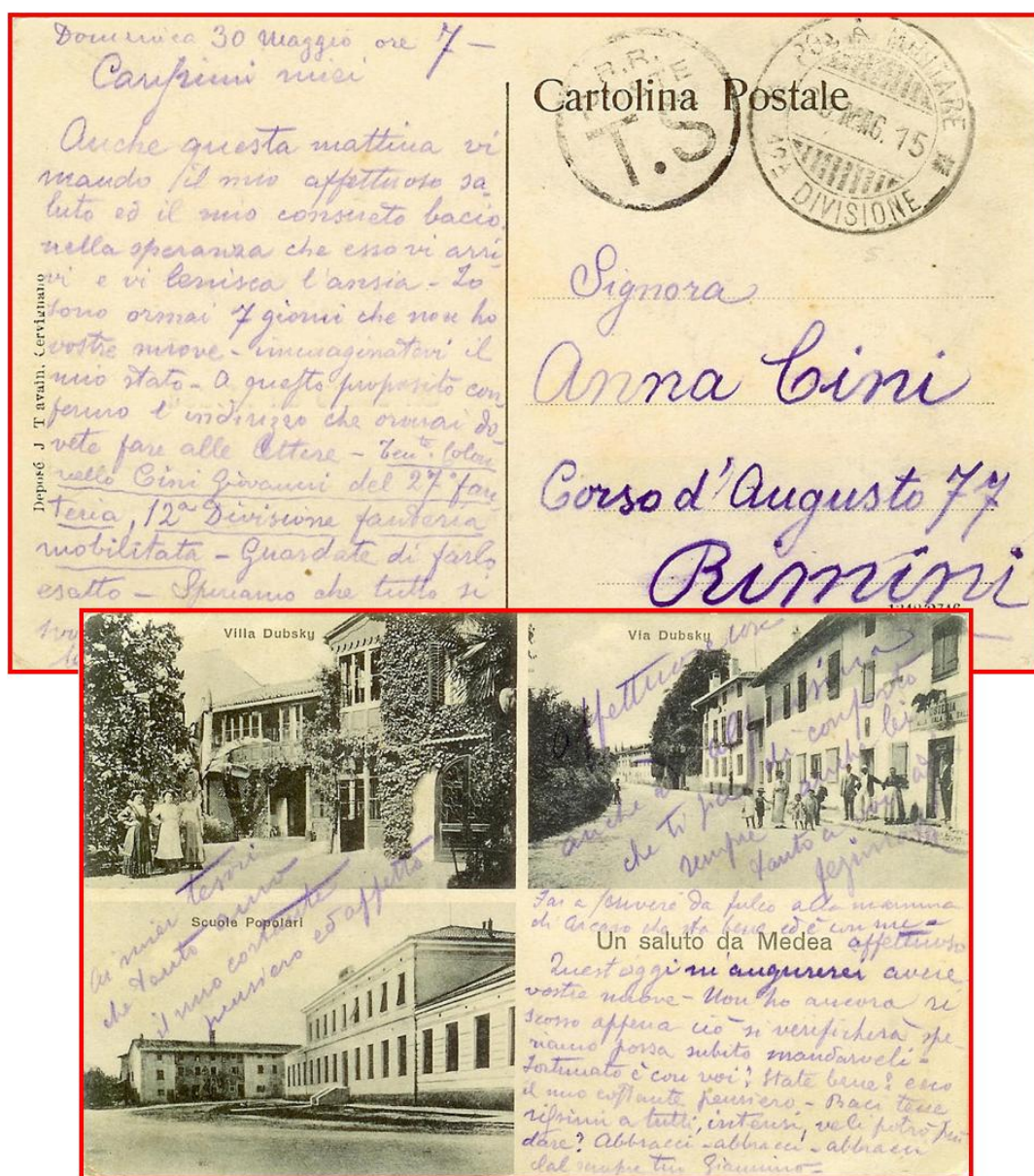


A.S.P. Friuli - Venezia Giulia



Associazione di Storia Postale del Friuli e della Venezia Giulia

Associazione fondata nel 2002 – Aderente alla Federazione fra le Società Filateliche Italiane



A.S.P. FRIULI-VENEZIA GIULIA
Associazione di Storia Postale del Friuli e della Venezia Giulia
 Info c/o segreteria oscar@piccini.org

SOMMARIO

Pag.	Autore	Titolo
3		Lettera del presidente
4	<i>Mario Pirera</i>	Il percorso di una lettera
7	<i>Dr. Veselko Guštin</i>	Tre rarità o ...
9	<i>N.d.R.</i>	Nota della Redazione & Fuorisacco
10	<i>Mario Pirera</i>	L'utilità di una notazione
12	<i>Marzio Mocchi</i>	Levante d'Austria (L'annullamento azzurro in corsivo di Cefalonia)
14	<i>Alessandro Piani</i>	Piacevoli Ritrovamenti 1
15	<i>Gabriele Gastaldo</i>	Nuovi tipi di annulli Tondo-Riquadrati del Friuli
18	<i>Sante Gardiman</i>	"Quel tratto di strada ferrata" – <i>Quel treno da e per Casarsa</i>
28	<i>Alessandro Piani</i>	Piacevoli ritrovamenti 2 – Repubblica italiana: 1.1.1950 al 31.7.1951. Un dettaglio tariffario
31	<i>Oscar Piccini – Sergio Visintini</i>	Monfalcone Dalla provincia di Trieste a quella di Gorizia
40	<i>Stefano Domenighini</i>	TPL anonime
44	<i>Stefano Domenighini</i>	Indagine sulle TPL

In copertina: cartolina illustrata spedita da Medea il 29 maggio 1915 tramite l'Ufficio di Posta Militare della 12^a Divisione.

Il bollettino non è in commercio ed è riservato ai Soci dell'ASP-FVG. **Il contenuto degli articoli è di esclusiva responsabilità degli autori.** I Soci dell'A.S.P. che desiderano avere informazioni, chiarimenti o domande da fare in relazione agli articoli apparsi sul bollettino sono pregati di mettersi in contatto **esclusivamente** con gli autori degli articoli.

Pubblicazione edita e stampata in proprio con tiratura 50 esemplari.

Lettera del presidente

Cari Soci,

come auspicato da tempo, stiamo cercando di raddoppiare la frequenza d'uscita del nostro bollettino! Grazie all'impegno del Comitato di redazione e, in particolare, alla determinazione e alla capacità del socio Domenighini, è stato predisposto un corposo e vario insieme di articoli, che viene presentato ai soci in occasione dell'assemblea straordinaria del 13 giugno.

Il bollettino, visualizzabile e stampabile anche dal nostro sito internet, copre un po' tutti i periodi dell'affascinante storia postale della nostra regione, e non solo! Cerchiamo di dare un po' di dignità anche alla storia postale più recente, sia nell'intento di catturare l'attenzione di un pubblico più giovane, sia perchè anche nella storia postale non ci sono soluzioni di continuità nè scompartimenti stagni.

Invito tutti i soci, e in particolare i nuovi entrati, a visionare il nostro sito internet <http://aspfvg.org/> segnalando eventuali errori o suggerimenti.

Ricordo che, fra l'altro, sono stati inseriti tutti i bollettini sinora usciti e che sono scaricabili i singoli articoli. Ora inizieremo a lavorare sull'area riservata (ai soci), sperimentando la procedura d'accesso nella speranza di poter interessare un numero maggiore di lettori.

Buona lettura!

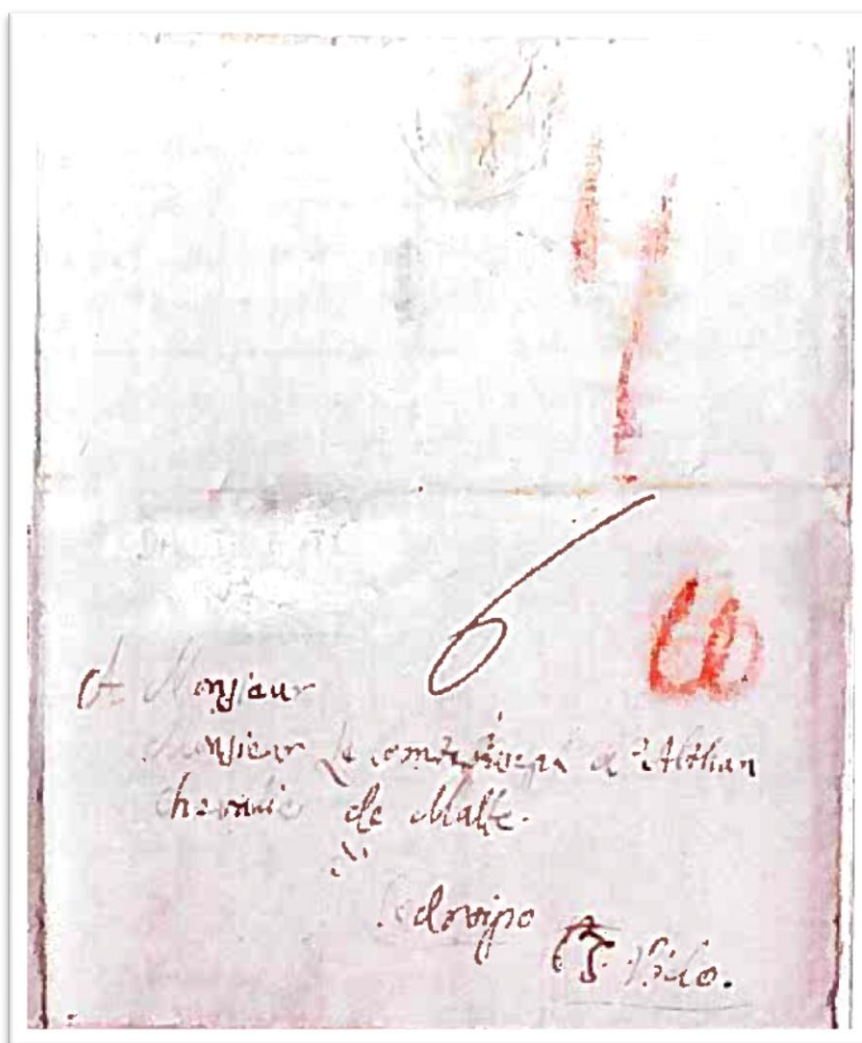
Il Presidente
Sergio Visintini

Mario Pírrera

IL PERCORSO DI UNA LETTERA

La lettera in esame fu spedita, il 17 maggio 1772, da Trieste, al Conte Giuseppe Altan dal nipote Prospero Altan con destinazione a S. Vido (San Vito al Tagliamento).

Il mittente scrive “... *adempio al mio dovere dandole notizia del nostro viaggio ...*” e precisa che per la spedizione della lettera fu colta “... *l’occasione della posta d’Italia, che in questo giorno appunto parte qui da Trieste ...*”.

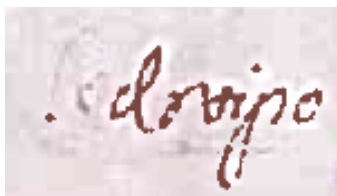


(collezione De Paulis)

Il trasporto di questa lettera attiene al percorso postale dall’Impero Austriaco alla Repubblica di Venezia attraverso le località di Trieste-Santa Croce-Duino-San Giovanni-Monfalcone-Gradisca-

Romans-Versa-San Vito al Torre-Visco-Palmanova-Ontagnano-Rivolto-Codroipo-Valvasone-Pordenone-Sacile-Conegliano-Lovadina-Treviso-Mestre ed in fine Venezia.

Dopo la stazione di posta-cavalli di Visco il percorso si svolgeva sulla stessa strada della Posta di Vienna nel territorio veneziano, la Maestra d'Italia.



Sul frontespizio della lettera si legge l'indicazione “*Codroipo*” quale transito per San Vito valida per un percorso locale della posta lettere ma non per quello della Posta di Vienna (o d'Italia). San Vito è sede di un ufficio di posta-lettere che dipende dalla Cavalleria di Udine; sia Udine che San Vito sono “fuori” dal tracciato della Posta di Vienna. Solo nel 1774 una convenzione tra l'I.R. Corte di Vienna ed il Doge di Venezia stabilì di trasportare

la stazione di posta-cavalli di Visco a Udine da dove si poteva smistare la posta agli uffici della Patria del Friuli.

Nel 1772 la corrispondenza proveniente dall'Austria doveva essere concentrata a Venezia e da qui distribuita ai luoghi di destinazione.

Nel testo della lettera il mittente scrive: “... *Abbiamo parlato in Codroipo per far capitar le lettere in S. Vito senza andar a Venezia, e fummo assicurati dal Sig. Francesco Artini, Maestro di Posta, che ci vanno sicuramente, onde V. S. Ill.ma potrà intendersene con esso per la spesa ...*” a conferma che non si potevano fare “smistamenti” da Codroipo a San Vito.



La tariffa della Posta d'Italia, in base alla convenzione del 2 ottobre 1769, prevede un importo di 6 soldi da Trieste a Venezia e viceversa, per una lettera di un foglio; si giustifica la presenza della cifra 6 manoscritta ad inchiostro nero sul frontespizio della lettera del 1772, partita “bianca” con tassa a carico del destinatario. L'Ufficio austriaco della Posta di Vienna in Venezia consegnò



all'ufficio della Cavalleria di Udine in Venezia la lettera esigendo il pagamento dei 6 soldi; il massaro della Posta di Udine in Venezia provvide ad inoltrare a San Vito la lettera con il corriere ordinario applicando l'importo di 4 soldi (3 di porto e 1 di dazio); al verso della lettera fu segnata la cifra 4 in sanguigna esigendo così dal destinatario la somma totale di 10 soldi (6+4) segnata sul frontespizio dalla cifra 10 in sanguigna.

Le tasse postali segnate sul frontespizio danno una indicazione del doppio percorso della lettera in esame nel territorio veneziano, quasi un circuito, sviluppato sulla strada Maestra d'Italia da Codroipo a Venezia e sulla strada della Fossetta da Venezia a San Vito.

Un chiarimento potrà emergere dall'esame della Convenzione del 2 ottobre 1769 (che migliora quelle del 4 gennaio e 28 febbraio dell'anno 1652) tra l'Austria e Venezia, i cui accordi interessano le corrispondenze di Venezia con Vienna, Gratz, Lubiana, Gorizia e Trieste sia andanti che venienti.

Nella Convenzione era stabilito di aprire un Ufficio di Posta Austriaco in Venezia con un amministratore scelto tra tre sudditi veneti ed affiancato da un controllore, quale aiuto per la tenuta dei conti, nominati dalla Suprema Direzione Austriaca di Vienna, alla quale si doveva rendere conto dei proventi.

L'amministratore ed il controllore in Venezia dovevano presenziare all'apertura ed alla chiusura delle valigie, alla pesatura ed alla tassazione delle lettere ed inoltre alla partenza ed all'arrivo delle staffette.

Con la Convenzione del 1769 fu stabilito che l'Austria rinunciava, nel territorio veneziano, a qualunque giurisdizione sopra gli ufficiali della Posta di Vienna nel territorio stesso. Furono attuati due corsi settimanali dando alla Compagnia dei Corrieri Veneti l'incarico del trasporto delle valigie delle lettere da Venezia al confine austriaco e ritorno.

La Convenzione stabiliva che “... *le lettere levate nei luoghi di strada dello Stato Veneziano sono a beneficio dei Corrieri Veneti, sia all'andata che al ritorno; sono poste nella falsamanica che rimane aperta come d'uso ...*”.

I Corrieri Veneti quindi potevano raccogliere e consegnare lettere a loro vantaggio lungo la “strada” della Posta di Vienna ma non potevano e non dovevano manipolare le valigie sigillate!

Per chiarire quale è la strada dei Corrieri dobbiamo ricordare che al tempo della Convenzione 1769 si segnalavano vari inconvenienti a causa di una duplicazione di alcune poste-cavalli nel Friuli Veneto e precisamente:

- con provenienza dall'Austria, per le poste-cavalli di ONTAGNANO e GORICIZZA, che erano di proprietà austriaca;
- con direzione verso l'Austria, per le poste-cavalli di CODROIPO e PALMADA, che erano di proprietà veneziana.

Fu posto rimedio con le seguenti risoluzioni:

- soppressione da parte austriaca della Posta-cavalli di GORICIZZA;
- soppressione da parte veneziana della Posta-cavalli di PALMADA;
- soppressione da parte austriaca della Posta-cavalli di ONTAGNANO;
- attivazione da parte austriaca della Posta-cavalli di VISCO, al confine austriaco, fuori dallo Stato Veneziano.

Si può precisare che le stazioni di posta-cavalli in attività nel 1772 sul percorso della strada Maestra d'Italia, dopo quella di Visco al confine austriaco, verso Venezia, erano situate a Codroipo, Valvasone, Pordenone, Sacile, Conegliano, Treviso, Mestre. Questa è la strada percorsa per arrivare a Venezia mentre il corriere ordinario della Cavalleria di Udine, da Venezia, seguendo la strada della Fossetta, è passato per via d'acqua a Burano, Torcello, Pontegradi, Fossetta, e da qui, per via di terra, a Fossalta, passo del Piave, Noventa, Santa Maria di Campagna, passo del Livenza, Frattina, Pravidomini, Villotta, Villutta, Sbroiavacca e San Vito.

Da quanto esposto è evidente la impossibilità di “... *far capitar le lettere in S. Vido senza andar a Venezia ...*” in base ai desiderata del Conte Altan.

Le lettere provenienti da Trieste erano chiuse in valigie sigillate con scalo a Venezia e non potevano venir consegnate alla Posta-cavalli di Codroipo; non erano lettere levate nei luoghi di strada che i Corrieri e i Mastri di Posta potevano carteggiare a loro beneficio! Dobbiamo accettare l'assurdo che per non poter fare un percorso di circa 12 Km in linea d'aria da Codroipo a San Vito, le corrispondenze provenienti dall'Austria dovevano fare il doppio percorso di circa 80 Km in linea d'aria ciascuno da Codroipo a Venezia e da Venezia a San Vito.

Dr. Veselko Guštin

TRE RARITA' O ...

Nel Bollettino No. 11. del 2014 ho letto un articolo sugli annulli napoleonici. Anch' io ho trovato un annullo non pubblicato e non conosciuto, come la riproduzione che si può vedere nella Fig.1.

Nel 2009 si tenne a Ljubljana/Lubiana una mostra filatelica dal titolo: »Pod napoleonovim orlom / 200. obletnica ustanovitve ilirskih provinc« (Sotto l'aquila di Napoleone / 200 anni dall'anniversario della fondazione delle Province Illiriche). La mostra era ospitata nel Narodni muzej Slovenije (Museo Nazionale della Slovenia) e vedeva la partecipazione di tre collezionisti ed espositori di storia postale delle province: erano i signori Pierre Dubus, dalla Francia, Konrad Kajtna, dalla Slovenia e il dr. Zdeslav Vukas, dalla Croazia. In quell'occasione venne pubblicato, dalla Društvo Slovenska filatelistična akademija (Associazione Accademia filatelica slovena), anche un libro, »Poštna zgodovina Ilirskih provinc 1809-1813« (Storia postale delle Province Illiriche 1809-1813) a cura di Janko Štampfl, e con le traduzioni dal francese dal nostro socio Peter Suhadolc.

Ecco la prima rarità: da quel libro a pagina 27 ho ripreso il primo bollo di Capodistria (fig. 1). Bisogna dire che sino all' anno 1797 Capodistria (Koper) faceva parte della Repubblica di Venezia. Dal primo bollo veneziano del 1761 in poi, vennero utilizzati 3 timbri. Quasi di sicuro si usava almeno l'ultimo, e forse, anche con il leone veneziano scalpellato.

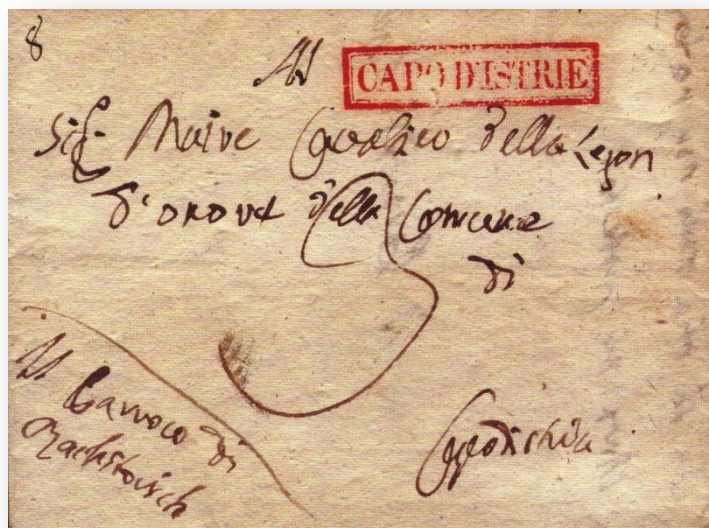


Fig. 1. E' conosciuto il bollo CAPO D'ISTRIA (austriaco), già nel 1806, invece il bollo CAPO D'ISTRIE in rosso e incorniciato (o in "Cartella") mi è sconosciuto e non l'ho mai visto prima. A me pare molto strano che una cittadina come Capodistria avesse tanti bolli ...

La seconda rarità: nei miei fascicoli ho trovato questa lettera da Tarnova (Trnovo presso Ilirska Bistrica), con il bollo FEISTRIZ / ILLYR: per Trieste nell'anno 1826. A mio parere, questo è un uso tardivo del bollo austriaco (1809-13), poi napoleonico, nella già provincia austriaca del Künstenland, parte dell'ex-Illiria.



Fig. 2. Il bollo FEISTRIZ / ILLYR: nel libro «Sotto l'aquila...» è solo elencato e non riportato.

E qui siamo già nel periodo austriaco con la terza rarità. Anni fa ho acquistato da un nostro collezionista filatelico, il dr. Anton Lavrič, medico, questa lettera, che riproduco nella Fig. 3, V.(ON) METTARIA.



Fig. 3. Lettera da Castelnuovo presso/ bei Matteria (Podgrad pri Materiji) del 1836 per Laibach (Lubiana, Ljubljana). In un primo momento non mi sono accorto dell'inganno. Il bollo era ben leggibile e con la scritta: V. METTARIA.

L'ho mostrato al sig. Vojko Čeligoj, di Ilirska Bistrica, che mi ha risposto: »Certo, Matteredia è a metà strada tra Trieste e Fiume«. Poi ho cercato negli elenchi dei nomi sloveni, se trovavo questo nome. Così ho trovato il sito con gli elenchi dei nomi sloveni del periodo d'Austria e impero Austro-Ungarico

www.markusjerko.at/josefjerko/ortsverzeichnisse.htm

all'interno, la lista di 830 località del Küstenland con i nomi in italiano e tedesco. Sotto la lettera M ho trovato: Matteredia, Matteredia, Materlach, Materei, Metteriach. L'ultima opzione è molto simile al nostro bollo, e può darsi che siamo sulla strada giusta; non lo so, quali esperienze avete avuto voi, soci dell'ASP – FVG, e quale è il vostro giudizio?

Grazie all' amico Gabriele Gastaldo per la correzione dell' italiano.

N.d.R. (Nota della Redazione)

A mio parere, il bollo di Feistritz (poi Bisterza, poi Villa del nevoso, poi Ilirska Bistrica) non è napoleonico ma austriaco. La posta è stata costituita nel 1820 e il luogo faceva parte del Regno di Illiria, costituito nel 1816 dopo il congresso di Vienna, e soppresso nel 1849, sostituito da Küstenland e Krain.

Sergio Visintini

FUORISACCO

Ultima ora. Pare che Poste Italiane stia fornendo nuovi Guller, del tipo "POSTE ITALIANE" con composizione della massa dataria "GG.MM.AA.OO." agli uffici minori che sono stati invitati a restituire i vecchi Guller giacenti.

Chiacchierando in un ufficio minore, la titolare mi ha riferito che alcuni mesi fa una circolare chiedeva il versamento presso le Direzioni provinciali di tutti i timbri non più usati. In seguito sono stati restituiti agli uffici i soli piastrini. Ho potuto constatare personalmente la busta di risposta contenente i piastrini di due Guller (del tipo Lettera FMR) non più utilizzati dal 2000. Effettivamente chiedendo il "Servizio Data Certa" negli uffici che utilizzavano ancora i vecchi Guller, ho constatato l'uso dei Guller "POSTE ITALIANE", con o senza data in 45 uffici su 47 visitati; gli altri due utilizzano il Guller FMR predisposto per il prioritario (GG.MM.AA.OO).

Visto che il presente Bollettino è ormai chiuso, se vi saranno ulteriori notizie le comunicherò nel prossimo numero

Domenighini Stefano

Mario Pirera

L'UTILITA' DI UNA NOTAZIONE

La “ricevuta d'impostazione”, riprodotta in figura, riguarda una spedizione col mezzo della diligenza di un “*pacco del dichiarato contenuto di obbligazioni del valore di L. 20.000*”.

Il pacco fu impostato a VERONA il 28 aprile 1851 con destinazione a Girolamo Levi in VENEZIA.

(R. D. n.° 252.)

RICEVUTA D'IMPOSTAZIONE

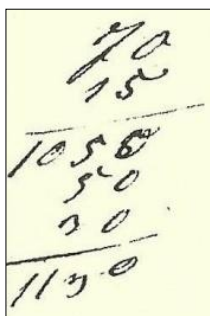
Per un *Banco* del dichiarato contenuto di *Obbligazioni* del valore
 di L. *20000*. C. *2*, e del peso di funti *1* lotti *1/2* all'indirizzo: *Girolamo*
Levi che fu quest'oggi *1050*
 consegnato al sottoscritto I. R. Ufficio postale per la spedizione a *Venezia* 1851/ *1135*
 Fu pagato: **VERONA** il *28/4*. L'I. R. Ufficio di Posta
 Per porto d'affrancazione L. *11* C. *70*
 Per una ricevuta di ritorno marcata col n.° — " "
 Totale L. C.
 Il ricevente dovrà pagare per porto L. C.

(immagine ridotta)

La data invita a consultare la **TARIFFA** ed il **REGOLAMENTO** per il trasporto di articoli con la diligenza in vigore dal 1° gennaio 1850 nel Regno Lombardo Veneto. Subito si evidenzia che le spedizioni di banconote, obbligazioni, cambiali, cedole, vaglia, quietanze, libretti di risparmio, biglietti di lotteria, e comunque altre carte-valori e tutti senza limite di valore, sono soggetti solo al pagamento del porto sul valore; inoltre, in base all'art. 19 del regolamento postale in vigore dal 01.01.1839, questa competenza di porto è “*da pagarsi all'atto dell'impostazione*”.

Assodato che non sono da pagare competenze in base al peso del pacco, rimane da pagare, oltre al valore, una tassa fissa con un immutabile importo di 10 Kreuzer, pari a 50 cent., come impone il Regolamento del 1850.

Per individuare il porto per il valore è necessario conoscere la distanza in linea diretta da Verona a Venezia; questa risulta di 103 Km, pari a $103/7,5859=13,58$ miglia postali austriache (MPA) e pari a $13,58/1,02=13,31$ leghe; queste misure, comprese tra 10 e 15, si collocano nella **TERZA** distanza della tariffa del 1850. Si viene a conoscere che il porto per il valore è di 3 kreuzer = 15 cent. per ogni 100 Fiorini.



La notazione manoscritta a inchiostro sul lato destro della ricevuta

$$(70 \times 15 = 1050 + 50 + 30 = 1130)$$

indica che l'importo delle obbligazioni di L. 20.000 è stato ragguagliato a 7.000 Fiorini corrispondenti a 70 centinaia di fiorini e che danno un porto valore di $70 \times 50 = 1050$ cent. pari a $70 \times 3 = 210$ kreuzer.

La notazione al margine della ricevuta indica anche le cifre 50 e 30.

Al 50 può corrispondere la tassa fissa di 50 cent. pari a 10 kreuzer; per il 30 si fa riferimento al § 7 del Regolamento sulle spedizioni per mezzo delle

Diligenze che dice: “*Se ad una spedizione di denaro va unita una lettera del peso maggiore di 1 lotto, deve pagarsi pel di più la tassa risultante dalla tariffa per le lettere*”.

Si deve ipotizzare che la lettera annessa al pacco era di peso maggiore di 1 lotto fino a 2 lotti inclusi, nel secondo scaglione di peso; ricordando che la distanza tra Verona e Venezia è la seconda (tra 10 e 20 leghe) si individua un porto di 60 cent. pari a 12 kreuzer, mentre per il primo peso è di 30 cent. = 6 kreuzer. Appare banale che il “*pel di più*” del § 7 è dato dalla differenza tra 60 e 30 pari a 30 cent. sulla base della tariffa-lettere, uguale al valore annotato al margine della ricevuta.

La ricerca si conclude con i seguenti risultati:

- PORTO SUL VALORE	$70 \times 3 = 210$ Kr	pari a ...	$70 \times 15 = 1050$ cent.
- TASSA FISSA	10 Kr	pari a ...	50 cent.
- TASSA LETTERE	6 Kr	pari a ...	30 cent.
(oltre 1 lotto)			
PORTO D'AFFRANCAZIONE	226 Kr	pari a ...	1130 cent.
	=====		=====

La somma di 1130 cent. corrisponde alla notazione fatta a margine della ricevuta; la equivalente somma di L. 11 c. 30 coincide con l'importo assolto dal mittente alla voce “*Per porto d'affrancazione*” e annotata a penna dall'ufficiale postale di Verona.

<http://aspfvg.org>



<http://aspfvg.org>

Associazione di Storia Postale del Friuli e della Venezia Giulia

[Home](#)

[Mostre e Manifestazioni](#)

[Pubblicazioni](#)

[Rivista sociale](#)

[Area Riservata ai Soci](#)



Benvenuto!

Prossimi eventi :

Marzio Mocchi

LEVANTE D'AUSTRIA. L'ANNULLAMENTO AZZURRO IN CORSIVO DI CEFALONIA

E' sempre bello avere delle rarità da godersi. Soprattutto quando cerchiamo di saperne di più dalle pagine dei testi a disposizione ed otteniamo il risultato di ricevere informazioni che non solo divergono tra di loro per piccoli particolari ma che, talvolta, ci lasciano nella più totale confusione.

E' questo il caso dell'annullamento di Cefalonia. Brevi cenni storici ci aiutano ad inquadrare periodo e luogo. Siamo ad Argostoli, Cefalonia, Isole Jonie. Piccolo porto dove era attiva un'Agenzia del Lloyd Austriaco. L'anno è il 1864 quando gli uffici austriaci nel Levante vengono riforniti di francobolli della IV e V emissione di Lombardo Veneto.

La maggior parte di questi uffici era rappresentato da Agenzie locali del Lloyd Austriaco che impiegavano propri timbri per uso commerciale, quale per esempio la timbratura di una polizza di carico o il rilascio di un buono di consegna. Operando poi anche quale agenzia postale, ovviamente, tale timbro era stato impiegato anche per annullare le affrancature in attesa che l'Amministrazione Postale fornisse un proprio timbro cancellatore. Bene, esaminiamo dunque il timbro di Cefalonia.

Sappiamo che il primo timbro "commerciale" usato era stato quello riprodotto qui di sotto:



Questo rappresenta uno dei tipi standard di timbri che l'Agente del Lloyd apponeva sia sui documenti commerciali che su quelli postali fino ai primi anni '60.

Però nel 1864 venne usato nell'Agenzia di Cefalonia un altro timbro. Ecco come di esso ci viene fornita la rappresentazione grafica. Tutti concordano sul carattere "corsivo" ma cominciano subito i problemi sulla originale grafia dell'annullamento. Sul Vol. 4° di "Austria Post Offices Abroad" il Tchilinghirian fornisce la versione grafica riprodotta qui in basso a sinistra, mentre Umberto del Bianco, Vol. 3° di "Lloyd Austriaco ed annullamenti marittimi dell'Austria Ungheria", presenta l'annullamento come qui riprodotto in basso a destra. Osservate la lettera C iniziale.

Lettera C →

Cefalonia



La C maiuscola ha la parte superiore del tratto che non oltrepassa quello verticale e forma un breve svolazzo interno. Noterete anche che il timbro non ha nessuna traccia di inserimento in riquadro ovale.

Ora viene qui rappresentato l'annullamento di Cefalonia su francobollo:



Osserverete che ci sono due differenze evidenti: la prima è che il nome Cefalonia è racchiuso in un ovale. La seconda è che nella lettera C iniziale, parte superiore, il tratto che sale viene attraversato e poi continua sulla sinistra della verticale per poi ripiegarsi verso l'alto. Questo francobollo in effetti ha due impronte, disposte a croce. Su entrambe, la lettera C è evidente e di conseguenza le diversità riscontrate.

Andiamo avanti, forse sui dati relativi al materiale conosciuto ci si potrà trovare tutti d'accordo.

Purtroppo anche su questo particolare troviamo grosse incongruenze. Il Tchilingirian e, diciamo per "ricaduta" il Sassone, di suo non dice nulla, ma riporta il Muller che affermava **"essergli nota una sola lettera affrancata con un 15 Soldi della IV di Lombardo Veneto"** (valutata RRR) e non cita altro, per esempio quali e quanti francobolli sciolti gli erano noti.

Umberto del Bianco spiega con molta dovizia di cenni storici che secondo lui a Cefalonia non ci furono mai francobolli di Lombardo Veneto ma solo una limitatissima disponibilità di francobolli d'Austria, valore in Kreuzer, della V emissione e solo da 15 Kreuzer, che era nella dotazione personale del Sig. Giorgio Sava, che a Cefalonia aveva diversi incarichi: agente consolare, agente assicurativo e agente marittimo.

Recentemente, in una perizia, R. Simmermacher, certifica l'esistenza di 2 esemplari del 5 Kreuzer, 3 esemplari del 15 kreuzer e che **"nessuna lettera con tale annullamento su francobollo è nota"**. Ciò in qualche modo conforta la tesi di Umberto del Bianco ma restringe il numero di francobolli noti. Però conferma che essi **sono in Kreuzer e non in Soldi**. Verrebbe quindi smentita la tesi della "cordata" Tchilingirian-Mueller-Sassone, e confermata quella che ritiene che il timbro Cefalonia è stato impresso solo su francobolli d'Austria e non di Lombardo Veneto.

Recentemente è apparso in un'asta ad Atene un francobollo di Grecia da 40 lepta (Y.T. n. 22) l'annullamento di Cefalonia, qui riprodotto.



Anche su questo francobollo l'annullamento è azzurro e il tratto delle lettere C iniziale è esattamente come quella sul francobollo sopra riportato da 15 kreuzer. Unica differenza è che manca del riquadro in ovale. Possiamo almeno dire che abbiamo capito un po' meglio com'era fatto il timbro ma anche che il suo impiego, seppure rarissimo, è stato molteplice.

Alessandro Piani

PIACEVOLI RITROVAMENTI 1

Un documento che sono riuscito a procurarmi e che ricordo con soddisfazione, è una letterina affrancata con 5 kreuzer rosso della VI emissione d'Austria annullata **Sagrado 1/10** (1867) per Carlino, piccola località tra Palmanova e Marano Lagunare, in Italia.



Così a prima vista per un neofita, data l'esigua affrancatura, avrebbe potuto trarsi in inganno e considerarla erroneamente una semplicissima lettera viaggiata in tariffa di primo porto per l'interno. Ma in realtà l'annullo del **1° ottobre del 1867** corrispondeva all'introduzione della Convenzione postale tra Italia e Austria post III guerra d'Indipendenza.

Nella medesima convenzione era stato stabilito che il primo porto per una lettera spedita dall'Austria in Italia sarebbe stato di 15 kreuzer. Ma allora perché affrancarla solo per 5 kreuzer e per di più senza segni di tassa?

Procedendo nella lettura, trovo che all'art. 6 veniva recuperata la precedente norma del 1.01.1854, ripresa poi il 15.05.1862, in cui era stata ripristinata una particolare agevolazione, quella denominata tariffa di confine o meglio conosciuta come **raggio limitrofo** che riduceva la tariffa per le lettere semplici da 15 a 5 kreuzer, se spedite dall'Austria per l'Italia e viceversa da 40 a 15 cent. Lo scopo asserito era agevolare le comunicazioni epistolari tra località vicine al confine.

In realtà, tale agevolazione da parte delle autorità, era dovuto più allo stato di necessità, ovvero ridurre l'elevato traffico illegale che esisteva tra i due Stati.

Rispetto alle normative precedenti, la variabile di maggior rilievo che si riscontra, fu l'aumento da 15 a 30 km., calcolati in linea d'aria, quale distanza tra uffici postali riconosciuti abilitati. L'aumento del chilometraggio probabilmente si spiega per il limitato numero di uffici postali che esistevano all'epoca, se confrontato col precedente confine che riguardava un'area a maggior densità abitativa. Non so se sia da meravigliarsi di più per aver trovato il primo giorno d'introduzione della Convenzione o per il fatto che l'ufficio postale di Sagrado 148 anni fa con solerzia avesse utilizzato correttamente la tariffa sin dal primo giorno.

Gabriele Gastaldo

NUOVI TIPI DI ANNULLI TONDO-RIQUADRATI DEL FRIULI




Dopo la pubblicazione del quinto numero sui tondo-riquadrati del Friuli avevo la consapevolezza che forse l'opera non era completa. Si sapeva dell'esistenza di alcune impronte non rintracciate, ma le ricerche degli ultimi due anni hanno dato risultati inaspettati, sono state ritrovate ben sette nuove impronte.

Tre della città di Udine, una per ciascuna delle città di Pordenone, Codroipo, Tolmezzo e Gemona. Debbo altresì ringraziare gli amici Secondo Tabotta, Luigi De Paulis e Sante Gardiman che proseguono a ricercare questi tipi di annulli dandomi notizie dei loro ritrovamenti.





Per il capoluogo friulano ben 2 delle tre impronte sono riferite al servizio di Raccomandate (fig. 1), e sono entrambe utilizzate nel periodo dell'emissione "floreale". Della stessa località troviamo poi anche l'impronta del "centro".



(fig. 1): piego di corrispondenza tra enti ecclesiastici. Stampa raccomandata da Udine ad Ampezzo del 18 - 1 -1908. La tariffa di 12 centesimi viene ripartita nei 2 centesimi per l'invio come "Stampe" ed i 10 centesimi per la "Raccomandazione". "Racc." indicazione manoscritta, il timbro in stampatello grosso "R.N." è senza indicazione del numero progressivo di registrazione, probabilmente il segno rosso indica l'assenza della numerazione

UDINE//RACCOMANDATE) 18 1-08 10M Tipo 2	UDINE //(RACCOM) ? 8-0? 10S Tipo 2	UDINE/(CENTRO) 3 8-0? 6S Tipo 4
		

Le altre quattro impronte:

CODROIPO/(UDINE) 18 1-08 10M Tipo 6	PORDENONE/(UDINE) 21 11-05 4S Tipo 7	GEMONA/(UDINE) 16 MAR 07 Tipo 4	TOLMEZZO/(UDINE) 14 1 11 Tipo 7
			

L'impronta di Pordenone presenta anche la variante nel datario dell'anno e della lineetta all'inverso e sottosopra, il Gemona con il mese in lettere e i caratteri grandi (fig. 2) e gli altri due con lievi differenze rispetto a quelle già rintracciate (fig. 3), ma bastanti a considerarli diversi dagli altri. Al momento questi quattro tipi sono gli unici conosciuti.

Queste impronte rintracciate sono quelle di capoluoghi di distretto, una particolarità che mi fa ritenere probabile e possibile l'uso di annulli diversi per la posta in arrivo e quella in partenza.

La mia ricerca prosegue.

Il prossimo articolo avrà come oggetto le numerose varianti dei timbri tondo riquadrati del Friuli.

(fig. 2)

Busta di lettera da Gemona del 16 marzo 1907 per Cilli (Austria-Ungheria) affrancata con un 25 centesimi floreale, per il primo porto verso l'estero, annullo tondo riquadrato GEMONA (UDINE) 16 MAR 07, timbro ovale amministrativo del Sindaco di Gemona, manoscritto il numero di protocollo (2758) e trasversalmente rispetto l'indirizzo, in blu, "retour" (reso).

Probabilmente è stato applicato un talloncino sul frontespizio in alto a sinistra.

(fig. 3)

Retro della busta precedente, timbro di arrivo di Cilli 18 III 07 VI- e, come sigillo, il tondo riquadrato terzo tipo, di GEMONA/(UDINE) 16 3 07



(fig. 2)

(fig. 3)



Sante Gardiman

“QUEL TRATTO DI STRADA FERRATA” QUEL TRENO DA E PER CASARSA

Fin dal 1873 si affermava l'interesse vitale del tracciato sulla destra Tagliamento da Portogruaro, S. Vito, Casarsa a Gemona con l'obiettivo di porre il porto di Venezia in concorrenza con quello di Trieste e per la popolazione della pedemontana la ferrovia prospettava la nuova apertura verso il mondo e la via del progresso.

Desidero precisare che con questo lavoro non è mia intenzione trattare la storia della ferrovia ed il suo sviluppo, ma presentare un tentativo di ricostruzione del servizio degli ambulanti, messaggeri ed annulli ferroviari, considerandolo base di partenza per ulteriori approfondimenti ed aggiornamenti, aperto alla collaborazione di tutti.



19.03.1895

Lettera d'avviso e relativa ricevuta Serie F Modello 81 dalla stazione ferroviaria di Casarsa della Delizia per Vivaro.

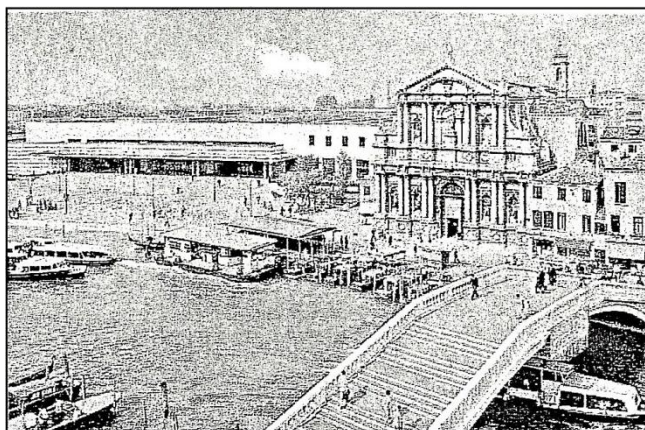
Annullo con Casarsa verde in cartella.

TRATTA FERROVIARIA: VENEZIA-CASARSA

Arrivata a Pordenone il 1° maggio 1855, venne aperta a Casarsa il 15 ott. 1855, per arrivare a Udine il 21 lug. 1860.



1901 28 giu.
Cartolina illustrata dell'esterno
della stazione di Casarsa.



1955 2 giu.
Cartolina illustrata dell'esterno
della stazione di Venezia.

Da CASARSA a VENEZIA						Da VENEZIA a CASARSA						
2751	1642	1638	1636	2753	431	47	1632	2752	2754	438	2756	436
1.3.3	1.3.3	1.3.3	1.3.3	1.3.3	1.3.3		1.3.3	1.3.3	1.3.3	1.3.3	1.3.3	1.3.3
5.10	7.5	8.15	14.40	18.47			9.15	13.50	16.15	21.5		
5.20	7.10	8.24	14.55	18.59		8.52	13.40	16.7	20.57			
5.24	7.37	8.36	15.9	19.13		8.40	13.24	15.58	20.46			
5.40	7.49	8.44	15.17	19.22		8.31	13.13	15.47	20.37			
5.47	8.1	8.59	15.24	19.30		8.24	13.2	15.40	20.30			
5.55	8.10	9.07	15.41	19.35		10.10	14.30	19.1	23.1			
6.4	8.25	9.17	15.50	19.44		7.55	11.15	15.34	19.7	20.10		
6.16	8.17	9.11	16.1	19.58		7.47	11.7	15.27	18.57			
6.26	8.26	9.19	16.8	20.12		7.37	10.57	15.10	18.40			
6.43	8.43	9.36	16.18	20.26		7.29	10.40	15.0	18.30			
6.52	8.52	9.47	16.25	20.40		7.19	10.30	14.50	18.21	18.44		
7.4	8.55	9.55	16.33	20.54		7.11	10.21	14.4	18.1			
7.10	9.11	10.10	16.38	21.08		7.8	10.25	14.3	18.1			
7.19	9.20	10.19	16.47	21.22		7.1	10.20	14.2	17.58			
7.26	9.27	10.26	16.54	21.36		6.52	10.12	14.1	17.48			
7.37	9.37	10.36	17.4	21.50		6.46	10.8	14.0	17.54			
7.44	9.44	10.44	17.10	22.04		6.38	10.30	13.50	17.31			
7.48	9.48	10.48	17.14	22.18		6.29	10.20	13.40	17.22			
8.1	9.1	10.1	17.25	22.32		6.15	10.05	13.25	17.08	18.0		

Nelle 165 colonne dei diritti di questa linea sono aggiunte anche le connesse.

Il primo orario dei treni.

Cart. Post. (M12) spedita dalla
stazione .. di Cessalto con ann.
"CASARSA-VENEZIA"
lunette e sbarre verticali del
30.03.1914-18
per Pinzano al Tagliamento.



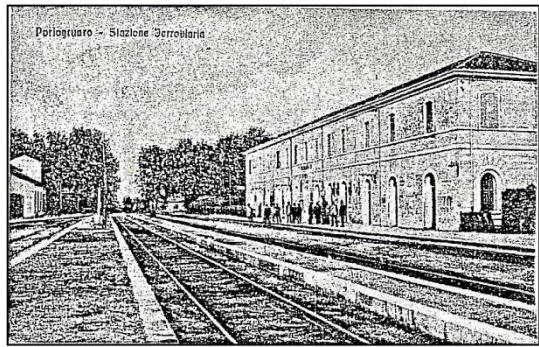
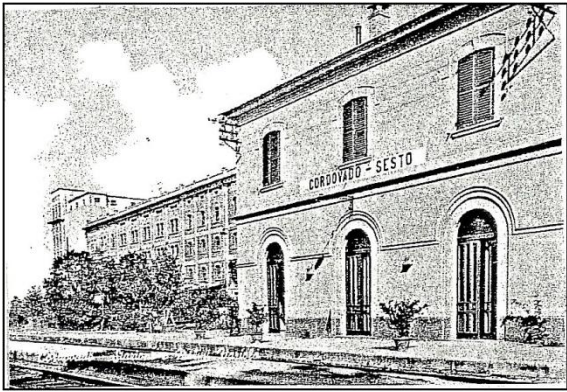
TRATTA FERROVIARIA: CASARSA-PORTOGRUARO

Aperta il 19 agosto 1888.



1915 23 mag.
Cartolina illustrata dell'interno
della stazione di Casarsa.

1961 22 giu.
Cartolina illustrata dell'interno
della stazione di Cordovado



1914 22 dic.
Cartolina illustrata dell'interno
della stazione di Portogruaro.

CASARSA-PORTOGRUARO-VENEZIA						
Limitamento al servizio locaze viene utilizzato per elettronumero 2153-52 (vedi quadro 47).	6145	6149	STAZIONI		6146	6150
	Raccogl. G. V.	Raccogl. G. V.			Raccogl. G. V.	Raccogl. I. G. V.
	7. 8	13.80	↑	CASARSA	12.10	20. 6
	7.10	14.12		S. Vito al Tagliamento	11.26	10.51
	7.27	14.30		Sesto Cordovado	11.18	10.18
	8. —	14.40	↓	PORTOGRUARO	10.51	18.52
	8. 4	15.02		S. Stino di Livenza	10.07	18. 7
	9.40	16.21		Cegglin	9.21	17.40
	10.48	16.45	↑	S. Donà di Piave	9.13	17.11
	11.18	17.20		Fossalta	8.50	17. 4
	—	17.34		Meolo	8. 0	—
	11.28	17.58	↓	S. Michele del Quarto	7.57	16.32
	11.40	18.04		(MESTRE)	7.22	16. 0
	12.20	18.05		VENEZIA	6.40	15.20
	13.10	2.31			13.30	10.33
	13.30	2.46			13.13	10.50
	4487 A	5037			5065	5068
	Raccogl. G. V.	Raccogl. G. V.			Raccogl. G. V.	Raccogl. G. V.

Signore

Venezia 1.^a Maggio 1864.

La ferrovia, che attraversa le provincie Venete dal Mincio all'Isonzo, riesce affatto inutile al movimento delle persone e delle merci nella parte più alta e nella più bassa della provincia di Treviso, ed in intera quella di Belluno e Feltre; nè a tutte le altre giova quanto sarebbe mestieri, dacchè in quella di Vicenza i distretti importantissimi di Bassano e di Cittadella difficilmente possono trovar modo di servirsi con utilità. Una linea dunque che partendo da Casarsa per San Vito, Portogruaro, Motta, ed Oderzo, piugnasse all'attuale stazione di Ponte di Piave sulla sinistra sponda di questo fiume: ed una seconda che, staccandosi dal punto corrispondente della sponda destra, mettesse dall'una parte a Vicenza per Montebelluna, Castelfranco e Cittadella, e dall'altra, per Feltre, almeno a Belluno, non possono essere disconosciute utilissime sotto ogni aspetto. Al profitto che ne deriverebbero tutti i paesi attraversati da questa linea, vuoi aggiungere quello notevolissimo procacciato al movimento generale fra il Mincio e l'Isonzo, che si troverebbero riavvicinati di oltre a quaranta chilometri.

I sottoscritti, riconoscendo l'evidenza di questi fatti, stimano bene impiegato ogni sforzo ad ottenere per loro paese i generali e particolari vantaggi accennati più sopra. Ma, perchè a nessuno tornino troppo gravosi lo studio e lo scioglimento del problema, occorre riunire le volontà e le cognizioni di tutti; occorre che nomi di persone rispettate ed intelligenti concorrano a provare manifestamente non trattarsi di una utopia; occorre che, mediante una modesta contribuzione, si mettano insieme le somme indispensabili per i primi studi e per tutte le pratiche necessarie ad ottenere il permesso di costituire una Società regolare.

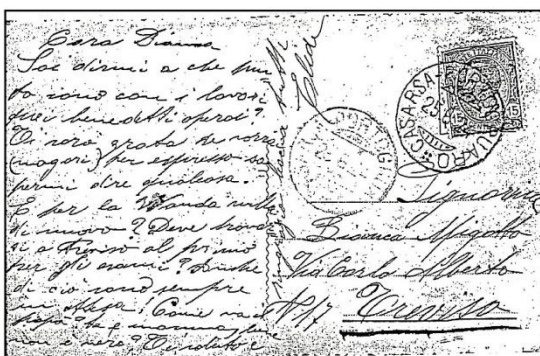
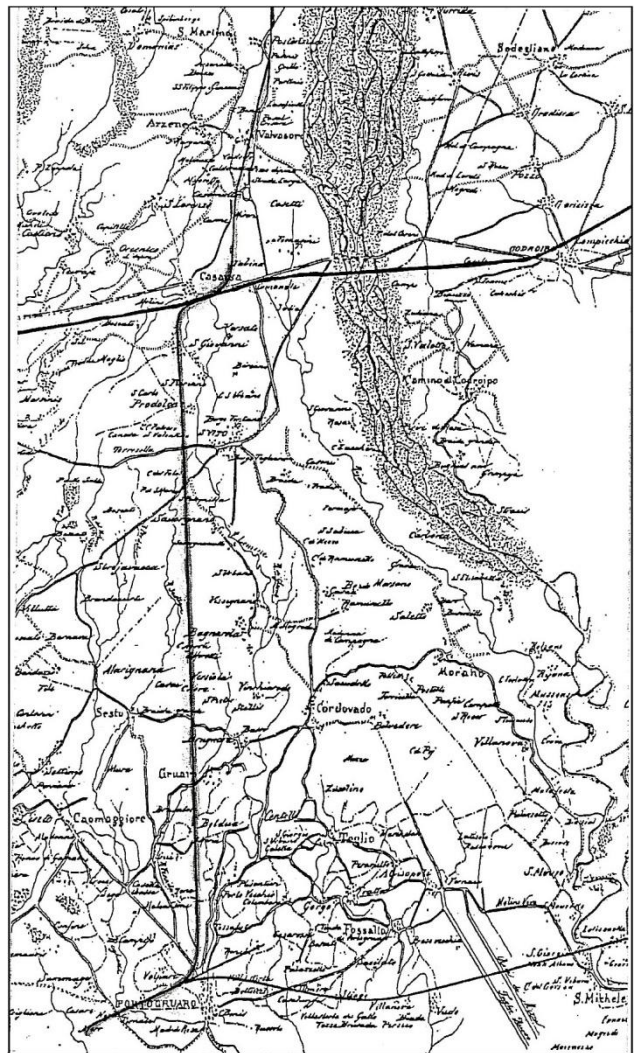
Il limite della contribuzione è ristretto a 50 fiorini da versare sull'avviso che ne verrà dato allorché quando il numero degli aderenti a questo invito raggiunga i cento.

I sottoscritti hanno fiducia, che voi vorrete, Signore, rimandando loro fregiata della vostra firma la scheda qui inserita, aiutare la esecuzione di un'opera, che, onorando il paese, ne promuoverà in larghissima misura le industrie ed il benessere.

conte Andrea Cittadella Vigodarzere
barone Emilio Galvagna
dottore Francesco Gregoret
Giovanni Antonio de' Manzoni
conte Damiano Miari Fuleis
Emilio Mulazzani di Cappadocia
Patrick O' Connor per la Società Veneta Montanistica
cavaliere Giovanni Pagani Cesa
conti Nicolò ed Angelo Papadopoli
conte Paolo di Porcia
ingegnere Ferdinando Zangiacomi

Lettera del comitato promotore per l'adesione e sottoscrizione di una quota per la progettazione e costruzione della linea ferroviaria CASARSA-ODERZO.

Proposta per una nuova linea ferroviaria CASARSA – PORTOGRUARO alla destra del fiume Lemene (1882) a completamento della linea CASARSA-SPILIMBERGO-GEMONA



Cart. III. di S. Vito spedita dalla stazione FF.SS. ed inoltrata con "CASARSA-PORTOGRUARO ❖" lunette a sbarre verticali del 25.08.1924 per Treviso.

Cart. Post. (Mil. 25) da Cordovado inoltrata dalla stazione FF.SS. con il "PORTOGRUARO-CASARSA" del 17.07.1926 per Pordenone e consegnata a "VISINALE DI PASIANO (UD)."

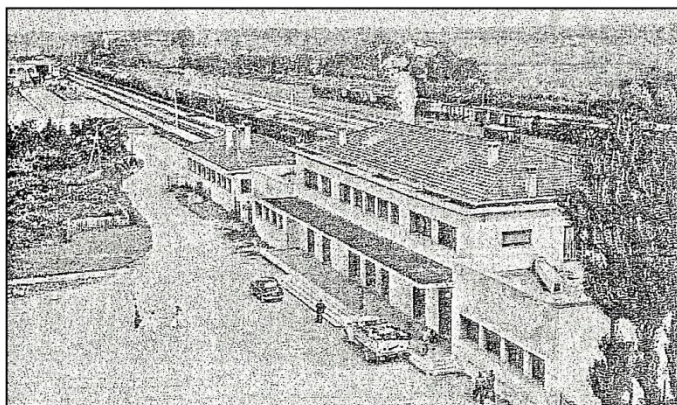


TRATTA FERROVIARIA: CASARSA-S. VITO-MOTTA-TREVISO

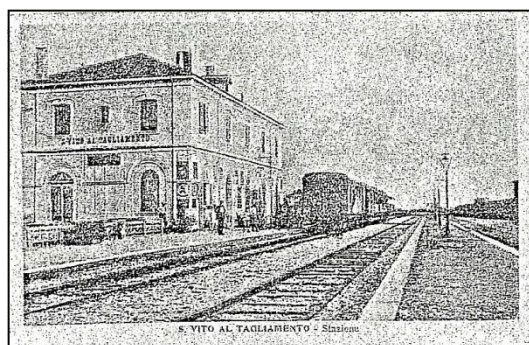
Casarsa – S. Vito: aperta il ...

S. Vito – Motta: aperta il 30 giu. 1913.

Motta – Treviso: aperta il ...



1957 10 lug.
Cartolina illustrata dell'esterno
della stazione di Casarsa.



1932 28 set.
Cartolina illustrata dell'interno
della stazione di S. Vito.



1912 16 ago.
Cartolina illustrata dell'esterno
della stazione di Motta.

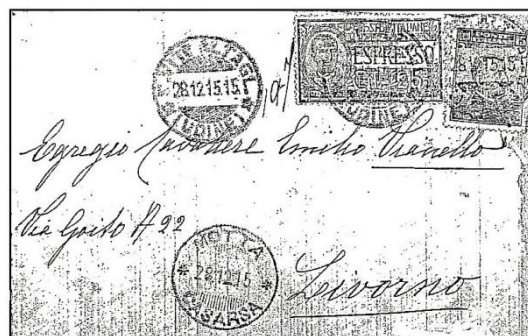
1901 20 apr.
Cartolina illustrata dell'esterno
della stazione di Treviso.





Lettera stampe da Annone Veneto
impostata in stazione FF.SS.
inoltrata con il
“CASARSA-MOTTA *”
con lunette a sbarre verticali
del 12.07.1926
per Pramaggiore (VE).

Lett. Espr. Con ann.
“S. VITO AL TAG. * (UDINE) *
e lunette a sbarre verticali del
28.12.1915-15 inoltrata poi dalla
staz. FF.SS. con ann.
“MOTTA * CASARSA *”
e lunette a sbarre verticali del
28.12.1915 per Livorno.

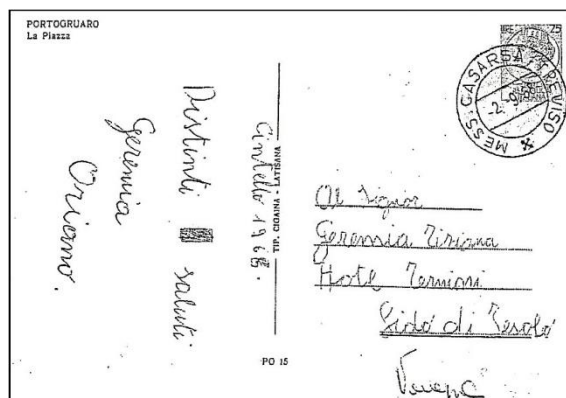


Lett. da Morsano al Tag.
Inoltrata dalla stazione FF.SS. di
S. Vito ed ann. “MESSAGGERE
CASARSA MOTTA DI
LIVENZA –“ lunette a sbarre
verticali del 17.03.1958 per
Schönenwerd (CH).
**Non tassata pur essendo tariffa
per cartolina postale interna.**

Cart. Post. privata da Cordovado
spedita dalla stazione FF.SS. di
Casarsa con ann. “MESS.
CASARSA – TREVISO *” del
24.11.1948 per Pordenone.



Cart. ill. di Portogruaro
inoltrata dalla stazione FF.SS. con
“MESS. CASARSA-TREVISO X”
del 02.09.1968
per Iesolo (VE).

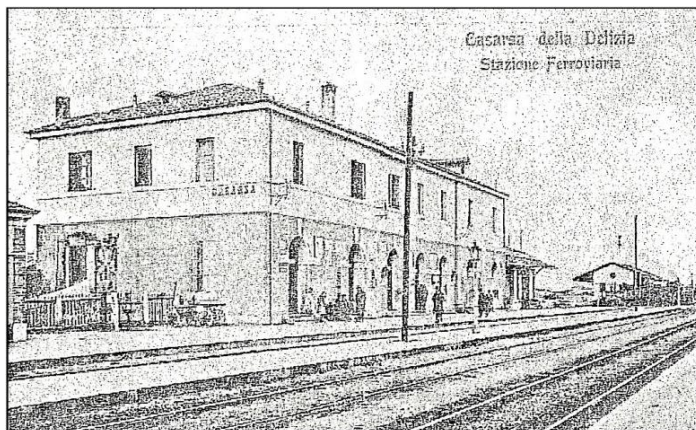


TRATTA FERROVIARIA: CASARSA-SPILIMBERGO-GEMONA

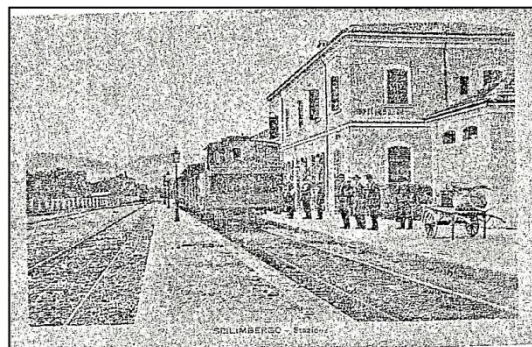
Casarsa-Spilimbergo: aperta il 12 gen. 1893.

Spilimbergo-Pinzano: aperta il 16 gen. 1912.

Pinzano- Gemona: aperta il 1° nov. 1914.



1912 20 mag.
Cartolina illustrata dell'interno
della stazione di Casarsa.

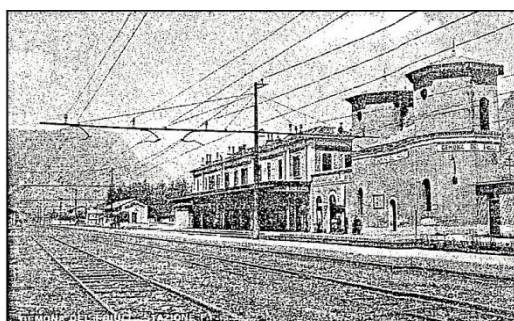
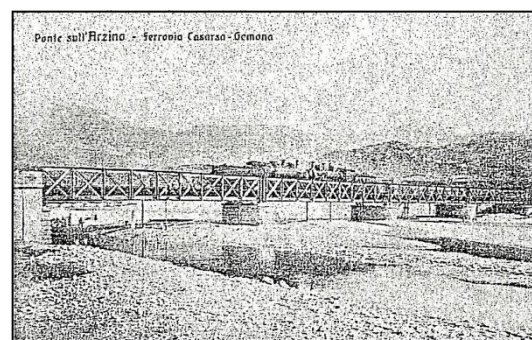


1919 18 nov.
Cartolina illustrata dell'interno
Della stazione di Spilimbergo.



1912 14 ago.
Cartolina illustrata dell'interno
Della stazione di Pinzano.

Collaudo del ponte sull'Arzino
Sulla tratta Casarsa-Gemona.



1950 27 sett.
Cartolina illustrata dell'interno
Della stazione di Gemona.

FERROVIE DELLO STATO
Direzione Generale Servizio 12°

Linea Spilimbergo Gemona
Espropriazioni per causa di pubblica utilità

Leggi 25 Giugno 1865 N° 2352, 18 Dicembre 1870 N° 5181, Serie 1° - 7 luglio 1897 N° 329 e 34 Reali 1883 N° 2382, Serie 3°

Provincia di Udine COMUNE di Forgaria Circond. di Udine

N° 15 dell'Elenco N° 135 del Piano

VERBALE DI AMICHEVOLE CONVENZIONE N° 1

stabilito fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e per essa il Signor Ing. Cos
Giuseppe Patti di Melampylo Speltore
Capo di punto unita con esso in tal apparenza
e l. Ditta: Garlati Costa Pietro, Murari Commisale
per la costruzione della ferrovia Spilimbergo - Gemona
secondo il progetto approvato con
Decreto del Ministero del 12.12.1897 in data
25 luglio 1901 e giusta il Piano e l'Elenco presentati in data 11.9.1901
al Signor Prefetto della Provincia di Udine e pubblicati mediante deposito nel
l'Ufficio Comunale di Forgaria a norma di legge, come dall'avviso inserito nel
Foglio degli Annuari fogli N° 15 in data 23.4.1910

Pavia, 1901 - Tip. 1893 L. Ortolani 6/21 803 - 4.40

Contratto preliminare per l'esproprio del terreno
occorrente per costruire la ferrovia SPILIMBERGO-
GEMONA redatto in Forgaria il 23.04.1910.

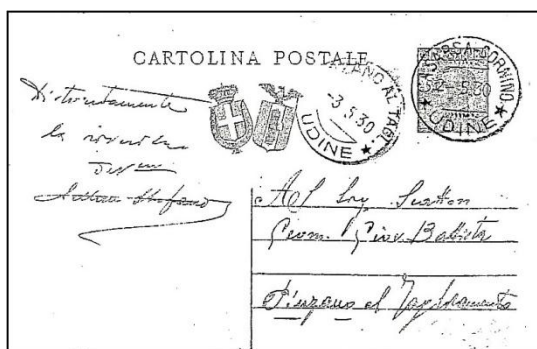
Cart. Post. (Mil. 13)
spedita dalla stazione
FF.SS. di Spilimbergo
con "CASARSA-
SPILIMBERGO - (2)"
lunette a sbarre verticali
del 26 feb. 1914 per
Pinzano.



Lettera inoltrata dalla stazione FF.SS. di
Spilimbergo con
"SPILIMBERGO-CASARSA - (2)"
lunette a sbarre verticali del 22 gen. 1913
(AZZURRO) per Cividale.



Cart. Post. (Mil. 10)
presumibilmente spedita
dalla stazione FF.SS. di
Spilimbergo ed inoltrata con
"SPILIMBERGO-
CASARSA = (2) ="
AZZURRO lunette a sbarre
verticali del 5 dic. 1912 per
Vivaro.



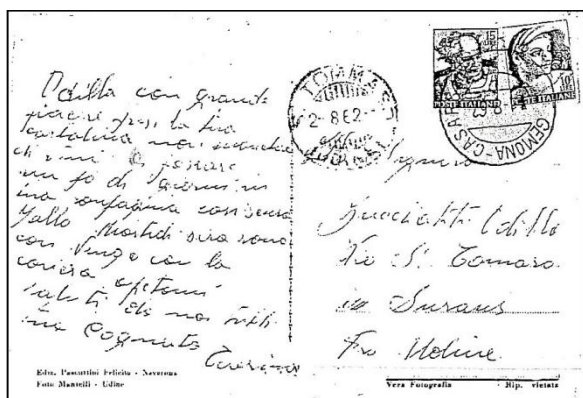
Cart. Post. inoltrata dalla stazione FF.SS. di Casarsa con ann. "CASARSA-CORNINO * UDINE * con lunette a sbarre verticali del 02.05.1930 per Pinzano al Tagl.

Cart. Post. inoltrata dalla stazione FF.SS. con il CORNINO-CASARSA * UDINE * del 06.04.1931 per Brindisi.



Let. impostata probabilmente alla stazione FF.SS. di Spilimbergo ed inoltrata con MESSAGGERE CASARSA-GEMONA del 26.06.1939 XVIII per Pinzano.

Lettera spedita dalla stazione FF.SS. di Gemona ed inoltrata con "MESS. GEMONA-CASARSA *" del 10.10.1949 per Pordenone.



Cart. Il. di Navarons probabilmente impostata alla stazione FF.SS. di Pinzano ed inoltrata con il GEMONA-CASARSA del 01.08.1962 per Susans (UD).

Alessandro Piani

PIACEVOLI RITROVAMENTI 2

REPUBBLICA ITALIANA: 1.1.1950 al 31.07.1951. UN DETTAGLIO TARIFFARIO

Con il D.M. del 25.05.1950, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n°186 del 16.08.1950 ed entrato in vigore il **1.06.1950**, si è stabilito di introdurre una agevolazione tariffaria per la **Francia**, equiparando le *cartoline postali* e le *lettere ordinarie* di peso non superiore ai 100 grammi alla *tariffa interna vigente*.

DECRETO MINISTERIALE 25 maggio 1950.
Tariffe postali fra l'Italia e la Francia.

IL MINISTRO
PER LE POSTE E LE TELECOMUNICAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER IL TESORO

..... *omesso*

Decreta :

Art. 1.

Con decorrenza dal 1° giugno 1950, alle lettere ordinarie di peso non superiore a 100 grammi ed alle cartoline postali, dirette in Francia, si applica la tariffa postale stabilita per l'interno.

Art. 2.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Roma, addì 25 maggio 1950

Il Ministro
per le poste e le telecomunicazioni
SPATARO

Il Ministro per il tesoro
PELLA

Per cui ad esempio le lettere per la Francia antecedenti alla convenzione sopramenzionata prevedevano una tariffa di 1° porto di £. 55 che divenne poi di £. 20. E' da precisare che in quel periodo con la Francia si comprendeva anche l'Algeria (stato indipendente poi dal 1962), l'ufficio nel coprincipato di Andorra e il Principato di Monaco, anche se per quest'ultimo Stato le Poste specificarono che venne accettata solo a partire dal febbraio del 1951. Con il 1° luglio 1953 l'agevolazione venne estesa anche alla regione della Sarre: tale agevolazione restò in vigore fino al 31.12 1956, cioè fino alla cessazione dell'occupazione francese e del ritorno della regione sotto la sovranità della Germania.

La motivazione principale di tale accordo probabilmente nacque per venire incontro agli innumerevoli emigrati italiani che andavano a lavorare in Francia e che rimanevano in stretto contatto epistolare con le proprie famiglie.

Mi fu naturale concentrare, almeno inizialmente, la ricerca dei documenti spediti per la Francia in tariffa (e nel mio caso in uso isolato), dopo il primo giugno del 1950.

Una certa soddisfazione l'ho tratta nel ritrovare, ad esempio, il £. 20 dell'Anno Santo e il £.20 della Fiera di Milano entrambi datati 5 giugno quindi nei primissimi giorni d'uso. [fig.01 e 02].



Questo primo e per l'epoca unico accordo con uno stato estero di ridurre le tariffe, ha fatto sì che, sotto l'aspetto filatelico, si creasse un brevissimo lasso di tempo durante il quale era possibile un uso isolato di alcune carte-valori. Mi spiego meglio. Se prendiamo ad esempio l'emissione dell'UNESCO, entrambi i valori da £.20 e £.55 ebbero una validità, dal 22 maggio, giorno di emissione dei due valori, al 31 maggio, ultimo giorno prima dell'introduzione della nuova convenzione, di soli 10 giorni!

E qui la ricerca è stata veramente ardua, ma si è conclusa felicemente con il ritrovamento di una lettera affrancata con il £.55 UNESCO spedita da Milano il 31.05.1950 (ultimo giorno di validità) per Parigi (Francia). Questo francobollo rimase in uso in tariffa lettera estero per soli 10 giorni e rappresenta probabilmente un uso tra i più brevi conosciuti tra i commemorativi di tutto il periodo Ruota. [fig. 03]



Oscar Piccini – Sergio Visintini

MONFALCONE

DALLA PROVINCIA DI TRIESTE A QUELLA DI GORIZIA

Presentiamo una selezione di annullamenti di Monfalcone, relativi al periodo 1943 – 1950, parte di un ampio lavoro di catalogazione che verrà presto pubblicato in un libro.

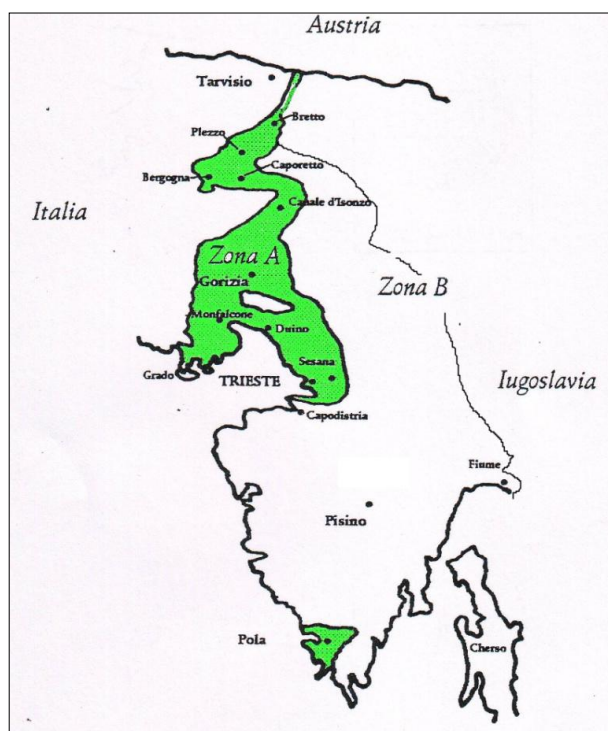


A sinistra:

Carta d'Italia con evidenziato, in rosso, la OperationsZone Adriatisches Küstenland (OZAK).

Sotto:

La Venezia-Giulia alla fine della Seconda Guerra Mondiale con evidenziato, in verde, la Zona A amministrata dagli anglo-americani.



Annulli di Monfalcone

REPUBBLICA SOCIALE ITALIANA



1943 - 1945

OZAK



OperationsZone Adriatisches Küstenland - OZAK
Provincia di Trieste

Il **10 Settembre 1943**, dopo l'armistizio di Cassibile, il Friuli e la Venezia Giulia furono occupati dall'Esercito Tedesco per costituire, assieme alla Provincia di Lubiana, la zona OZAK. Il territorio, solo formalmente appartenente alla Repubblica Sociale Italiana, dal **18 Settembre 1943**, venne amministrato dal Commissario Supremo Rainer che nominò i nuovi capi delle Province ed i Podestà, affiancati da un *Berater* tedesco.






Da un punto di vista postale, la gestione del servizio è invece assimilabile a quella della Repubblica Sociale Italiana.

Dopo il **25 Luglio 1943** l'Era Fascista, se presente, venne generalmente tolta dai datari; talvolta rimase, col significato di "ora di spedizione".

<i>n°</i>	<i>Periodo d'uso</i>	<i>Illustrazione del bollo</i>	<i>Caratteristiche del bollo (colore nero tranne ove indicato)</i>
280a	1943-1947		<p><u>Guller31 conbarresenza E.F.</u></p> <p>Lunghezza lunette = 16,5 mm. Altezza lunette = 5 mm. Altezza lettere = 3,5 mm. Altezza cifre = 4 mm.</p> <p>Data alta 17 barre lunette superiore ed inferiore MONFALCONE lettere basse (3,5 mm) separatori ::</p>
290	1943-1945		<p><u>Guller31 conbarre, E.F.=ora</u></p> <p>Lunghezza lunette = 17 mm. H lunette = 5,5 mm.</p> <p>MONFALCONE lettere alte (4 mm) Data bassa (3,5 mm) separatori ::</p>
300°	1944-1947		<p><u>Guller31 conbarresenza E.F.</u></p> <p>Altezza lunette = 5 mm.</p> <p>MONFALCONE lettere basse (3,5 mm) Data alta (4 mm) TRIESTE stretto separatori </p>

Annulli di Monfalcone

Repubblica Sociale Italiana
OperationsZone Adriatisches Küstenland - OZAK
Provincia di Trieste

<i>n°</i>	<i>Periodo d'uso</i>	<i>Illustrazione del bollo</i>	<i>Caratteristiche del bollo (colore nero tranne ove indicato)</i>
310	1943-1944		<u>Guller 32 con lunette vuote, E.F. = ora</u> Lunghezza lunette = 18 mm. Altezza lunette = 5 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm. TRIESTE largo separatori stelle
320	1943-1945		<u>Guller 33 con barre, E.F. = ora</u> Lunghezza lunetta superiore = 19 mm Lunghezza lunetta inferiore = 18 mm. Altezza lunette = 6 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm Lunetta superiore 21 barre inferiore 23 barre separatori 
330b	1943-1947		<u>Guller 33 con barre, senza E.F. con ora</u> tratteggio fitto Lunghezza lunette = 19 mm. Altezza lunette = 6 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm Lunetta superiore = 30 barre Lunetta inferiore = 35 barre separatori stelle
340a	1943-1947		<u>Guller 29 con lunette con base ingrossata e barre senza E.F.</u> tratteggio rado Lunghezza lunette = 17 mm Altezza lunette = 6 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm. Lunetta superiore = 11 barre Lunetta inferiore = 12 barre separatori stelle grandi



Annulli di Monfalcone



Occupazione jugoslava

Dal 1° Maggio 1945 all'11 Giugno 1945 Monfalcone viene occupata dalle truppe jugoslave del IX Korpus

La posta funzionava in maniera limitata e la spedizione avviene solamente per porto anticipato riscosso per contanti.

<i>n°</i>	<i>Periodo d'uso</i>	<i>Illustrazione del bollo</i>	<i>Caratteristiche del bollo (colore nero tranne ove indicato)</i>
320	1945		<p><u>Guller 33 con barre, E.F. = ora</u></p> <p>Lunghezza lunetta superiore = 19 mm Lunghezza lunetta inferiore = 18 mm. Altezza lunette = 6 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm Lunetta superiore 21 barre inferiore 23 barre separatori </p>



(da collezione Carli)

Annulli di Monfalcone









**Amministrazione anglo-americana
della Venezia Giulia (Zona A)
Provincia di Trieste**

*Dal 12 Giugno 1945 al 16 Settembre 1947 Monfalcone viene amministrata
congiuntamente da Forze Inglesi ed Americane (Venezia Giulia – Zona A)*

<i>n°</i>	<i>Periodo d'uso</i>	<i>Illustrazione del bollo</i>	<i>Caratteristiche del bollo (colore nero tranne ove indicato)</i>
280a	1943-1947		<p><u>Guller 31 con barre senza E.F.</u></p> <p>Lunghezza lunette = 16,5 mm. Altezza lunette = 5 mm. Altezza lettere = 3,5 mm. Altezza cifre = 4 mm.</p> <p>Data alta 17 barre lunette superiore ed inferiore MONFALCONE lettere basse (3,5 mm) separatori ::</p>
290a	1945-1947		<p><u>Guller 31 con barre, E.F. senza E.F.</u></p> <p>Lunghezza lunette = 17 mm. H lunette = 5,5 mm. MONFALCONE lettere alte (4 mm) Data bassa (3,5 mm) separatori ::</p>
290aa	1947		<u>idem, idem colore azzurro</u>



Annulli di Monfalcone

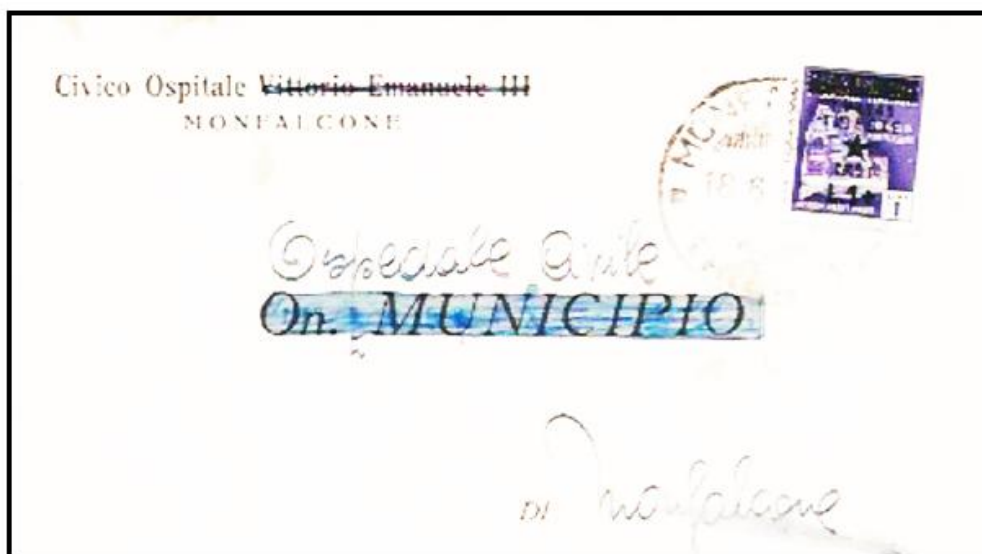
**Amministrazione anglo-americana
della Venezia Giulia (Zona A)
Provincia di Trieste**

<i>n°</i>	<i>Periodo d'uso</i>	<i>Illustrazione del bollo</i>	<i>Caratteristiche del bollo (colore nero tranne ove indicato)</i>
300a	1944-1947		<u>Guller31conbarresenzaE.F.</u> Altezza lunette = 5 mm. MONFALCONE lettere basse (3,5 mm) Data alta (4 mm) TRIESTE stretto separatori 
310a	1945-1946		<u>Guller32conlunettevuote senza E.F.</u> Lunghezza lunette = 18 mm. Altezza lunette = 5 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm. TRIESTE largo separatori stelle
320b	1946		<u>Guller33conbarre senza E.F.</u> Lunghezza lunetta superiore = 19 mm Lunghezza lunetta inferiore = 18 mm. Altezza lunette = 6 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm Lunetta superiore 21 barre inferiore 23 barre separatori 
330b	1943-1947		<u>Guller33conbarre, senza E.F. con ora</u> tratteggio fitto Lunghezza lunette = 19 mm. Altezza lunette = 6 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm Lunetta superiore = 30 barre Lunetta inferiore = 35 barre separatori stelle

Annulli di Monfalcone

**Amministrazione anglo-americana
della Venezia Giulia (Zona A)
Provincia di Trieste**

<i>n°</i>	<i>Periodo d'uso</i>	<i>Illustrazione del bollo</i>	<i>Caratteristiche del bollo (colore nero tranne ove indicato)</i>
340a	1943-1947		<u>Guller 29 con lunette con base ingrossata e barre senza E.F.</u> tratteggio rado Lunghezza lunette = 17 mm Altezza lunette = 6 mm. Altezza lettere e cifre = 3 mm. Lunetta superiore = 11 barre Lunetta inferiore = 12 barre separatori stelle grandi
100a	1920-1947		riutilizzo annullo austriaco a sbarre, senza data su moduli interni



uso francobolli sovrastampati TRST

Annulli di Monfalcone

**Amministrazione anglo-americana
della Venezia Giulia (Zona A)
Provincia di Trieste**



uso francobolli RSI



uso francobolli AMG VG

Annulli di Monfalcone



Repubblica italiana - Provincia di Gorizia

<i>n°</i>	<i>Periodo d'uso</i>	<i>Illustrazione del bollo</i>	<i>Caratteristiche del bollo (colore nero tranne ove indicato)</i>
400	1948-1960		<u>Guller 31 con barre; ora</u> 29 barre fini separatori stelle Lunghezza lunette = 19 mm. Altezza lunette = 5 mm.
410	1947-1963		<u>Guller 30 con barre; ora</u> 8 barre molto grosse separatori stelle Lunghezza lunette = 18 mm. Altezza lunette = 6 mm.
420	1948-1960		<u>Guller 30 con barre; senza ora</u> 8 barre grosse separatori stelle Lunghezza lunette = 16 mm. Altezza lunette = 5 mm.
430	1948-1972		<u>Guller 30 con lunette vuote senza ora</u> Lunghezza lunette = 18 mm. Altezza lunetta superiore = 6 mm. Altezza lunetta inferiore = 5 mm. separatori stelle

Stefano Domenighini

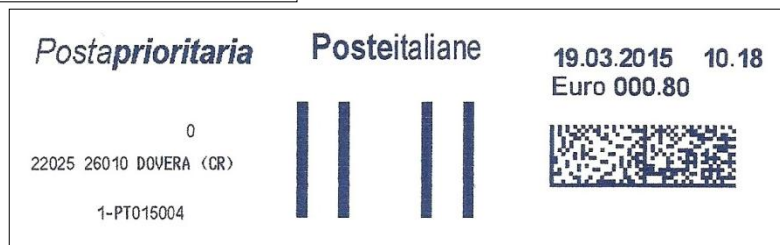
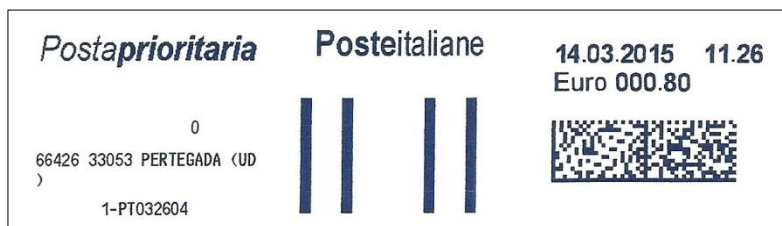
TPL ANONIME

Quando, a fine ottobre 2014 ricevetti una raccomandata affrancata con TPL (da macchina Pitney Bowes), rimasi un po' perplesso osservando i dati stampati nella parte sinistra dell'impronta. Oltre all'ID (numero identificativo dell'invio) appariva il CAP di destinazione (26013) e il codice che identifica la macchina. Nient'altro!

Telefonai al nostro presidente il quale mi indicava come luogo di spedizione della raccomandata Monfalcone 1 (succursale Porto). Verificate le poche impronte di TPL in mio possesso constatai che, tranne una, tutte presentavano i dati completi (ID, frazionario, CAP, località e codice). Conclusi velocemente con un "sarà un caso".



A marzo mi sono spedito una lettera affrancata con la TPL di Pertegada (UD) e, qualche giorno dopo, in occasione dell'inaugurazione della nuova sede dell'ufficio postale di Dovera (CR) ho replicato. In entrambi i casi, tranne l'ID, tutti i dati sono presenti.

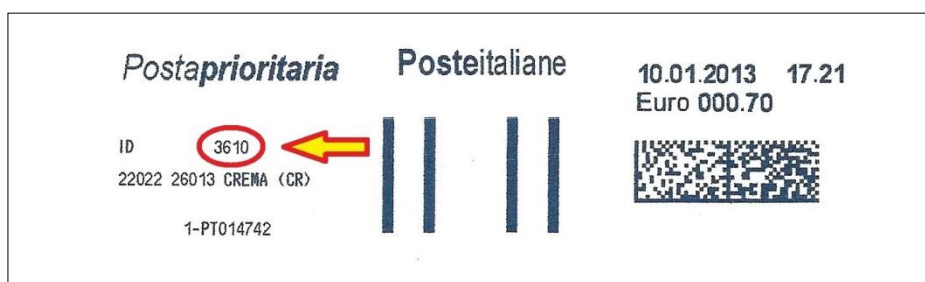


Per curiosità ho fatto il giro degli uffici di Crema e La sorpresa. Le impronte delle tre succursali sono praticamente anonime, cioè prive di qualunque indicazione relativa all'ufficio postale; figura solo il codice che identifica la macchina. Il quarto ufficio cittadino utilizza una macchina TPL modello SIPI: ciò è dovuto al fatto che questo ufficio figura nella lista di quelli da chiudere e quindi non aveva senso fornire le nuove macchine Pitney Bowes. Anche le TPL di Crema Centro sono anonime tranne quella in dotazione allo sportello filatelico, che è completa di tutte le diciture.

Ho fatto notare il fatto al titolare di una delle tre succursali e, in pratica, pare che le TPL “sbagliate” siano quelle che riportano tutti i dati.

Dopo gli annulli tutti uguali (quelli dei CMP) ora avremo anche le TPL tutte uguali? Sarà un bel problema per i futuri storico-postali risalire al luogo d’origine della corrispondenza.

In questa sequenza ecco la metamorfosi delle TPL negli ultimi due anni.

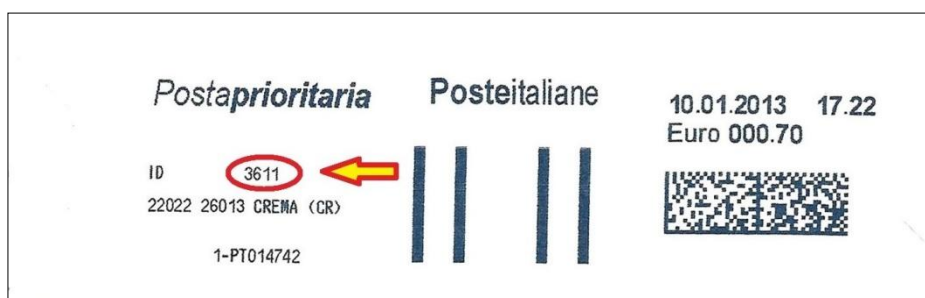


TPL completa

Tutti i dati sono presenti nell'impronta.

Notare che il numero identificativo dell'operazione è progressivo.

La prima impronta è impressa direttamente sulla busta mentre la seconda è su targhetta adesiva.



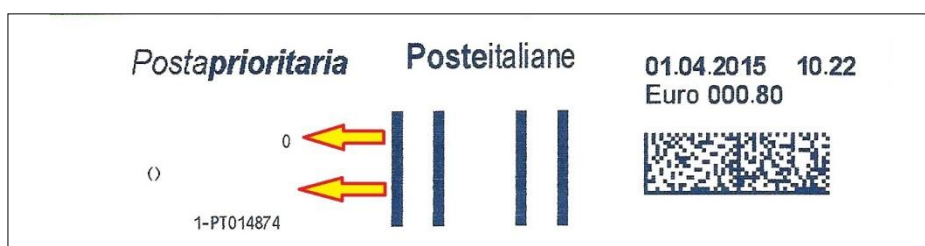
Con ID senza U.P.

Dalla medesima affrancatrice nel giro di 15 giorni è scomparsa l'indicazione di: frazionario, CAP, nominativo dell'ufficio, sigla provinciale. Restano solo le due parentesi.



Senza ID con U.P.

Dalla medesima affrancatrice scompare l'ID e ricompare l'indicazione di: frazionario, CAP, nominativo dell'ufficio, sigla provinciale.

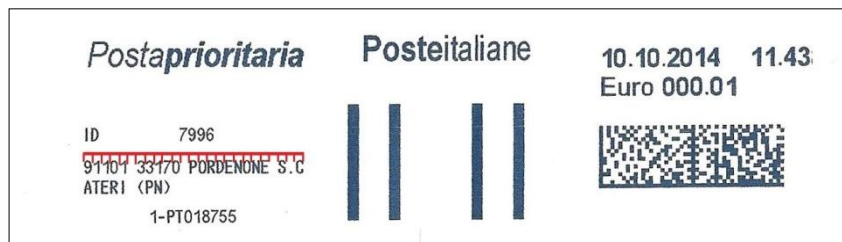


Senza ID e senza U.P.

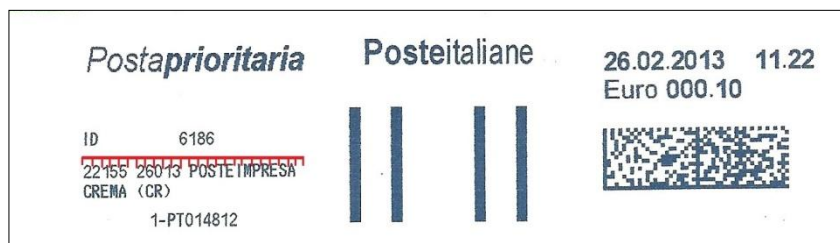
Tutti i dati riconducibili all'ufficio postale sono scomparsi.

Rimane solo il codice che individua la macchina.

Riporto di seguito due piccole curiosità. La prima riguarda la composizione del nominativo dell'ufficio postale (se presente): la riga che contiene la dicitura con i dati dell'U.P. è composta da 25 caselle, compresi gli spazi. Pare che la seconda riga non contenga più di 10 caselle.



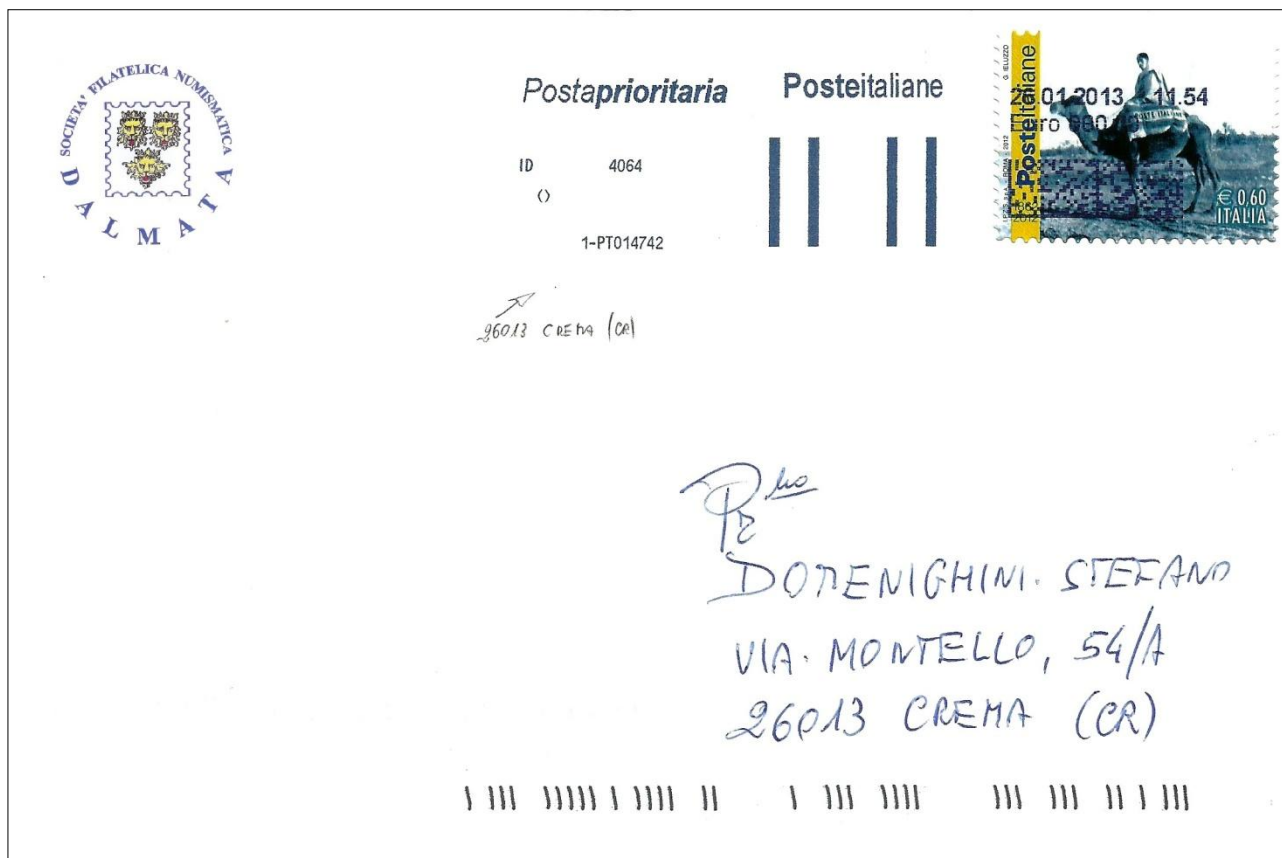
91101 33170 PORDENONE S.C
ATERI (PN)



22155 26013 POSTEIMPRESA
CREMA (CR)

La seconda curiosità riguarda le combinazioni di affrancatura mista TPL/francobolli, combinazioni che possono essere di due tipi:

- 1) TPL stampata direttamente sulla busta con funzione di annullatore di francobolli. Questo evento è possibile solo nel caso in cui i francobolli applicati all'invio non coprono i costi dello scaglione tariffario (quindi la TPL completa il porto mancante). Le raccomandate/assicurate affrancate in tariffa ricevono l'impronta con valore "Euro 000,00"



Stefano Domenighini

INDAGINE SULLE TPL

Non voglio tediare ulteriormente con le TPL, ma la risposta avuta dal titolare dell'ufficio postale riportata nel precedente articolo non mi ha soddisfatto, anche alla luce di quanto riferitomi da altro impiegato che opera in un ufficio ad elevato traffico, e che contraddice quanto sopra.

Morale ho fatto il giro di tutti gli uffici postali del circondario di Crema (47 !!!) e ... sorpresa! Gli uffici dotati delle affrancatrici Pitney Bowes sono pochissimi (gli uffici principali), mentre tutti gli altri hanno ancora le vecchie Olivetti (addirittura un ufficio ha il primo modello); dell'affrancatrice Sipi nessuna traccia. Tra l'altro a Crema Centro su otto macchine solo quattro funzionano, mentre le altre fanno solo presenza.

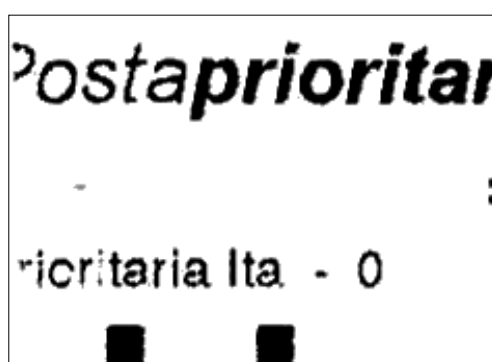
Due "spetegules": pare che il motivo per cui le 4 macchine di cui sopra non vengono utilizzate sia dovuto alla esigua scorta delle cartucce d'inchiostro (sono costosissime, dicono) che non consente di coprire il fabbisogno di tutte le macchine; facendo finta di cadere dalle nuvole ho chiesto in altro ufficio come mai sulle Pitney non vengono stampati tutti i dati: mi è stato risposto che hanno segnalato più volte il fatto all'ufficio manutenzione, ma nessun intervento è stato fatto.

Confrontando le impronte Pitney dei vari uffici risalta subito il fatto che non vi è una uniformità di informazioni impresse sulla TPL, esattamente come quanto riportato nell'articolo precedente.

Finito? No!

Anche nelle impronte da macchina Olivetti impresse attualmente ci sono due variazioni.

- al posto della numerazione alfanumerica, diversa per ogni macchina, posta fra la dicitura "PostaPrioritaria" (o altro servizio) e le barrette di sinistra, oggi appare la dicitura "Prioritaria Ita - 0", uguale per tutte le macchine.



- La quantità dei dati relativi all'ufficio postale è diminuita: attualmente la ripetizione del frazionario, posto fra il nome in chiaro dell'ufficio e la sigla provinciale, è scomparso.

33 - 26010 TICENGO 22/133 (CR)

2133 - 26020 TICENGO (CR)