

Bollettino no.6

- Umberto Del Bianco Il servizio marittimo tra Trieste e Venezia nel passaggio della gestione di William Morgan a quella del Lloyd Austriaco
- Sergio Visintini Alcune note per la classificazione dei servizi postali ferroviari italiani, austriaci ed ungheresi del Friuli Venezia Giulia (I parte)
- Mario Pirera Una spedizione di monete d'oro
- Erminio Macor Le Poste nella frazione di Torre di Pordenone
- Corrado Carli Radiografia di una lettera
- Michele Amorosi Venezia e la Posta tra rivoluzione ed assedio (1848 – 1849)
- Pierpaolo Rupena L' "ovalino" di Trieste
- Luigi De Paulis Linea ferroviaria Venezia – Udine: i timbri lineari d'origine utilizzati nel periodo 1880 – 1900
- Franco Obizzi I "timbri" AP degli Uffici Postali del territorio triestino
- Giorgio Piva Ignazio Piussi: un friulano in Antartide
- Stefano Domenighini I rapporti postali tra Austria e Sardegna (poi Italia): Settembre 1859 – Maggio 1862

Il servizio marittimo tra Trieste e Venezia nel passaggio dalla gestione di William Morgan a quella del Lloyd Austriaco

Il geom. Rigo mi ha segnalato l'esistenza di due interessantissime lettere che portano un notevole contributo alle conoscenze della prima attività lloydiana, e soprattutto ci chiariscono molto bene i rapporti intercorsi tra la compagnia triestina e l'amministrazione delle Poste Austriache nel periodo 1837-1840, al momento del passaggio della gestione della linea Venezia-Trieste dal Morgan al Lloyd Austriaco. Cercherò quindi di illustrare i problemi che queste lettere pongono e la soluzione che agli stessi mi sembra di poter dare.

Per la verità le lettere non sono due, ma quattro come l'amico Rigo mi ha precisato per telefono, ma solo per due lui mi ha inviato la fotocopia e pertanto solo per queste sono in grado di fornire una riproduzione. Comunque mi ha assicurato che le altre due sono del tutto eguali, cambiando solo la data di spedizione.

Si tratta quindi di un lottino di quattro lettere, spedite tutte nel 1839 da Venezia - via Trieste - ad Alessandria d'Egitto, tutte indirizzate alla ditta F. Sonnino & C. di quella città, tutte recanti il timbro VENEZIA FRANCO entro ovale, impresso in inchiostro rosso, e tutte sbarrate con un segno di penna obliquo (si tratta quindi di quattro spedizioni in porto franco, del resto l'unico tipo di spedizione allora ammesso) e tutte recanti con scrittura del mittente la dicitura "*Per posta a Trieste indi col vapore del Lloyd*".

Tre lettere portano l'indicazione del porto pagato in partenza con l'indicazione frazionaria 36+14=50, mentre la quarta ha l'indicazione frazionaria 28+54=82; la dicitura di avviamento marittimo contiene invece termini leggermente diversi. Le date delle quattro lettere sono rispettivamente del 14.III.1839, del 28.IV.1839, del 30.VIII.1839 e del 13.XI.1839, mentre nessun timbro postale risulta impresso all'arrivo ad Alessandria, per cui la data dell'arrivo rimane ancora da decifrare. Manca ogni traccia di passaggio per l'ufficio postale di Trieste.

A questo punto credo che possiamo cercare di inquadrare queste quattro lettere nell'ambito di quanto accaduto in quegli anni tra Venezia e Trieste, ed osservare quanto le lettere stesse di inedito ci consentono di accertare.

Ricordo che il Lloyd Austriaco aveva iniziato la sua attività marittima con la partenza del vapore Arciduca Lodovico sulla Linea del Levante il 16 maggio 1837. La linea Trieste-Costantinopoli in quegli anni era divisa in due tronconi (almeno sino al 1842) e cioè Trieste-Syra e Syra-Costantinopoli.

A questo servizio si era aggiunto anche un tentativo di servizio tra Syra ed Alessandria che nel 1839 era ancora allo stato di studio e di prova. Nel 1839 infatti il viaggio da Syra ad Alessandria comprendeva ancora lo scalo intermedio di Candia (solo l'anno successiva la linea diverrà diretta da Syra ad Alessandria senza scali intermedi); i viaggi effettuati nel 1839 su questa linea risultano essere stati solamente 12, per cui la frequenza era praticamente mensile.

Per queste due linee il Lloyd aveva stipulato un contratto con le Poste Austriache in data 13.VI.1837, contratto però limitato esclusivamente a questi due servizi. Insieme a queste linee però il Lloyd gestiva anche la linea Trieste-Venezia che aveva acquisito con atto del 29.VI.1837 dalla I.R. Privilegiata Compagnia di Navigazione a Vapore tra Trieste e Venezia (e cioè la compagnia di William Morgan) acquistando i due vapori Arciduca Lodovico e Arciduchessa Sofia, nonché i diritti della compagnia su questo percorso. In pratica il Lloyd era subentrato al Morgan nella gestione della linea, che infatti risulta aver continuato regolarmente nel suo servizio senza interruzione di sorta.

Se il passaggio di proprietà della compagnia del Morgan e delle sue attività al Lloyd Austriaco non presentava difficoltà di sorta (salvo la definizione dell'importo da pagare e l'assolvimento dello stesso), molto più complicata era la situazione dei rapporti con l'Amministrazione postale.

Il Morgan a suo tempo aveva stipulato con le Poste Austriache un contratto che aveva per oggetto una specie di monopolio del servizio postale marittimo tra Trieste e Venezia, contratto che scadeva solo nel 1840 e a cui evidentemente le Poste non volevano o forse non potevano rinunciare con tre anni di anticipo. Si era così venuta a creare una situazione non semplice. Anche se ormai era pacifico che la gestione del servizio spettava al Lloyd Austriaco, dato che anche l'autorità viennese non si era opposta alla transazione, pure era evidente che l'Amministrazione postale non poteva stipulare con altro soggetto un nuovo contratto prima della scadenza di quello siglato con il Morgan, che d'altra parte commercialmente non esisteva più sulla piazza di Trieste, perché già partito per l'Inghilterra ancora nel 1837.

I collezionisti avevano pensato a qualche sotterfugio per la soluzione del problema (infatti nel mio primo volume sul Lloyd a pag. 22 avevo scritto: *"certo in questo primo anno almeno, e forse anche nel 1838, la Posta si limitò ad usufruire dei servizi del Lloyd solo per le linee del Levante; non per quelle metropolitane, fatta eccezione per Venezia (ma la cosa è ancora da appurare)"*, ma l'assoluta mancanza di una prova filatelica aveva lasciato il problema del tutto aperto. Ora questo lotto di lettere ci precisa e ci prova la soluzione adottata tra il 1837 ed il 1840, quando cioè l'Amministrazione era nuovamente il grado di stipulare con un nuovo soggetto un accordo riguardante il servizio marittimo tra Trieste e Venezia.

Prima di tutto mi sembra chiaro che in questa situazione i due uffici postali interessati al servizio hanno evitato l'invio marittimo della corrispondenza accettata dagli utenti, ricorrendo sempre al servizio terrestre.

Solo nei rari casi, come appunto è avvenuto per queste quattro lettere che comunque dovevano essere affidate ai vapori lloydiani, si è fatto ricorso a questo servizio, avendo cura di prendere prima in carico le lettere da affidare al personale dei vapori con l'impressione di un timbro che precisasse la località di partenza e lo stato amministrativo della lettera, ma comunque evidenziando la responsabilità delle Poste anche per questi inoltri anomali.

Questo ci spiega facilmente la rarità di questi interventi e quindi il fatto che solo dopo il 1840, o meglio dopo il 1845-46, si comincino a vedere lettere viaggiate per mare tra Trieste e Venezia e viceversa, colpite con gli appositi timbri, fatti allestire appositamente con le diciture che precisavano l'origine della lettera e quindi la responsabilità delle Poste per il trasporto.

E per le lettere che comunque si dovevano affidare al servizio lloydiano si ricorreva oltre che al timbro di origine anche ad una frase di chiarimento riportata sulle lettere, che evidentemente l'impiegato accettante dettava al mittente all'atto dell'accettazione, e che comunque non precisava in alcun modo se la lettera avesse viaggiato per mare oppure con il servizio terrestre. In questo modo, coperta nelle proprie responsabilità, l'Amministrazione postale era in grado di stabilire una tariffa (probabilmente quella precedentemente adottata con il servizio del Morgan) e di farsela pagare non solo per il percorso sino a Trieste, ma anche per quello successivo sino ad Alessandria. Di conseguenza anche il tratto Venezia – Trieste poteva essere affidato per il trasporto ad un vapore lloydiano, per cui è chiaro che le lettere in questione sono state affidate al personale lloydiano ancora a Venezia.

Era quindi l'impressione del VENEZIA/FRANCO in ovale impresso in inchiostro rosso che confermava sia la presa in carico della lettera da parte dell'ufficio postale veneziano, sia la consegna da parte delle Poste al personale lloydiano per il suo trasporto ad Alessandria.

Vediamo ora il problema della tariffa applicata a queste lettere.

Il porto austriaco tra Venezia e Trieste per via terrestre nel 1839 era di 12 kreuzer (6 kreuzer sino a 10 miglia, 12 kreuzer oltre le 10 miglia).

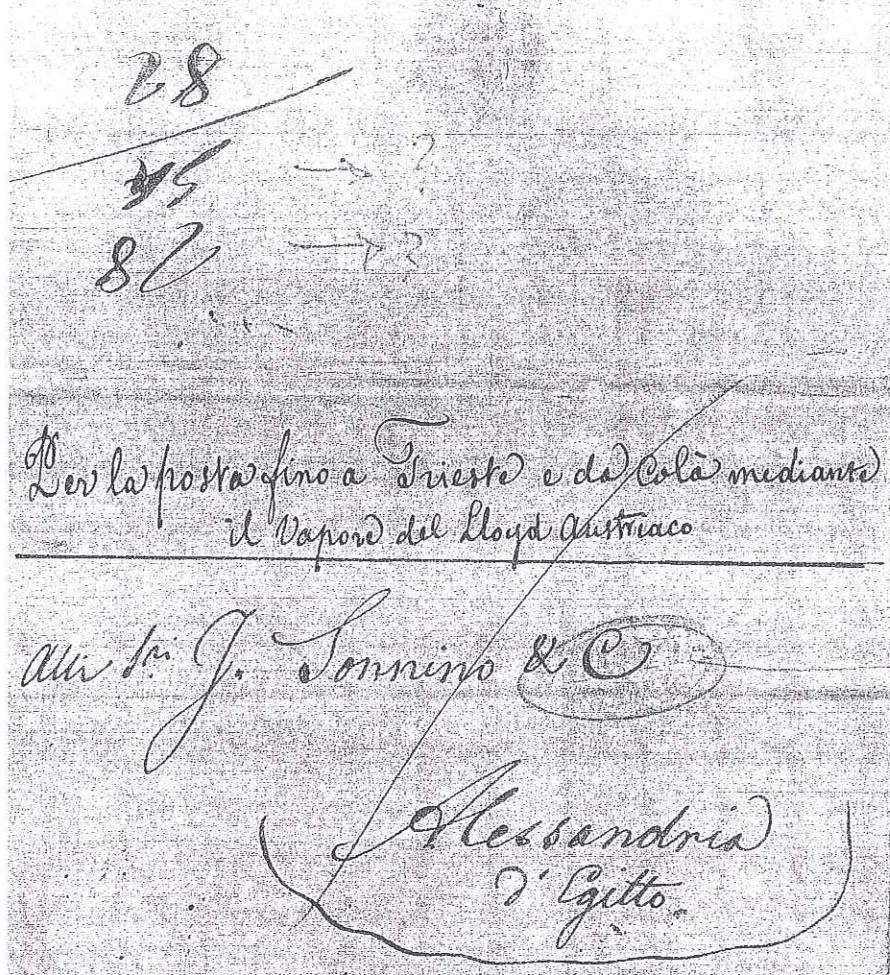
In questo caso è stato applicato un porto di 14 kreuzer, che probabilmente era quello richiesto dal Morgan per il trasporto di una lettera di un foglio da Venezia a Trieste, e questo fatto ci dimostra una volta in più che il trasporto terrestre non è entrato in alcun modo in questo conteggio. Quanto al percorso successivo sino ad Alessandria, questo risulta addebitato tenendo presente il solo porto marittimo.

A suo tempo nell'Archivio di Stato di Trieste ho avuto modo di ricopiare una tabellina che riproduco di seguito e dalla quale si può facilmente desumere come il porto marittimo tra Trieste ed Alessandria fosse appunto di 36 kreuzer.

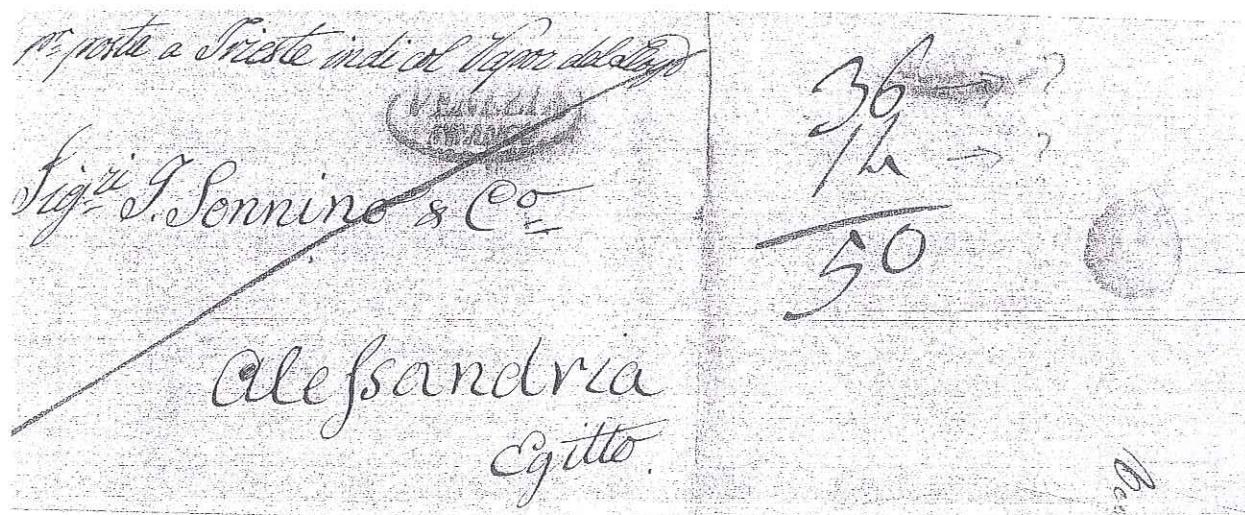
PORTO MARITTIMO
Tariffa in vigore dal 1839 al 1840

TRIESTE	ANCONA	CORFU'	PATRASSO	SUDA-CANEÀ	ATENE	SYRA	SMIRNE	DARDANELLI	COSTANTINOPOLI	ALESSANDRIA
-	12	18	18	24	24	24	36	36	36	36
12	-	12	18	24	24	24	30	30	36	36
18	12	-	12	18	18	18	24	24	30	30
18	18	12	-	12	12	12	18	18	24	24
24	24	18	12	-	12	12	12	12	18	18
24	24	18	12	12	-	6	12	12	18	24
24	24	18	12	12	6	-	12	12	18	24
36	30	24	18	12	12	12	-	6	12	24
36	30	24	18	12	12	12	6	-	6	24
36	36	30	24	18	18	18	12	6	-	30
36	36	30	24	18	24	24	24	24	30	-

Una delle quattro lettere, e precisamente quella del 28 aprile 1839 reca però una tariffa pagata assai superiore e precisamente $28 + 54 = 82$ kreuzer. E' da escludersi che si tratti di un peso multiplo, in quanto tutte le quattro lettere sono costituite da un unico foglio. Da notarsi che la frase di avviamento apposta su questa lettera è leggermente differente dalle altre, pur avendo lo stesso significato : "Per la posta fino a Trieste, e da colà mediante il Vapore del Lloyd Austriaco". Anche la scrittura sembra diversa, forse femminile. Credo che queste differenze possano essere facilmente spiegate se supponiamo che il 28 aprile l'impiegato che normalmente si occupava di queste spedizioni nel Levante fosse assente e sostituito da altro operatore, probabilmente non molto pratico di questo tipo di spedizioni, e forse anche della geografia del Levante. Ritengo infatti che questo impiegato abbia calcolato 28 kreuzer per il tratto Venezia - Syra e 54 kreuzer per quello da Syra ad Alessandria (Syra-Costantinopoli 18 kr. + Costantinopoli - Syra altri 18 kr. + Syra - Canea - Alessandria altri 24 kr.). Veramente in questo modo il totale sarebbe risultato di 88 kreuzer e non di 82, ma non è da escludere che in questo conteggio sia entrato anche il cambio tra il kreuzer e la piastra. Del resto sappiamo che questo impiegato chiamato a sostituire l'assente era piuttosto incerto sul da farsi. Ad ogni modo il mittente non ha protestato per questo evidente errore; a lui bastava che la lettera potesse viaggiare per Alessandria con il servizio lloydiano, senza dover spedirla via Livorno con il vapore dell' Administration des Postes , servizio di cui forse ignorava ancora l'esistenza.



28 aprile 1839 - Lettera da Venezia ad Alessandria, via Trieste



13 novembre 1839 - Lettera da Venezia ad Alessandria, via Trieste

Alcune note per la classificazione dei servizi postali ferroviari italiani, austriaci e ungheresi del Friuli e della Venezia Giulia

1. Ambulanti

Gli uffici ambulanti erano degli uffici installati a bordo di vagoni ferroviari o di natanti, che *lavoravano* la corrispondenza durante il tragitto, ricevendo e scaricando la posta nelle stazioni capolinea e nelle fermate intermedie.

1.1. Ambulanti ferroviari italiani

Gli ambulanti ferroviari furono istituiti in Italia con il decreto legislativo n.1677 del 23/3/1854. Il primo servizio operante fu il treno Torino-Genova.

Nella regione il primo ambulante italiano fu il Milano-Udine alla fine del 1866, poi sdoppiato in Milano-Verona e Verona-Udine.

Gli uffici dipendevano dalle Direzioni Provinciali e operavano all'interno di apposite carrozze ferroviarie, contrassegnate con la sigla distintiva »U« (Postali veri e propri) o »DU« (Bagagli-Posta)

Tali carrozze, simili a bagagli, riservavano gran parte dello spazio interno allo smistamento della corrispondenza (figg.3 e 4). Lungo le fiancate erano presenti varie porte per il carico/scarico di plichi e sacchi, mentre alcuni lucernari aumentavano la luminosità dell'ambiente di lavoro. Su ogni fiancata vi era infine una buca delle lettere, in uso fino alla fine degli anni Sessanta, che consentiva al pubblico di imbucare le lettere direttamente nella carrozza postale.

Durante gli anni Settanta le carrozze postali furono spesso soggette a rapine, facilitate dall'intercomunicante con le altre carrozze. Dapprima furono dotate di vetri blindati e grate di protezione, poi il servizio venne radicalmente modificato nel 1974, sopprimendo gli Ambulanti e creando treni speciali »tutto posta« al di fuori degli orari noti al pubblico sulle principali direttive, affiancati da furgoni postali, limitando sempre più il servizio al mero trasporto della posta.

Gli annullatori inizialmente erano del tipo a doppio cerchio con l'indicazione delle stazioni di partenza ed arrivo della linea.



fig.1

Venivano inoltre usati annulli lineari – generalmente corsivi – per l'indicazione dell'origine effettiva della corrispondenza.

Nel 1866 vennero introdotti gli annulli numerali a punti. Agli ambulanti erano riservati i numeri dal 192 al 225; anche in questo caso all'annullo numerale si affiancava l'uso del lineare d'origine.

Nel 1877 gli annulli numerali a punti furono sostituiti da un nuovo tipo con sbarre spesse e cifre grandi; si usava ancora il lineare d'origine. Gli annulli numerali furono aboliti dall' 1/1/1890.

Nei nuovi bolli forniti agli ambulanti italiani – tondo-riquadri, poi a sbarrette – era riportata la parola AMBULANTE, generalmente abbreviata in AMB. o AMB.TE seguita dalla tratta ferroviaria e dal numero identificativo.



fig.2

Dal 1914/15 a tutti gli uffici ambulanti venne assegnato, a livello nazionale, un numero progressivo, o meglio una coppia di numeri.

Il numero dispari indicava la corsa ascendente e la prima delle due stazioni corrispondeva alla Direzione di appartenenza; il numero pari indicava la corsa discendente.

Ad esempio l'ambulante Venezia-Udine, dipendente da Venezia, portava dal 1935 il numero 247, mentre il treno inverso Udine-Venezia portava il numero 248.

CARROZZA POSTALE TIPO 1934
Serie Uz 1.300—1.329 (oggi 90-08 000—024)

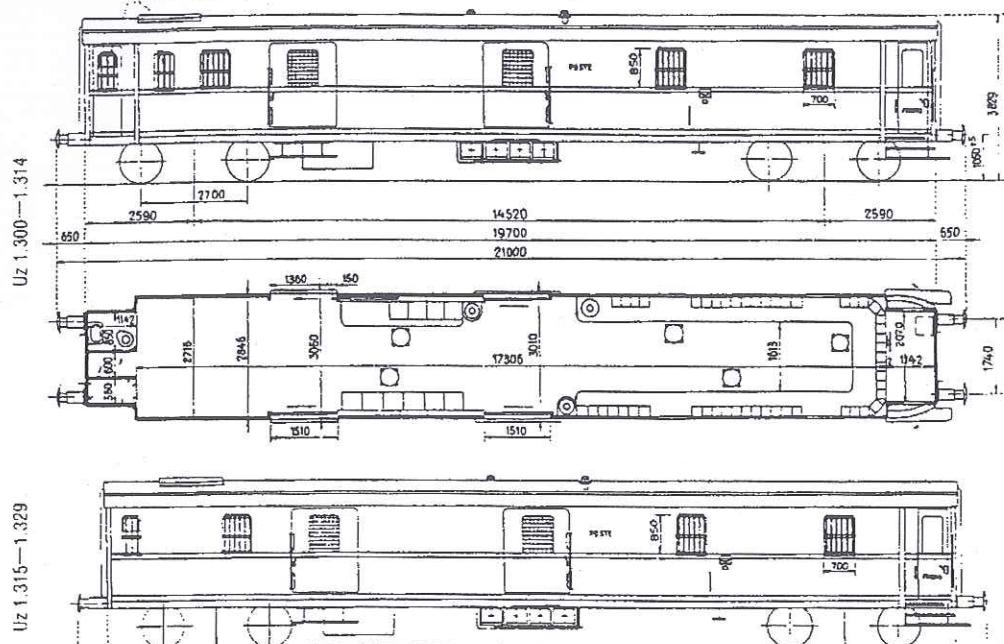


fig.3

CARROZZA POSTALE TIPO 1949
Serie U1z 1.400—1.431 (oggi 90-38 000—031)

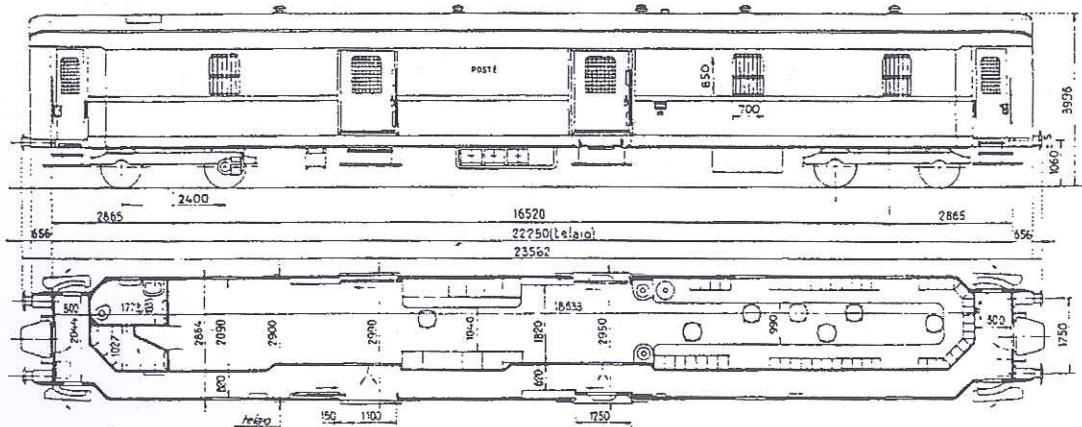


fig.4

CARROZZA PER MESSAGGERI TIPO 1962
Serie UMIz 8.500—8.529 (oggi 90-38 800—829)

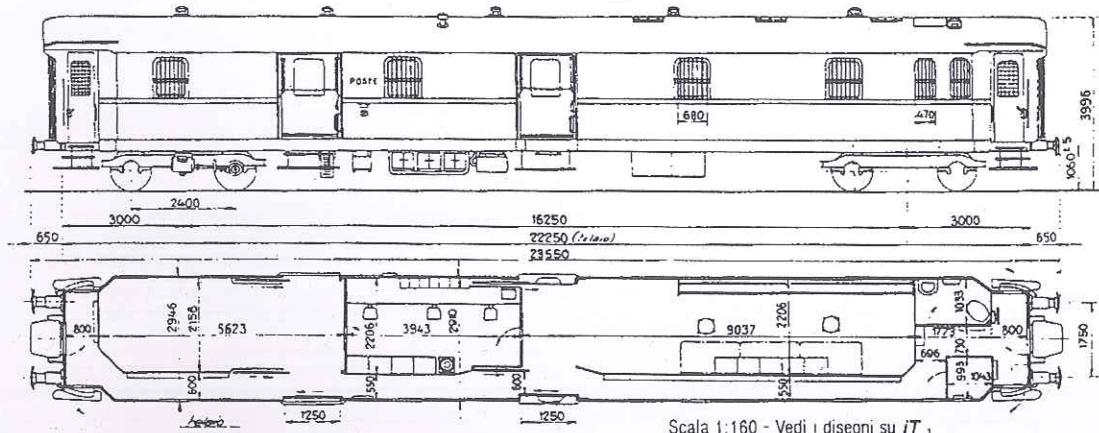


fig.5

Scala 1:160 - Vedi i disegni su IT.



26/V



MOD. 112 G doppio foglio
(Edizione 1944)

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

DIREZIONE GENERALE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

SERVIZIO IV

Visita (1) AMB. VENEZIA-TRIESTE 348 del 24. e 26/3. 1947
dipendente dalla Direzione Provinciale di Trieste

Protocollo N.	Dal (2)
	al 3º)
	L (3)
	Il 194.....
Protocollo N. 26/V	Dalla Sez. Tecnica Movimento Poste - Venezia all'Ufficio Corrisp. e Pacchi - Trieste L'ISPETTORE DEL MOVIMENTO POSTALE L VENEZIA FERROVIA (3)
	Il 26/3 194.....

(omissis)

RELAZIONE DEL FUNZIONARIO

ordinaria Teleg Ispostmov n° 338671/8/4 del 18/3/47
Visita (1) approvata (2) 24 il (3) 26/3 con lettura
N. (4) eseguita in giorni (5) 2 dal (6) 194
1. Ispett. del Movimento Brotto dott. Inigo (7) 9/A
dal (6) Sig. (7)
al (8) ~~ADM VENEZIA TRIESTE~~ 1345 Superiore di Trieste
Servizio dipendente dalla Direzione provinciale di (9)

TRENI E MEZZI DI TRASPORTO

Treno o corsa N. 508 Partenza giorno 24/3 Ora 22.25 Arrivo ora 3.45 con carrozza UTz 1090

20.⁽¹⁵⁾ 30 4.-

Trono o corsa N. 501 Partenza giorno 26/3 Ora I. 5.35 Arrivo ora 5.35 carrozza con UTz 1242

(omissis)

fig.6



fig. 7a



fig. 7b

fig. 8

Ad ogni coppia di ambulanti corrispondeva, nell'orario ferroviario, una coppia di treni.

L'ambulante Trieste-Venezia ad esempio nel maggio 1947 era così strutturato:

- dipendente dalla Direzione di Trieste (all'epoca AMG VG !)
- AMB Trieste-Venezia 345 – treno 501
- AMB Venezia-Trieste 346 – treno 508

Come da fig.5 anche gli uffici ambulanti erano soggetti a visite ispettive, al pari degli altri uffici postali.

Le coppie di numeri assegnate agli ambulanti sono rimaste invariate nel tempo; è capitato peraltro che si invertissero le numerazioni, nel caso di mutamento della Direzione di appartenenza.

Così l'Amb. Trieste-Venezia 205, con il corrispondente Venezia-Trieste 206, attivo dal 1926 al 1933 e dipendente dalla Direzione di Trieste (figg.7a,b), divenne, dal 1933 al 1937, Amb.Venezia-Trieste 205 e Amb.Trieste-Venezia 206, dipendente dalla Direzione di Venezia (fig.8)

Gli uffici ambulanti più importanti erano divisi in sezioni, contrassegnate da lettere, e servite da più addetti (fig.9)



fig.9

In ogni caso gli annulli degli ambulanti sono caratterizzati dalla dicitura AMB. o simili e/o dal numero identificativo. Gli annulli privi di entrambe tali caratteristiche sono annulli di Messaggeri (cfr.paragrafo 2).

1.2. Ambulanti ferroviari austriaci

Gli ambulanti ferroviari furono introdotti in Austria nel 1850 con la linea Wien-Ödenburg.

A bordo delle speciali carrozze ferroviarie, il servizio era coordinato da un funzionario delle I.R. Poste.

Anche l'Austria adottò una numerazione unica su tutto il territorio. A partire dal 1/5/1883 questa venne rivista, assegnando ad

ogni Direzione una serie di numeri consecutivi, fra cui, per quanto attiene i territori del Friuli-Venezia Giulia:

- Vienna da 1 a 26
- Graz da 27 a 30
- Trieste da 47 a 50.

Ovviamente vi furono dei cambiamenti, come i treni Triest-Cormons, con i numeri 39 e 40, riservati inizialmente a Praga!

Nel 1900, visto il proliferare degli uffici ambulanti, si aggiunsero altre serie non contigue:

- Vienna da 101 a 110, da 141 a 150, da 171 a 180
- Graz da 67 a 70, 153
- Trieste 151 e 152.

A differenza dell'Italia venne assegnato un numero ad ogni coppia di treni, per cui al Vienna-Trieste No.8 non corrisponde nel viaggio di ritorno il Trieste-Vienna No.9 bensì il Trieste-Vienna No.8.

Le denominazioni usate, e riportate sugli annullatori, furono:

K.K. FAHRENDES POSTAMT, abbreviato poi in F.P.A., POSTAMBULANCE, UFFICIO AMBULANTE e simili.

Inizialmente ebbero annulli lineari o in cartella (fig.10), poi circolari (fig.11), ed infine di un particolare tipo a doppio cerchio con lunette a linee ondulate - verticali oppure orizzontali - (fig.12), seguiti dal numero identificativo e/o dalla tratta ferroviaria.

K. K. FAHRENDES
POSTAMT №11.

POSTAMBULANCE №9

POSTAMBULANCE
№ 8.

fig.10



fig.11

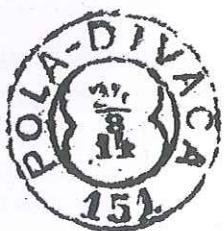


fig.12

A partire dal 1/2/1898 vennero introdotte le Poste ferroviarie secondarie, o locali (*Bahnposten niederer Ordnung*).

Il servizio, simile a quello dei Messaggeri italiani, era affidato a impiegati postali (di livello più basso dei funzionari visti in precedenza) denominati *Postbegleiter* (Consegnatario o Agente di scorta della posta sul treno).

Tali uffici secondari dovevano essere attribuiti alla stazione di residenza del *Postbegleiter*.

Anche in questo caso ad ogni Direzione furono riservate serie di numeri:

- Vienna da 201 a 250, da 601 a 620
- Graz da 301 a 330
- Trieste da 331 a 350.

Gli annullamenti di tali ambulanti si distinguono facilmente dai precedenti: sono tutti del tipo a un cerchio con il numero

identificativo racchiuso in un piccolo riquadro (fig.13)



fig.13

In sostanza la Posta ambulante secondaria derivava da quello che inizialmente era il supporto al servizio postale dato da personale viaggiante, in particolare dai Controllori postali (*Conducteurbahnposten* o *Schaffnerposten*), che a partire dal 5/5/1886 avevano in dotazione un particolare annullo lineare, come da fig.13, con cui potevano annullare la corrispondenza. Tale servizio poteva essere espletato su treni di varia importanza, *Courierzüge*, *Schnellzüge* (espresso) o addirittura su treni merci.

POSTCONDUCTEUR IM SCHNELLZUGE
POLA-DIVACCA N° 2

fig.13

1.3. Ambulanti ferroviari ungheresi

Dall'1/5/1871 i territori dell'Ungheria e di parte dell'odierna Croazia erano stati scorporati dall' Impero austriaco, per costituire il Regno d'Ungheria.

Gli ambulanti postali ungheresi che congiungevano Fiume a San Pietro del Carso (St.Peter in Krain, Sz.Peter, Pivka rispettivamente in tedesco, ungherese e sloveno), a Zagabria, Nagy Kanizsa e Budapest furono dotati di annulli riquadrati (fig.14) e poi di annulli a un cerchio con l'indicazione della tratta (fig.15) ed infine dei tipici annulli ungheresi a ponte con lunette tratteggiate e coroncina (fig.16).

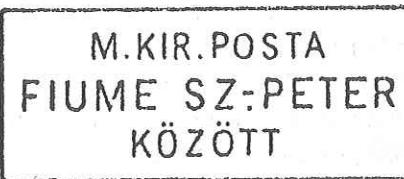


fig.14



fig.15



fig.16

1.4. Ambulanti ferroviari ex austriaci

Alla fine della prima guerra mondiale le grandi linee, Meridionale e Transalpina, che congiungevano Trieste a Vienna risultavano definitivamente interrotte, in quanto, attraversando tre stati – Italia, Jugoslavia e Austria – non erano più gestibili. Delle linee principali sopravvissero, e quindi sopravvissero gli ambulanti postali ed i relativi annulli, la Trieste-Cormons (49 e 50) e la Pola-Divača (151 e 152), fig.17. A queste si aggiunsero alcune ex Poste ferroviarie secondarie, come, ad esempio, la Trieste-Parenzo (341) o la Rovigno-Canfanaro (fig.18)

2. Messaggeri

Fino al 1885 le messaggerie ferroviarie si erano limitate al semplice ritiro e consegna dei sacchi di posta, non disponendo di vagoni appositi.

In quell'epoca fu istituito il servizio dei »Corrieri«, regolamentati a partire dal 1/7/1887 come »Messaggeri Collettori«, consistente nel raccogliere la corrispondenza nelle stazioni lungo la linea, nell'eventuale consegna lungo la linea, nonché nello scambio dei sacchi chiusi di corrispondenza in partenza e in arrivo.

A differenza degli ambulanti, i messaggeri non lavoravano la corrispondenza affidata loro in partenza, ma solo quella raccolta lungo il percorso.

I messaggeri dipendevano da un singolo Ufficio postale (anziché da una Direzione).

La numerazione veniva assegnata dalla Direzione, localmente invece che a livello nazionale

Operavano sia su linee secondarie sia su linee a lungo percorso, ma solo su treni locali (omnibus, accelerati, ecc.).

Anche i messaggeri erano dotati di veicoli ferroviari specifici, contrassegnati con la sigla distintiva »UM« con un'organizzazione dello spazio interno diversa, in quanto non si effettuava la lavorazione della corrispondenza caricata in partenza (fig.5)

I primi annullatori forniti dal 1887 erano di tipo quadrato di tipo piuttosto complesso, con sezioni mobili per la data, il treno/la corsa e la località servita; ben presto, per evitare il cambio continuo di località, questa non venne più fatta apparire.

Al centro compariva l'indicazione MESSAGGERE COLLETTORE o CORRIERE.



fig.19

A partire dal 1890 i bolli furono sostituiti, generalmente con lunette a sbarre.



fig.20

Inizialmente comparivano solo le località terminali della linea, raramente abbinate alla dicitura MESSAGGERE, MESS. o simili.

Verso il 1910 furono introdotti i bolli con lunette, comunemente definiti »guller« (fig.21). Furono usati anche bolli a un cerchio e, a partire dall'inizio degli anni Trenta, bolli di diametro più grande (32 mm) con l'indicazione dell'era fascista (fig.22).



fig.17a



fig.17b



fig.18



fig.21

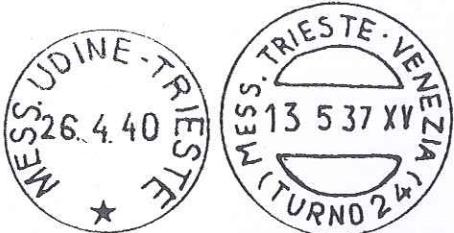


fig.22

Il servizio prestato dai messaggeri - di consistenza sempre maggiore - venne quindi organizzato sulla base di »turni«.

In sostanza i turni, che compaiono progressivamente sempre più spesso sugli annulli dei messaggeri, non corrispondono a coppie di treni - come nel caso degli ambulanti - bensì a turni di lavoro, che in linea di massima possono utilizzare mezzi di trasporto diversi, quali treni e furgoni postali, anche in modo congiunto.

Il numero identificativo di turno, quindi, identifica un servizio nell'ambito di un singolo Ufficio postale che lo gestisce, e, per non ingenerare confusione al personale addetto, mantiene nel tempo una sostanziale stabilità.

Nella numerazione quindi dei turni attivi in un certo periodo vi sono quindi dei vuoti, corrispondenti ai turni soppressi.

Prendendo in esame il volume »Servizi del movimento postale«, Organizzazione dal 2/6/1991, tale turno di servizio può basarsi, come per gli ambulanti, su una coppia di treni, come ad esempio il turno 5 di Trieste:

- Trieste-Udine treno 2856, parte alle 19.18 arriva alle 20.31
- Udine-Trieste treno 5959, parte alle 23.00 arriva alle 0.28

o il turno 5 di Udine:

- Udine-Tarvisio treno 5990, parte alle 6.00 arriva alle 7.41
- Tarvisio-Udine treno 5995, parte alle 9.58 arriva alle 11.47.

Oppure può essere un *tour*, come, ad esempio, il turno 11 di Venezia:

- Venezia-Tarvisio treno 232, parte alle 7.00 arriva alle 10.52
- Tarvisio-Udine treno 11177, parte alle 12.00 arriva alle 13.45
- Udine-Venezia treno 2787, parte alle 17.30 arriva alle 19.18

Per quanto riguarda gli annullamenti, solo alcuni bolli riportano il numero di turno, senza peraltro precisare l'ufficio di dipendenza, altri riportano solamente una parte dell'itinerario

E' possibile, visto il materiale postale esaminato in tanti anni da vari collezionisti, che non tutti su i tronchi di un determinato turno sia esercitato il servizio di messaggeria e pertanto in tal caso non esista alcun annullo.

La ricostruzione completa dei turni e degli itinerari dei messaggeri che hanno operato nel Friuli-Venezia Giulia appare piuttosto difficile da realizzare, anche perché, trattandosi di turni di lavoro all'interno di singoli uffici, la documentazione disponibile è decisamente lacunosa.

3. Scambisti postali

Gli scambisti postali operavano prevalentemente nelle stazioni dei capoluoghi di provincia o in stazioni di nodi ferroviari o punto d'arrivo di autoservizi.

Avevano il compito di *scambiare* effetti postali, nelle stazioni ferroviarie e nelle località di sosta degli autoservizi fra più procaccia che ivi convergevano, da un treno all'altro o a più treni coincidenti, o a furgoni e corriere postali, e viceversa.

A titolo di esempio l'ufficio postale Trieste 11 Ferrovia Stato venne chiuso al pubblico l'1/9/1923, divenendo poi ufficio di scambisti della Stazione Trieste Campo Marzio (fig.23), aggregati da 1/7/1927 al neo costituito ufficio Trieste Arrivi Partenze - Transiti (scorporato da Trieste Sezioni Riunite), confluito dal 21/10/1937 in Trieste Corrispondenze e Pacchi. (fig.24).

Il servizio è iniziato nel 1926 ed è terminato nel 1995.

(continua)
Sergio Visintini

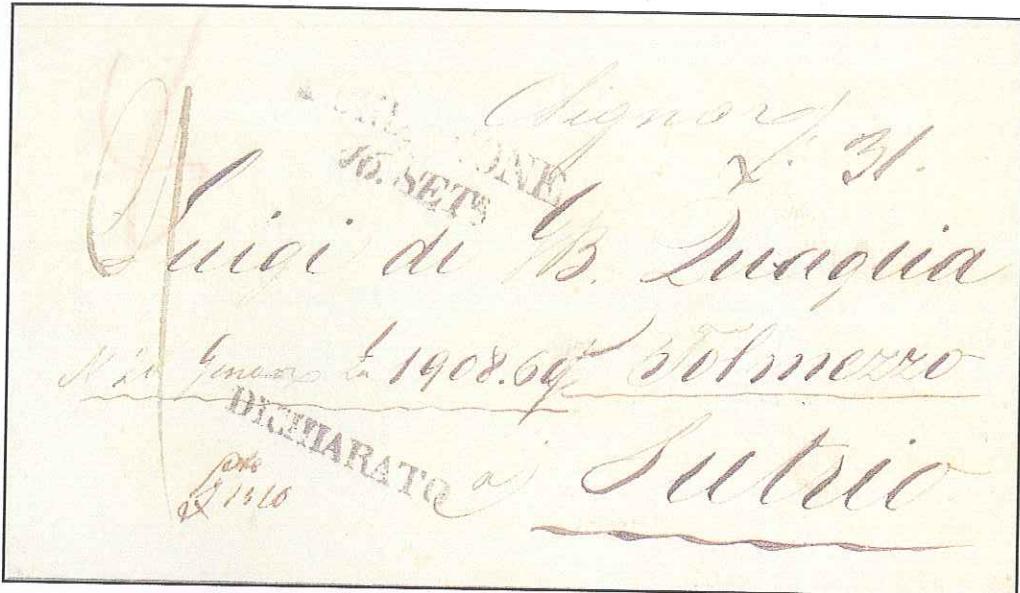


fig.23



fig.24

Una spedizione di monete d'oro



Viene esaminato il frontespizio di un involto di carta consistente usato per la spedizione di un gruppo di denaro in oro mediante la diligenza dall'ufficio postale di PORDENONE tra gli anni 1859 e 1866 del Regno Lombardo Veneto.

Con riferimento alla tariffa in vigore dal 1° novembre 1858, ogni lettera di valore è soggetta ad un diritto fisso di 15 Nuovi Kreuzer (Nkr) o soldi ed al porto in base al valore, al peso ed alla distanza misurata in "linea diretta"

La destinazione a Sutrio porta a misurare la distanza in linea diretta da Pordenone a Tolmezzo, sede di ufficio postale distrettuale, di 56 Km. pari a $(56/7,5859) = 7,38$ miglia postali austriache (MPA) ; per l'intervallo da oltre 5 fino a 10 MPA comprese la tassa è di 4 soldi sia per ogni funto (32 lotti) di peso e sia per ogni 100 fiorini di valore.

La cifra "8" segnata a matita rossa nell'angolo sinistro del frontespizio può essere la convalida della distanza diretta arrotondata per eccesso, ricordando che l'uso postale austriaco non voleva segni di tassa in sanguigna o in matita ma solo in inchiostro; questo dato può confermare che la cifra "9" segnata ad inchiostro è indicativa di una tassa in soldi.

L'impronta in nero del timbro DICHiarATO indica che il mittente di Pordenone ha provveduto a confezionare l'involucro in carta del gruppo di denaro e a sigillarlo con un sigillo personalizzato dopo aver conteggiato il denaro per il "giusto" numero, tipo e valore.

Il valore "dichiarato" dal mittente è 20 Genova, moneta d'oro, per un valore complessivo di 190-8,60/2,86 = 667,34 Fiorini; pertanto il gruppo di denaro appartiene al settimo scaglione di valore. La tassa sul valore è di 4 soldi x 7 = 28 soldi.

Il peso del gruppo di denaro è indicato in Lotti 31 sul frontespizio a penna. Sapendo che il peso di ogni doppia di Genova in oro è di 25,21 gr. si ha un peso di 504,20 gr. per le venti monete e che unito al

peso di tutto l'involucro di carta può confermare il peso totale di 31 lotti pari a 542,50 gr. Poiché il peso del gruppo è inferiore a 32 lotti (1 funto), la tassa di porto sul peso è di 4 soldi. Il riepilogo per il calcolo del porto è:

Tassa fissa	15 soldi
Tassa sul valore	28 soldi
Tassa sul peso	<u>4 soldi</u>
TASSA TOTALE :	47 soldi pari a 1,3442 lire austriache

Il Regolamento sulle Diligenze in vigore dal 1° gennaio 1839, al paragrafo 18, prescriveva che "...è facoltativo al mittente di pagare all'atto dell'impostazione le competenze di porto....oppure di assegnare il pagamento al destinatario da lui designato. "

Sul frontespizio in esame non sono presenti segni di affrancazione del porto operati dall'ufficio di Pordenone quali l'impronta del timbro "FRANCA" o anche le due linee diagonali, quindi il mittente non ha pagato il porto e ne ha assegnato il pagamento al destinatario.

L'ufficio di Pordenone può aver annotato ad inchiostro la scritta " P.to L. 1:10 " che non corrisponde alla tassa totale calcolata e quindi dovuta dal destinatario. Il Regolamento prevedeva che si poteva avere "...uno sbaglio di conteggio incorso nella computazione della competenza di porto" (§ 20) e che non doveva cadere a pregiudizio né della Cassa postale, né del contribuente. Il destinatario doveva pagare $(1,3442 - 1,10) = 0,2442$ L.a. pari a 8,538 soldi (Nkr) che vengono arrotondati al soldo superiore, cioè 9 soldi, come è segnato ad inchiostro sul lato sinistro del frontespizio.

Le risposte esatte si avrebbero qualora fossero in visione la ricevuta d'impostazione, la lettera di porto o altri documenti; in assenza sono possibili altre interpretazioni.

La spedizione non è affrancata sul totale, ma il mittente ha pagato L.a. 1,10 lasciando a carico del destinatario le rimanenti 0,2442 L.a. pari a 9 soldi ; era ammessa una affrancazione parziale delle spedizioni con la diligenza ?

Tutto è possibile oltre agli errori.

Note:

1 Fiorino di 100 soldi = 2,86 L.a.

1 Soldo o 1 Nkr = 2,86 cent. L.a.

1 Miglio postale austriaco (MPA) = 7,5859 Km.

1 Funto di 32 lotti = 560 gr.

1 Lotto = 17,5 gr.

STORIA POSTALE

LE POSTE NELLA FRAZIONE DI TORRE DI PORDENONE

(a cura di Erminio macor)

Nel 1906 vennero istituite le Poste a Torre.

Nel 1905 la frazione di Torre contava 3000 abitanti.

Con avviso del Municipio di Pordenone a firma del Sindaco Galeazzi Cav. Avv. Luigi Dom., fu comunicato che dal 1° novembre 1906 sarà aperto a Torre un ufficio Postale di 3^a classe.

Da notare che allora le vie attuali di Torre, via Baracca Francesco, Carnaro, (Ragogna non esisteva) Generale Antonio Cantore e Vittorio Veneto si chiamavano con un solo nome, Strada detta Della Villa. Via Piave era detta Di Sopra.

La sede dell'ufficio si trovava nella via Principale al N. 74, (via detta Della Villa).

1° Ricevitore di Torre fu nominato il Sig. Francesco Borean. Vedi tabella.

CLASSIFICA UFFICIO	Dal al	UBICAZIONE UFFICIO	1° RICEVITORE
Ufficio di 3 ^a classe	01 nov. 1906 11 nov. 1907	Strada detta Della Villa (via Principale, 74)	Borean Francesco

L'ufficio disimpegnava i seguenti servizi:

1. Vendita francobolli e cartoline d'ogni specie;
2. Accetta e distribuisce, raccomandate, assicurate, scatolette con valore dichiarato, con o senza assegno;
3. Accetta e distribuisce pacchi ordinari, con o senza assegno;
4. Accetta e distribuisce pacchi con valore dichiarato, con o senza assegno;
5. Fa associazioni a giornali;
6. Accetta atti per la legalizzazione;
7. Disimpegna il servizio riscossioni (effetti di commercio);
8. Fa da intermediario, pel servizio dei risparmi, fra i depositanti e l'ufizio Postale di Pordenone;
9. Esegue le operazioni per conto della Cassa Nazionale di previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai, nel limite massimo di £. Cento;
10. Emette e paga vaglia ordinari, militari e internazionali;

11. Paga vaglia per conto Banco di Napoli, relativamente alle rimesse degli emigranti;

12. Paga vaglia consolari.

L'ufficio Postale di Torre fu istituito grazie all'interessamento di Mons. LOZER parroco di Torre e il Cotonificio Veneziano.

Il Ricevitore venne sospeso con il giorno 16 novembre 1907, con la motivazione che non raggiungeva il baget (era invalido).

Nel periodo mancante del Ricevitore l'ufficio funse da recapito della corrispondenza e il Portalettere Rurale Angelo Canciani Guerra, prelevava la posta quando passava per andare a Cordenons.

L'unico annullo conosciuto di tale periodo si trova in una cartolina in arrivo, della quale ho inviato copia al Sig. Bruno Crevato Selvaggi.

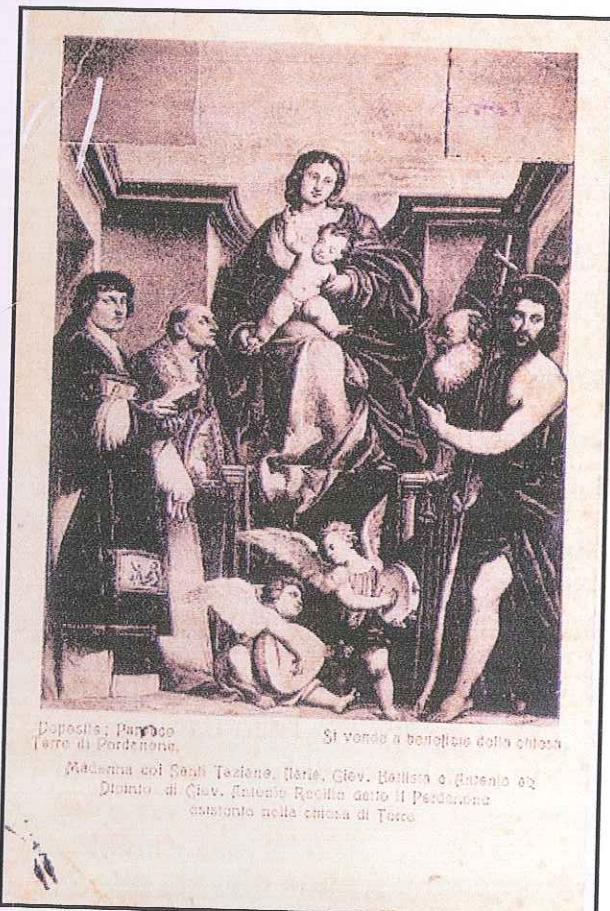


Fig. 1

Il frontespizio della cartolina è rappresentato dalla Madonna, con i Santi Tiziano e Ilario, in un dipinto de il Pordenone, esistente nella Chiesa di Torre.



Fig. 2

Annullo Tondo Riquadrato in arrivo da una tipografia di Trieste, con direzione Torre (Tar) Croazia e ritorno a Torre di Pordenone (Udine) 2 giorni dopo.

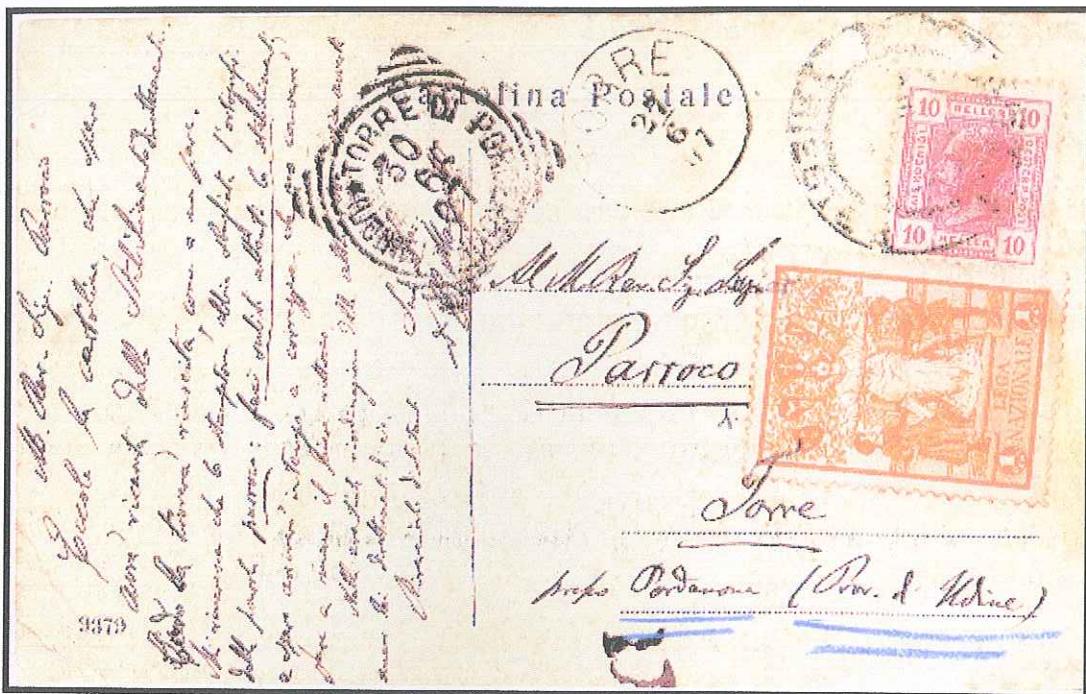


Fig. 3

Retro cartolina
con 3 annulli.

Ci furono diversi concorsi. Il 1° nel 1908, l'unica aspirante era la signora Margherita Casal, la quale aveva oltrepassato il limite massimo di età, tassativamente prescritto dal Regolamento.

Il 2° Concorso lo vinse il signor Gaetano Sam che poi rinunciò.

Finalmente il Concorso lo vinse il signor Giuseppe Bresin.

La Ricevitoria Postale di 3^a classe della frazione di Torre di Pordenone venne riaperta con il 1° maggio 1914.

Il nuovo e 2^o Ricevitore fu quindi il signor Giuseppe Bresin.

Nel 1915 fece il giuramento per la nomina a Supplente la signora Minu del Anna Maria in Bresin.

Il signor Bresin Giuseppe nel 1920 ebbe un Encomio, per il coraggio e l'alto patriottismo dimostrati durante l'invasione nemica e per l'ardimentosa cura spiegata per sottrarre al nemico, valori, documenti e materiale dell'Amministrazione.

La Ricevitoria di 3^a classe della frazione di Torre di Pordenone è stata elevata alla 2^a classe con il 16 agosto 1922 e dalla data stessa osserverà l'orario giornaliero di apertura al pubblico di 7 ore per tutti i servizi, meno che per le operazioni a valore un'ora prima dell'orario giornaliero.



Fig. 4

Cartolina con la Ricevitoria di Torre nel 1914. L'ufficio si trova nella 2^a porta sul lato destro. L'ubicazione esatta si trovava in via strada detta Della Villa, attuale via Carnaro, da via Di Sopra attuale via Piave.

FONTI CONSULTATE:

- Archivio Storico del Comune di Pordenone;
- Archivio della Curia Vescovile di Pordenone;
- Biblioteca della Curia Vescovile di Pordenone;
- Bollettini Ufficiali del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;
- La Concordia settimanale della Diocesi di Concordia Portogruaro.

e-mail: erminiomacor@alice.it

Pordenone, 06/12/2008

Radiografia di una lettera

Il documento che mi appresto a presentare e commentare ritengo possa rappresentare materia di discussione tra persone interessate alla storia postale prefilatelia. Ciò che trovo affascinante nello studio dei segni e nei numeri sulle lettere prefilateliche è la diversità d'interpretazione che ora noi cerchiamo di dare analizzandole singolarmente. Le regole esistevano, però non sempre, nei vari passaggi a mano, venivano seguite. Certe omissioni e, perché no, qualche errore da parte dell'ufficiale postale dell'epoca fanno che l'odierna rilettura di un frontespizio ci porti talvolta non a certezze dettate da regole, ma a conclusioni del tutto opinabili.

E forse qui il fascino della prefilatelia.

E ora veniamo alla lettera in oggetto:

MITTENTE: (al recto intestazione manoscritta) **Dall' I.R. Giud. Civ. Prov. in Trieste**

*DALL'IMPERIAL REGIO GIUDIZIO CIVILE PROVINCIALE DI TRIESTE
con al verso sigillo del Tribunale di Trieste.*

DESTINATARIO: (manoscritto) **Al signor Lorenzo Gibert in Livorno**

TIPO DI MISSIVA: LETTERA RACCOMANDATA caratterizzata da segno in matita rossa **NB.**
tagliata da due linee orizzontali rosse e da numero di registrazione (manoscritta)
296 con AVVISO DI RICEVIMENTO (manoscritto e sottolineato)

A proprie mani verso
recepisso di ritorno
franco

Il 1 giugno 1817 il peso limite minimo da 1 lotto passa a ½ lotto (pari a mezzo foglio) e la tariffa minima viene dimezzata da 12 kr. a 6 kr. L'onorario per la distanza viene stabilito in 7 zone con una punta minima di 3 stazioni e massima di più di 18.

PORTO: PORTO ASSEGNATO con segno convenzionale in matita rossa + **L 2 ½** (due lotti e mezzo) e in inchiostro rosso (ormai diventato marrone) **36 (kr)** per una distanza da 15 a 18 stazioni di posta per ½ lotto, sino al confine di Mantova (San Benedetto - Carpi).

In base alle Convenzioni stipulate il 3 dicembre 1817 ed entrata in vigore il 6 febbraio 1818 con lo Stato Pontificio e col Ducato di Modena, e del 24 luglio 1817 col Granducato di Toscana, le lettere dall'Austria alla Toscana passavano via MODENA e BOLOGNA in franchigia, pagando soltanto la tariffa prevista per l'assistenza nelle stazioni di posta ed il cambio dei cavalli necessario, pagamento che avveniva annualmente e forfetariamente.

Così ritornando alla nostra lettera, il destinatario per riceverla avrebbe dovuto sborsare la somma equivalente a 36 kr. x 5 (di ½ lotto) per un totale di 180 kr. = 3 gulden più naturalmente la tassa locale toscana.



DATA PARTENZA: TRIEST 23 JAENNER 1821 in inchiostro verde impresso al recto col primo timbro con datario di Trieste nei primi giorni d'uso del suddetto timbro. Attribuito dall'E. Mueller al 1821 come timbro per la corrispondenza in arrivo. Il timbro venne usato anche per le raccomandate in partenza, essendo unico timbro con datario in dotazione all'epoca.

DATA ARRIVO: 31 GENNAIO con inchiostro nero posto al verso all'arrivo a Livorno.

Il destinatario non ritirò la lettera e questa cadde in rifiuto rimanendo per un certo periodo in giacenza a Livorno. Quindi fu rispedita a Verona in un pacco insieme ad altre lettere pure cadute in rifiuto, per essere smistata a Trieste.

A LIVORNO vi applicarono con ceralacca un foglietto con Consegne cadute in rifiuto e l'indirizzo di Verona con specifica di Pacco (Nº) 17 e 141 (numero progressivo della lettera contenuta in quel pacco). Lo stesso numero progressivo appare pure sul frontespizio della lettera.

Da Verona la lettera partì per Trieste presumibilmente raccomandata con Nº 137 di registrazione (manoscritto al recto) e giunse all'ufficio postale mittente che impresse al verso doppio cerchio

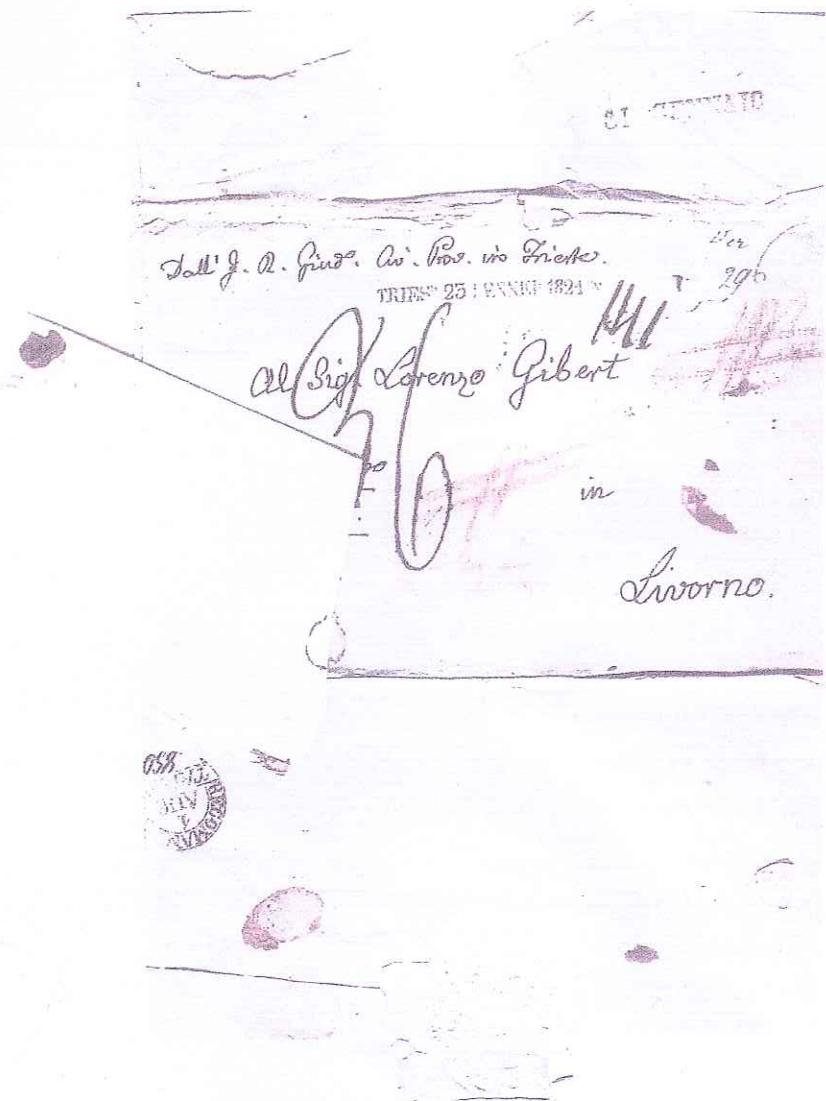
RECOMANDIRT TRIESTE 1 AUG 1850

Perdurando le Convenzioni del 1817, la lettera viaggiò in franchigia attraverso il territorio austriaco trattandosi di Lettera Ufficiale di Stato, come del resto avrebbe viaggiato la ricevuta di ritorno nel caso la lettera a Livorno fosse stata ritirata dal destinatario (franco al recto).

Partita all'epoca in cui Trieste non era ancora dotata di un annullo per raccomandate,

dopo 29 anni e mezzo

tornò al mittente e ricevette in arrivo il bollo di raccomandazione che era cronologicamente ormai il terzo in dotazione e stava per essere sostituito da uno nuovo più adatto alla nuova era filatelica.



Questo è quanto sono stato capace di interpretare io questa indubbiamente interessante lettera.

Per le consultazioni mi sono avvalso dei volumi:

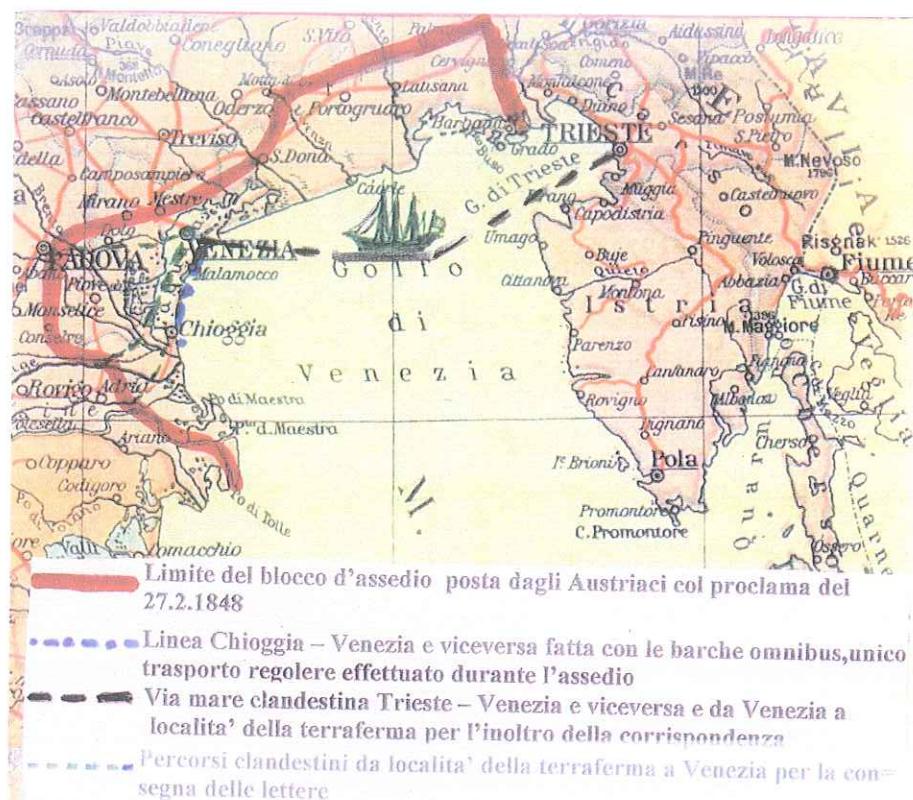
E. Mueller – Handbook of the Pre-stamp Postmarks of Austria (1960)

U. Del Bianco – Storia Postale del Lombardo Veneto 1815-1866 (2000)

Ora gradirei tantissimo ricevere l'opinione di chi ha più esperienza di me in materia, poiché le mie conclusioni potrebbero venir stravolte o comunque la "radiografia" potrebbe venir certamente in qualche modo ampliata.

Invito perciò chiunque avesse qualcosa da aggiungere o da correggere a contattarmi (Corrado Carli
PO Box 2096 Villa Opicina 34016 Trieste / ckralj@siol.net / cell. 3286457580).

VENEZIA e la POSTA tra rivoluzione e assedio (1848 -1849)



Dal 31 marzo 1848 Manin impedisce al Lloyd l'entrata al porto di Venezia. La città è completamente isolata dalle provenienze marittime e soprattutto terrestri; qualsiasi tentativo di passare i divieti, anche da parte di messaggeri postali, è quasi impossibile; addirittura un bando del comando Austriaco prevede la fucilazione per chi sia sorpreso a passare le linee con corrispondenza al seguito.

Ecco che, come sempre, il mare offre la via meno pericolosa e sicuramente più pratica ed allora Veneziani, Triestini, Jonici e sicuramente Inglesi, si adoperano immediatamente per organizzare traffici postali clandestini.

Il governo Austriaco, volendo ostacolare l'ingresso in porto a Trieste di velieri con equipaggi di ribelli, quali erano i cittadini Veneziani, impone una grossa tassa d'entrata vietando ogni operazione di carico e scarico merci, permettendo esclusivamente la sosta per eventuali riparazioni.

Nonostante tutto ciò i velieri continuano spesso a frequentare il porto di Trieste e questo solo e sicuramente per trasportare corrispondenze, cosa che, sia per il mittente che per il destinatario, diventa un fatto abbastanza oneroso.

La direzione delle Poste di Venezia cerca rapidamente di riattivare ogni collegamento con tutte quelle località (Treviso, Padova, Belluno, il Friuli con Udine) rette da Comitati Provvisori che con Venezia costituiscono la nuova Repubblica Veneta, infatti:

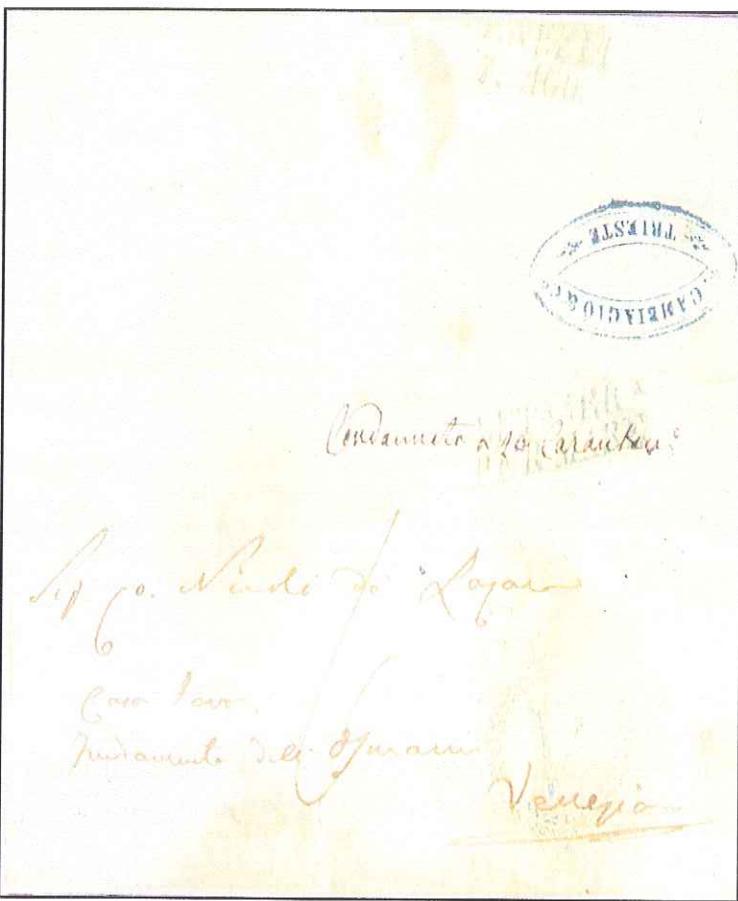
- con Vicenza si riattiva la strada ferrata Ferdinandea;
- tra Conegliano e Belluno e viceversa, in coincidenza con quella da Venezia a Udine, è attuata una corsa giornaliera con corriere già dal 14 aprile;
- tra Belluno e Pieve di Cadore riprendono i collegamenti con una triplice corsa settimanale.

Il 7 maggio si costituisce un Comitato di Pubblica Sorveglianza il quale dall'8 giugno si occupa anche della censura della corrispondenza.

Le comunicazioni con l'entroterra, dopo la requisizione del 13 giugno delle barche postali, diventano dominio dei trasportatori clandestini che con barche collegano Venezia e l'immediata terraferma lungo l'arco lagunare dalla valle di Chioggia al Piave prelevando e consegnando lettera e pacchi; esclusivamente via mare da e per fuori la Provincia.

Dal giugno del 48 e fino alla fine dell'anno entra in uso un nuovo bollo postale: la grande "V" in doppio ornato ovale, normalmente in verde in arrivo sul recto delle lettere.

Il 17 giugno 1848 la Camera di commercio invita i Capitani, i padroni di barche o legni ad effettuare il carico della corrispondenza e stabilisce, inoltre, che per ogni lettera, oltre alla tassa postale, venga pagata una certa "condanna" da versare al trasportatore (fig. 1).



(fig. 1)- 31 luglio 1848. Lettera da Trieste per Venezia "condannata" a 20 Carantani (compenso corrisposto al vettore privato dalla Posta che successivamente riscuote dal destinatario), tassata per 6 carantani (Cent. 30). Al recto boli: "LET^A RR^A PER MARE" in verde, grande "V" in doppio ornato orizzontale in verde e al verso VENEZIA 7 AGO sempre in verde.

Queste lettere "condannate" da sempre osteggiate da tutte le amministrazioni postali perché lesive degli interessi dello Stato, ora per incrementare e garantire un sicuro flusso di corrispondenze altre ad essere autorizzate sono regolamentate come segue:

- per le lettere in partenza "la condanna" è concordata e pagata dal mittente al vettore presente allo Ufficio di Posta prima della partenza del proprio bastimento o barca;
- per quelle in arrivo "la condanna" è corrisposta al capitano o padrone della barca dall'Ufficio di Posta che, successivamente, si avvale alla consegna sul destinatario.

Tali norme sono estese, normalmente, anche ai trasportatori clandestini.

Il 18 agosto 1848, rigorose disposizioni impongono l'istituzione di un cordone di barche armate a protezione di Venezia. Il 19 dello stesso mese la terraferma è occupata dal nemico e, quindi, il movimento postale è limitato tra Venezia e Chioggia in arrivo e in partenza con bastimenti neutrali; quelle pervenute clandestinamente sono bloccate all'arrivo dal cordone di barche armate, trasmesse per la censura al Comitato di Vigilanza e successivamente alla Posta per l'inoltro a destino (fig. 2).

Il 1° ottobre 1848 è istituito un servizio regolare giornaliero tra Venezia, Chioggia, Marghera e il Lido con barche omnibus per uso militare e per il trasporto della corrispondenza anche privata e questo per ovviare a quello clandestino.

Dalla metà del 48 il piroscalo "Città di Ravenna" collega la laguna con Ravenna trasportando corrispondenza, pacchi e soprattutto rifornimenti per la città assediata. Tale servizio termina il 17 aprile 49, giorno in cui subentra il blocco marittimo di Venezia da parte degli austriaci.

Nonostante tutto ciò rimane sempre attiva e presente l'attività dei clandestini che resta unico ed indispensabile collegamento con la terraferma.

Il 24 agosto 1849 Manin annuncia che il Governo Provvisorio cessa ogni sua funzioni.

Il 26 dello stesso mese da parte degli Austriaci vengono riattivati i flussi postali e già il giorno 28 riappare sulle testate dei giornali l'aquila bicipite a sostituire il glorioso leone di S.Marco, come subito ritorna a far bella mostra l'I.R. "Imperial Regio" di buona memoria e simbolo del passato regime (fig. 3).

Il tempo, purtroppo, riprende il suo triste fluire come se nulla fosse valsa la fame, il colera e le tante morti.

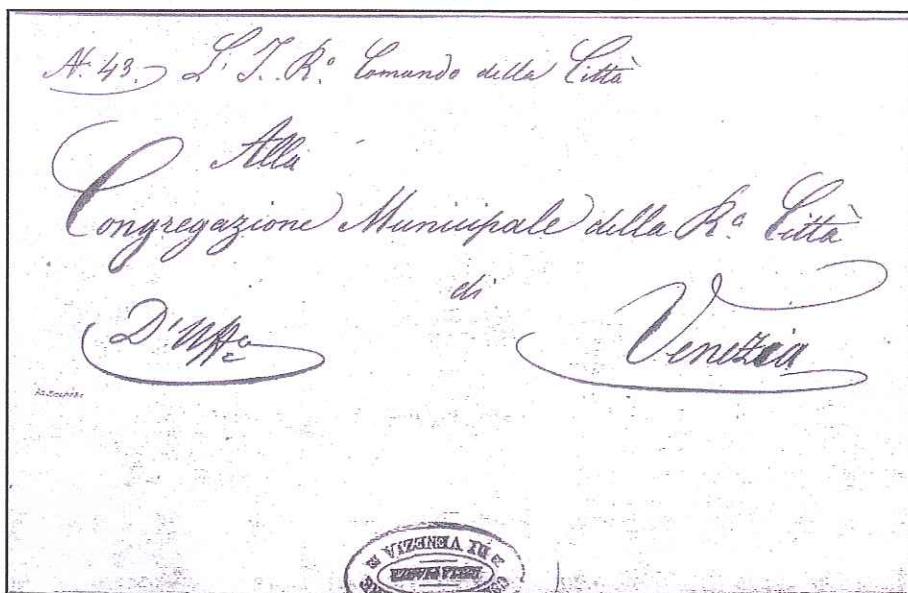


Al'Udienza e Benemerita Direzione
degli Uffici in Venezia

Venezia



(fig. 2) - 27 ottobre 1848. Lettera franca da Trieste per Venezia, priva di qualsiasi bollo in mare, intercettata dal cordone di barche armate, viene passata al comitato di Pubblica Sorveglianza per la censura e alla Posta che appone il timbro "D" di distribuzione e provvede all' inoltrò a destino. Al verso VENEZIA 9 DIC.



(fig. 3) 2 settembre 1849. Lettera d'ufficio dal "I.R. Comando della Città" che impone alla "Congregazione Municipale della R. Città" di riattivare il servizio di pattugliamento notturno ".....non potendo in nessun modo essere compromessa la sicurezza in generale". Al verso il bollo COMANDO MILITARE DELLA PIAZZA DI VENEZIA.

Miche Amorosi

Bibliografia :

Antonio Marzari : Filatelia n. 126 giugno 1975 : La Posta a Venezia 1848 - 1949 - pag. 17.
Umberto del Bianco : Atti del convegno "Vie di comunicazioni Postali verso il Veneto"



Come disse qualcuno molto prima di me, NIENTE è più sicuro e definitivo non solo ma anche in filatelia di quanto sinora dato per scontato e noto. Solo grazie alle continue opere di ricerca dei collezionisti e studiosi emergono sempre notevoli approfondimenti che in qualche non raro caso svelano nuovi e sempre possibili ritrovamenti.

E proprio, traendo spunto da una segnalazione di un nostro caro amico e socio della nostra ASP, il Prof. Uwe Engfer, che intendo proporre la "storia" del cosiddetto in arte **"ovalino"** di Trieste.

L'annullo in questione come sopra riprodotto – sempre di colore nero - nasce in prefilatelia verso il 1840 (anche se mi è noto solo dal 1841) quale uso del controllore a verifica e modifica della tariffa applicata su lettere con porto a destino. E' uno dei primi dei pochissimi annulli di controllo che furono introdotti nella Monarchia austriaca.

In queste condizioni d'uso è da considerare sicuramente non comune.

Successivamente – sempre in prefilatelia – venne usato anche sulle ricevute d'impostazione e di ritorno sia in colore nero che rosso vivo come indicazione di mittenza.

L'uso su documenti di questa natura è abbastanza normale.

Molto più variegato ed interessante appare l'utilizzo dell'ovalino in epoca "Filatelica" che è durato qualcosa come quasi 40 anni peraltro con tipologie e significati diversi ma sempre e solo ad opera del "controllore" (tranne nel caso delle ricevute di ritorno e/o d'impostazione).

Purtroppo pochissime sono le lettere complete che riportano l'annullo mentre per la più parte appare su francobolli scolti e/o frammenti.

Circa le tipologie segnano l'esistenza – con piccole ma evidenti differenze – di due diverse impronte: una tipica, nata in prefilatelia, con ovale evidente ed accentuato mentre la seconda, nata verso la fine dell'uso, con l'ovale più arrotondato.

Sui significati vanno ricordati gli usi come di seguito:

- come unico annullatore su corrispondenza in partenza (di regola al verso su lettere raccomandate non obliterate regolarmente) ed in arrivo per lettere sfuggite, per motivi non identificabili, all'annullo di partenza,
- come annullo complementare su francobolli solo parzialmente o debolmente oblitterati ad evitare il riuso,
- a modifica e tassazione del porto su lettere insufficientemente affrancate
- su ricevute d'impostazione e/o di ritorno ad indicare la mittenza da Trieste (NON su francobollo)

Il colore è sempre "nero" mentre risulta, molto raramente, anche in "azzurro" sulla I^a emissione. Risulta anche sulla V^a ma non è ancora catalogato. In un unico caso che qui sotto presento è stato "scoperto solamente di recente anche in rosso vivo".

E' noto, oltre che su francobolli austriaci, anche su Lombardo Veneto/Levante ed altri Stati esteri. Circa l'indice di rarità considero questo annullo assolutamente sottoquotato tenendo presente che, a mio avviso e secondo le mie evidenze, NON esistono più di una dozzina di buste e, forse, una cinquantina di frammenti/singoli. Tutto il materiale apparso sul mercato nell'ultimo trentennio apparteneva infatti alle più note e famose collezioni dove, in molti casi, la lettera appunto non era presente!!

Tutte le segnalazioni in argomento, documentate, saranno benvenute.



Fig. 1 – 10-10-1841 - Lettera da Trieste (annullo a due cerchi con ornato) per Vienna (al verso 13-10) con segno di porto originariamente indicato in 14 Kr. (tariffa per un lotto e per la VII distanza) e depennato. Il **controllore**, valutata la missiva più pesante, modifica il portoda regolare a destino in 28 Kr. (porto per due lotti) ed appone il **suo** annullo ovale in partenza in nero.



Fig. 2 – 25-7-1949 – Ricevuta d'impostazione per una lettera raccomandata da Trieste per Semlin con annullo di mittenza in rosso.



Fig. 3 - 27-2-1851 – Lettera da Zara per Trieste affrancata con 9 Kr. I tipo annullata a bordo del vapore col ZARA - V.L.A. (Vapor Llloyd Austriaco) impresso due volte di cui una volta molto debolmente sul francobollo. Il controllore , ad evitare il riuso, appone il suo bel annullo ovale.

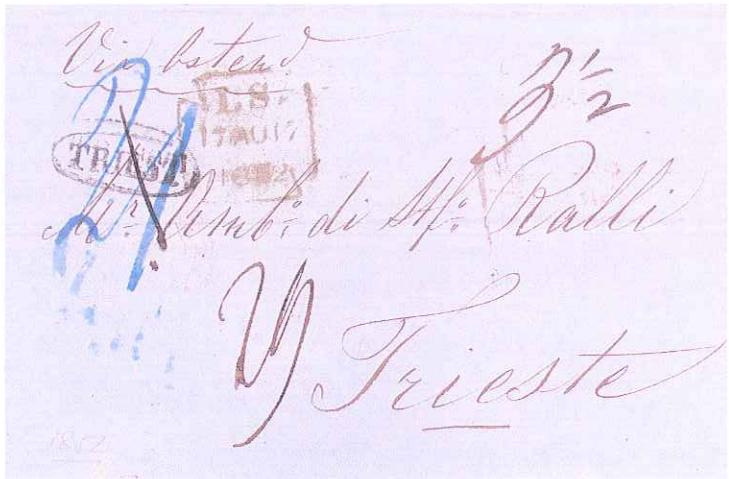


Fig. 4 – 17-8-1852 – Lettera non affrancata da Londra – via Ostenda (al verso annullo rosso in transito di Aachen) – per Trieste (22-8) con l'indicazione manoscritta di porto a carico – errato –(vecchia convenzione Anglo-prussiana del 1847) Infatti a far tempo dal 1°- 8- 1852 il **nuovo** porto venne fissato in 21 Kr. (9 Kr. VP + 12 Kr. per ogni lotto) per cui il **controllore** – **in arrivo** – modificò in tal senso la tariffa lasciando traccia della sua opera con l'annullo **TRIEST** in ovale.



Fig. 5 - 23-7-1852 – Lettera da Lussinpiccolo per Trieste affrancata con 6 Kr. Il controllore in arrivo constata l'affrancatura insufficiente perché di doppio porto e la tassa per 6 Kr. per il porto mancante + 6 Kr. di tassa e appone il suo ovale.



Fig. 6 – 8-2-1853 - Lettera da Ragusa per Trieste affrancata con 9 Kr. ma insufficiente. Perché di doppio porto venne tassata per 9 Kr (porto mancante) + 6 Kr. di tassa. Annullo a conferma dell'operazione di controllo.



Fig. 7 – 30-5-1859 - Lettera da Vienna per Trieste affrancata con 15 Kr. II^a emissione II Tipo sfuggito all’annullamento in partenza mentre il controllore in arrivo appone il suo ovalino ! Ex Jerger



Fig. 8 – 24-4-1859 – Lettera da Metcovich – via Zara – per Trieste affrancata per un doppio porto con 1-5+15 Kr. II emissione II Tipo sfuggiti all’annullo in partenza ma non al controllore in arrivo !!



Fig. 9 – L’ovalino , unico annullatore, su tutte le prime 5 emissioni !



Fig. 10 – Idem su Soldi ex uso nel Levante.



Fig. 11 – Idem su I e II emissione Lombardo Veneto



Fig. 12 – Idem su 15 Soldi in BLU (non catalogato) di provenienza Levante



Fig. 13 – Idem su francobolli esteri (Sardegna e Filippine !!)



Fig. 14 – 1-12-1856 – Lettera da Vicenza (1/12) per Trieste affrancata con 15+30 centesimi "marche da bollo" calcografiche usate come francobollo. Queste non vennero giustamente riconosciute come valide per cui la lettera venne regolarmente tassata (manoscritto "12" = 9 Kr. di porto e 3 Kr. di tassa) e le "marche" annullate – ad opera del controllore – con il famoso ovalino. Ad oggi trattasi dall'unica lettera con valori differenti annullati in Austria. Unicum !!!

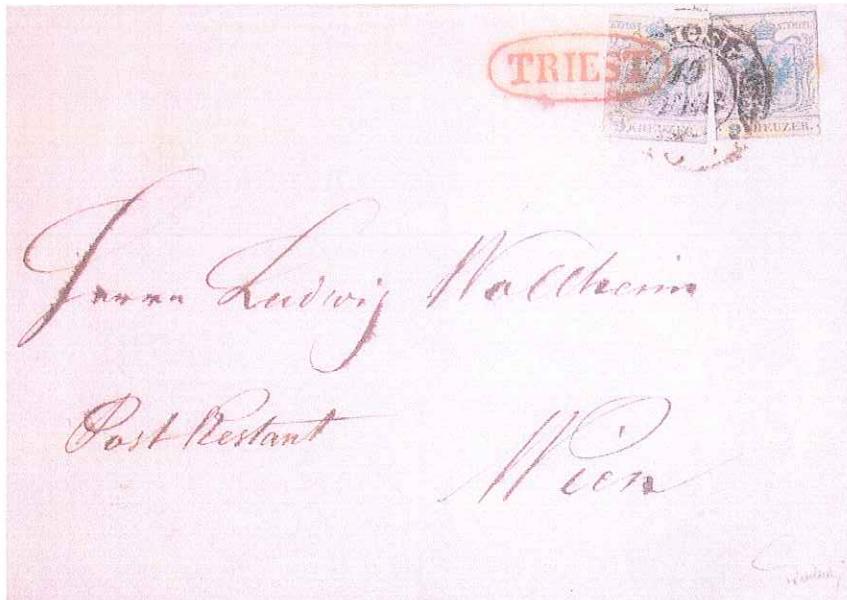


Fig. 15 – 15-2-1851 – Lettera da Trieste per Vienna affrancata con 2 x 9 Kr. Tipo I (per il doppio porto) entrambi ritagliati corti e irregolarmente. L'annullo a due cerchi di Trieste con data ed anno è stato impresso solo parzialmente per cui il controllore ha inteso apporre il nostro ovalino -. questa volta in **ROSSO** - ad evitarne il riuso sull'esemplare di sinistra. **UNICO caso noto.**



Fig. 16 – 24-3-1862 – Lettera da Pordenone a Visignano (presso Visinada in Istria) affrancata con 2 x 5 Kr. della III emissione giustamente non riconosciuti validi dal controllore di Trieste (ma neanche da quello di Pordenone che si limita ad indicare l'annullo di partenza a lato) che provvede al loro annullamento col nostro “ovalino” e tassa la missiva per 15 Kr. (10 di porto mancante e 5 di tassa). Ex Provera.

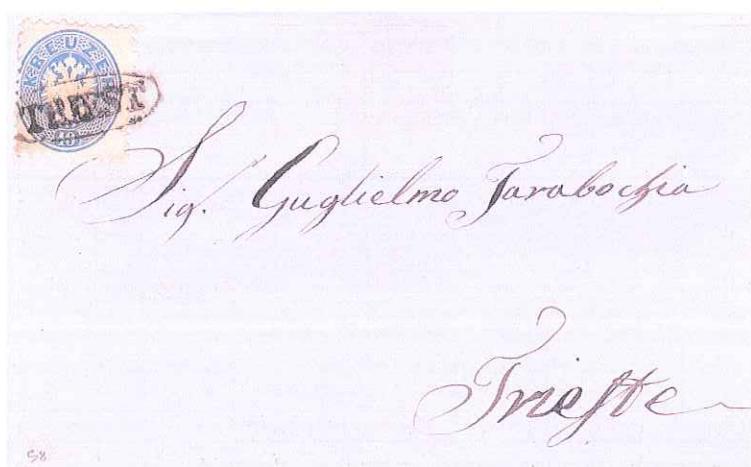


Fig. 17 – 8-9-1865 – Lettera da Lussinpiccolo per Trieste affrancata con 10 Kr. sfuggito all'annullamento in partenza ed annullato dal controllore in arrivo con l'ovalino. Ex Jerger



Fig. 18 – 26-7-1883 – Ricevuta di ritorno nella versione in francese (usata per l'estero dopo l'introduzione dell'U.P.U.) per lettera raccomandata da Trieste per Alessandria d'Egitto affrancata con 10 Kr., e con annullo di mittenza in ovale.



Fig. 19 – 9-7-1866 – Ricevuta di ritorno di spedizione di assicurata da Trieste per Graz con annullo ovale di mittenza.

LINEA FERROVIARIA VENEZIA-UDINE:
I TIMBRI LINEARI D'ORIGINE, UTILIZZATI NEL PERIODO 1880/1900.

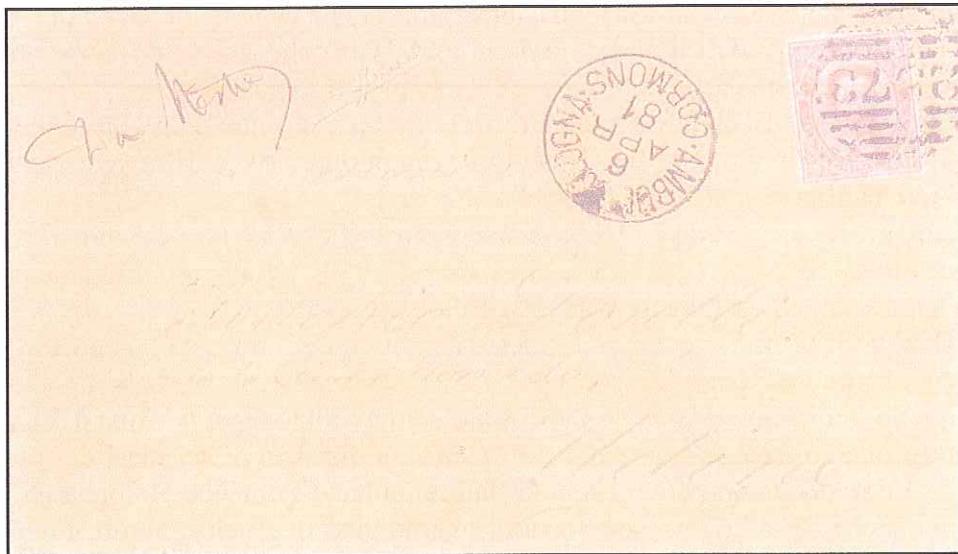


Fig. 1

Prendendo lo spunto dall'interessante articolo sugli annulli ferroviari italiani e austriaci del Friuli Venezia Giulia dell'ing. Visintini che ho avuto occasione di leggere in anteprima e che migliora decisamente le mie conoscenze su un argomento che non ho mai affrontato e che in ogni caso mi rimane ancora sotto certi aspetti un po' oscuro, desidero presentare su queste pagine i timbri ferroviari identificativi o 'lineari d'origine', come li definisce lui, in uso approssimativamente negli anni 1880/1900, sul percorso Udine-Venezia. Ritengo che un paio di questi timbri siano inediti, in quanto non li ho visti riportati su nessuno degli studi che ho consultato, ma può darsi che mi sbagli, come specificherò più avanti. Detto questo, non ho alcuna intenzione di scrivere un trattato sull'argomento; anzi, sto sollecitando dei chiarimenti ai dubbi che mi sono sorti appunto affrontando la questione, oltre che a mettere al corrente eventuali interessati dell'esistenza di questi timbri e anche, perché no?, come proposta di ricatalogazione/aggiornamento/ approfondimento (esistenza, periodo d'uso, abbinamento all'ambulante, ecc.) degli stessi.

La ferrovia Venezia-Udine rappresenta il prolungamento della Milano-Venezia (la cosiddetta strada ferrata Ferdinandea) e venne inaugurata in due momenti distinti: il primo tratto, fino a Casarsa, fu aperto il 15 ottobre 1855, mentre il secondo, Casarsa-Udine, il 21 luglio 1860. La linea, dapprima a un solo binario, fu raddoppiata solo nel 1914/15, in previsione della guerra. Non è il caso di ricordare in questa sede l'importanza che l'apertura della ferrovia, con tutte le sue fermate intermedie, ebbe dal punto di vista sociale ed economico per gli abitanti del Veneto e del Friuli, soprattutto quando vennero effettuati i collegamenti con Gorizia (1860), Gemona-Tarvisio (1879), Cervignano (1888) e Trieste, che era già collegata a Vienna fin dal 1857. Anche il sistema postale comunque ne ricavò notevoli vantaggi: basti pensare che da quel momento la posta venne quasi tutta spedita tramite treno, dove funzionavano veri e propri uffici postali, abbreviando in questo modo tempi di partenza, di arrivo e di consegna della corrispondenza.

Per quanto riguarda i timbri postali utilizzati dalle ferrovie, occorre distinguere due periodi: il primo è quello che coincide con la dominazione austriaca (fino al 1866); il secondo è quello che inizia con l'unione del Friuli e del Veneto al Regno d'Italia. Nel primo periodo i timbri erano quelli in dotazione ad alcune stazioni (Udine, Sacile, Conegliano, Ponte di Brenta...) ma si trattava appunto di timbri di servizio a disposizione delle stazioni e che in maniera del tutto occasionale venivano utilizzati per annullare la corrispondenza.

Bisognerà invece arrivare all'unificazione di queste Regioni con il Regno d'Italia, per trovare treni muniti di annulli specifici: sono i famosi annulli 'ambulanti' in dotazione ai vagoni postali. Accanto a questi, per un certo periodo, furono impressi anche dei timbri (lineari o) corsivi, che indicavano la stazione dalla quale era partita la corrispondenza. E siamo così arrivati al nostro argomento e cioè ai timbri lineari d'origine, utilizzati sulla Venezia-Udine dal 1880(?) al 1900 (?).

Personalmente ne conosco 6 e precisamente quelli di: MESTRE, TREVISO, CONEGLIANO, PORDE-NONE, CODROIPO e UDINE: li riporto qui di seguito.

Andando per ordine, alla fig. 1 presento un 'DA MESTRE' vergato a mano (inedito?) su una lettera spedita a Udine il 6 aprile 1881 e affrancata con un 20 cent. umbertino. Il francobollo è annullato col numerale 2873, in dotazione all'ambulante Bologna-Cormons, la cui impronta è ben visibile sulla missiva.

Il manoscritto fu poi sostituito dal timbro corsivo MESTRE, che troviamo abbinato all'annullo dell'ambulante, impresso, in questo caso (fig. 2), nel 1888, su un intero postale.

I corsivi di TREVISO e di CONEGLIANO sono i timbri che ho visto utilizzati con maggior frequenza sulla linea Venezia-Udine. Ne riporto, alle fig. 3 e 4, due esempi datati rispettivamente 1894 e 1884, ambedue su lettere timbrate dall'ambulante N° 2 Pontebba-Bologna.

Sono poi a conoscenza, grazie anche alla collaborazione di Toni Viotto, di un paio di corsivi di PORDE-NONE, che riproduco alle fig. 5 e 6, uno su lettera affrancata del 1892 e l'altro su franchigia del 1888: tutti due i corsivi sono appoggiati all'ambulante Pontebba-Bologna.

Si arriva così a CODROIPO. Il timbro corsivo di questa località mi era noto da una decina d'anni e l'ho sempre ritenuto notevolmente raro, anzi, 'unico'. Ultimamente però ne è venuto fuori un altro, su un intero postale simile a quello già in mio possesso, indirizzato sempre alla stessa persona a Venezia e scritto dallo stesso mittente (probabilmente un rampollo dei Manin), a distanza di sei mesi dal precedente, che era dell'ottobre 1883. I due documenti sono timbrati dall'ambulante Pontebba-Bologna (fig. 7 e 8). Chi me l'ha ceduto, mi ha anche detto che gli sembrava di averne visti degli altri, simili. Figuratevi la gran rabbia a scoprire che il mio 'inedito' non lo era poi tanto! Comunque sia, non me lo sono lasciato scappare e così adesso il mio CODROIPO 'unico' è diventato doppiamente 'unico'.

Ultimo della serie è l'UDINE, un timbrino dai caratteri più piccoli dei precedenti e che conosco usato dal 1880 al 1890 (Cattani dice che fu adoperato fino al 1903), in compagnia del solito ambulante, anche se con le scritte diverse (fig. 9 e 10).

A questo punto però mi chiedo:

- Quali stazioni (o meglio, quali treni) erano dotati di questi 'timbri nominativi d'origine'? Oltre a quelli riprodotti, ne esistono, cioè, di altre località (ad es. SACILE o CASARSA)?
- Con quale criterio venivano impressi? A me sembrano piuttosto infrequenti e percentualmente molto limitati come numero, almeno rispetto a quello delle lettere/cartoline che ho avuto occasione di vedere, timbrate dall'ambulante ma prive del corsivo d'origine;
- Quali sono le date d'inizio e di fine della loro utilizzazione? Il Cattani cita una disposizione del 1-881 che prevede la loro applicazione. L'UDINE in mio possesso è però del 1880.
- Per quale motivo tutto d'un tratto non vennero più utilizzati?
- Mi sembra che la maggior parte di questi timbri siano impressi su interi postali (anche se dalla documentazione che ho riprodotto, interi postali o lettere, come numero, si equivalgono). Può aver un senso questa mia impressione, che si basa comunque soprattutto sulla memoria del materiale che mi è passato fra le mani nel corso degli anni?

E, infine, una considerazione: ho notato che uno dei due timbri di CODROIPO riporta la sigla peritale E. D. Anche il 'DA MESTRE' manoscritto ha la firma di Sorani, ma quella l'ho voluta io, e non di sicuro per confermare (non ne avevo bisogno) l'originalità del timbro. Mi sorge così il dubbio di non aver affatto dei pezzi inediti, ma dei documenti già conosciuti, per lo meno dai Periti. Presumo infatti che un Perito quando firma un pezzo, abbia già dei termini di paragone o quanto meno sia al corrente dell'esistenza di esemplari simili e quindi ne confermi l'originalità e l'utilizzo su un documento postale specifico. Ma se non lo conosce, cosa fa? Probabilmente lo analizza, lo studia e poi dà il suo parere e, se è il caso, lo firma, tenendone quindi una fotocopia come documentazione.

Perché allora e a questo punto, quando un Perito certifica un inedito o una novità, non la rende pubblica, magari tramite la rubrica di qualche autorevole rivista filatelica, mettendo così i vari collezionisti al corrente dell'esistenza delle nuove scoperte? Per motivi facilmente intuibili, sarebbe una gran bella cosa!



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4



Fig 5



Fig 6

Fig 7



Fig 8



Fig 9



Fig 10

I "timbri" AP degli uffici postali del territorio triestino

E' noto ai collezionisti di annulli della Venezia Giulia ed agli studiosi di storia postale di tale territorio come, negli ultimi anni del 1800, l'ufficio postale di Gorizia abbia a volte utilizzato un timbro piuttosto singolare con le lettere maiuscole A. e P. racchiuse entro un ovale.

Il mistero è stato chiarito alcuni fa, quando il confronto tra diversi documenti postali dell'epoca aveva permesso di stabilire come la singolarità del caso derivasse dall'uso improprio di tale timbro da parte dell'ufficio postale goriziano.

Per poter capire cosa stava succedendo nello stesso periodo degli uffici della zona di Trieste è però necessario partire dall'inizio, facendo un breve riassunto del significato del timbro e delle anomalie dell'uso goriziano.

La singolarità cui si faceva cenno deriva dal fatto che timbri analoghi risultano essere stati utilizzati in pochissime altre località dell'impero, prevalentemente intorno al 1860 e soltanto sulle lettere a fianco dei francobolli, mai quali annullatori. A Gorizia, invece, il timbro fu impiegato dal 1894 al 1899 in arrivo o in transito per obliterare i francobolli non timbrati dall'ufficio di partenza.

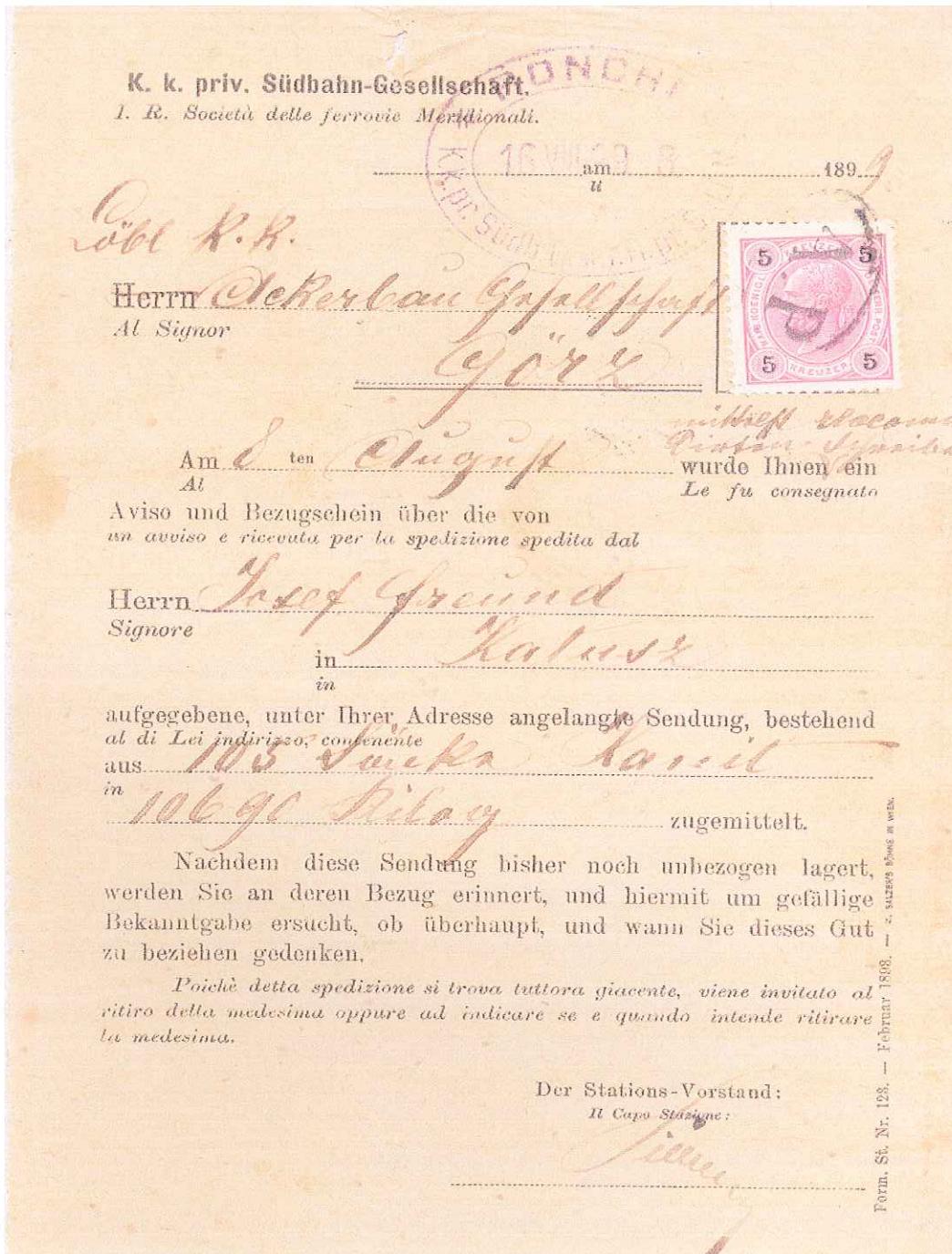
Tale uso rende difficile a prima vista qualsiasi spiegazione, specialmente in quanto non vi è alcuna possibilità di collegare il misterioso acronimo con l'uso che ne fu fatto a Gorizia.



Cartolina illustrata da Vienna, giunta a Gorizia il 20.9.1898. L'ufficio postale impresse il timbro A.P. sul francobollo non timbrato in partenza.

Per risolvere l'enigma è necessario risalire indietro nel tempo, fino al periodo prefilatelico, quando le spedizioni erano spesso in porto assegnato, a carico cioè del destinatario. Poteva però avvenire che questi rifiutasse la consegna della lettera e non pagasse conseguentemente il porto dovuto. Caso del tutto analogo era quello del mancato reperimento del destinatario. In tutti questi casi la lettera veniva restituita all'ufficio postale di partenza in qualità di "Abzug Brief". Il termine

(letteralmente “diffalco lettera” o “detrazione lettera”) aveva un significato puramente contabile: il porto della lettera doveva essere scomputato dal totale delle somme che l’ufficio di destinazione avrebbe dovuto riscuotere e che erano state quindi iscritte a suo debito.



Avviso di giacenza di un pacco presso la stazione ferroviaria di Ronchi inviato il
16.8.1899. Il francobollo fu annullato in arrivo a Gorizia con il timbro A.P.

Nel periodo filatelico, con l’introduzione della affrancatura obbligatoria, la possibilità di imbattersi in una “Abzug Brief” era logicamente molto più rara. L’ipotesi poteva riguardare soltanto le lettere impostate senza affrancatura o con affrancatura insufficiente, ovvero quelle inizialmente tassate dall’ufficio di partenza e poi detassate da quello di destinazione. Tuttavia la prima disposizione conosciuta risale proprio al periodo filatelico e precisamente al 26 luglio 1852, quando un’ordinanza postale prescrisse che a decorre-

re dall'1 settembre 1852 le "Abzugsbriefe" fossero contrassegnate dal timbro A.P. (recentemente il Ferchenbauer ha precisato che si tratta delle iniziali della espressione in lingua francese Avis à payer).

La prescrizione, come già accennato, fu quasi del tutto ignorata, tanto che il timbro A.P. fu usato soltanto in pochi casi e non risulta che neppure l'ufficio di Gorizia lo abbia adoperato prima della fine del 1800 e, più precisamente, prima del 1894.

Proprio in questo anno erano state emesse dalla amministrazione postale austriaca le apposite marche segnatasse per evidenziare l'importo che doveva essere incassato al momento della consegna della lettera.



Plico giudiziario inviato da Gorizia a Cormons il 20giugno 1894. Il porto a carico del destinatario fu indicato mediante un francobollo segnatasse da 5 kreuzer applicato ed annullato dall'ufficio di Gorizia il 21 giugno 1894. La lettera fu però rifiutata dalla ditta "Rittar" la quale annotò al verso che "il contenuto non è di sua appartenenza". Prima di restituire il plico a Cormons l'ufficio di Gorizia impresse il timbro A.P.

Anche con queste marche, però, poteva accadere che la lettera non venisse consegnata e che il controvalore non venisse quindi pagato. Questa ipotesi, del tutto analoga rispetto a quella che aveva indotto l'amministrazione a prescrivere l'impiego del timbro A.P., consigliò all'ufficio di Gorizia di tirare fuori dal cassetto il vecchio timbro per farne finalmente uso. Sono note, per fortuna, un paio di lettere con marche segnatasse da 5 kreuzer, rifiutate dal destinatario e restituite all'ufficio di origine con il timbro A.P. in bella evidenza sul frontespizio. Sono proprio queste le lettere che hanno fornito la possibilità di spiegare il comportamento delle poste goriziane.

Una volta ripescato il timbro, infatti, a Gorizia si ritenne che valesse la pena di impiegarlo anche per altri scopi che potevano presentare una sia pur lontana analogia con le "Abzugsbriefe", timbrando tutti i francobolli che non erano stati annullati dall'ufficio di partenza.

Questo utilizzo, sicuramente improprio rispetto al significato del timbro ed agli scopi per i quali era stato

realizzato, proseguì fino al 1899 ed i documenti postali con il francobollo timbrato A.P. sono abbastanza frequenti.



*Lettera non affrancata spedita da Trieste da Basovizza "per Gropada" il 17 ottobre 1876.
Poiché il destinatario rifiutò la consegna l'ufficio di Basovizza segnò a penna le lettere AP.*

A Trieste e nel territorio circostante la situazione era completamente diversa e non risulta sia mai stato utilizzato un timbro apposito per contrassegnare le "Abzugsbriefe". Il fenomeno però esisteva anche qui ed anche questi uffici avevano la necessità di evidenziare in qualche modo le lettere non recapitate per le quali vi era necessità di stornare l'incasso previsto.

Un esempio è dato dalla lettera, qui riprodotta, spedita senza affrancatura il 17.10.1876 "per Basovizza" a Gropada. Correttamente fu segnata a penna la cifra 10, corrispondente a quanto avrebbe dovuto pagare il destinatario (5 kreuzer di porto più altri 5 per sopratassa). La lettera fu presa in carico il 18 ottobre dall'ufficio di Basovizza, che si occupò del recapito.

A questo punto, però, accadde ciò che doveva trasformare una normale lettera tassata in una "Abzgsbrief": il destinatario rifiutò la consegna proprio a causa della mancanza di affrancatura.

La circostanza fu diligentemente annotata al verso della lettera e al recto l'addetto postale, non disponendo del timbro, scrisse a penna un bell'AP a fianco della cifra 10.

Questa lettera (è nota l'esistenza di un'altra, del tutto simile, in cui l'AP fu segnato dall'ufficio di Trieste) fornisce quindi la prova che l'ufficio postale di Basovizza non possedeva un timbro con l'acronimo A.P. o, quanto meno, che non ne faceva uso.

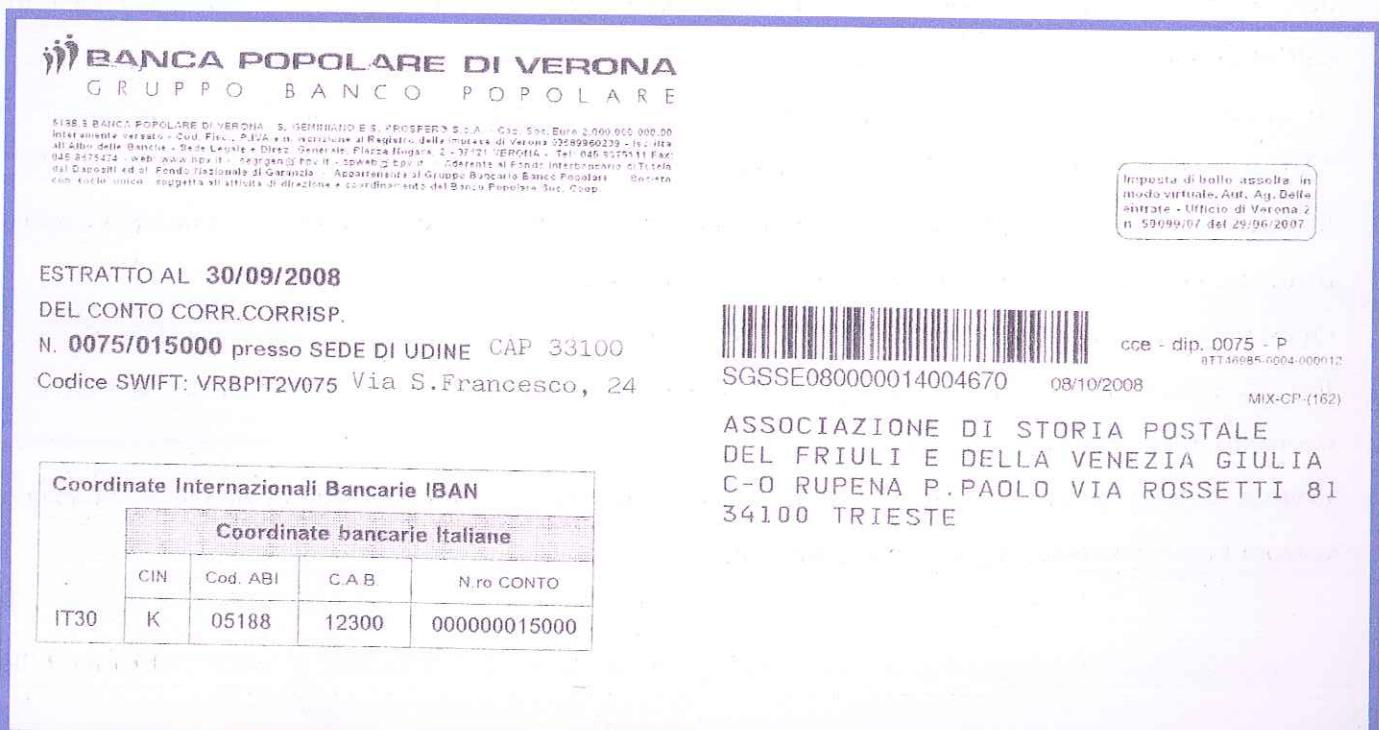
Con un timbro o a penna la circostanza del mancato incasso era comunque ben evidenziata e le esigenze contabili potevano essere egualmente garantite.

Bibliografia:

- Edwin Müller, *Handbook of the pre-stamps postmarks of Austria*, New York, 1960;
 - Edwin Müller, *Grosses Handbuch der Abstempelungen von Altösterreich und Lombardei – Venetien*, Wien 1925;
 - Edwin Müller, *Handbuch der Entwertungen von Österreich und Lombardei – Venetien*, 1961;
 - Wilhelm Klein, *Die postalischen Abstempelungen und andere Entwertungsarten auf den österreichischen Postverzeichen – Ausgaben 1867, 1883 und 1890*, Wien 1973;
 - Wilhelm Klein, *Die postalischen Abstempelungen und andere Entwertungsarten auf den österreichischen Postverzeichen – Ausgaben 1867, 1883 du 1890*, seconda edizione rielaborata da Edwin Rieger, 2001;
 - Karl Huber, *Altösterreich – Lexikon. Vom Altbrief bis zur Briefmarke*, Wien, s.d.;
 - Robert Huber, *Nachträglich frankiert – nachträglich ergänzte Frankatur*, in „Postgeschichte“, Zürich, nn. 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65 66, 71;
 - Ulrich Ferchenbauer, *Österreich 1850 – 1918, Handbuch und Katalog*, vol. II, pagg. 498-99; Wien 2008;
 - Franco Obizzi, *Il timbro AP di Gorizia*, in “Vaccari Magazine”, anno IX, n. 17, maggio 1997, pag. 33.

RINNOVO DELLA QUOTA ASSOCIATIVA DELL'A.S.P. PER IL 2009

Di seguito comunichiamo le coordinate bancarie del conto corrente intestato all'A.S.P. per chi fosse interessato al rinnovo della quota associativa 2009 tramite bonifico bancario.



IGNAZIO PIUSSI UN FRIULANO IN ANTARTIDE

Frammenti di Storia Postale

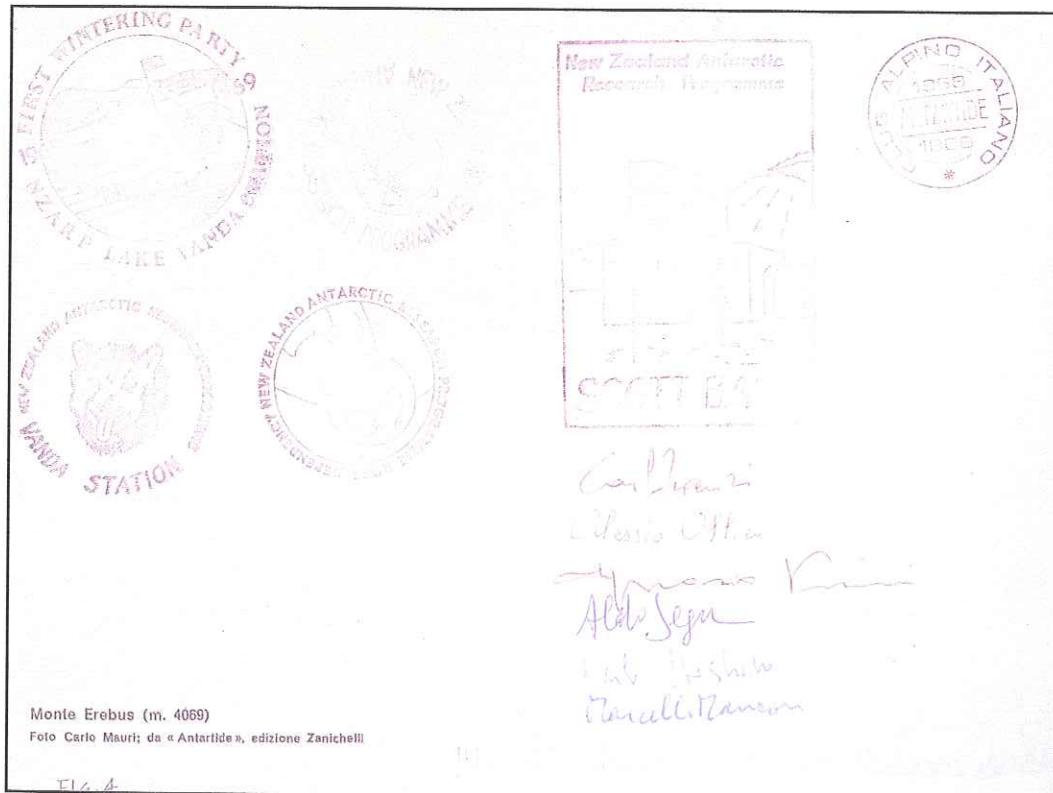
Ignazio Piussi è morto all'ospedale di Gemona l' 11 giugno 2008. Nato in Val Raccolana, è considerato nell'ambiente alpinistico uno dei più grandi scalatori italiani di tutti i tempi.

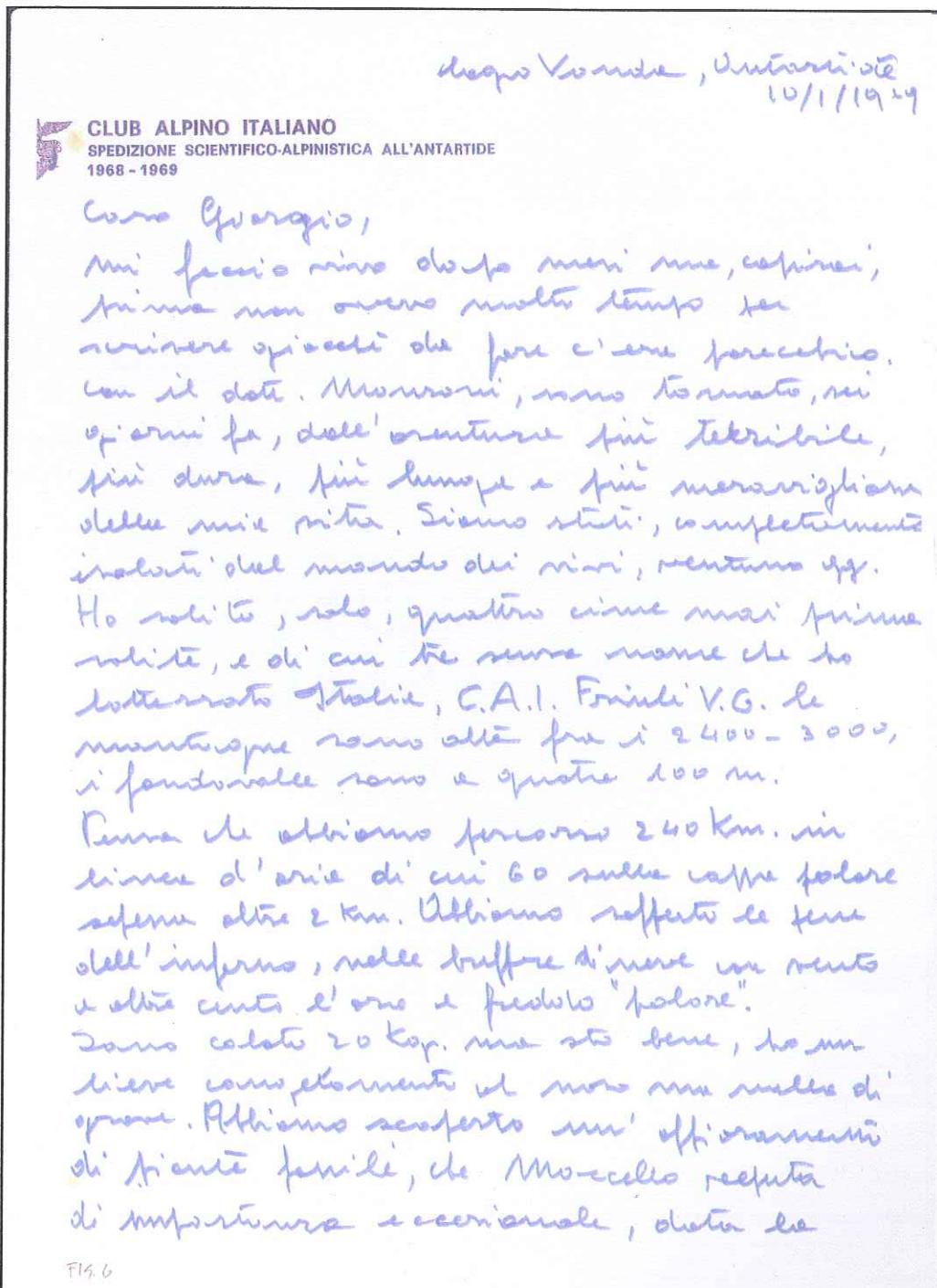
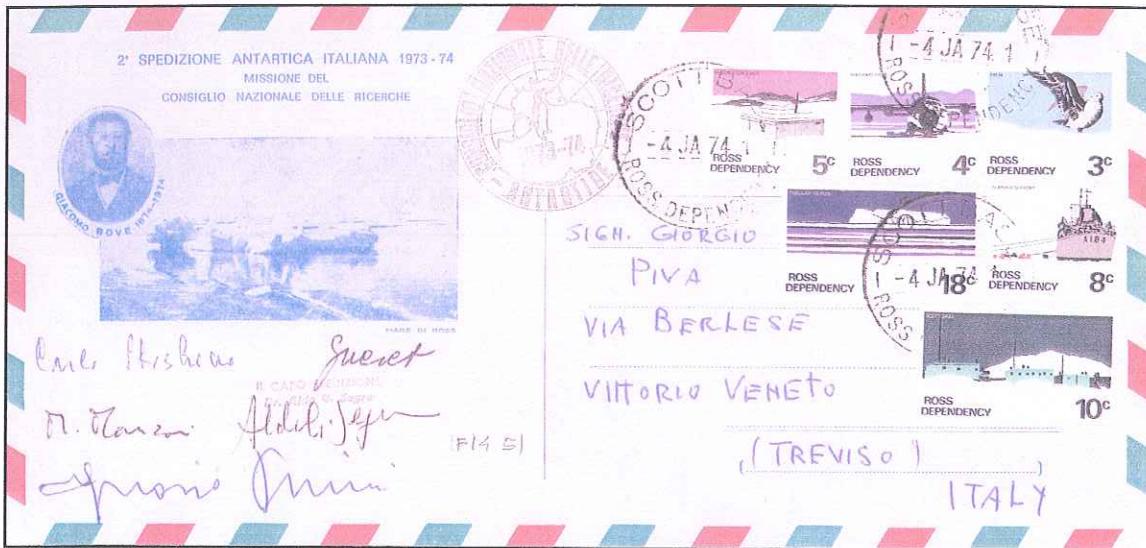
Oltre alle sue famose imprese alpinistiche, Ignazio ha partecipato nel 1968-69 (fig. da 1 a 4) e nel 1973-74 (fig. 5) alle spedizioni Scientifico-Alpinistiche in Antartide organizzate dal CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE e da CAI.

In tali occasioni conquista quattro cime antartiche inviolate (fig. 6) in condizioni climatiche estreme.

Di tali spedizioni sono testimonianze postali le corrispondenze di Ignazio, amico e compagno di lavoro.







I rapporti postali fra Austria e Sardegna (poi Italia): settembre 1859 – maggio 1862

a cura di Stefano Domenighini

Il casuale acquisto di una lettera partita da Trieste e diretta a Brescia, recante il segno di tassazione “6”, e la sua successiva “decifrazione”, mi ha spinto a mettere insieme una piccola raccolta di lettere scambiate fra Austria e Sardegna (poi Italia) nel periodo compreso fra il 15 settembre 1859 (data del ripristino degli scambi postali diretti fra i due Paesi) e il 15 maggio 1862 (data di ripristino della convenzione postale sottoscritta fra Austria e Stati Sardi il 28 settembre 1853).

A seguito dei fatti legati alla II^a Guerra d'Indipendenza, le relazioni postali fra Austria e Sardegna vennero sospese verso la fine dell'aprile 1859; per poter corrispondere fra loro, i due Paesi utilizzarono normalmente la “via di Svizzera” affrancando le corrispondenze solo per il porto interno: le tasse per il transito in territorio svizzero e austriaco (o sardo, a seconda dei casi) erano poste a carico del destinatario. Come accennato, questo sistema di scambio postale durò fino al 15 settembre successivo.

Le lettere scambiate fra i due paesi dovevano essere obbligatoriamente affrancate per il rispettivo percorso interno: lungo i confini operavano alcuni uffici di scambio che provvedevano a ritirare il corriere postale, ad applicare le tasse interne da esigere dal destinatario e ad inoltrare le missive. Solo per le stampe l'affrancatura era obbligatoria fino a destino.

Le tasse postali venivano applicate tenendo conto sia degli scaglioni di peso che delle sezioni in cui si trovava l'ufficio postale di partenza e di arrivo (uffici austriaci).

Tariffe Stati Sardi (lettera semplice):

Fino al 31.10.1859: 1° porto (fino a grammi 7,5): centesimi 20;

2° porto (oltre 7,5 fino a 16 grammi): centesimi 40;

3° porto (oltre 16 fino a 25 grammi): centesimi 60;

4° porto (oltre 25 fino a 40 grammi): centesimi 80;

5° porto (oltre 40 fino a 60 grammi): centesimi 100;

ecc.

Dal 1.11.1859: 1° porto (fino a 10 grammi compresi): 20 centesimi;

2° porto (da oltre 10 fino a 20 grammi compresi): 40 centesimi;

3° porto (da oltre 20 fino a 30 grammi compresi): 60 centesimi;

ecc.

Tariffa austriaca (lettera semplice):

calcolata per scaglioni di peso a lotti (un lotto viennese = grammi 17,5) e in base a tre sezioni austriache (da 0 a 75 chilometri, oltre 75 fino a 150, oltre 150).

1° porto: 1^a sezione 5 kruezer, 2^a sezione 10 kreuzer, 3^a sezione 15 kreuzer;

2° porto: 1^a sezione 10 kreuzer, 2^a sezione 20 kreuzer, 3^a sezione 30 kreuzer;
e così via in progressione.

Nota: il nuovo kreuzer era equiparato al soldo in uso nel Lombardo-Veneto.



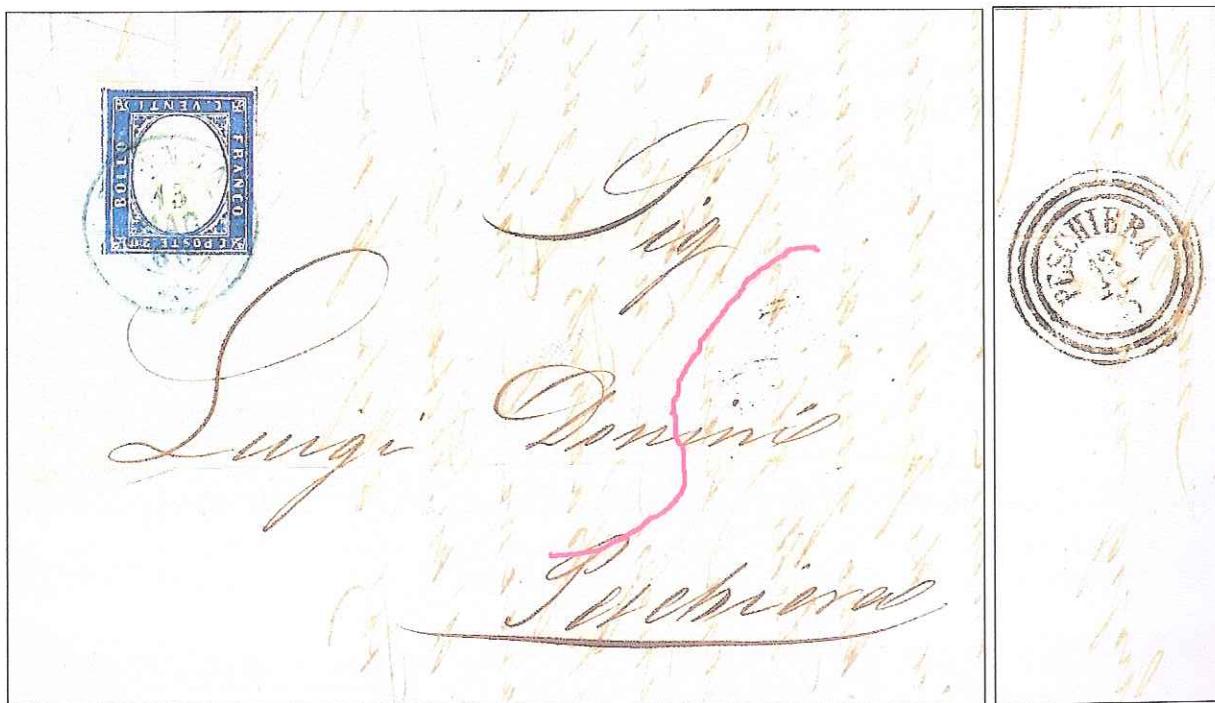
Lettera spedita da Trieste il 21 maggio 1861 per Brescia. Tariffa di 30 kreuzer corrispondente ad una lettera doppio porto in partenza dalla terza sezione austriaca. A Desenzano del Garda la lettera venne tassata per 60 centesimi, tariffa corrispondente a tre porti: manoscritto "23/3" (23 grammi/terzo scaglione di peso). Annullo di transito dell'ambulante "Desenzano-Milano" e di arrivo (Brescia, 22 maggio).



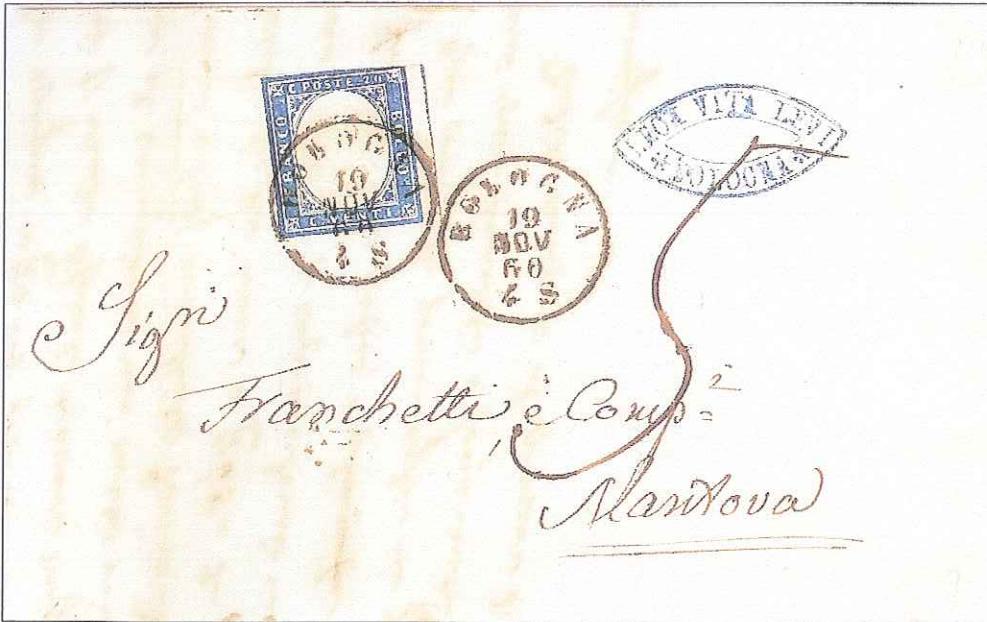
Lettera Spedita da Padova il 21 settembre 1861 per Crema. Tariffa di 5 soldi corrispondente ad una lettera di primo porto in partenza dalla prima sezione austriaca. Tassata a Desenzano del Garda per 20 centesimi ("2" a tampone). Annuli dell'ambulante "Desenzano-Milano, "Treviglio" e arrivo a Crema il 22 settembre.



Lettera spedita da Milano il 21 ottobre 1859 per Verona. Tariffa di 20 centesimi corrispondente al primo scaglione di peso. Tassata a Peschiera del Garda per 5 soldi (5 a tampone). Annullo di arrivo di Verona del 23 ottobre.



Lettera spedita da Desenzano il 13 maggio 1860 per Peschiera del Garda, ove giunse lo stesso giorno. Affrancatura corrispondente a lettera di primo porto. Tassata per 5 soldi (manoscritto in rosso). I due uffici sono praticamente "dirimpettai": dal maggio 1862 godranno di una tariffa agevolata in quanto non distano l'uno dall'altro più di 15 chilometri in linea retta.



Lettera spedita da Bologna il 19 novembre 1860 per Mantova, affrancata per 20 centesimi (primo porto). Tassata per 5 soldi, giunse a Mantova il 22 novembre.



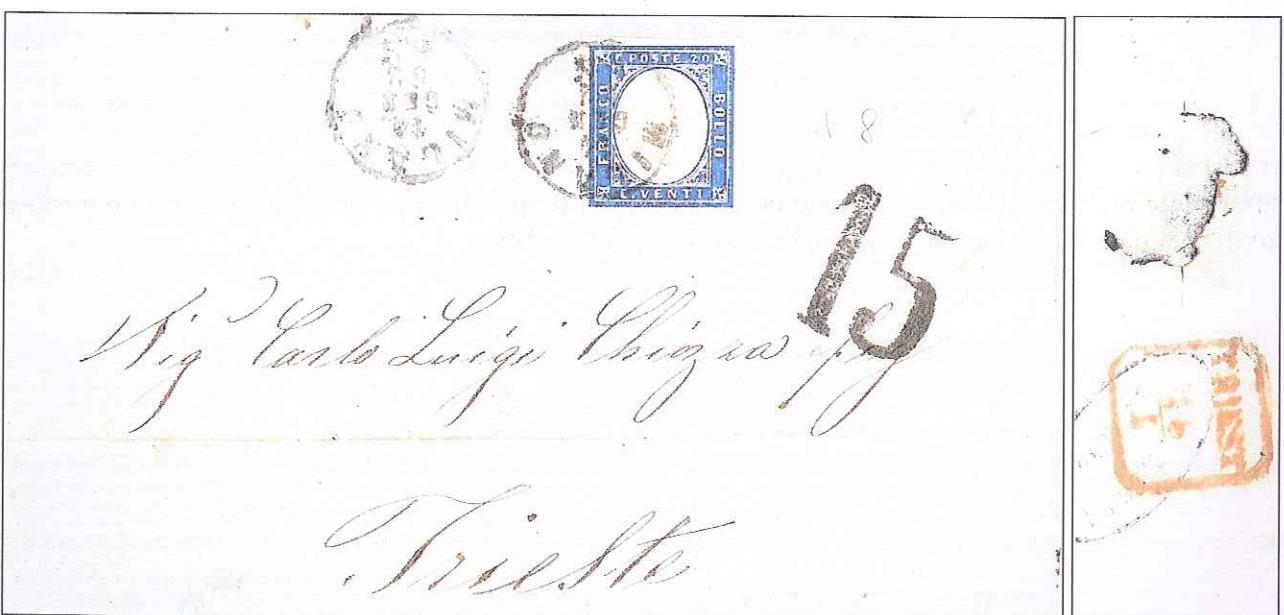
Lettera spedita da Milano il 17 dicembre 1860 per la Boemia. Affrancatura di 20 centesimi corrispondente al primo porto; tassazione di 15 kreuzer corrispondenti ad una lettera di primo porto con ufficio di destinazione in fascia 3 (oltre 150 chilometri dal confine).



Lettera spedita da Brescia il 13 febbraio 1861 per Malè. Tassata al posto di scambio per 10 kreuzer, tariffa corrispondenze alla seconda fascia chilometrica (oltre 75 fino a 150 chilometri).



Da Ferrara (24 novembre 1861) a Trieste (24 novembre). Tassa applicata corrispondente ad una lettera semplice diretta in terza fascia (oltre 150 chilometri).



Da Milano (14 gennaio 1862) a Trieste (16 gennaio). Tassata per 15 kreuzer corrispondente ad una lettera semplice diretta in terza fascia (oltre 150 chilometri).