



Il Corriere Postale



BERGAMOFIL - N.15 - ANNO 2015

NOTIZIARIO DEL CIRCOLO FILATELICO BERGAMASCO
ASSOCIAZIONE FONDATA NEL 1920

Aderente alla Federazione fra le Società Filateliche Italiane



Ormai giunti alla fine di questo anno filatelico 2015, ricco di proposte, mostre e concorsi, ci si avvia a gettare le basi per un nuovo anno, pensando alla filatelia giovanile come base di partenza, anzi un trampolino di lancio, per sospingere il Circolo in un orizzonte "antico" ma ancora tutto da esplorare. Diverse le proposte: in primis ripeteremo apportando migliorie l'esposizione "Cose mai viste in Filatelia", che, nata da una scommessa tra amici ha portato alla luce fior di collezionisti, alcuni dei quali approfittando di questo trampolino di lancio, si è catapultato nel mondo delle esposizioni a concorso con risultati di assoluto valore. Gli abituali incontri al circolo con esperti e amici per affrontare argomenti poco noti o se noti visti da una diversa angolazione. La proposta annuale della mostra convegno, giunta alla sessantesima edizione, un traguardo di tutto rispetto: 95° di fondazione del Circolo e 60 anni di mostre a Bergamo, un successo annunciato. Forse i padri fondatori se lo saranno sognato ma con lungimiranza hanno gettato delle fondamenta talmente solide che continuano a reggere questa bella realtà. Ma fin qui nulla di nuovo anzi attività consolidate nel tempo che, grazie ai dirigenti ed ai soci continuano a vivere. L'orizzonte nuovo quale sarà: dedicare più spazio alla filatelia giovanile, serbatoio naturale di nuovi collezionisti. Ci stiamo provando e questa volta con uno spirito diverso. Già da alcuni giorni è stata chiusa la mostra a tema religioso-natalizio presso la storica chiesa di S. Alberto in Prezzate nel comune di Mapello, con la collaborazione della Parrocchia, l'Assessorato alla Cultura e Vivi Prezzate. Come da programma il sabato (12 e 19) la visita di 4 classi della scuola primaria e le domeniche visita con i ragazzi di catechismo. Un bel serbatoio (150 ragazzi) a cui, oltre al fatto culturale in se stesso, si offre la possibilità di conoscere il mondo del collezionismo filatelico. In programma altre mostre propedeutiche presso strutture parrocchiali e scolastiche già a partire dai primi mesi di questo 2016. Una nuova sfida! Permettetemi di ringraziare i soci monitori e collaboratori che hanno aderito al progetto trasferendolo direttamente ai ragazzi: Alberto Ravasio, Sandro Bertoni, Daniele Tintori, le colonne residenti, si ringraziano inoltre il socio Sergio Castaldo unitamente a Alessandro Capone di Catalogo Specializzato per la loro totale adesione al progetto e Sergio Mendikovic del Cifo che si sono prestati a personalizzare i kit filatelici da distribuire ai ragazzi. Dunque un 2016 puntato verso questo (vecchio) nuovo orizzonte della filatelia giovanile.

Auguro a tutti soci ed amici un duemilasedici ricco di soddisfazioni.



Rocco Cassandri

Lo spunto di questa breve nota mi è stato offerto dal ritrovamento di una letterina, molto mal ridotta, che parte da Parigi e più precisamente dall'ufficio di Rue Gros Caillou il 2 ottobre 1870. La lettera è indirizzata a Roma ad un certo Tommaso Armajer, dove arriva 19 dello stesso mese, come testimonia il bollo circolare apposto sul retro. La missiva impiega ben 17 giorni ad arrivare a destinazione, tempi oggi forse normali, ma eccessivamente lunghi per l'epoca. La spiegazione la ritroviamo leggendo l'interno. Il mittente, che si firma Gigi, in perfetto italiano scrive al padre.....

Caro Padre,

Come ben sapete, da più di quindici giorni Parigi è assediata dai prussiani sicché ogni comunicazione essendo interrotta, noi non abbiamo ancora ricevuto la vostra risposta all'ultima mia. Io vi scrivo la presente, senza però sapere se vi preverrà, ne quando vi preverrà, e per spiegarvi questa mia incertezza, basterà dirvi che le lettere partono con i palloni, onde passare le linee prussiane che circondano Parigi. Ogni due giorni parte un pallone, portante un impiegato e 100 a 150 mila lettere, che depositerà nella prima città libera che incontra, di dove poi sono spedite per tutto il mondo. Mio primo scopo scrivendovi è di tranquillizzarvi. Noi stiamo bene, ed ancora benché si battano ogni giorno, non vi è pericolo né di bombardamento, né di assalto. Quello che è deplorabile, è naturalmente la carestia; Parigi è approvisionata però ciò non toglie, che i viveri costino sangue e per provarvelo vi dirò, che il burro costa cinque franchi la libbra, la carne da 20 a 25 soldi, il lardo 38 e 40 soldi, le radiche gialle son diventate di lusso, un mazzetto costa un Franco, un cavolo di mezzana grandezza 25 soldi, una arenga 8 e 10 soldi ecc. ecc. ecc. senza parlarvi dei frutti. Già da più giorni la metà di Parigi mangia il cavallo, però malgrado tale carestia la città potrà sopportare l'assedio circa tre mesi, qui tutti sono decisi di tener duro fino all'ultimo momento.

Tutti sono soldati, ragazzi di 14 anni come vecchi di 65, non si parla che di fucili, cannoni, bombe, difesa, ambulanze, feriti e morti. Or son quattro giorni, i giornali dicevano che gli italiani erano entrati



Lettera da Parigi del 2 ottobre 1870, spedita per Ballon Monté, molto probabilmente con l'Armande Barbés; arriva a Romo il 19 dello stesso mese.

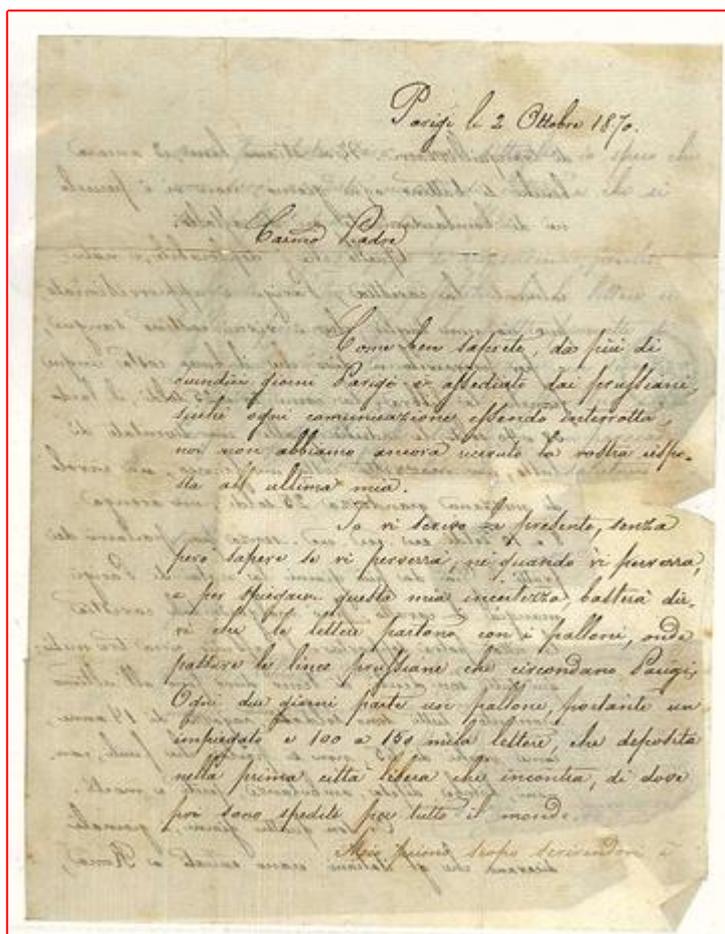
a Roma senza però poter dare alcun dettaglio, io spero che non sarà accaduto niente di cattivo, e che si sarà passato tutto in tranquillità.

Vi prego di rispondermi, perché malgrado che pare impossibile che le lettere ci possano prevenire, pure la posta promette di fare ogni sforzo, e vuole organizzare un servizio di palloni di ritorno i quali passerebbero sopra Parigi, e getterebbero le lettere con un paracadute.

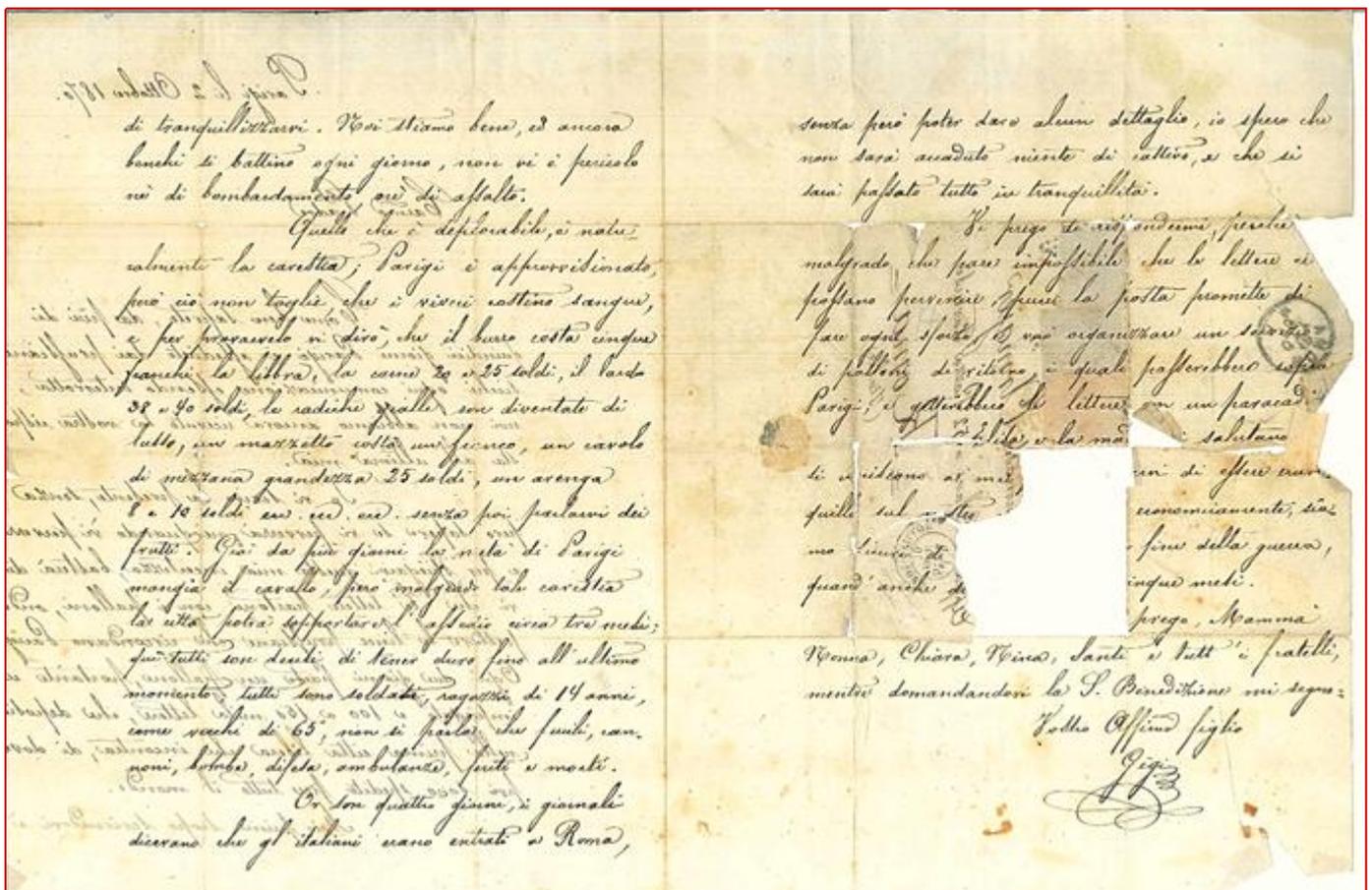
Qui la lettera non è più completa, ma come si può vedere dalla foto, la parte mancante, prima della firma "**vostro affe.mo figlio Gigi**", è relativa ai saluti, molto lunghi e prolissi come d'abitudine nelle lettere familiari ottocentesche.

Quindi come si evince chiaramente, la letterina ha lasciato Parigi con un pallone (Ballon Montés) ed ha raggiunto Roma, con i normali percorsi, dopo essere stata consegnata all'ufficio postale più vicino al luogo di atterraggio. Prima di entrare ancora di più nei dettagli di questo "aerogramma ante litteram" andiamo ad inquadrarlo nella storia del periodo.

La Francia il 14 luglio ha dichiarato guerra alla Prussia nemico storico da sempre. Vicende alterne non favorevoli ai francesi, portano dopo la sconfitta a Sedan, l'esercito prussiano a ridosso delle mura di Parigi.



Anche politicamente gli avvenimenti si succedono rapidamente, il 4 settembre cade il secondo impero e con esso viene destituito Napoleone III e viene proclamata la terza repubblica. Parigi ha necessità di comunicare con l'esterno e dopo alcuni tentativi non efficaci, organizza il sistema dei Ballon Montés che continueranno tra il settembre del '70 ed il gennaio '71 a inviare oltre le linee prussiane milioni di lettere. Molta letteratura esiste su questo argomento, tra i meglio studiati, della storia postale francese. Ed infatti di ciascun pallone partito si conosce la data dell'ascensione, il nome del pilota e di eventuali altri componenti l'equipaggio e la località di arrivo. Torniamo quindi alla nostra letterina, che anche se veramente mal ridotta, rappresenta uno dei pochi casi di Ballon Montés arrivati in Italia e da Roma in particolare. In considerazione della data di messa in posta del 2 ottobre, la lettera dovrebbe essere partita il 7 ottobre con uno dei tre palloni saliti in quella giornata:



Interno della stessa lettera con le descrizioni delle condizioni di Parigi durante l'assedio prussiano

L'Armand-Barbès, Le George-Sand, Ballon non dénommé / Le Piper n.1.

A noi personalmente ci piace pensare che sia partita con il primo (L'Armande-Barbès) che tra l'altro portava come passeggero Leon Gambetta che uscito da Parigi costituiva il nuovo governo a Tours, nella Francia libera. Il Pallone arriva a Montdidier dove il sacco della posta viene consegnato all' ufficio postale che si occupa dello istradamento di ciascuna missiva compresa nostra, alla volta di Roma, dove giunge come



Cartolina con il ritratto di Leon Gambetta e la partenza dei Ballon Monté a Montmartre

già detto, il 19 dello stesso mese. Se andiamo a rileggere la lettera ritroviamo oltre ai disagi della vita quotidiana, anche il contesto storico e le conseguenti ricadute anche sulla nostra di storia: "*Or son quattro giorni, i giornali dicevano che gli italiani erano entrati in Roma...*"



Lettera spedita da Roma il 19 agosto del 1849 da un soldato del Corpo di Spedizione Francese. I francesi, chiamati da Pio IX dalla "cattività" Gaeta, sono sbarcati a Civitavecchia ed il 3 luglio sono entrati in Roma dopo aver abbattuto la Repubblica Romana.

del potere temporale del papà e restano a presidiare Roma sopra tutto per fermare i tentativi di Garibaldi (Campagna d'Italia del '60, Aspromonte del '61, Mentana del '67).

I Savoia accettano tali circostanze e per questo vengono ben ricompensati da Napoleone III nelle guerre contro l'Austria. Ma quando Napoleone III nel '70, è in difficoltà con la Prussia e chiede loro



Lettera spedita da Roma il 25 settembre 1870. La lettera affrancata con il 20 centesimi d'Italia è bollata con il doppio cerchio "Posta militare Italiana Quartiere Gen.le" e il bollo a punti con QGP. Il Quartiere Generale era agli ordini del Generale Raffaele Cadorna, comandante del IV Corpo d'Esercito, che era entrato a Roma il 20 settembre 1870, dopo l'apertura della breccia di porta Pia. (Collezione P. Bartoloni)

anzi ne diventa testimone puntuale attraverso la cronaca raccontata da chi la storia la stava vivendo. Fonti iconografiche: Collezione Cassandri, (fig.2,3,4,6) Collezione Bartoloni, (fig.7) Archivio MEB, (fig.1,5,)

In effetti lo scrivente si riferisce proprio ai fatti del 20 settembre quando attraverso la breccia aperta a Porta Pia gli italiani entrano a Roma e si compie finalmente l'Unità d'Italia. Ed ecco come i destini dei due paesi si incrociano: i francesi sono a Roma sin da quando nell'aprile del 1849 sbarcarono a Civitavecchia per abbattere la piccola Repubblica Romana e rimettere sul soglio pontificio papà Pio IX. I francesi da quel momento si autoproclamano difensori

aiuto, questo viene negato. L'era del nuovo impero francese è al tramonto e l'opportunità di arrivare a Roma è pronta. Ed infatti comincia il richiamo in patria delle truppe che presidiano lo Stato Pontificio; il 19 agosto parte da Civitavecchia l'ultimo contingente di soldati. I primi di settembre si costituisce rapidamente il Corpo di Osservazione Italia Centrale al comando del generale Raffaele Cadorna.

Il corpo composto di 60.000 uomini e diviso in 5 divisioni entra l'11 settembre nello Stato Pontificio oramai ridotto a Roma ed al Lazio. Le divisioni avanzano su varie direzioni liberando mano mano i maggiori centri fino ad arrivare alle mura di Roma dove il 20 settembre entrano nella città, dopo aver aperto una breccia a Porta Pia. Ed ecco quindi, come una semplice letterina ci racconta i destini incrociati della storia,

MARZO 1918

NASCE IL PRIMO

SERVIZIO POSTALE AEREO...

INTERNAZIONALE

Laurent Veglio

Trasportare lettere e corrispondenza per via aerea nel 1918 non era un'assoluta novità: potremmo risalire all'episodio dell'assedio di Parigi (1870-1871) ed alla sua utilizzazione durata parecchi mesi, furono i famosi *Ballons Montés* che consentirono con relativo successo di eludere in parte il blocco della capitale dai Prussiani. Rammenteremo piuttosto le prime esperienze compiute con lo sviluppo dell'aviazione nei primi anni del 900. L'anno 1911 testimonia sicuramente meglio questi primi tentativi di trasportare la posta per mezzo di un aeroplano: approfittando della tenuta a Allahabad (Indie britanniche) ove si tenne una Esposizione Industriale ed Agricola nel mese di febbraio, W.G. Widman, aviatore e fondatore del *Royal Aeroclub* inglese, ebbe l'idea di organizzare un trasporto di postale (corriere aereo postale) fra la città e Naini Junction... un volo di 8 chilometri e di una durata di 13 minuti!

L'iniziativa fruttò 2.500 rupie all'opera caritativa del reverende Holland, responsabile della *Holy Trinity Church* di Jallahabad. Qualche mese più tardi, si replicarono le stesse esperienze di trasporto postale in Inghilterra (per commemorare l'incoronazione del re George V), mentre nel Marocco francese si intraprese un volo sperimentale fra Casablanca e Fès ...

Non dimenticheremo, infine, di menzionare l'ultima innovazione dell'epoca: l'emissione di appositi



francobolli destinati ad affrancare le lettere spedite per via aerea. Nel maggio del 1917, in occasione del primo volo ufficiale con cui si sperimentò il trasporto della corrispondenza con aerei in Italia, venne soprastampato un primo francobollo per il volo sperimentale Torino / Roma e ritorno (fig.1); poi un secondo nel mese di giugno per il collegamento postale Napoli / Palermo per mezzo d'idrovolante.

Fig.1 – Cartolina edita per l'Esperimento di Posta Aerea della società organizzatrice del volo e dal Circolo filatelico Italiano di Torino. E' affrancata col francobollo "Espresso" di 25 centesimi soprastampato per l'occasione.

Tutti gli ingredienti sembravano dunque presenti per vedere nascere la prima linea postale *regolare*, cioè regolata da orari precisi ed istituita senza limite di tempo, ed *internazionale*, collegando almeno due Stati diversi...

Un contesto geopolitico particolare...



Fig.2 – Fotografia del decollo dell'aereo ripreso dalla stampa austriaca, immagine poi riutilizzata come illustrazione di una cartolina postale.

erano oramai finite da qualche mese per le truppe austro-ungariche e tedesche. Col trattato di pace firmato a Brest-Litovsk il 3 marzo 1918, la Russia sovietica confermava la cessazione delle ostilità, e riconosceva l'indipendenza di vari territori occidentali finora sotto la sovranità dello Zar ormai decaduto: Finlandia, Stati Baltici, Polonia e Ucraina. Per Vienna e Berlino, stabilire un influente e vigoroso corso politico ed economico con questi nuovi paesi si rivelava un'operazione molto importante oltre ad un rinnovato impulso per la loro emancipazione politica. La speranza era forse di trovare nuovi alleati e, soprattutto, per quanto riguarda l'Ucraina, nuovi fornitori di materie prime e di prodotti agricoli. Già un mese prima, nella stessa città, (Brest-Litovsk), Austria e Germania avevano riconosciuto l'indipendenza dell'Ucraina e, approfittando dei disaccordi e degli scontri ideologici fra i vari partiti politici locali, venne firmato un trattato d'assistenza militare col nuovo governo (fig.3).

Fig.3 – Edizione speciale della *Welt-Blatt* del 9 febbraio 1918. **“PACE CON L'UCRAINA!”**

L'ufficio Imperiale del Servizio Telegrafico di Brest-Litovsk comunica che il trattato di pace con l'Ucraina sarà firmato oggi alle ore 2”.

Vienna, 20 marzo 1918 (fig.2): dall'aerodromo viennese di Aspern, decollò un biplano del tipo *Hansa-Brandenburg C1*.

A bordo, un giovane ufficiale ventiquattrenne dell'aviazione militare austro-ungarica, il *Rittmeister* (capitano) August Raft von Marwil e il suo copilota-osservatore.

Lo scopo del volo consisteva nello stabilire la fattibilità di un collegamento aereo fra Vienna e Kiev, capitale del neonato Stato Ucraino...

La destinazione finale del volo ci può sembrare curiosa... ma si deve sapere che, sul fronte russo, le operazioni militari



In virtù di questo accordo, le truppe austriache e tedesche intervennero, pochi giorni dopo, nella parte centrale ed orientale del paese, aiutando l'esercito ucraino a cacciare i partigiani bolscevichi del neonato Stato.

A Kiev fu allora istituita una Commissione militare austriaca (fig.4), a cui venne assegnato il coordinamento delle operazioni delle truppe imperiali e regie, ufficiosamente, a rappresentare gli interessi economici austriaci. Si capisce dunque perché era diventato importante per Vienna, stabilire un collegamento celere ed affidabile per trasmettere notizie e ordini a Kiev. La rete ferroviaria, in corso di restauro, era stata danneggiata da 3 anni di combattimenti e la linea telegrafica, rimessa in funzione, non poteva bastare... forse un collegamento aereo sarebbe stato in effetti la vera soluzione...

La cerimonia fu organizzata all'aerodromo di Aspern il 20 marzo del 1918, e solo da questo avvenimento si capisce meglio quanto interesse destava agli austriaci tutta l'operazione: Campo di aviazione pavesato di drappi e insegne con i colori austriaci e ucraini (giallo - azzurro), banda militare, discorso del ministro della guerra e poi l'ordine di partenza dato direttamente dall'arciduca Joseph-Ferdinand, Ispettore generale delle forze armate aeree!



Fig.4 – Maggio 1918: Cartolina spedita in franchigia da un ufficiale della Commissione militare austro-ungarica (**K.u.K. Militär-Kommission**) stabilita a Kiev. Il corriere postale del personale e delle truppe era gestito dall'imperiale e regio ufficio militare di tappa (**Etappenpostamt**) n° 258.

La Missione: Aprire una rotta aerea di quasi 1.200 chilometri!

L'uomo scelto per adempiere un tale *exploit* fu dunque August Raft von Marwil, allora ventiquattrenne. Dai suoi documenti militari (fig.5) si può stabilire che, prima di essere assegnato a questa missione, August combattè sul fronte italiano con il grado di *Oberleutnant* (luogotenente) assegnato alle forze aeree (*Lufffahr-Truppen*) impiegate dalla 1° Armata sull'Isongo. Il suo ruolo di

pioniere dell'aviazione, (fig.6) e la sua funzione di esponente dei nuovi servizi postali aerei gli valsero promozioni a grado di capitano poi di colonello. Morì all'età di 84 anni.

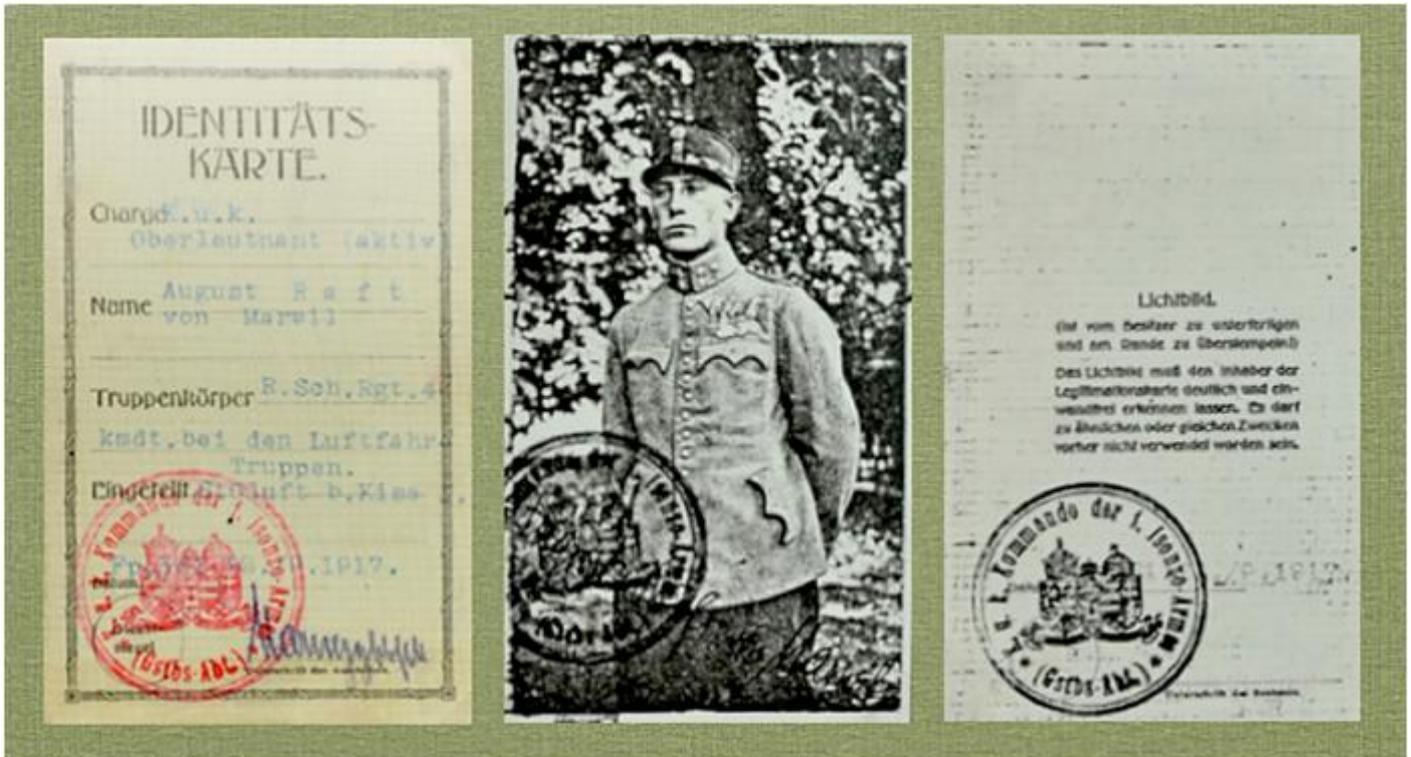


Fig.5 – *Raft von Marwil* nel 1917.

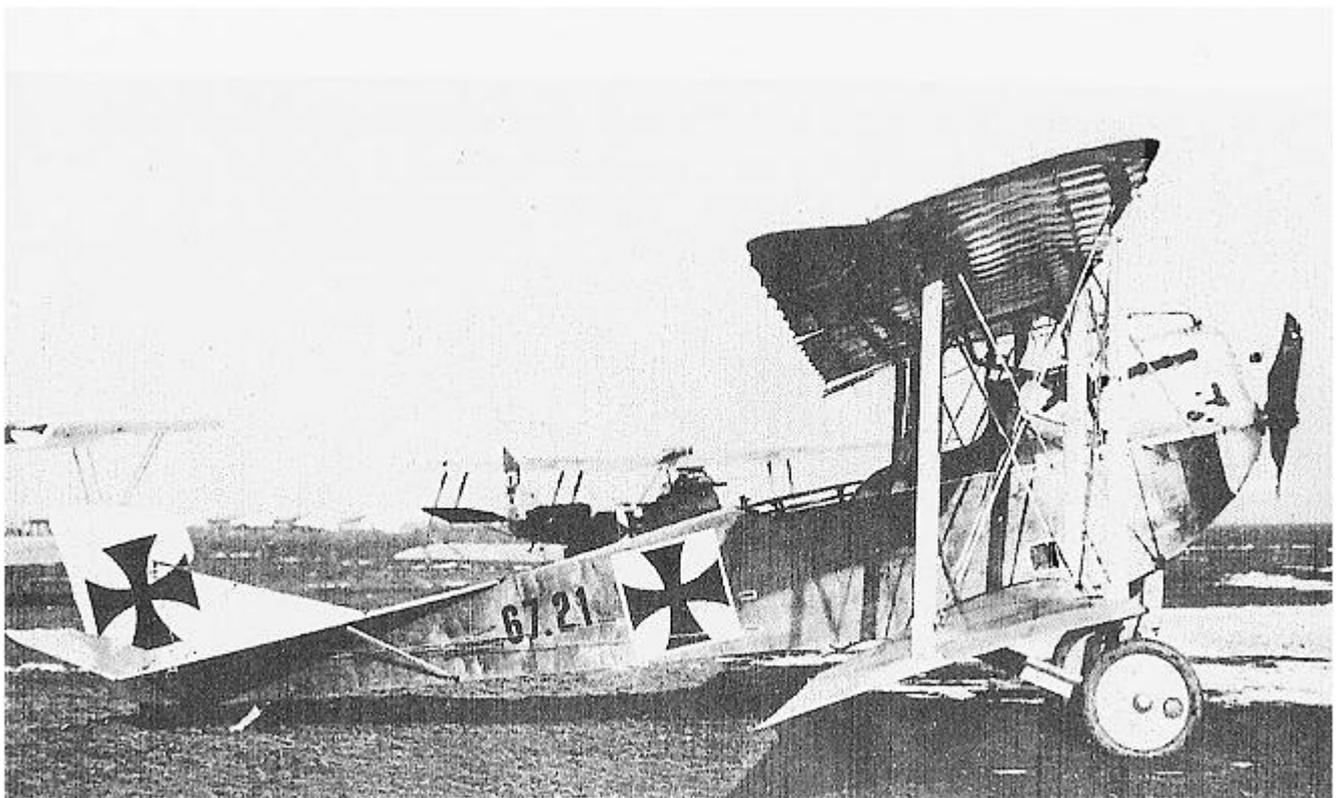


Fig.6 – Aereo austriaco del tipo *Hansa-Brandenburg C1*.

Il decollo del volo precursore del 20 marzo 1918 ebbe luogo, dopo la cerimonia, alle 9 e mezzo della mattina. Dopo uno scalo a Krakau (Cracovia), i due uomini dell'equipaggio arrivarono a Lemberg (Lvov – Leopoli) nel pomeriggio, ricevendo accoglienza entusiastica in entrambe le città austriache allora incorporate nella provincia di *Galizien* (Galizia). L'indomani, il 21 marzo, alle ore 6 del mattino, l'equipaggio riprese la sua rotta per arrivare alle ore 12 a Kiev: avevano dimostrato che percorrere una rotta aerea di quasi 1.200 chilometri fra le due capitali era possibile. Il volo di ritorno (Kiev-Vienna) venne effettuato il 22 marzo in soltanto 10 ore con solo qualche breve scalo tecnico (fig.7)!

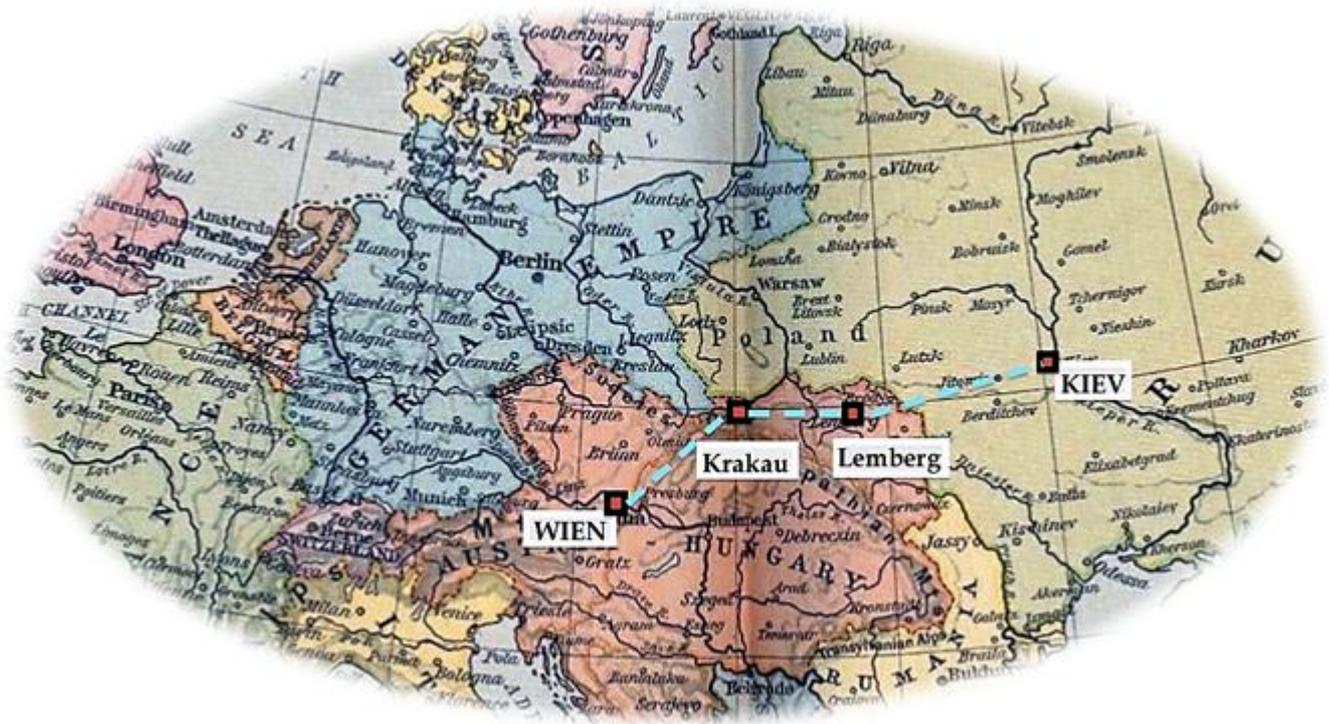
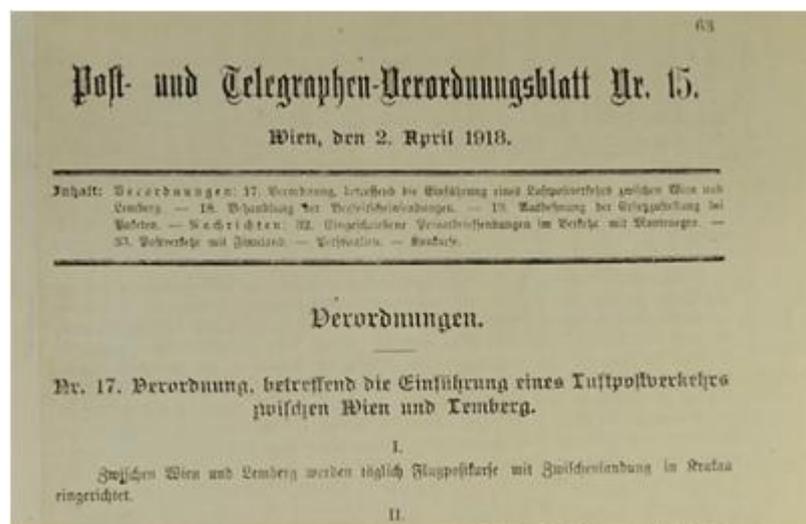


Fig.7 – Il percorso aereo Vienna / Kiev compiuto nel 1918.
(color arancio, l'Impero austro-ungarico; in verde, il territorio dell'Impero russo)

Nella settimana che seguì questo primo collegamento, parecchi voli confermarono la validità dell'iniziativa ed il 27 marzo, la circolare *Verordnung Nr 17* del bollettino ufficiale delle imperiali e regie Poste stabilì l'apertura della linea al trasporto delle corrispondenze civili oltreché militari (fig.8), prima fino a Lemberg poi, dalla fine del mese di giugno, fino a Kiev: il servizio proposto era davvero internazionale, con una partenza da Vienna quasi ogni giorno all'alba, ed il ritorno da Kiev l'indomani.



regie Poste stabilì l'apertura della linea al trasporto delle corrispondenze civili oltreché militari (fig.8), prima fino a Lemberg poi, dalla fine del mese di giugno, fino a Kiev: il servizio proposto era davvero internazionale, con una partenza da Vienna quasi ogni giorno all'alba, ed il ritorno da Kiev l'indomani.

Fig. 8 – Pubblicazione del 2 aprile 1918 della circolare che istituiva il servizio postale aereo. **Articolo 1°:** "Sarà aperto un collegamento quotidiano fra Vienna e Lemberg con scalo a Krakau".

La circolare stabiliva le varie tariffe, le modalità di affrancatura e decretava l'emissione di appositi francobolli che dovevano adempiere il pagamento dei diritti specifici del servizio aereo richiesto.

Si trattava di tre alti valori della serie ordinaria, stampati in nuovi colori e soprastampati della dicitura *FLUGPOST* (Posta aerea) con, eventualmente, un nuovo valore (fig.9).



Fig. 9 – I tre francobolli per la posta aerea.
Un quarto valore previsto di 7 *Kronen* non fu emesso.

DOCUMENTI POSTALI E FILATELICI...

I collezionisti dell'epoca realizzarono allora spesso documenti filatelici, affrancandoli con l'intera serie di tre valori. Queste buste si ritrovano oggi: ne vediamo una (fig.10) spedita da Vienna per Cracovia il 18 aprile 1918. Impostata a Vienna-1 (solo ufficio della città abilitato a ricevere questo tipo di corrispondenza nei primi mesi) alle 4 del pomeriggio, troppo tardi dunque per approfittare del volo del giorno stesso, fu inoltrata col volo del 19 aprile. Il timbro *FLUGPOST* era sempre apposto al recto in partenza, e a tergo in arrivo.



Fig. 10 – Lettera da Vienna per Cracovia, volo del 19 aprile 1918.
Il bollo apposto in arrivo a Cracovia è di tipo bilingue (tedesco – polacco).

Presentiamo dunque le modalità, non semplici, di affrancatura di questi documenti, essendo la tariffa composta da tre combinazioni ben distinte:

- La tariffa base: cartolina (10 *Heller*) o lettera (15 *Heller*, poi 20 dal 1° settembre 1918).
- Un ammontare fisso di 1 *Krone* per ogni oggetto postale.
- Un diritto aereo di 1,50 *Krone* per ogni tratto del viaggio (composto dunque da 3 tratti: Wien-Krakau, Krakau-Lemberg e Lemberg-Kiev).

Per un percorso **Vienna - Lemberg**, una lettera era dunque affrancata per 4,15 *Kronen* (fig.11), cioè: 0,15 (a) + 1 (b) + (c) 1,50 (Vienna-Cracovia) + 1,50 (Cracovia - Lemberg)!



Fig. 11 – Lettera da Vienna per Lemberg, volo del 7 aprile 1918.

EPILOGO

Durante tutta la durata del servizio (un po' più di 140 voli fra marzo e ottobre 1918), circa 14.700 corrispondenze civili furono trasportate fra Vienna e Cracovia, 20.000 fra Vienna e Lemberg, e 2.000 fra Vienna e Kiev. Il successo di questo collegamento aereo incitò le autorità a pianificare la creazione di un secondo servizio verso il porto ucraino di Odessa... ma solo il tratto Vienna – Budapest fu istituito e funzionò, per le corrispondenze civili, fra il 4 ed il 24 luglio 1918...

Già nel mese di ottobre, le armate alleate avanzavano nei Balcani, la loro pressione aumentava anche sul fronte italiano: la monarchia asburgica iniziava allora il suo disfacimento e gli eventi militari e diplomatici avrebbero presto messo fine a questo servizio aereo, il primo servizio aereo *internazionale* nel mondo.

BIBLIOGRAFIA:

- AGSTNER Rudolf, Von Kaisern, Konsuln und Kaufleuten : Oesterreich und die Ukraine, 1785-2010, LIT Verlag, 2011.
 BLUFFIELD Robert, Over Empires and Oceans: Pioneers, Aviators and Adventurers, Tattered Flag, 2014.
 BOROMAUSS DESOYE R. Karl, Die K.u.K. Luftfahrtruppe (...) 1912-1918, diplom.de, 2000.
 KUZYCH Ingrid, "The World's First Regular and First International Airmail Service" in A Celebration of Austrian Philately, Austrian Philatelic Society, 2008.
 FERCHENBAUER Ulrich, Oesterreich 1850-1918, Katalog und Handbuch, Volume, Vienna, 200
 Illustrazioni: collezione ed archivio dell'autore.

BUSTE INVIOLABILI EXCELSIOR

Giovanni Nembrini

Umberto I salì al trono del Regno d'Italia il 9 gennaio 1878 alla morte del padre Vittorio Emanuele II e regnò fino alla sua morte, il 29 luglio 1900, per mano dell'anarchico Gaetano Bresci. Durante il Regno di Umberto I furono molte le innovazioni postali, alcune delle quali molto importanti, quali: l'emissione dei primi biglietti postali, l'introduzione delle corrispondenze spedite per espresso e delle corrispondenze contrassegno.

A quel tempo le lettere raccomandate dovevano avere le caratteristiche descritte dall'art. 18 del R.D. del 21 settembre 1862, nr. 891 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'8 novembre 1862, in vigore dal 1° gennaio 1863:

“Le lettere di cui vien richiesta la raccomandazione debbono essere rinchiusate entro una busta con almeno due suggelli di cera di uguale impronta recanti un segno particolare del mittente. I suggelli debbono essere posti in modo che tutte le pieghe della busta siano perfettamente chiuse”

Il testo venne modificato successivamente e la sua forma finale venne riportata nel volume “Istruzioni sul servizio della posta-lettere” edito dalla Tipografia Bencini nel 1881.

“Le lettere delle quali è chiesta la raccomandazione, non possono accettarsi se non sono chiuse in una busta con almeno due suggelli di ceralacca di buona qualità, i quali presentino o le iniziali o lo stemma od altro segno particolare del mittente”

Il 15 giugno 1882, Re Umberto emanò un decreto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale nr. 171 del 22 luglio 1882, che dettò al riguardo nuove disposizioni:

UMBERTO I
Per Grazia di Dio e Volontà della Nazione
Re d'Italia

veduta la legge postale del 5 maggio 1862, n. 604;

veduto l'articolo 18 del regolamento generale per l'esecuzione della legge suddetta;

sentito il Consiglio di Stato;

sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, abbiamo decretato e decretiamo :

Articolo unico

L'articolo 18 del Regolamento approvato col regio decreto del 21 settembre 1862 per l'esecuzione della legge del 5 maggio detto anno, n.604 è modificato come segue:

-Le lettere di cui si domanda la raccomandazione debbono essere poste entro una busta chiusa con almeno due suggelli di cera di uguale impronta recanti un segno particolare del mittente e collocati in modo che tutte le pieghe della busta siano perfettamente chiuse.

-Possono anche adoperarsi buste senza suggelli di cera, ma preparate con altri metodi di chiusura che l'Amministrazione delle poste riconosca egualmente corrispondenti allo scopo di sicurezza e di inviolabilità.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 giugno 1882.

UMBERTO
A. Baccarini

Le motivazioni che portarono un Re ad interessarsi alla maniera di sigillare le lettere raccomandate, tali da dover modificare la legislazione vigente con un decreto specifico possono essere ricondotte esclusivamente alle enormi pressioni esercitate su di esso, specchio della situazione italiana del periodo, viziata da corruzione e favoritismi favoriti dalla classe politica.

Il Decreto del 22 luglio 1882 autorizzò quindi l'utilizzo di nuovi tipi di buste per la spedizione delle raccomandate. Nello stesso anno il Sig. Antonino Corradi di Palermo, presentò un modello di busta di sua invenzione, a forma di biglietto postale, con due lati sigillati con bollo a secco recante la dicitura "Buste Inviolabili Excelsior Privativa Industriale" e il terzo che doveva venir chiuso con una colla speciale chiamata excelsior imprimendovi altro bollo a secco "portante l'indicazione della ditta od un nome o motto qualsiasi" distintivo del mittente, giudicata idonea allo scopo dagli impiegati postali competenti e dalla Officina delle Carte Valori di Torino.



Busta inviolabile excelsior raccomandata spedita il 16 settembre 1882 da Ponte in Valtellina a Milano, affrancata per 50 centesimi (lettera per l'interno 20 centesimi e raccomandazione per l'interno 30 centesimi).

Queste buste furono nel tempo dimenticate e solo uno studio di Francesco Gerini sul *Cursor* dell'aprile 1981, fornì le prime informazioni riguardanti l'utilizzo di queste speciali buste. Lo studio del Gerini venne successivamente sviluppato dal Micheli sul *Vaccari Magazine* nr. 10 del novembre 1993 e poi più volte aggiornato in seguito ai successivi ritrovamenti. Ad oggi le 15 lettere note sono suddivise in 10 per l'interno e 5 per l'estero, quasi tutte con la classica tariffa di raccomandata primo porto di 50 centesimi, tre con la tariffa delle raccomandate primo porto valida dal 1° agosto 1889 di 45 centesimi e due pluriposto, perché contenenti all'interno fogli aggiuntivi, oltre ad una lettera spedita senza raccomandazione nel 1913.

Busta inviolabile excelsior raccomandata spedita il 6 febbraio 1884 da Roma a Grafengehaig (Baviera) dove giunse il 9 febbraio, affrancata per 50 centesimi (lettera per l'estero 25 centesimi e raccomandazione per l'estero 25 centesimi).



Di seguito vengono riepilogate le Buste inviolabili Excelsior ad oggi conosciute.

Nr.	Data	Località di partenza	Destinazione	Tariffa
1	16/09/1882	Ponte in Valtellina	Milano	50 cent.
2	24/12/1882	Monopoli	Sebenico (Dalmazia)	50 cent.
3	16/02/1883	Napoli	Lyon (Francia)	50 cent.
4	06/02/1884	Roma	Grafengehaig (Baviera)	50 cent.
5	22/07/1885	Foiano della Chiana	Cascina	50 cent.
6	11/03/1886	Torino	Munich (Baviera)	50 cent.
7	07/06/1886	Alessandria	Baden (Svizzera)	1,25 Lire
8	29/10/1887	Torino	Girgenti	1,30 Lire
9	22/06/1889	Alessandria	Belgirate	50 cent.
10	13/08/1889	Napoli	Roma	45 cent.
11	27/04/1890	Livorno	Perugia	45 cent.
12	12/01/1891	Alessandria	Belgirate	?
13	?	Livorno	Perugia	?
14	10/11/1904	Torino	Magliano Alpi	45 cent.
15	26/09/1913	Città di Castello	Milano	15 cent.



Busta inviolabile excelsior raccomandata spedita il 13 agosto 1889 da Napoli a Roma dove giunse il giorno dopo, affrancata per 45 centesimi (lettera per l'interno 20 centesimi e raccomandazione per l'interno 25 centesimi).

Le località di partenza sparse in quasi tutta la penisola, testimoniano che le buste Corradi vennero distribuite un po' ovunque. Al momento, stranamente, non sono ancora state rinvenute buste spedite dalla Sicilia e specialmente da Palermo, sede della ditta Corradi.



Busta inviolabile excelsior raccomandata spedita l'11 marzo 1886 da Torino a Munich (Baviera) dove giunse il giorno dopo, affrancata per 50 centesimi (lettera per l'estero 25 centesimi e raccomandazione per l'estero 25 centesimi).

Quote sociali 2016

Soci Ordinari - Euro 30,00

Soci Aggregati - Euro 15,00

Soci già iscritti a CNB - Euro 15,00

Nuovi soci Compresi gli aggregati - Euro 10,00

Soci giovani (under 18) - Iscrizione Gratuita

Viene introdotta una nuova figura di socio, definito Socio Aggregato (socio non residente in Bergamo e provincia o già iscritto al gruppo di FB che desidera fare parte del C.F.B), la cui quota viene stabilita in euro 10,00 (nuova iscrizione), dal secondo anno in poi euro 15,00.



Così uguali ... così diversi

Giuseppe Cirneco

Volendo uniformare la tariffa per la lettera semplice in tutto il territorio italiano appena congiunto sotto Re V. Emanuele II, il Peruzzi presentò in data 13 luglio 1861 un disegno di legge in cui proponeva la tariffa di 10 centesimi per una lettera di 10 grammi.

Questo perché, a suo dire, l'affrancatura non deve essere un "*mezzo fiscale*" ma "*strumento di progresso e civiltà*" ed ancora non volendo scontentare le "*province meridionali*" dove il costo per l'affrancatura di una lettera di primo porto era stata di 10 centesimi al pari di quello che si pagava in Toscana e nell'Emilia. La relazione della commissione parlamentare per la riforma postale, che ne seguì, si mostrò favorevole alla riduzione della tariffa postale che sarebbe scesa da 20 centesimi, come attualmente era in uso, a 10 centesimi così come chiesto dal Peruzzi.

Ma quando fu presentata alle Camere, il 31 marzo 1862, il ministro Sella, pur condividendo in gran parte le tesi del Peruzzi, oppose ad esse il problema finanziario che sarebbe derivato dal dimezzamento della tariffa postale. Dimostrò che ridurre della metà la tariffa non significava aumentare in numero adeguato la quantità di corrispondenza e che, invece, avrebbe provocato un danno di alcuni milioni di lire alle casse dello stato. Propose, quindi, la diminuzione della tariffa per la lettera fino a 10 grammi da 20 centesimi, com'era attualmente, a 15 centesimi e solo per la durata di cinque anni; dal 1867 sarebbe tornata ad essere di 20 centesimi.

Il disegno di legge, così modificato, venne approvato e divenne legge dello stato il 5 maggio del 1862. Torniamo un attimo indietro; visto che la commissione parlamentare si era detta favorevole alla tariffa da 10 centesimi per la lettera semplice, la Direzione Generale delle Poste ritenne che anche i due rami del Parlamento avrebbero approvato tale riduzione. Seguendo questa convinzione ed in attesa che si perfezionasse il contratto con il conte Sparre, si presero accordi verbali con il Matraire per la produzione di un certo quantitativo di francobolli da 10 centesimi per poter soddisfare l'esigenza di un sicuro aumento del traffico postale. Il Matraire, per velocizzare il suo lavoro, decise di tornare a stampare i francobolli col metodo litografico invece di quello tipografico a cui, ultimamente, si era convertito e di usare lo stesso disegno che già aveva utilizzato per gli ultimi francobolli del Regno di Sardegna.

Comunque le prime prove furono preparate col metodo tipografico, ma evidentemente si accorse che il tempo a disposizione era molto ridotto e che col metodo tipografico non sarebbe stato nei tempi concordati.

A questo punto fu quasi naturale passare alla pietra litografica che gli avrebbe ridotto notevolmente i tempi di preparazione e stampa dei francobolli. Le prove preparate dal Matraire furono, quindi, sia di tipo tipografico che litografico. Le prime, in inchiostro nero, furono tirate su carta grigio-azzurrastra molto chiara; le seconde, sempre in nero, furono tirate su carta bianca.



Alcune di queste prove riportano l'effigie del sovrano e quasi sempre sono effigi postume.

Saggio litografico del 10 cent in inchiostro nero su carta bianca

Ma la riforma postale, che portava a 15 centesimi l'affrancatura per il primo porto di 10 grammi, bloccò il lavoro del Matraire per la produzione del francobollo da 10 centesimi quando aveva appena terminato la tiratura delle prove in nero. Nel frattempo la Direzione Generale delle Poste incaricò il conte svedese Sparre, già esecutore dei francobolli svedesi, a produrre i nuovi francobolli per il Regno d'Italia. L'insorgere di dubbi sull'affidabilità del conte ed i continui ritardi nella presentazione di prove e saggi da parte del Conte Sparre, indussero il Ministero delle Finanze a sciogliere il contratto. Al conte Sparre subentrò la casa londinese della famiglia De La Rue. Ma il tempo stringeva e la necessità di un alto numero di francobolli era impellente ed allora si offre, il 31 ottobre 1862, al tipografo unico del Regno di Sardegna il nostro Matraire, il cui contratto era scaduto il 30 settembre, una proroga del contratto per fornire un francobollo provvisorio da 15 centesimi da poter distribuire già coll'inizio del nuovo anno. Visti i tempi ristretti, anche in questo caso il Matraire decise di utilizzare la pietra litografica e lo stesso disegno delle prove che aveva già preparato per il fantomatico francobollo da 10 centesimi, sostituendo solo le scritte del valore. Le prove furono tirate con inchiostro nero o ardesia su carta bianca, la stessa che poi usò per la stampa dei francobolli. Queste prove si presentano con l'effigie del sovrano in pochi casi, generalmente ne sono sprovviste o con l'effigie impressa, anni dopo, da privati entrati in possesso dei punzoni originali.



Saggio litografico del 15 cent in inchiostro ardesia

Esistono altre prove, in colore azzurro, ma tutte conosciute senza l'effigie del sovrano impressa. Queste ultime prove, comunemente definite "provacce" o prove di macchina, si presentano con doppie o triple stampe anche in colori diversi, con stampe diritte e capovolte ed anche speculari. Le stampe possono trovarsi anche sulle due facce del foglio e possono appartenere anche al segnatasse da 10 centesimi o a marche da bollo che lo stesso Matraire aveva già preparato per il Regno d'Italia.



Prova di macchina de 15 cent.su carta già usata per le prove del segnatasse giallo da 10 cent.

Prova di macchina del 15 cent con stampe multiple

Il Collegamento postale trans-atlantico aereo tra l'Europa e gli Stati Uniti d'America 1939-1941 - Atlantic Clipper

Carlo Martines

Negli anni '30 il primo servizio aereo nord transatlantico fu effettuato con i grandi dirigibili GRAF ZEPPELIN e HINDEBURG costituendo così il mezzo più rapido di trasporto di posta e passeggeri, ma il servizio era a carattere stagionale. Questo servizio si interruppe nel maggio 1937 a causa del disastro aereo di Lakehurst dove l'HINDEBURG prese fuoco durante l'atterraggio. All'interruzione di questo servizio si dovette sopperire utilizzando la rotta Sud-atlantica gestita dalla Air France e dalla Deutsche Lufthansa tedesca o in alternativa di un percorso più lento quale il trasporto per la "via di mare + aereo" (fig.1)



13.12.1938 - Lettera per Berkley California. Doppio porto aereo. Manoscritto "for the Europa from Cherbourg Fr. On Dec. 17". Giunta a New York con la nave Europa e proseguita con le linee aeree americane a destino. Affrancata per £. 3,75 = 1,25 lett. + 1,25 x 2 tassa aerea. (fig.1)

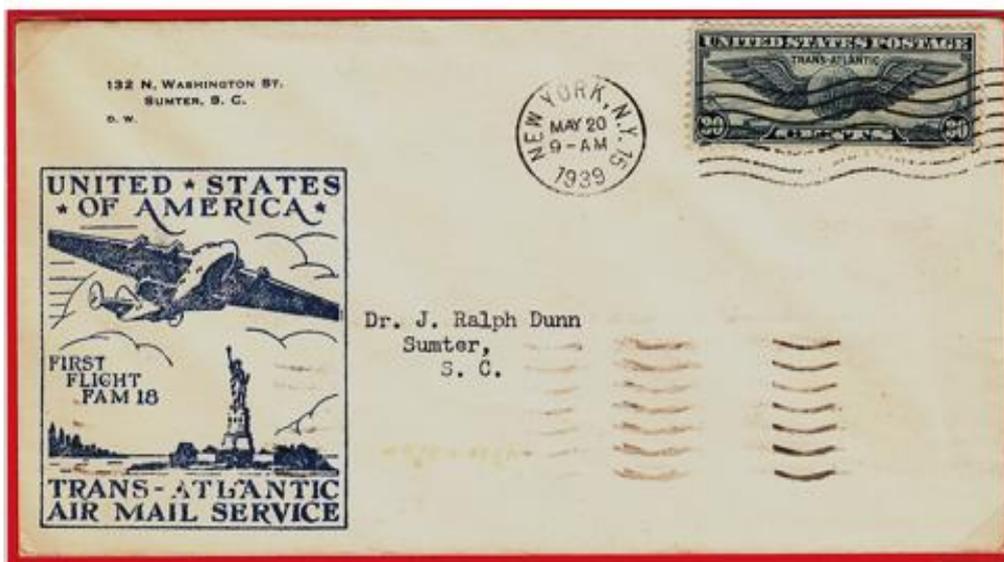


Nel 1936 la "Pan American Airways" bandì un concorso per la costruzione di un velivolo a lungo raggio, a questa richiesta rispose la "Boeing Airplane" "sviluppando il Mod.314 con un autonomia di 3685 miglia consentendo così di coprire sia le rotte Atlantiche che quelle del Pacifico.

Il BOEING 314 (fig.2) divenne il vero dominatore dei mari che la Pan American definì "CLIPPER FLYING BOAT" in ricordo dei vecchi veloci velieri del 1800.

Il 26 marzo 1939 il Boeing 314 "Yankee Clipper" lasciava Baltimora per un volo di prova per l'Europa, aprendo così di fatto la strada per i viaggi trans-atlantici. Il 20 maggio 1939 la Pan American inaugurò il primo servizio di posta trans-atlantica "Port Washington New York-Horta-Lisbona-Marsiglia" (fig.3). Il 24 giugno 1939 la Pan Am inaugurò la linea "New York-Southampton" con scali in Irlanda (Foynes), Canada (Botwood), Terranova, Labrador e New Brunswick. (fig.4,5,6).

Purtroppo quest'epoca gloriosa per gli Atlantic Clipper durò sino al 7 dicembre 1941. Con l'entrata in guerra degli Stati Uniti sia l'Atlantico che il Pacifico divennero zone di guerra e questi enormi idrovolanti furono convertiti in trasporto truppe e cargo. Sicuramente la Pan Am con i Clipper rese il mondo un po' più piccolo trasportando posta e passeggeri su entrambi i grandi oceani. Si noti di seguito una serie di corrispondenze trasportate con questi mezzi. Si fa notare che la soprattassa aerea era di £. 2,75 ogni 5 grammi o frazione per l'inoltro col collegamento aereo "Atlantic Clipper" Roma-Lisbona-Bermude-New York. Si intende che alla soprattassa indicata va applicata l'affrancatura normale. (fig.7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21)



20.05.1935 - La Pan Am inaugurò il primo servizio di posta transatlantica "Port Washington-New York-Horta-Lisbona-Marsiglia" (fig.3)



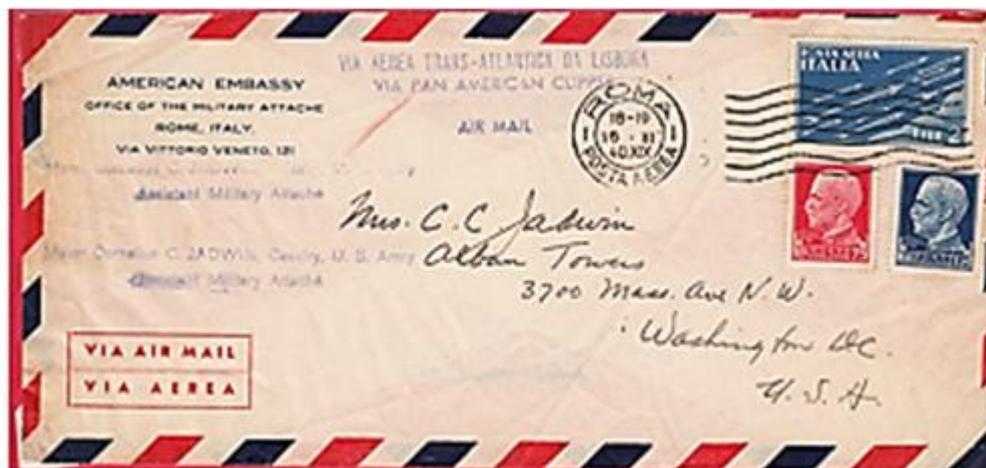
24.06.1939 - La Pan Am inaugura la linea New York-Southampton con scali in Irlanda (Foynes), Canada (Botwood)-Terranova-Labrador e New Brunswick. (fig.4)



30.06.1939 - Lettera dall'Inghilterra a Chicago U.S.A. con la North Atlantic Clipper (fig.5)



28.06.1939 - Lettera da Botwood, Canada a River Forest Illinois, U.S.A. con la North Atlantic Clipper (fig.6)



16.11.1940 - Lettera per Washington inviata dall'addetto militare dell'Ambasciata Americana di Roma. Bollo lineare "Via aerea trans-atlantica da Lisbona via Pan American Clipper". Affrancata per £. 4,00 = 1,25 + 2,75 (fig.7)



05.06.1939

Lettera per New York
Affrancata per £. 4,00 = 1,25 + 2,75
(fig.8)



23.09.1940

Lettera per Sacramento California
Affrancata per £. 4,00 = 1,25 + 2,75
Verificata dalla censura italiana.
(fig.9)



19.05.1940

Lettera per New York City.
Doppio porto aereo.
Affrancata per £ 6,75 = 1,25 +
2,75 x 2
(fig.10)



27.01.1940 - Raccomandata per Bronxville, doppio porto aereo. Affrancata per £ 8,75 = 1,25 + 1,50 + 2,75 x 2 (fig.11)



27.06.1941 - Raccomandata per City of Dixon Illinois. Triplo porto aereo. Manoscritto "Via Lisbona American Clipper" in rosso 12 grammi (da qui si deduce il triplo porto aereo)
 Affrancata per £. 11,00 = 1,25 + 1,50 + 2,75 x 3. Fascetta di censura inglese (alle Bermuda)



13.01.1941 - Lettera per Richmond. Doppio porto lettera e quadruplo porto aereo. Affrancata per £. 13,00 = 1,25 + 0,75 + 2,75 x 4 (fig.13)



17.11.1939 - Lettera dalla "Agenzia postale Motonave Saturnia "Manoscritto" by Atlantic Clipper New York-Lisbona" e "Ala littoria Lisbona -Roma" Doppio porto aereo. Affrancata per £. 8,75 = 1.25 + 2,75 x 2 + 1,00 perché fu considerata la tratta aerea Lisbona Roma di Ala Littoria mentre era già inclusa nella tariffa Atlantic Clipper New-York-Lisbona-Roma di £. 2,75. Quindi con un sovrapprezzo di £. 1,00. (fig.14)



03.08.1940 - Lettera da Roma per Brattleboro Vermont. Manoscritto "Posta aerea Roma - Lisbona" e "Yankee Clipper Lisbona -New York" Affrancata per £. 5,00 = 1,25 + 2,75 + 1,00, questa ulteriore tassa era superflua perché già compresa nella tariffa dell'Atlantic Clipper di £.2,75 (fig.15)

30.06.1940 - Lettera per New York City. Doppio porto aereo. Affrancata per £. 7,75 = 1,25 + 2,75 x 2 + 1,00, questa ulteriore tassa era superflua perché compresa nella tariffa dell'Atlantic Clipper £ 2,75 (fig.16)



03.11.1940 - Lettera per Racine Wisconsin. Affrancata per £. 5,00 = 1,25 + 2,75 + 1,00, questa ulteriore tassa era superflua perché già compresa nella tariffa dell' Atlantic Clipper £. 2,75 (fig.17)



29.01.1940 - Lettera per Garfield N.Y. Doppio porto aereo.

Affrancata per £. 7,50 = 1,25 + 2,75 x 2 + 0,75 quest'ultima tassa sarà stata applicata erroneamente dall'ufficiale postale che considerò la lettera doppio porto nel qual caso la tariffa aerea non corrisponderebbe più ai due porti (tassa aerea 2,75 ogni 5 grammi). (fig.18)



02.05.1941 - Lettera per New York. Verificata dalla censura italiana.

Affrancata per £. 4,75 = 1,25 + 2,75 + 0,75, quest'ultima tassa sarà stata applicata erroneamente dall'ufficiale postale che considerò la lettera doppio porto, nel qual caso la tariffa aerea non corrisponderebbe

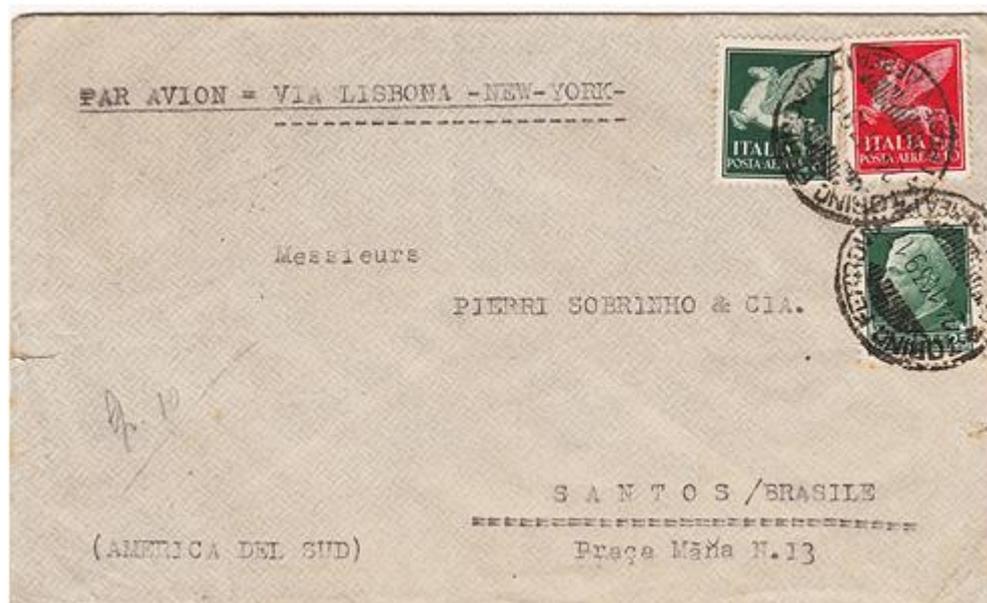


11.01.1941

Lettera per Cristobal Canale di Panama. Manoscritto in rosso "via Roma-Lisbona-New York-Panama" trasportata a New York con l'Atlantic Clipper e successivamente inviata a destino con le linee aeree americane con arrivo a Cristobal l'8 febbraio 1941 come dal bollo sul retro "Agencia Postal de Panama Feb.8 1941 correo aereo Rep. De Panama". Affrancata per £. 5,75 = 1,25 + 4,50.

NOTA Lettera indirizzata al Commissario Regio del P.fo CONTE BIANCAMANO che all' entrata in guerra dell'Italia si trovava a Cristobal, ove venne posta sotto sequestro.

Nel dicembre 1941 con l'entrata in guerra degli Stati Uniti la nave venne requisita e trasformata in trasporto truppe, incorporata nella U.S. Navy col nome di HERMITAGE (A.P.54). (fig.20)



24.11.1939 - Lettera per Santos Brasile. Doppio porto aereo.

Affrancata per £. 15,25 = 1,25 + 7,00 x 2

NOTA Lettera inoltrata con la linea transatlantica da Lisbona via Pan American Atlantic Clipper e fatta proseguire per Santos in Brasile con le linee aeree americane.

Quest'insolito inoltro per gli stati del Sud-America era solo a richiesta del mittente, che rispetto alle linee aeree transatlantiche dell'America del Sud (Air France e Lufthansa) si aveva un risparmio di tariffa. (fig.21)

AFFRANCATURE IN ECESSO

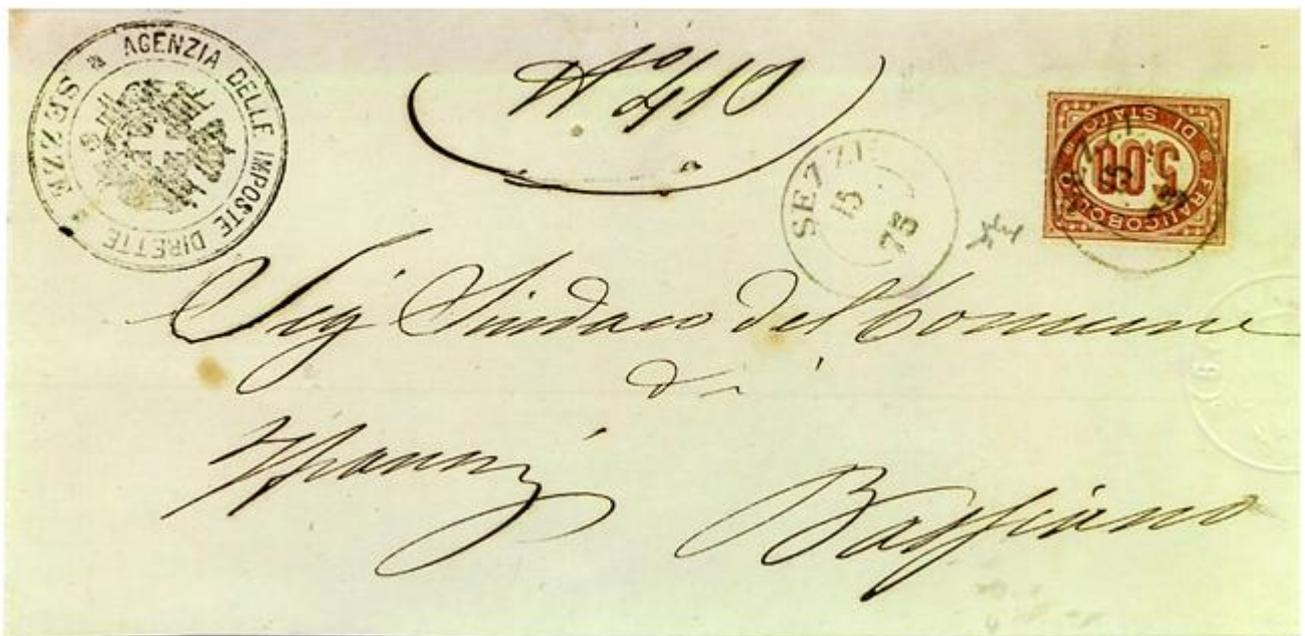
Carmine Criscuolo

Le affrancature non rispondenti esattamente alla tariffa stabilita sono genericamente disdegnate dai collezionisti di storia postale mentre possono risultare interessanti se non ascrivibili a bizzaria insensata del mittente o scopi filatelici bensì motivate da necessità, errore plausibile o altra causa di natura storico-postale.

Al contrario delle affrancature in difetto che configurano peraltro sempre la “frode postale” quelle in eccesso risultano essere estremamente meno numerose e nella maggioranza dei casi addebitabili a meri errori di conteggio oppure a necessità d’impiegare valori postali di avanzo così da prodursi arrotondamenti di esigua entità e non altrimenti spiegabili.

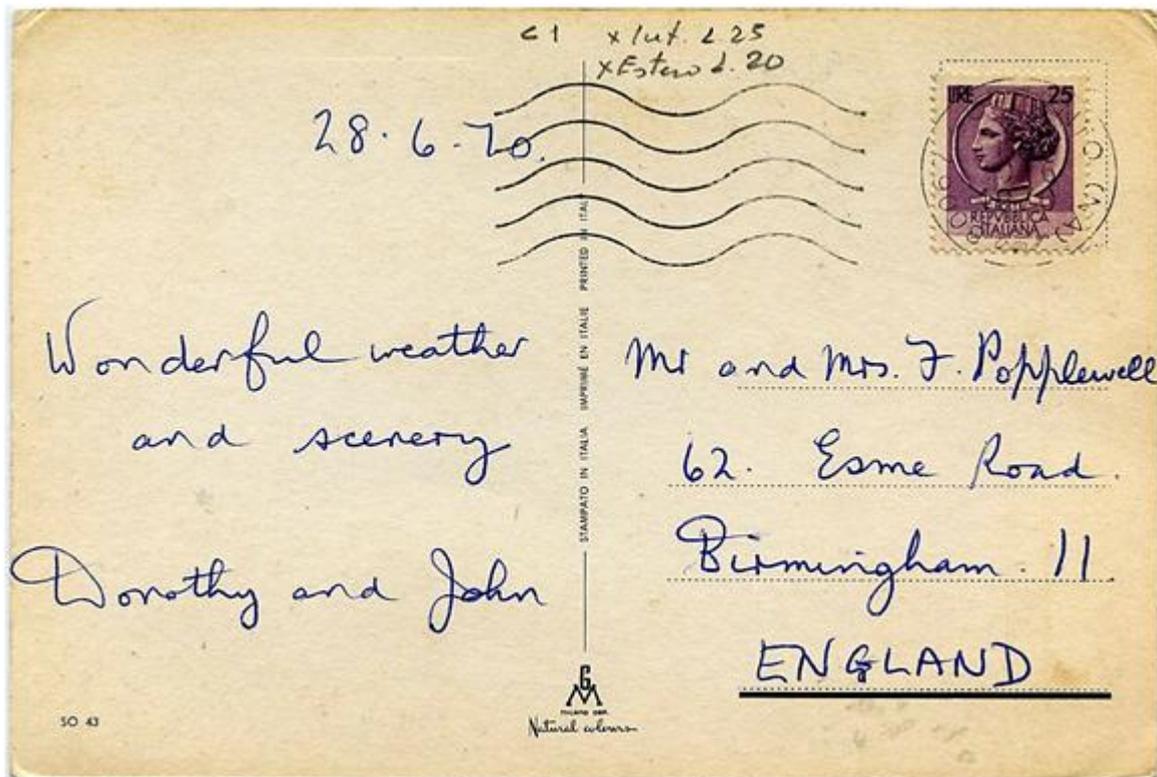
Esistono però casi, di certo non comuni e a volte rari, che pur definibili “errori tariffari” in quanto l’affrancatura risulta eccedente il costo richiesto per il servizio specifico, possono trovare una spiegazione logica a volte nello stesso tariffario.

Il plico inoltrato da Sezze nel 1875 diretto a Bassiano fu affrancato dal mittente ufficio “AGENZIA DELLE IMPOSTE DIRETTE” con un francobollo di servizio di L. 5,00 invece che L. 0,05. Errore raro ma spiegabile dal momento che il facciale 5,00 se capovolto, come nel caso in questione, può indurre per somiglianza ad essere visivamente percepito come 0,05. Una svista non da poco !!



La cartolina con convenevoli e firma da Sorrento (NA) postalizzata il 30.6.70 fu affrancata con L. 25 mentre in ossequio al tariffario vigente dal 1.1.66 erano sufficienti L. 20. Errore plausibile dal momento che il tariffario per interno prevedeva dal 16.8.67 per lo stesso oggetto postale L. 25.

Errore logico da una norma illogica !!!!



La busta inviata il 3.8.40 da Roma per il Vermont (U.S.A.) fu affrancata, con un valore posta aerea L. 5 della serie imperiale, presumibilmente dal mittente che aggiunse a penna:

“Posta Aerea / Roma – Lisbona” e “Yenkee Clipper / Lisbona – New York”.

Quasi tutte le buste dello stesso peso per destinazioni USA risultano affrancate nel periodo per L. 4,00 derivante dalla combinazione L. 1,25 (lettera 1° estero) + L. 2,75 (supplemento aereo via Lisbona – Bermuda). Orbene la normativa vigente dal 1° giugno 1940 (1) riporta per **USA SERVIZIO AEREO** - rif. n. 12 e 67

12 = Roma – Barcellona – Madrid – Lisbona (linea 427 ALA LITTORIA) come 67

67 = Piroscalo e linee aeree da New York L.1,00 ogni gr. 5 (servizio sospeso il 6.2.41 – Circolare 154134)

67 = Per aereo da Lisbona (Pan American Airways) L. 2,75 ogni gr. 5

Se ne deduce per interpretazione letterale che L. 2,75 erano da pagarsi per la tratta con aeromobili della Pan American Airways da Lisbona a qualsiasi destinazione usa per cui da aggiungere la tratta Roma – Lisbona che per il tariffario vigente scontava L. 1,00 ogni 20 gr. per un totale di L. 3,75 a copertura del solo intero supplemento aereo da sommare alla Lettera 1° estero pari a L. 1,25 così da completare la tariffa di L. 5,00.

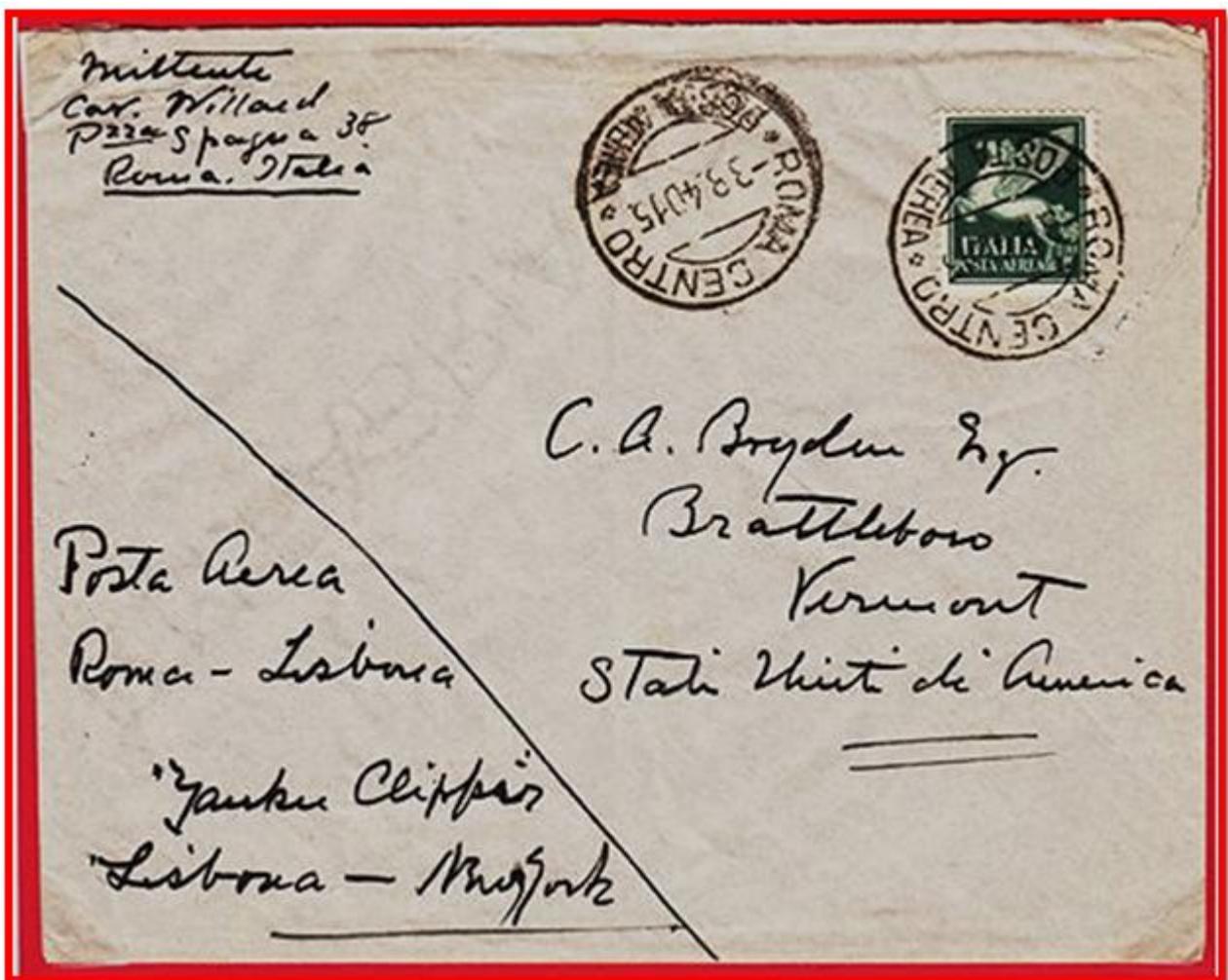
Tale deve essere stata l'interpretazione del mittente come peraltro si evince dalla scritte dettagliate che evidenziano i due percorsi con velivoli di differenti compagnie aeree e per i quali occorreva pagare supplementi separati.

Peraltro un Foglio d' Ordini del marzo 1941 ricorda agli uffici postali che “vigono le seguenti sopratasse aeree: L. 2,75 ogni 5 grammi per l'inoltro col collegamento aereo Roma – Lisbona – Bermuda – New York (Clipper)” interpretabile sia nel senso che il collegamento aereo Italia - Usa scontava L.2,75 sia che tale somma era da riferirsi al solo percorso effettuato a mezzo Clipper da

Lisbona a New York (2) escludendo anche altre differenti destinazioni USA.

Secondo illustri esperti del settore, che certamente si rifanno a fonti meno ambigue e non alla quantità di materiale rintracciabile perché non sempre la maggioranza ha ragione specie quando si tratta di pagare meno, erano sufficienti L. 2,75 per coprire l'intero percorso ITALIA – USA e di conseguenza la busta in questione da affrancarsi con L. 4,00. Di certo la normativa risultava poco chiara tanto che un foglio d'Ordini del novembre 1941 (3) riporta che “da accertamenti eseguiti nell'Ufficio di Roma Posta Estera è risultato che numerosi, nell'accettazione delle raccomandate aeree, applicano le più disparate ed arbitrarie soprattasse, e forniscono al pubblico informazioni inesatte circa le soprattasse medesime da applicarsi sulle corrispondenze ordinarie, specie se dirette nelle Americhe...”. E se gli addetti postali avevano problemi... !!!

Dunque errore, se davvero tale, spiegabile e di grande interesse perché documenta la condizione caotica della normativa postale per il settore aereo fino 1975 quando le destinazioni saranno unificate in soli 6 scaglioni (Europa, Bacino Mediterraneo, Africa, Americhe, Asia, Oceania). Un GRAZIE di cuore al Cap. C. Martines di Messina che mi ha concesso di utilizzare l'immagine della busta di sua proprietà.



Note

- 1) Ministero Comunicazioni – Bollettino Roma 1940 In: **G. Micheli** – **Le tariffe postali italiane – Posta Aerea 1926 – 2000** – pagg. 160 ssg
- 2) Foglio d'Ordini n. 32 del 15.3.41 In: **G. Micheli** - op. cit. pag. 174
- 3) Foglio d'Ordini n. 138 del 18.11.41 In: **G. Micheli** – op. cit. pag. 179

Ho realizzato il mio sogno di bambino

Franco Bollino

Avevo pressappoco 8 anni ed ero un bambino fortunato: alle 5 della sera tornando a casa dal doposcuola, potevo fermarmi dal panettiere e comprarmi una confezione di Cremifrutto per merenda; così potevo alimentare anche il quadernetto nel quale avevo iniziato a disporre in bell'ordine i francobolli che vi trovavo.

I francobolli, infatti, erano all'interno di piccole bustine che fungevano da etichetta del Cremifrutto, bustine provviste di un piccolo foro quasi un oblò, che permetteva di indovinare il francobollo al suo interno. Quanta pazienza doveva avere il panettiere di fronte a me bambino che non si decideva mai a scegliere il francobollo, ben più importante della relativa merendina!

Arrivato ad avere un buon numero di francobolli appiccicati sul mio quadernetto, almeno secondo i miei standard dell'epoca, chiesi ad un



amico più

esperto un consiglio su come fare per iscrivermi al Club Franco Bollino, club che a quei tempi era diffusissimo tra i ragazzi.

“Ma tu sai qual è il francobollo più raro del mondo?” fu la sua domanda d'esame. Non avendo alcuna idea in proposito, misi provvisoriamente da parte le mie velleità di iscrizione e andai alla ricerca della risposta.

“Il francobollo più raro del mondo è quello della Terra del Fuoco” ecco la risposta

giusta, e da quel momento il francobollo della Terra del Fuoco divenne il mio nuovo mito e la mia chimera, il protagonista dei miei sogni.

Oggi dopo 65 anni, ho realizzato il mio sogno da bambino, ho messo in collezione il mitico francobollo della Terra del Fuoco.

Dove, come e perchè è nato quel francobollo

Per gli appassionati di filatelia riepilogo qui le notizie più importanti desumendole da un ottimo contributo pubblicato sul *Collezionista* e dal Catalogo specializzato dei Francobolli del Cile.

La Terra del Fuoco è la parte più meridionale del continente americano che si estende oltre lo stretto di Magellano fino a Capo Horn.

La conquista per lo sfruttamento di questo territorio inizia sostanzialmente a metà del XIX secolo e a contenderselo sono Cile e Argentina. Il territorio si rivela particolarmente interessante per i suoi giacimenti minerari, in particolare di oro.

Siccome i servizi postali di Cile e Argentina non si spingevano oltre lo Stretto di Magellano, l'imprenditore avventuriero di origine rumena, Julius Popper, che aveva ottenuto la concessione per



lo sfruttamento di una delle miniere d'oro dell'Isola Grande della Terra del Fuoco, nel 1891 decise di emettere un francobollo specifico che sarà utilizzato tra gennaio e agosto per pagare il porto delle lettere dalle miniere d'oro della Terra del Fuoco alle località sulla costa.

Qui le lettere venivano affidate a navigli di passaggio lungo lo Stretto per essere consegnate alla rete postale argentina o cilena dopo essere stati correttamente affrancati; il servizio funzionava in entrambi i sensi. Questo francobollo venne utilizzato per la posta originata o in arrivo nelle seguenti miniere d'oro: El Paramo, San Sebastian, Carmen Silva, Auricosta, Rio Grande e Colonia Popper.



Figurina Liebig, ed. 1905. L'immagine, suddivisa in 3 parti, raffigura: 1 – Villaggio indio della Terra del Fuoco. 2 – Mappa della Patagonia e della Terra del Fuoco (Feuerland). 3 – Primo piano di un tipico indio abitante di quei luoghi.

Ma la cosa non piacque al Governo Argentino che ordinò la oppressione del servizio e mandò sotto processo il suo inventore. Poche lettere sono giunte fino a noi dopo essere regolarmente passate per posta, tutte regolarmente affrancate con francobolli cileni o argentini in combinazione con quel francobollo locale.

Caratteristiche tecniche

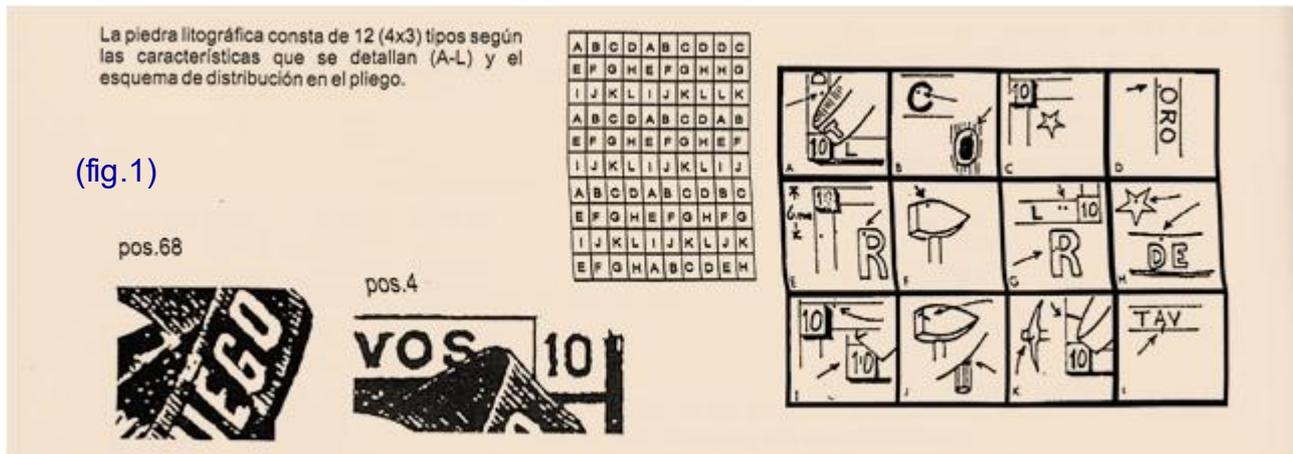
Francobollo di carattere locale usato nella Terra del Fuoco: non ritenuto valido dalle autorità polico-amministrative e non riconosciuto dall' UPU.

Valore nominale: 10 centavos oro equivalente a 10 centigrammi di polvere d'oro, valuta resa necessaria dalle continue svalutazioni della moneta cartacea a seguito del crollo della Borsa argentina di alcuni anni prima. **Colore:** Rosso

Disegno: Attrezzi da lavoro per minatore, stella e busta, iniziale P di Popper e indicazione del paese emittente Tierra del Fuego; realizzazione di Rodolfo Soukup

Stampa: Litografia eseguita da J. H. Kidd y Cia LTDA di Buenos Aires, nel margine è riportata la scritta "KIDD y CIA LTDA, SAN MARTIN 351".

Composizione: Il foglio era formato da 100 esemplari (10x10) e la stampa era ottenuta da una pietra litografica formata dalla ricomposizione di una pietra da riporto di 12 esemplari (4x3) secondo lo schema riportato in fig.1, tratta dal Catalogo specializzato dei francobolli di Cile.



Dentellatura: Molto rudimentale nella tiratura iniziale (tipo macchina per cucire), D 11 ½ nella successiva ristampa

Annuli usati:



Difetti del cliché: Sono raffigurati e catalogati sul Catalogo specializzato dei francobolli di Cile.

Notizie filatelico-commerciali.

Le prime notizie di carattere filatelico sono piuttosto nebulose e si trovano in alcuni trafiletti pubblicati su Monthly Journal, rivista filatelica edita mensilmente da Stanley Gibbons, commerciante di francobolli a Londra, tra il 30 giugno 1891 e il 29 aprile 1893. Nel primo trafiletto si parla di una lettera pervenuta in ditta proveniente da San Sebastian, Terra del Fuoco, nella quale il fratello di Julius Popper, Maximo, offre a Stanley Gibbons la possibilità di approvigionarsi di un certo numero dei nuovi francobolli. Questa lettera fu proposta in vendita dalla Casa d'Aste londinese Argyll Etkin ad un prezzo base di £.st.12,500; essa è affrancata sul frontespizio con un francobollo cileno da 10 centavos e porta al verso un esemplare della Terra del Fuoco, il bollo di arrivo a Londra riporta la data del 15 giugno 1891. Nei successivi trafiletti si dice che, a quanto risulta, i francobolli della Terra del Fuoco sono stati confiscati dalle autorità argentine e implicitamente, si suggerisce l'idea che l'offerta di Maximo Popper non fu accettata. Dopo di allora più nulla si è saputo ufficialmente su questa emissione, tranne alcune inserzioni pubblicitarie comparse su Monthly Journal tra il 1912 e il 1960.



Queste inserzioni proponevano in vendita, per alcuni scellini, proprio quei francobolli definendoli "affari speciali per i lettori di M. J." Dietro quelle inserzioni pubblicitarie, pare ci fosse proprio la Stanley Gibbons che attraverso il comandante A. F. Gibbons fratello del titolare, era riuscita ad accaparrarsene un buon numero di fogli.

Ma di questo S. G. non ha mai dato conferma, trincerandosi dietro alle registrazioni non molto dettagliate dell'epoca.

Quando la Posta si vendica !!!!!

Vinicio Sesso

Negli anni "50" venne ideato ed utilizzato un particolare annullo meccanico avente lo scopo di "sanzionare" chiunque avesse posizionato in maniera erronea il francobollo. Venne prodotto in cinque diversi modelli e, se utilizzato, copriva larga parte della busta colpita. L'utilizzo si protrasse per circa un decennio, sia pure in forma discontinua. Molto scarse sono le informazioni al riguardo. La stampa filatelica non ne ha mai parlato, la maggior parte dei commercianti non ne conosce l'esistenza e raramente lo propone in vendita i collezionisti a loro volta, ne ignorano persino l'esistenza.

Quale fosse lo scopo che l'Amministrazione postale si prefiggeva non risulta assolutamente chiaro. Hanno provato ad individuarne le finalità Paolo Baldini con un articolo su Vaccari Magazine (10/1993) e successivamente Gianni Baracchi con una ricerca da lui effettuata. La Tribuna del Collezionista nel numero 293 del novembre 2001 ha ripreso l'argomento con l'articolo "Un annullo di rappresaglia".

Giorgio Baldini ritiene che "sono possibili varie ipotesi":

a) Colpire, ovunque fosse, l'affrancatura, ma in tal caso sarebbe stata inadatta la frase "per evitare questo annullo...; più opportunamente si sarebbe potuto porre "scusate il deturpante annullo, ma ..."

b) Punire il mittente distratto o negligente, ma in tal caso lo scopo non era raggiunto, perché il mittente non avrebbe conosciuto le condizioni della sua busta all'arrivo. Così ad essere punito era il destinatario.

c) Informare il destinatario di quel che sarebbe potuto succedergli non sistemando opportunamente i francobolli. Ma allora sarebbe bastato l'avvertimento, senza scarabocchiarli tutta la busta.

d) Applicare una vera e propria rappresaglia, cioè una pena, una sanzione, una ritorsione che cade sull'innocente per intimidire il colpevole.

Quindi, un annullo di "rappresaglia" come meglio e più comunemente conosciuto, e, come afferma Baldini, inutile ed inefficace in quanto l'annullo non fu usato in forma intensa e diffusa.

Quanto sopra è del tutto evidente in considerazione degli anni di utilizzo e dell'ufficio postale utilizzatore che vengono riportati di seguito:

Tipo 1 anno 1952 ROMA FERROVIA

Tipo 1 anno 1953 ROMA FERROVIA (fig.1)

Tipo 2 anno 1954 MILANO CORRISPONDENZE (fig.2)

Tipo 2 anno 1955 MILANO CORRISPONDENZE

Tipo 2 anno 1955 MILANO UFF. A.D.

Tipo 3 anno 1955 ROMA FERROVIA (fig.3)

Tipo 4 anno 1956 MILANO FERR. CORR.

Tipo 4 anno 1957 MILANO FERR. CORR.

Tipo 4 anno 1958 MILANO FERR. CORR. (fig.4)

Tipo 4 anno 1959 MILANO FERR. CORR.

Tipo 4 anno 1960 MILANO FERR. CORR.

Tipo 4 anno 1961 MILANO FERR. CORR.

Tipo 4 anno 1962 MILANO FERR. CORR.

Tipo 4 anno 1963 MILANO FERR. CORR.

Tipo 5 anno 1957 ROMA FERROVIA

Tipo 5 anno 1958 ROMA FERROVIA (fig.5)

Tra le varietà, possono annoverarsi l'annullo al verso l'abbinamento con Guller capovolto (fig. 7) oppure con Guller di produzione francese.

Primo tipo
 Annullo Roma Ferrovia
 Anno 1953 - (fig.1)

3.6.1953 – da Roma per Sondalo (SO),
 tariffa lettere I° porto, £.25

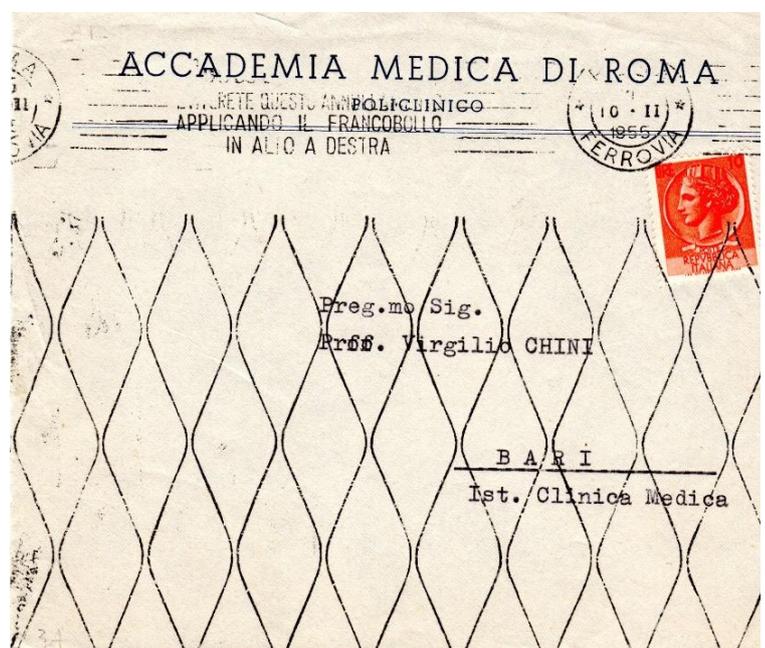


Secondo tipo
 Annullo Milano Corrispondenza
 Anno 1954 – (fig.2)

10.12.1954 – da Milano per Roma,
 tariffa lettere II° porto £.50

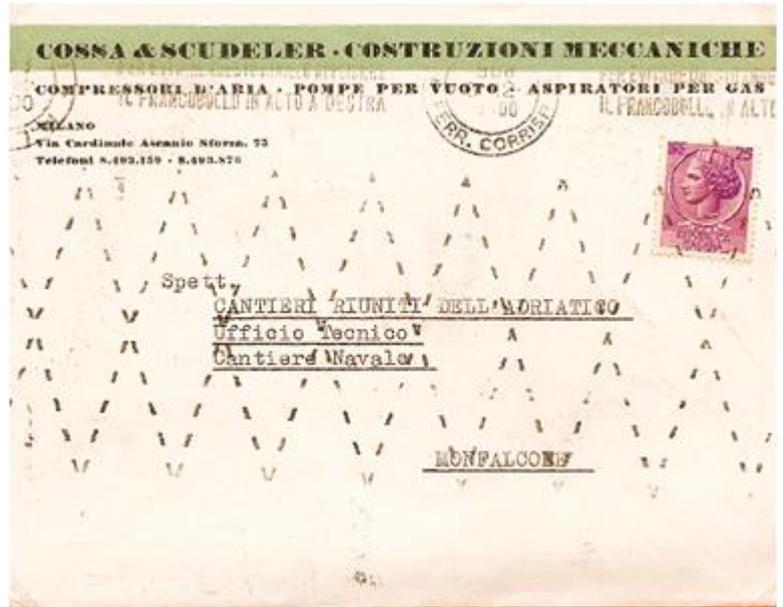
Terzo tipo
 Annullo Roma Ferrovia
 Anno 1955 – (fig.3)

10.11.1955 – da Roma a Bari,
 tariffa stampe II° porto £.10



Quarto tipo
Anullo Milano Ferrovia Corrispondenze
Anno 1958 – (fig.4)

6.12.1958 – da Milano a Monfalcone,
tariffa lettere 1° porto £.25

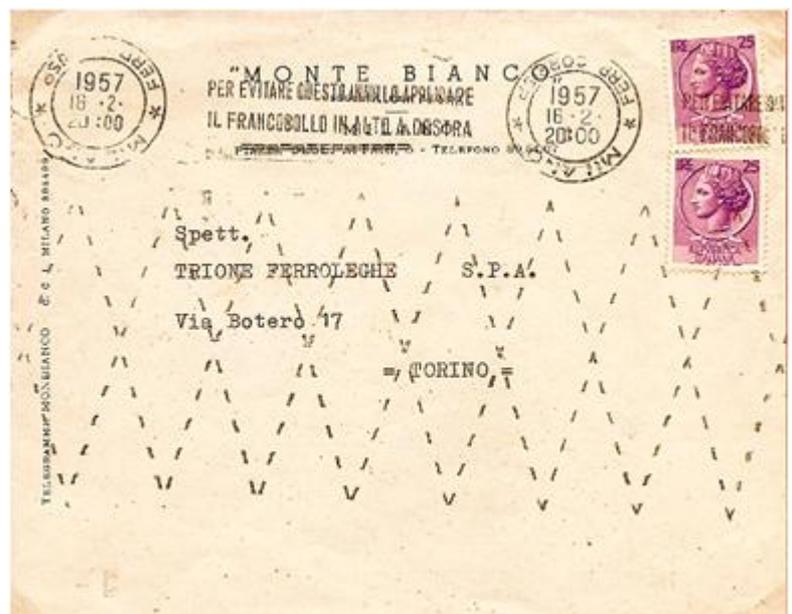


Quinto tipo
Anullo Roma Ferrovia
Anno 1958 – (fig.5)

17.12.1958 – da Roma per
Monfalcone
tariffa lettere 1° porto £.25

Quinto tipo
Varietà guller capovolto
Anullo Milano Ferrovia Corrispondenze
Anno 1957 – (fig.6)

18.2.1957 – da Milano a Torino
tariffa lettere II° porto £.50



MARTINENGO 2015

ESPOSIZIONE

NAZIONALE DI FILATELIA

Vinicio Sesso



Il “Filandone” di Martinengo ha ospitato da Venerdì 25 a Domenica 27 l’**Esposizione Nazionale e di Qualificazione** di filatelia organizzata dalla **Federazione fra le Società Filateliche Italiane**, in collaborazione con il **Circolo Filatelico Bergamasco**, supportati dall’ **Ufficio lat-Pro Loco** e la collaborazione del **Gruppo Bartolomeo Colleoni** di Martinengo.

La manifestazione disciplinata dal regolamento federale Manifestazioni e Giurie, nonché dalle norme FIP per la valutazione delle collezioni, ha compreso le seguenti Sezioni e Classi:

Sezioni - Esposizione Nazionale:

Campioni
Competizione
“1 Quadro”

Esposizione di qualificazione:

Competizione
“1 Quadro”

Classi – Astrofilatelia – Filatelia tradizionale classica e diacronica **Storia postale classica e diacronica.**

Quindi Martinengo ancora una volta alla ribalta nazionale per un evento che ha interessato tantissimi collezionisti provenienti da tutta Italia.

Nel corso dei tre giorni della manifestazione si sono tenuti i tanti eventi programmati Venerdì alle ore 10,00 l’apertura della mostra, la visita guidata dei ragazzi delle scuole medie e la sera caratteristica cena agreste presso la Cascina Zigò posta nella campagna martinenghese. Degustazione di specialità del territorio con prelibatezze della cucina bergamasca e apprezzamento generale degli amici intervenuti.

Sabato invece, alle ore 10,30, l’inaugurazione ufficiale dell’Esposizione alla presenza di molti collezionisti, degli espositori e delle autorità locali.

Alle ore 11,00 conferenza del dott. Flavio Pini, che ha presentato una interessante relazione: “Usi insoliti degli interi postali” con apprezzamento generale per il materiale mostrato.

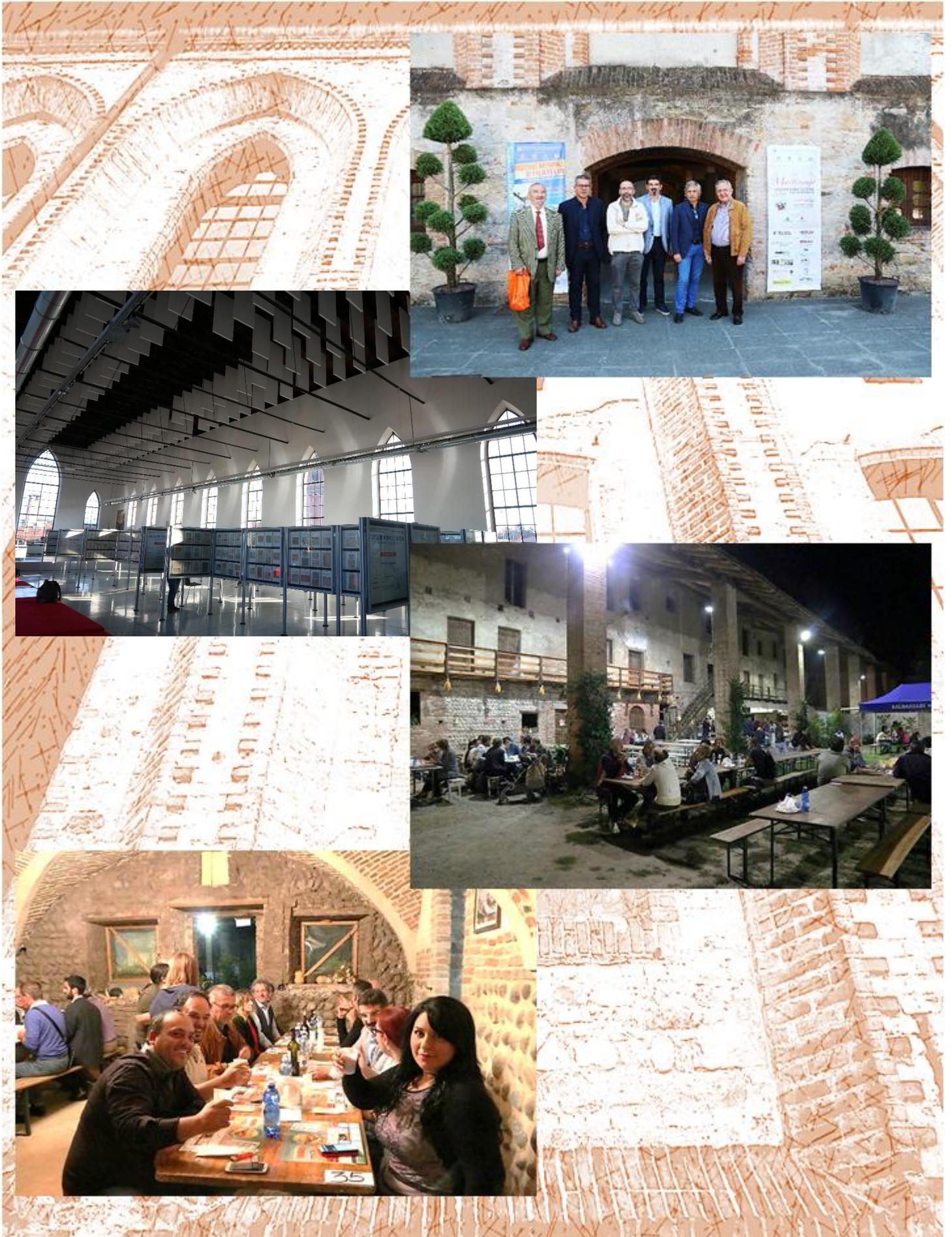
Per l’intera giornata l’Ufficio mobile di Poste Italiane ha obliterato con lo speciale annullo fornito per l’occasione, le cartoline ricordo della manifestazione.

Nel pomeriggio tantissimi ospiti hanno potuto apprezzare le “bellezze” di Martinengo, grazie alla visita guidata organizzata dalla Pro Loco al Borgo Storico. La sera cena di Palmarés nella splendida cornice nel Concept Restaurants Saps del Gruppo Agnelli Lallio, con la consegna dei diplomi di medaglia e dei gran premi.

La domenica mattina, il Gruppo Bartolomeo Colleoni ha presentato la rievocazione del mercato medioevale nello spazio antistante il filandone, concludendo la “tre giorni filatelica” in terra orobica con una straordinaria rappresentazione che ha suscitato l’ovazione dei tanti presenti.

Un sentito ringraziamento agli enti patrocinanti: Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comune di Martinengo, alle aziende e ai molti amici e soci che sostengono le nostre attività.









FIRENZE 2015
FORTEZZA DA BASSO, FIRENZE, 23-24 OTTOBRE 2015



Firenze 23 Ottobre 2015

Foto ricordo con i nuovi medagliati del CFB (Sergio Castaldo, Domenico lemma e Luca Restaino del Circolo di Salerno) che alla prima partecipazione nazionale hanno ottenuto risultati di grande rilievo. Ricordiamo che si sono rivelati alla mostra "Free Collection - Cose mai viste in filatelia" organizzata dal nostro circolo. Vivissimi complimenti ai neo campioni. (da sx: Vinicio Sesso, Sergio Castaldo, Luca Restaino, Mario Bonacina e Domenico lemma.)

In questo numero:

2016: Un orizzonte nuovo per la filatelia – M. Bonacina

1870: Parigi-Roma, la storia viaggia con il pallone – R. Cassandri

Marzo 1918, nasce il primo servizio postale aereo... internazionale – L. Veglio

Buste inviolabili Excelsior – G. Nembrini

Così uguali... Così diversi – G. Cimenco

Il collegamento postale Trans-Atlantico tra l'Europa e gli Stati Uniti d'America 1939-1941 – Atlantic Clipper – C. Martines

Affrancature in eccesso – C. Criscuolo

Ho realizzato il mio sogno di bambino – F. Bollino

Quando la posta si vendica!!! – V. Sesso

Martinengo 2015 Esposizione Nazionale di Filatelia – V. Sesso

Firenze 2015 Italiafil Esposizione Nazionale di Filatelia – Redazione



CIRCOLO FILATELICO BERGAMASCO



CIRCOLO NUMISMATICO BERGAMASCO

60° CONVEGNO E MOSTRA FILATELICA

51° CONVEGNO NUMISMATICO NAZIONALE



BERGAMO

12-13 FEBBRAIO 2016

STARHOTELS® CRISTALLO PALACE

INGRESSO LIBERO

CARTOLINE E MEDAGLIA RICORDO
ANULLO SPECIALE IN COLLABORAZIONE CON POSTE ITALIANE
VENERDÌ dalle ore 15.00 alle ore 18.00 - SABATO dalle ore 9.00 alle ore 18.00

 PENTOLE AGNELLI Strumenti di cottura dal 1907 <small>Via Madonna, 20 - 24040 LALLIO (BG) - Tel. 035.204759 - Fax 035.699968 info@agnelli.net - www.pentoleagnelli.it</small>	 CALONI TRASPORTI-LOGISTICA <small>Via Borgare, 1 - 24090 CAROBBIO DEGLI ANGELI (BG) Tel. 035.427881 - Fax 035.427852</small>	 UBI Banca Popolare di Bergamo	 UNIFICATO STORICI DI POSTA Francobollo
 studioeffe <small>Graphic communication and printing Via L. Albani 1 - MOZZO - 035 610086 www.studioeffe.com - info@studioeffe.com</small>	 Farmacia degli Spezieri <small>Omecopatia - Nutrizione - Puericultura - Cosmesi Via 1° Maggio, 5/A - 24040 LALLIO (BG) - Tel. 035.651420 - www.farmacatolito.it</small>	 delcampe.net <small>www.delcampe.net Acquista e Vendi su Internet</small>	 LONDA INTERNATIONAL EXPRESS <small>Via dei Murari, 10 24041 BREMBATE (BG)</small>
 ELETRICA service <small>soluzioni che anticipano i tempi Via Don Orsolino Imberti, 7 - 24034 CISANO BERGAMASCO (BG) info@elettricaservice.it - www.elettricaservice.it</small>	 Catalogo Specializzato <small>Gratis on-line www.catalogospecializzato.it</small>	 G.S.I. SECURITY GROUP SRL <small>Sede amministrativa: Largo Porta Nuova, 14 - 24122 BERGAMO - Tel. 035.9591200 Sede operativa: Via Caravaggio, 43 - 24047 TREVIGLIO - Tel. 0383.302822</small>	 Posteitaliane

Il Corriere Postale *BergamoFil*

Notiziario ufficiale del **Circolo Filatelico Bergamasco** fondato nel 1920, iscritto alla F.S.F.I. dal 1946 - www.circolofilatelico.bg.it.

Presidente - Vinicio Sesso, **Vice Presidente** - Mario Bonacina, **Segretario** - Gianantonio Patelli

Consiglio Direttivo, Matteo Comi, Nicola Ghisalberti, Eugenio Ginouliac, Giovanni Nembrini, Marco Panza, Alberto Ravasio

Revisori, Gianmaria Monticelli, Rossella Della Monica - **Probitviri**, Sandro Bertoni. **Sede Sociale**: Via Santa Bartolomea Capitano 11, 24125 - Bergamo - **Apertura Sede: Domenica 9,00 - 11,30** Notiziario realizzato e diffuso in proprio, destinato a Soci e Amici del Circolo. Gli articoli firmati impegnano i loro estensori, la redazione ed il C.F.B. declinano ogni e qualsiasi responsabilità, a qualunque titolo ad essi riconducibile, per quanto pubblicato. Il presente notiziario non è in vendita. La collaborazione è gratuita ed aperta a tutti i soci e agli iscritti alla F.S.F.I. e al gruppo di FB