufficio di Posta speditore gravate della tassa che si sarebbe dovuta esigere dal Destinatario.

17° Le lettere cadute in rifiuto nel corso di un mese saranno rinviate all'Ufficio speditore nei primi giorni del mese successivo per gli opportuni defalchi del porto pagato alla Francia per le medesime.

Dalla Soprintendenza Gen.le delle II. e RR. Poste Toscane
li 2. Agosto 1838.
G. Pistoja

È interessante rilevare quanto stabilito al punto 9 visto che fino ad oggi non sono note lettere spedite per raccomandata (per consegna) con questi mezzi. Per quanto concerne gli anni successivi non ho trovato altre notizie in merito all'inoltro od all'arrivo delle corrispondenze

per le vie di mare fino al 1847, anno in cui con notificazione del 5 maggio viene informato il pubblico che la tassa di porto dei fogli a stampa sarebbe variata in ragione delle dimensioni e non più del peso, in questa notificazione si fa espresso riferimento alle "provenienze dalle possessioni Francesi, Spagnole, Portoghesi e Inglesi e dagli Stati Uniti d'America".

Sempre nello stesso anno, in data 24 maggio, appare un'altra notificazione che comunica al pubblico la possibilità di inoltrare la corrispondenza per gli Stati Uniti d'America con il mezzo dei piroscafi da Le Havre per New York grazie ad una convenzione stabilita fra il governo francese e una compagnia di navigazione non menzionata ma che risulta essere quella "Herout et de Handel", convenzione firmata in data 29 gennaio e approvata il 25 aprile dello stesso anno, è possibile, grazie anche ad un accordo fatto con le Poste Sarde, di inoltrare la corrispondenza richiedendolo esplicitamente con la dicitura "Piroscafi Francesi di Le Havre" apposta sulla soprascritta con il pagamento di Lire 1 fino a denari 5 inclusi per ogni lettera e con scaglioni di 6 crazie per ogni denaro eccedente, gli stampati erano sottoposti alla tariffa di 4 crazie per ogni foglio fino a 30 decimetri quadri con scaglioni come nella notificazione già segnalata in precedenza.

Le partenze dalla Francia sarebbero state il 15° e l'ultimo giorno di ogni mese da aprile a tutto novembre e una volta al mese, non specificato, da dicembre a marzo.

In data 3 settembre viene per la prima volta segnalato al pubblico che il vapore Il Giglio avrebbe dato vita al servizio regolare tra Livorno, Portoferraio e Porto S. Stefano ad iniziare dal giorno 11 settembre e che le persone interessate a spedire le loro corrispondenze con questo mezzo dovevano apporre sulla soprascritta l'indicazione "pel vapore" senza alcun aggravio nelle spese di porto, gli orari e le variazioni sarebbero state regolarmente pubblicate sulla Gazzetta di Firenze oltre che negli uffici postali del Granducato nella Tabella degli arrivi e delle partenze.

In data 1 dicembre viene comunicato al pubblico che in concomitanza degli arrivi dei dispacci dall'estero nel porto di Livorno sia stabilita una nuova corsa sulla strada ferrata fino ad Empoli e di lì con staffetta fino all'ufficio di Firenze, in questa ordinanza è di interesse rilevare che i giorni 3, 13 e 23 arrivavano le corrispondenze dalla Francia e paesi al di là, i giorni

10, 20 e 30 le corrispondenze dal Mediterraneo Orientale (Costantinopoli, Alessandria, Grecia, Malta, Due Sicilie, Civitavecchia e Roma, Indie Orientali). Questo permetteva di poter ricevere in giornata nella capitale e nei paesi lungo lo stradale fra cui Lucca, a cui giungevano da Pisa, le lettere senza ulteriori ritardi.

Con il 1° gennaio 1848 venne stabilito che il servizio della barca corriera fra Portoferraio e Piombino sarebbe stato giornaliero e non più trisettimanale come fino ad allora.

In data 28 dicembre 1850 appare il primo regolamento generale per le corrispondenze arrivate per la via di mare in Livorno nel quale viene stabilito che tutte le corrispondenze arrivate in qualsiasi modo e con qualsiasi mezzo debbano passare dal lazzeretto per lo spurgo dopo essere state debitamente contate, e da questo poi essere inoltrate all'ufficio postale per l'inoltro a destinazione.

A tutti non era permesso ricevere lettere o plichi di qualsiasi genere diretti all'estero se non attraverso l'ufficio della posta, le lettere sarebbero state affidate al capitano della nave incaricata del trasporto poco prima della partenza e ad esso sarebbe stata rilasciata una speciale ricevuta.

La tariffa da pagarsi dai mittenti per oncia era di Lire 1 soldi 13 e denari 4 per i porti italiani, Lire 3 soldi 6 e denari 8 per i porti esteri; le stampe, campioni etc. la tassa era di crazie 2 per oncia.

I mittenti dovevano indicare in chiaro il mezzo di trasporto sulla soprascritta e pagarne obbligatoriamente il porto in anticipo, non sarebbero state accettate corrispondenze con assicurazione.

A questa legge seguì una notificazione del Soprintendente generale delle Poste Pistoie che in data 28 gennaio dava le istruzioni per l'esecuzione della medesima e introduceva il bollo speciale "V.P.M." da apporsi sulle corrispondenze arrivate con questi mezzi.

Termino qui queste brevissime note lasciando a chi più esperto e conoscitore l'approfondimento delle stesse nel periodo trattato e nel successivo.

Il volo postale fra l'Italia e la Somalia

di Costantino Gironi (A.I.D.A.)

La nostra compagnia di bandiera, l'Ala Littoria, voleva sperimentare la possibilità di realizzare un servizio postale veloce fra Roma e i possedimenti coloniali. L'occasione si presentò alla fine dell'anno 1934: dal 9 all'11 novembre il re d'Italia, Vittorio Emanuele III° si era recato in visita in Somalia e l'Ala Littoria sperimentò il volo postale rapido fra Roma e quella lontana colonia, a cui aveva da tempo pensato, per portare al re la corrispondenza, anche in considerazione del fatto che l'11 novembre ricorreva il suo sessantacinquesimo compleanno.

Per questo avvenimento, le Poste italiane emisero il 5 novembre una serie di francobolli speciali composta da sei valori e un francobollo "Servizio di Stato" ottenuto soprastampando il francobollo da lire 10 della serie, con colore cambiato, con una coroncina e "Servizio di Stato". Inoltre, in date successive venne emessa una serie di dieci francobolli speciali per ciascuna delle colonie Cirenaica, Somalia, Eritrea e Tripolitania, oltre ad un francobollo "Servizio di Stato" da lire 25+2 sempre per ogni colonia.



Per attuare questo nuovo collegamento fu chiamato Francis Lombardi, al quale furono affiancati: come secondo pilota Vittorio Suster, il motorista Luigi Giacomelli e il radiotelegrafista Pietro Cavalieri. Francis Lombardi, genovese di nascita, conseguì il brevetto di pilota nel 1916 e partecipò poi alla prima guerra mondiale nelle squadriglie da caccia. Alla fine della guerra costituì a Vercelli il primo aerocentro da turismo e partecipò al primo giro aereo d'Europa classificandosi quinto. Nel 1930 effettuò parecchi voli di ricognizione sull'Africa per verificare la possibilità di istituire linee aeree in quei luoghi. All'inizio del 1934 tentò il collegamento rapido fra l'Italia e l'America Latina. L'aereo utilizzato era un trimotore Savoia Marchetti S. 71, dello stesso tipo di quello precedentemente utilizzato da Lombardi e Mazzotti in occasione del volo postale diretto Roma-Buenos Aires effettuato nel mese di gennaio dello stesso anno.

La partenza avvenne da Roma, aeroporto del Littorio, e il corriere complessivamente trasportato nelle varie tappe dell'intero percorso fu di circa 248 chilogrammi. Gli aerogrammi dovevano essere affrancati per il porto normale delle lettere o cartoline, oltre al francobollo speciale a seconda della destinazione. I francobolli ordinari vennero annullati con l'annullo postale della località di spedizione, mentre quelli speciali con l'annullo speciale del volo.

L'S. 71 fece due scali per i rifornimenti a Tobruk e Massaua e nel pomeriggio dell'11 novembre atterrò a Mogadiscio dopo aver

percorso circa 6.200 chilometri in 35 ore e 35 minuti, soste comprese, ad una velocità media di circa 215 Km/h. Praticamente Lombardi aveva collegato Roma a Mogadiscio in meno di 32 ore effettive di volo, stabilendo così il nuovo record del collegamento. L'arrivo all'aeroporto di Mogadiscio non fu dei più felici perché l'aereo in fase di atterraggio cappottò, uscendo abbastanza malconco dall'incidente. Fortunatamente l'equipaggio rimase incolume, solo Lombardi riportò qualche danno di modesta entità al braccio destro.

Malgrado l'incidente occorso nella fase di atterraggio, il volo costituì un esperimento di tutto rilievo e di grande importanza per lo sviluppo dei trasporti aerei civili nel nostro Paese.

Da rilevare che Lombardi, nelle varie competizioni cui prese parte, con diversi tipi di aerei, si sia sempre classificato nelle prime posizioni, indice di una regolarità e di una professionalità veramente notevoli. E proprio in virtù delle esperienze fatte nei suoi voli dal 1930 al 1934, alla fine del 1935 Lombardi fu assunto dall'Ala Littoria per compiere i primi voli regolari del servizio aeropostale sul percorso Roma-Asmara-Mogadiscio. Per le sue imprese fu decorato con tre medaglie d'argento al valor militare e con due al valor aeronautico.

Il 5 marzo 1983 moriva a Vercelli, all'età di ottantasei anni, Carlo Francesco Lombardi, più noto come Francis Lombardi.

ALA LITTORIA S.A. (1934 - 1941)

di Flavio Riccitelli (A.I.D.A.)

La Rete Aerea Italiana, alla fine degli anni Venti, si era andata affermando gradualmente, alternando fasi di ampliamento a fasi di assestamento. Dopo la nascita delle prime quattro compagnie private – SISA, Transadriatica, AeroEspresso e SANA – fece seguito quella di Avio Linee Italiane e nel 1928 la Società Aerea Mediterranea (SAM), la compagnia a capitale pubblico SAM, che avrebbe poi dato luogo alla nostra compagnia di bandiera.

Infatti, posta al centro della politica di concentrazione e di razionalizzazione dell'aviazione civile, avviata dal nuovo sottosegretario all'aeronautica Italo Balbo, la SAM effettuò una "azione di largo assorbimento" nei confronti di tutte le compagnie aeree esistenti, subentrando nell'esercizio delle linee adriatiche, transalpine, mediterranee coloniali e ampliando il suo raggio di azione anche all'Oriente mediterraneo, fino a rendere più completa e organica la rete dei servizi italiani da essa gestiti.

La prima compagnia ad essere assorbita, nel 1931, fu la Transadriatica, che oltre ad un prezioso bagaglio di esperienze, lasciò in eredità un simbolo, quello della *Rondine*, destinato a rappresentare le fortune dell'aviazione civile italiana nei suoi anni di maggiore sviluppo.

La SAM, che nel 1930 aveva eletto a proprio presidente Umberto Klinger, assolse per sei anni brillantemente alle sue funzioni di moderatrice e regolatrice della complessa attività delle varie società aeree, con miglioramenti nelle condizioni del materiale e nelle potenzialità degli apparecchi. Ma ad un certo livello di sviluppo anche il suo nome non risultò più rispondente all'attività che di tanto sovrastava e superava quella iniziale. In realtà non era solo una questione di nome, i limiti mediterranei imposti alla SAM cominciarono ad essere inadeguati rispetto ai compiti e a quelli futuri a cui si trovava ad essere chiamata. Da qui la decisione di mutare la ragione sociale.

Il 28 ottobre 1934 (giorno del XII anniversario della Marcia su Roma), la Società Aerea Mediterranea diventò "Ala Litto-



ria S.A.", un nome che lo stesso Mussolini si era compiaciuto di suggerire. La nuova compagnia andò a riassumere in sé la quasi totalità dei servizi aerei italiani e, soprattutto, venne resa più "fascista" e più legata al partito nazionale. Contemporaneamente venne anche deciso il trasferimento degli uffici della Direzione Generale, da via Regina Elena all'aeroporto del Littorio, dove era stata costruita la nuova sede. Comunque, l'azzurra rondinella – questa volta accompagnata da un fascio – continuò a fregiare le carlinghe degli aeroplani della neonata compagnia di stato.

Intanto proseguiva il processo di assorbimento delle compagnie aeree private e nell'agosto del 1935, attraverso lunghe trattative, passavano all'Ala Littoria i servizi del Mediterraneo Orientale, precedentemente gestiti dalla Società AereoEspresso, posta in liquidazione. Nello stesso periodo si compivano le operazioni per l'assorbimento anche della Società Nord Africa Aviazione (NAA) – una piccola compagnia costituita nel 1931, con il sostegno del Ministero delle Colonie – che con soli tre Caproni 101, realizzava utili servizi di linea sulle difficili rotte della Libia. In precedenza, nel marzo 1935, l'Ala Littoria aveva stipulato un accordo con il Governo Albanese, in base al quale venivano rilevate definitivamente le linee della rete albanese, gestite fino ad allora a nome della Adria Aero Lloyd. Da questo processo di concentrazione, da cui rimase esclusa la sola ALI (Avio Linee Italiane) del gruppo Fiat, nasceva la prima compagnia di bandiera italiana, alla cui guida fu confermato Umberto Klinger, l'uomo che Balbo aveva posto alla guida della SAM.

Lo sforzo maggiore che negli esercizi immediatamente successivi si impose agli amministratori fu quello di fondere le culture aziendali e di coordinare i diversi sistemi con cui venivano regolate e svolte le attività delle precedenti gestioni. L'obiettivo era di prendere quanto di meglio esisteva nelle società assorbite e, con opportune trasformazioni, creare un unico vitale organismo. L'organizzazione della Direzione Generale, che si innestava sul vecchio schema della Società Aerea Mediterranea, rimase di fatto immutata e rappresentò il fulcro attorno al quale si svolsero tutte le operazioni e i movimenti in corso di attuazione...

Il compito non era dei più facili, ma i risultati non tardarono ad arrivare. Oltre al risparmio di 12 milioni di lire per l'erario,

in gran parte derivante dal venire meno delle sovvenzioni alle compagnie private, vi fu un forte sviluppo dell'attività, con i chilometri volati che passarono da 1.630.830 a 3.570.905. In breve tempo si passò da 17 a 38 scali, in tutti i paesi d'Europa e in Africa e i passeggeri a circa 50.000 l'anno.

La flotta poteva contare su idrovolanti e apparecchi terrestri, capaci di trasportare fino a 18 passeggeri alla velocità di 200 km/h. Trattandosi di aerei trimotori, il trasporto avveniva in tutta sicurezza; per le linee internazionali, invece, l'Ala Littoria disponeva di quadrimotori capaci di trasportare fino a 24 passeggeri alla velocità di 300 km/h. I grossi investimenti nell'ammmodernamento della flotta velivoli, si accompagnarono poi ad una intensa opera di propaganda, intesa a diffondere il trasporto aereo anche presso un'utenza meno sofisticata e professionale.

Il 1935 rappresentò un momento di svolta per l'aviazione civile italiana e l'aeroplano iniziava a diventare un concorrente temibile dei mezzi di trasporto su terra e su mare. Tra le innumerevoli linee inaugurate nel corso dell'attività svolta dall'Ala Littoria sarà sufficiente ricordarne solo alcune, che portarono il tricolore italiano molto lontano, in Europa e in Africa.

Il 7 maggio 1935, con gli accordi stipulati con KLM e Deutsche Luft Hansa, l'Ala Littoria inaugurò il collegamento giornaliero Milano-Francoforte-Amsterdam. L'accordo con l'Air France,



Il 7 aprile 1937 venne inaugurata l'importante linea fra l'Italia e la Palestina: la Brindisi-Rodi-Haifa.

La linea era in coincidenza con la linea Trieste-Brindisi e la linea Roma-Brindisi. A partire dal 13 aprile 1939 la stessa linea venne prolungata fino a Bagdad-Bassorah.

Giacomo Bottacchi

A.I.E.P. - A.I.S.P. - B.F.N.

Perizie e stime di francobolli e storia postale italiana dell'800

(Specializzato Stati Sardi - Regno d'Italia)

Consulenze - Acquisti - Intermediazioni

Onorario a richiesta

COMMISSIONARIO D'ASTA

(Italia & estero)

20129 MILANO

Via F.lli Bronzetti, 21

Tel. (+39) 02.71.80.23

INTERNET: www.bottacchi.com



AUCTION AGENT

(Italy and abroad)

Mobile: (+39) 339.73.09.312

Fax (+39) 02.738.44.39

E-mail: gbstamps@iol.it

Si riceve per appuntamento

LANDMANS

*acquisto, vendita
e intermediazione filatelica
album professionali
cataloghi gratis a richiesta*

Via del Bollo 3 - 20123 Milano

Tel. e Fax 02 8057789

stipulato nel settembre dello stesso anno, consentì l'inaugurazione del servizio, pure giornaliero, tra Roma e Parigi via Marsiglia, con il quadrimotore Savoia S.74 e un bimotore Potez 62. Il Siai S.74, impiegato su questa prestigiosa e redditizia linea, era un capace quadrimotore in grado di superare i 300 km/h. Nelle sue linee generali questo aereo ricalcava quelle del Siai S.71, ma di grandi dimensioni, quasi un "jumbo" dell'epoca, con una lussuosa cabina capace di ospitare fino a 24 passeggeri, dotata di bar e toilette. Sebbene costruito in tre soli esemplari prestò servizio fino al 1943 e fu il più grande velivolo della compagnia di bandiera.

Il 1935 fu anche contrassegnato per il nostro Paese dalla preparazione della campagna di Etiopia e la necessità di rapidi collegamenti con l'Africa Orientale Italiana era stato oggetto di lunghi studi da parte del Ministero. Già in seno alla compagnia SAM era stato affrontato il problema ed erano stati fatti tentativi per esaminare con i due Ministeri competenti (Aeronautica e Colonie) la possibilità di un servizio aereo tra le Colonie dell'Africa Orientale e la Madre Patria. Pur non mancando l'iniziativa di entusiastici consensi, difficoltà di ordine finanziario costrinsero i vertici a rinviare tutto al momento in cui, affermatosi il traffico aereo e assestatosi il complesso delle linee europee e mediterranee sotto un solo Ente, una nuova organizzazione e nuovi e più moderni mezzi tecnici, accompagnati da una più larga disponibilità di mezzi finanziari, avrebbero consentito all'aviazione civile italiana di cimentarsi sulle grandi linee intercontinentali.

Con la partenza nel febbraio del 1935 dei primi reparti del corpo di spedizione, l'Ala Littoria fu invitata ad esaminare d'urgenza il modo di provvedere alle nuove necessità. Non si disponeva ancora di un velivolo adeguato, sia alle condizioni ambientali, sia ad un tragitto di quella lunghezza, ma l'incalzare degli eventi e la necessità di disporre di un rapido sistema di trasporto di persone, corrispondenza e merci, fecero propendere verso l'unica rapida soluzione possibile, vale a dire un accordo con la Imperial Airways per collegarsi a Khartoum (Sudan anglo-egiziano) con la linea inglese che partiva da Brindisi per il Sud-Africa. L'accordo venne stipulato il 7 luglio 1935. Dalla capitale sudanese si diramavano due servizi dell'Ala Littoria: il primo sulla linea Khartoum-Kassala-Asmara-

Massaua (770 Km di percorso); il secondo sulla linea Massaua-Gibuti-Berbera-Galadi-Mogadiscio (1970 Km di percorso).

Da Roma si impiegavano tre giorni per raggiungere Massaua e quattro per raggiungere Mogadiscio.

Poco dopo, l'introduzione del nuovo Siai S.73, scelto dall'Ala Littoria quale aereo standard per i collegamenti terrestri, mise in condizione la compagnia di effettuare il collegamento con l'AOI con mezzi interamente italiani.

Dopo la consegna del primo lotto di sei apparecchi e una volta completata l'operazione di inquadramento degli equipaggi, del personale di officina e dei servizi di scalo, venne inaugurata la cosiddetta "Linea dell'Impero", nel dicembre 1935, con frequenza trisettimanale. Si volava solo di giorno, impiegando gli idrovolanti Cant Z.506 fino a Bengasi, quindi i trimotori Siai S.73. Nel tratto mediterraneo venivano effettuate soste a Siracusa, Bengasi e Cairo.

L'S.73 era un elegante trimotore ad ala bassa a sbalzo e carrello fisso, primo di una famiglia di aeroplani che diventerà tipica dell'aviazione italiana per oltre un ventennio. Fu considerato, e a ragione, come il più veloce trimotore di linea del mondo, in grado di raggiungere i 340 km/h. La fusoliera era notevolmente capace e i piloti avevano un cabina chiusa, con doppi comandi affiancati. L'arredamento interno comprendeva 18 posti su due file, con dotazione di toilette, riscaldamento, ossigeno per le alte quote e bagagliai.

Il 1 luglio 1936 l'Italia aveva stipulato una convenzione anche con la Grecia, in virtù della quale l'Ala Littoria venne autorizzata alla continuazione dell'esercizio delle linee Roma-Brindisi-Atene-Rodi e Brindisi-Tirana-Salonicco e la società ellenica ottenne di esercitare le linee Atene-Brindisi-Roma-Napoli e quelle con destinazione Marsiglia e Monaco, attraversando il nostro paese.

Una particolare attenzione venne data anche alle rotte dell'Adriatico, linee ereditate dalla SISA e poi dalla SAM (Ancona-Zara-Lussino-Pola-Trieste; Trieste-Venezia; Fiume-Pola-Venezia; Trieste-Pola-Lussino; Trieste-Brindisi), per l'esercizio delle quali venne introdotto l'idrovolante Macchi C.94, in sostituzione degli arcaici Cant.10 e Cant.22. L'idrovolante C.94, in grado di raggiungere i 290 km/h e di trasportare fino a 12 passeggeri, si rilevò subito un mezzo sicuro e confortevole, di-

venendo presto un apprezzato mezzo di comunicazione e collegamento nella eterogenea comunità adriatica. Una cura particolare era stata dedicata agli allestimenti di cabina, con sedili rivestiti in pelle (non più cestini di vimini), luci individuali e bocchette singole di aerazione. Da luglio a dicembre 1936 vennero consegnanti i primi sei esemplari, tutti impiegati nell'area e a partire dal 1937 anche sulla rotta Trieste-Brindisi-Haifa, il cui capolinea era stato spostato successivamente da Trieste a Roma, per accogliere un'altra notevole fetta di traffico.

L'utenza era sempre in aumento, nuove linee si aprivano al traffico e con l'appoggio di una industria aeronautica sempre più progredita, l'Aviazione Civile Italiana, e in particolare l'Ala Littoria, fu in grado di affrontare il suo maggiore sviluppo. Nel 1937 la compagnia arrivava a gestire 42 linee regolari e considerate le dimensioni raggiunte, si rese necessario un'adeguamento della struttura organizzativa della società, con la creazione di sei Direzioni di rete (Roma Lido, Roma Aeroporto del Littorio, Trieste, Bengasi, Spagna, Addis Abeba) e 3 Scali principali, il più importante dei quali era quello di Tirana, ove faceva capo l'intera rete albanese.

Nel 1938 lo sviluppo continuò senza soste e l'intensa attività pose l'Ala Littoria al primo posto in Africa, prima ancora dell'Air France. In Europa vennero raggiunte nuove capitali con le linee Venezia-Klagenfurt-Bratislava-Praga e Roma-Belgrado-Bucarest. Vennero assicurati anche i servizi di linea nella Spagna in guerra. Sulla linea Roma-Pollensa-Cadice, già inaugurata nel dicembre 1936, si andarono ad intersecare a partire dal gennaio 1938 le due nuove linee Melilla-Malaga e Tetuan-Malaga-Siviglia, entrambe con frequenza giornaliera. Con l'estensione di quest'ultima a Lisbona, a partire dal 25 aprile 1938 era possibile volare da Lisbona fino a Roma, via Siviglia-Malaga-Melilla-Palma di Maiorca. La rete raggiunse il suo massimo sviluppo nel 1939, toccando i 37.110 Km, con una flotta aerea di 101 apparecchi di vari tipi.

Una volta organizzata al meglio la rete nazionale ed europea, forte di tanta esperienza, l'Ala Littoria iniziò a puntare la sua attenzione oltre Atlantico. Il 20 marzo 1938 si ebbe il primo esperimento di un collegamento regolare tra l'Italia e l'America Latina, sul percorso Roma-Cagliari-Bathurst (Gambia)-Bahia-Rio de Janeiro-Buenos Aires. A bordo dell'idrovolante Cant Z



ASSOCIAZIONE
COMMERCIANTI FILATELICI
SEZ. TOSCANA



A.F.I.P.

ANTHICTÀ NUM.-FIL. di GASPARRI Manuela	c.so Mazzini, 321	57126 Livorno	0586-802312
BERTI Sergio	via Fabbrini, 27	50063 Figline V.no (FI)	055-9155643
BIANCHI Germano	via Cimatori, 13	59100 Prato	0574-32650
BIONDI Gino	via Mameli, 45	50136 Firenze	055-577310
BRIOSCHI di GOPPI Marco	via dei Servi, 31r	50122 Firenze	055-214082
DI TOMMASO di Berti Anna Maria	via Romagnosi, 14	50134 Firenze	055-472018
DONNINI Romano	via Calimala, 2	50122 Firenze	055-283183
FESTA Sebastiano	via Spighi, 14	59100 Prato	0574-583746
FILATELICA FIORENTINA di PERUZZINI Massimo	via Porta Rossa 74r	50123 Firenze	055-219086
FLORA Carla	via Fratti, 109/3	55049 Viareggio (LU)	0584-47001
GAZZI Alberto	b.go SS. Apostoli, 18	50123 Firenze	055-282345
GHINI Fabio	via Aurelia, 287	57013 Rosignano Solvay	0586-760125
LANDI Pierguido	Banchi di Sopra, 59	53100 Siena	0577-40375
LUNARDI Antonio	via di Pratole, 64/a	56127 Pisa	050-576869
MARCONCINI Mario	l.no Mediceo, 28	56100 Pisa	050-543535
MARIANI BIANCHI Gabriella	via Nazionale, 153r	50123 Firenze	055-483233
MAURITUS di CASTELLI Maurizio	via V. Veneto, 108	55042 Forte Marmi (LU)	0584-80157
MR-FIL. di MESSERI Ugo	via G. dei Marignoli, 62D	50125 Firenze	055-364503
MERCATINO FILATELICO di BROGI e VANNINI	via Ricasoli, 93r	50122 Firenze	055-289150
MULINACCI Andrea	p. V. Emanuele, 23	53010 Vagliagli (SI)	0577-322527
ORLANDINI Torello	via Ricasoli, 12 r	50122 Firenze	055-294555
ROSSI Roberto	viale Petrarca, 46	50124 Firenze	055-2207254
SEVERGNINI Lelio	via Amendola, 38a	51100 Pistoia	0573-33860

"La filatelia è cultura"

RIVOLGETEVI SEMPRE AL VOSTRO COMMERCIANTE DI FIDUCIA

506, munito di tre motori Alfa Romeo, vi era il pilota comandante Carlo Tonini e lo stesso presidente della società Umberto Klinger.

Il volo, che aveva come scopo lo studio tecnico dell'itinerario e del materiale occorrente alla nuova linea, era stato compiuto con la massima regolarità per tutti i 24.000 Km del percorso, ad una velocità media di 300 Km/h. Come sappiamo, per l'esercizio di questa linea venne in seguito costituita una nuova società, la LATI, che comunque può considerarsi una filiazione dell'Ala Littoria, avendone utilizzato la sua organizzazione. Alla vigilia della seconda guerra mondiale l'aviazione commerciale italiana rappresentava una realtà di tutto rilievo nel settore dei collegamenti aerei mondiali, dotata anche di macchine all'altezza dei tempi e di equipaggi con un buon bagaglio tecnico-professionale. La flotta dell'Ala Littoria all'inizio del 1940 era composta di 132 aeromobili di vario tipo. Il volume di traffico ci poneva al quinto posto nel mondo, dopo Stati Uniti, Unione Sovietica, Germania e Gran Bretagna. La guerra, nonostante il nostro iniziale stato di non belligeranza, distrusse ben presto tutto. Allo scoppio delle ostilità lo Stato Maggiore dell'Aeronautica emanò le disposizioni per la militarizzazione dell'aviazione civile, che passò alle dipendenze del Comando Servizi Aerei Speciali (CSAS), che era stato creato allo scopo.



La linea 480 Melilla-Tetuan, inaugurata il 3 ottobre 1938, si raccordava alla linea 485 Roma-Pollensa-Melilla-Cadice, inaugurata qualche anno prima. Contemporaneamente alla istituzione della linea, venne assicurato un regolare servizio automobilistico gestito dall'Ala Littoria fra Tetuan e Tangeri in coincidenza con i voli.

ASSOCIAZIONE ITALIANA DI AEROFILATELIA



Sei un collezionista di posta aerea?
Ti interessa la storia del volo?
E i documenti che ne sono testimonianza?
L'AIDA è la tua associazione.

Oltre quaranta anni di collezionismo aerofilatelico

L'AIDA è stata fondata nel 1958 da un gruppo di collezionisti di posta aerea con lo scopo di incrementare e promuovere il settore. I soci, in oltre quarant'anni di attività, hanno proseguito nell'indirizzo dettato dai fondatori, non senza trascurare le nuove idee che via via hanno trovato accoglimento presso i collezionisti. A partire dal 1971, l'AIDA ha organizzato tutti gli anni la "Giornata dell'Aerofilia" in diverse città italiane, con la collaborazione anche di altri circoli filatelici. La Giornata, oggi giunta alla sua 35° edizione, ha registrato spesso la presenza di espositori internazionali ed è sempre stata ricordata con un annullo speciale dedicato alle vicende della storia aeronautica. Sono stati editi anche numeri unici, con articoli e note su temi e argomenti interessanti il collezionismo aeropostale.

Gli obiettivi

Al centro degli obiettivi dell'Associazione troviamo l'Aerofilia, intesa come ricerca, studio, collezione di corrispondenza trasportata per via aerea. Un percorso che si estrinseca attraverso: gli AEROGRAMMI, con affrancatura postale (francobolli ordinari, di posta aerea o speciali), con annulli speciali o ordinari, con timbri di servizio aereo speciali o del volo; trasportati con voli ordinari, primi voli e voli inaugurali, voli speciali civili e militari, voli catapultati da navi, voli interrotti per incidenti, da colombe viaggiatori, con palloni aerostatici, dirigibili, aerei terrestri o idrovolanti, alianti, elicotteri, razzi o missili, con navette spaziali (Astrofilatelia); paracadutati o lanciati da aeromobili in volo. La STORIA AEROPOSTALE si completa con: lettere e cartoline con annulli e timbri di campi di aviazione, di manifestazioni aeronautiche del periodo pionieristico, moderno e contemporaneo, con autografi dei piloti; francobolli di posta aerea ordinari e speciali, francobolli semi-ufficiali precursori, vignette ed etichette di servizio, biglietti e cartoline postali aeree.

Infine ULTERIORI ELEMENTI per realizzare, studiare e godere una collezione di aerofilia sono offerti da: cartoline illustrate, fotografie di aerei e di piloti, cimeli aeronautici, libri, giornali, riviste, medaglie celebrative, oggettistica inerente l'aviazione.

Benefici e servizi per gli associati

L'Associazione pubblica trimestralmente un proprio notiziario, denominato "AIDA Flash", nel quale ogni socio può far sentire la propria voce, inviando inserzioni e/o articoli di argomento aerofilatelico o astrofilatelico; del settore di suo interesse; abbona i soci al periodico della Federazione "Qui Filatelia" e procura sconti speciali sugli abbonamenti ad alcune riviste filateliche nazionali. Periodicamente viene pubblicato l'Annuario dei soci, uno strumento utile per conoscere gli altri collezionisti e le informazioni sulle loro specializzazioni, nel rispetto delle direttive sulla tutela dei dati personali.

I soci possono fruire di un "Servizio Novità" per la fornitura in abbonamento di materiale aerofilatelico; infine il "Servizio Scambi" che tratta materiale aerofilatelico offerto dai soci e riservato agli stessi.

L'AIDA aderisce alla "Federazione fra le Società Filateliche Italiane", e alla "Federazione Internazionale delle Società Aerofilateliche", per quest'ultima è possibile ricevere il Bollettino.

AIDA - Associazione Italiana di Aerofilia, Via Petrarca n° 4, 20064 Gorgonzola (MI)

Presidente: Costantino Gironi - Via Petrarca n° 4, 20064 Gorgonzola (MI)
 tel/fax: 029513203 e-mail: costantino.gironi@tin.it

Segretario: Flavio Riccietelli - Via Lorenteggio n° 53/A, 20146 Milano e-mail: fl.avio@tin.it

Con Filatelia online, fate collezione da casa. Comodi, comodi.



• Acquistare francobolli e prodotti filatelici è facile e veloce,
basta andare su www.poste.it e cliccare la sezione filatelia.



Posteitaliane