



Il Corriere Postale



BERGAMOFIL - N.16 - ANNO 2016

NOTIZIARIO DEL CIRCOLO FILATELICO BERGAMASCO
ASSOCIAZIONE FONDATA NEL 1920

ADERENTE ALLA FEDERAZIONE FRA LE SOCIETÀ FILATELICHE ITALIANE

Cose mai viste in Filatelia

Mario Bonacina

Con il patrocinio di:

Regione Lombardia
Cultura, Identità e Autonomia

PROVINCIA DI BERGAMO
Assessorato alla Cultura Spettacolo
Identità e Tradizione

2°

Raduno Filatelico
Mostra - Esposizione non a concorso

**Cose mai viste
in Filatelia**

MARTINENGO (BG)
"Il Filandone"

17-25 Settembre 2016
ore 10.00-18.00 **INGRESSO LIBERO**

FREE COLLECTION

Giornata della Filatelia
24 settembre 2016

Posteitaliane

CIRCOLO FILATELICO BERGAMASCO
Via Santa Bartolomea Capitano, 11 - 24125 - Bergamo

in collaborazione con

Pro Loco Martinengo

Città di Martinengo

Ial Bassa Bergamasca Orientale

FSFI

Ass. Ferrovie Valtè Brembana

Dopo l'inatteso successo della prima edizione, tenutasi a giugno dello scorso anno, nella prestigiosa sede cittadina del Mutuo Soccorso, è stata avviata la macchina organizzativa per il secondo raduno filatelico, mostra-esposizione non a concorso, che si terrà a Martinengo, nella sala delle esposizioni dell'ormai famoso "Filandone".

Come da regolamento tutte le collezioni presentate sia filateliche e cartofile che possono partecipare all'esposizione non debbono necessariamente appartenere ad una delle classi previste per le competizioni a concorso quali:

Aerofilatelia, Astrofilatelia, Filatelia Fiscale, Giovanile, Tematica, Tradizionale, Interofilia, Maximafilia, Storia Postale, oltre alle sezioni di **Affrancature Meccaniche** e **Cartofilia**, che non rientrano in tali classificazioni. Pertanto il collezionista che intende esporre è assolutamente libero di scegliere una delle classi indicate oppure di proporre una collezione non rientrante in alcuna delle precedenti definizioni e di conseguenza verrà classificata nella sezione "**Libera**", purchè siano inedite e mai esposte.

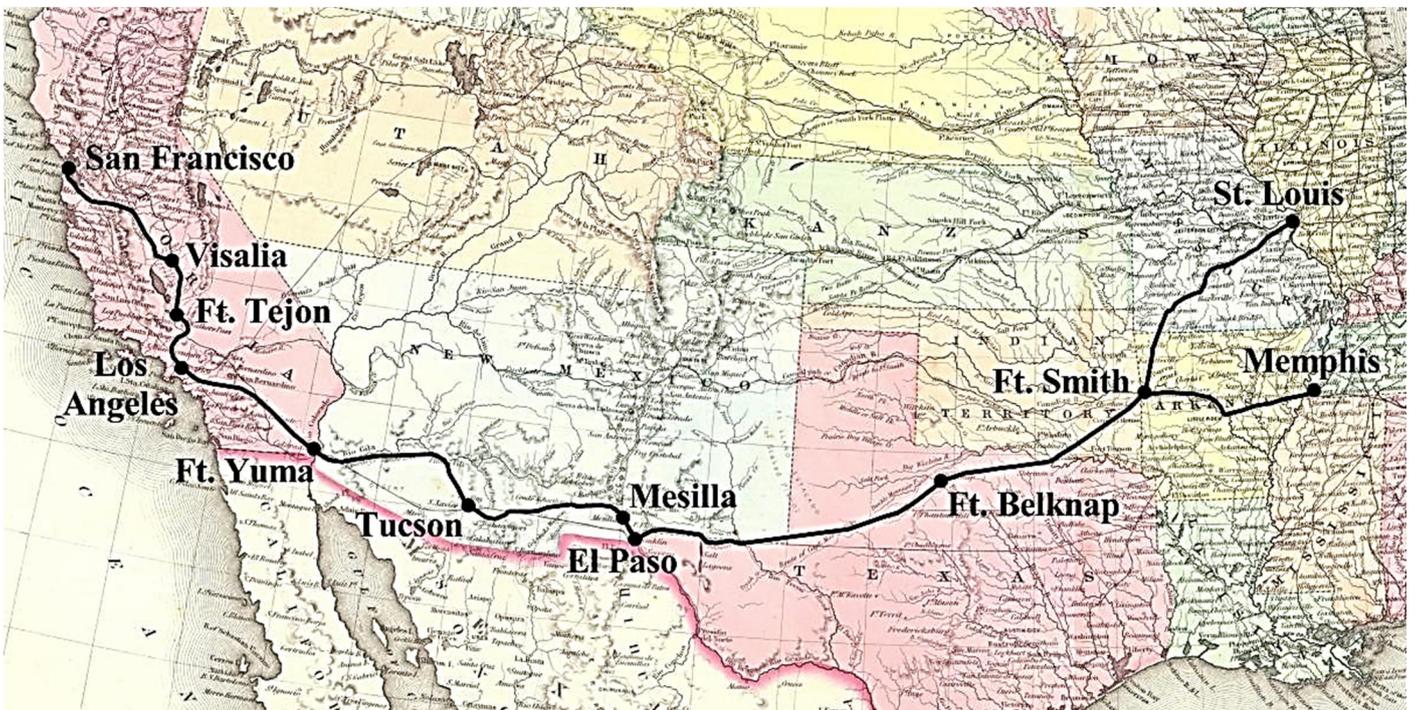
Oltre al regolamento generale, seguirà un comunicato tecnico per l'approntamento delle collezioni. In concomitanza con l'esposizione si terrà la rinomata "Sagra della Patata" evento eno-gastronomico e folkloristico rinomato e riconosciuto a livello nazionale.

Vi aspettiamo numerosi

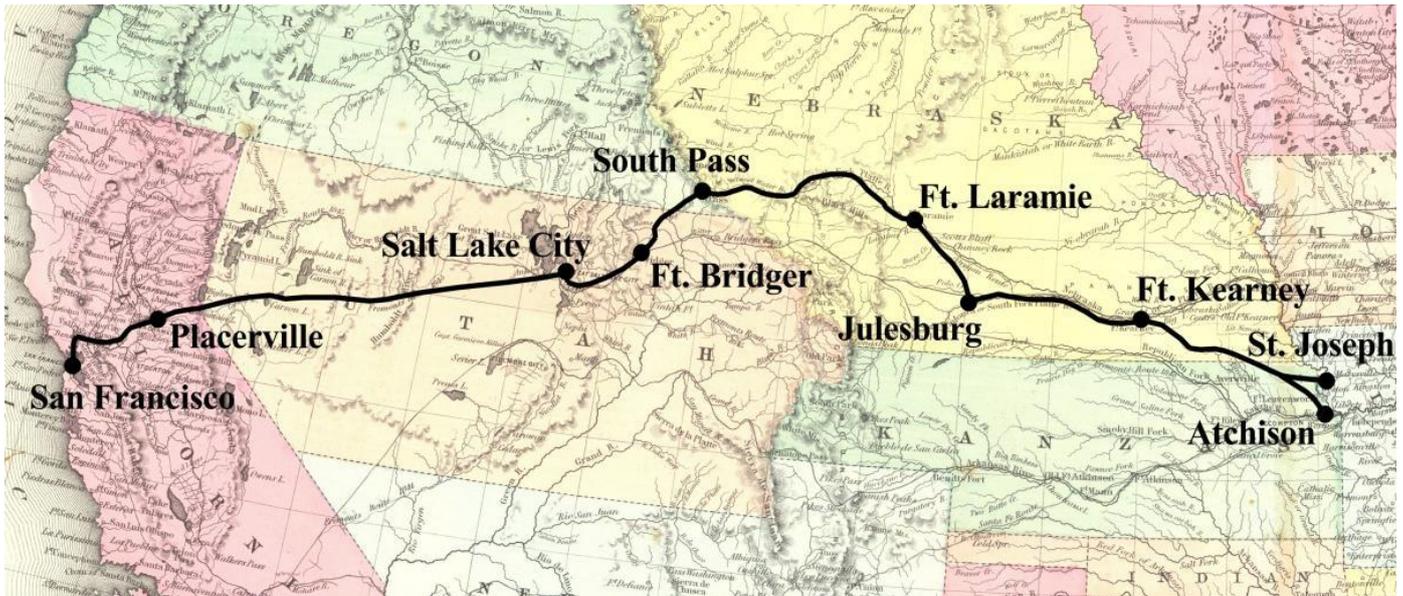
Pony Express: un'epopea postale

Luca Lavagnino

Ancora oggi, a distanza di più di un secolo, la storia del West americano suscita in molti fascino e coinvolgimento, ammirazione e a volte allo stesso tempo sdegno per alcune consuetudini ed eventi che hanno caratterizzato l'espansione verso ovest degli Stati Uniti d'America. I film western, pur nella loro finzione, ci hanno avvicinato a questo mondo e ce lo hanno fatto rivivere nella sua realtà spesso cruda, catturando la nostra immaginazione. In questo articolo sarà presentata un'introduzione alla breve esperienza del servizio postale Pony Express, volto a facilitare ed accelerare le comunicazioni tra costa Est ed Ovest degli USA. Alla fine della guerra con il Messico, gli Stati Uniti nel 1848 acquisirono numerosi e vasti territori ad ovest: con il trattato di Guadalupe Hidalgo, infatti, agli USA furono assegnati le regioni corrispondenti agli stati del Texas, California, Nevada, Utah, New Mexico, Oklahoma, Kansas, Wyoming e la maggior parte di Arizona e Colorado. La scoperta di giacimenti di oro e argento in California, Colorado e Nevada spinse l'emigrazione di molti pionieri in cerca di fortuna: se inizialmente la comunicazione postale e telegrafica non appariva impellente, negli anni a venire l'esigenza divenne fondamentale, specie quando la situazione politica degli USA cominciò a fare presagire quello che sarebbe infine sfociato nella guerra civile (1861-1865). Infatti esistevano due alternative per spedire lettere tra Ovest ed Est ed entrambe richiedevano almeno tre settimane perché la corrispondenza giungesse a destinazione: o si spediva via mare, affidando la lettera prima a vapori e poi a treni che attraversavano l'istmo di Panama, oppure via terra con diligence seguendo percorsi difficili e pericolosi, seguendo o la Southern Route via Los Angeles, Fort Yuma, El Paso e Fort Smith per arrivare a Memphis o Saint Louis, oppure la Central Route che attraversava le Montagne Rocciose.



L'idea di un servizio trans-continentale Pony Express nacque nel 1859: a quel tempo il dipartimento postale statunitense aveva in corso tre contratti per il trasporto via terra, con la Overland Mail Co. Per la Southern Route e l'impresa dei soci Russell, Majors e Waddell che seguiva la Central Route. Russell persuase i suoi consoci ad istituire un servizio di posta privata a cavallo che garantisse il trasporto della posta in dieci giorni tra St. Joseph, Missouri e Placerville, California attraverso le Montagne Rocciose ed indipendentemente dalle stagioni.



. Dopo che il nuovo servizio postale privato fu annunciato il 27 gennaio 1860, già il 3 aprile dello stesso anno ebbe l'avvio ufficiale con frequenza settimanale in ambo i sensi. La distanza totale percorsa ammontava a circa 1800 miglia, passando attraverso gli attuali stati del Kansas, Nebraska, Colorado, Wyoming, Utah e Nevada. A St. Joseph avveniva lo scambio della posta con quella statale, o l'avvio di dispacci telegrafici: va infatti evidenziato che a St. Joseph terminava sia la ferrovia che la linea telegrafica. Non è chiaro in quante stazioni fosse suddiviso il percorso: ogni 75-100 miglia tuttavia vi erano stazioni principali, dove il Pony rider poteva riposare prima di intraprendere il viaggio di ritorno e dove la borsa di pelle (la mochilla) con la corrispondenza veniva affidata al nuovo rider. La mochilla era chiusa con un lucchetto e veniva aperta ad ogni stazione principale dal responsabile: veniva quindi aggiunta e/o prelevata posta a seconda delle situazioni e la mochilla era infine risigillata. Ogni 10-15 miglia invece avveniva il cambio del cavallo.



La pericolosità intrinseca del percorso, fenomeni atmosferici, tempeste di sabbia, sciame di mosche e zanzare, attacchi da parte degli Indiani che vedevano nell'espansione verso Ovest un pericolo per la loro cultura e le loro risorse, rendono leggendaria l'avventura del Pony Express. Il Pony rider ideale era un giovane sotto i venti anni, magro, atletico, esperto a cavalcare, disposto a rischiare la propria vita per il lavoro e preferibilmente orfano: il salario era di 25 dollari a settimana. Nella pur breve vita del servizio Pony Express vanno distinte tre fasi, dipendenti dallo status delle imprese coinvolte, dagli accordi tra queste e il servizio postale statale e dalle disposizioni legislative. Nel primo periodo, dal 3 aprile 1860 al 1° aprile

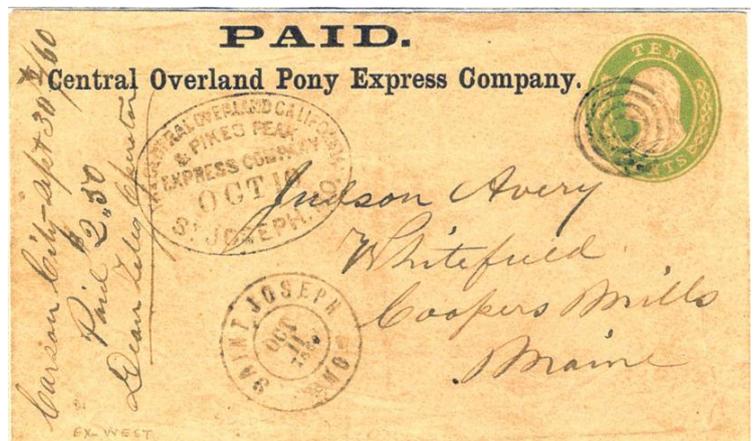
1861, il servizio Pony Express era garantito da una ditta totalmente privata controllata da Russell, Majors e Waddell, parte della Central Overland California & Pikes Peak Express Company. Ad aprile 1861 il servizio postale governativo concluse un contratto con la Overland Mail Company per il servizio Pony Express che però era subappaltato alla Central Overland California & Pikes Peak

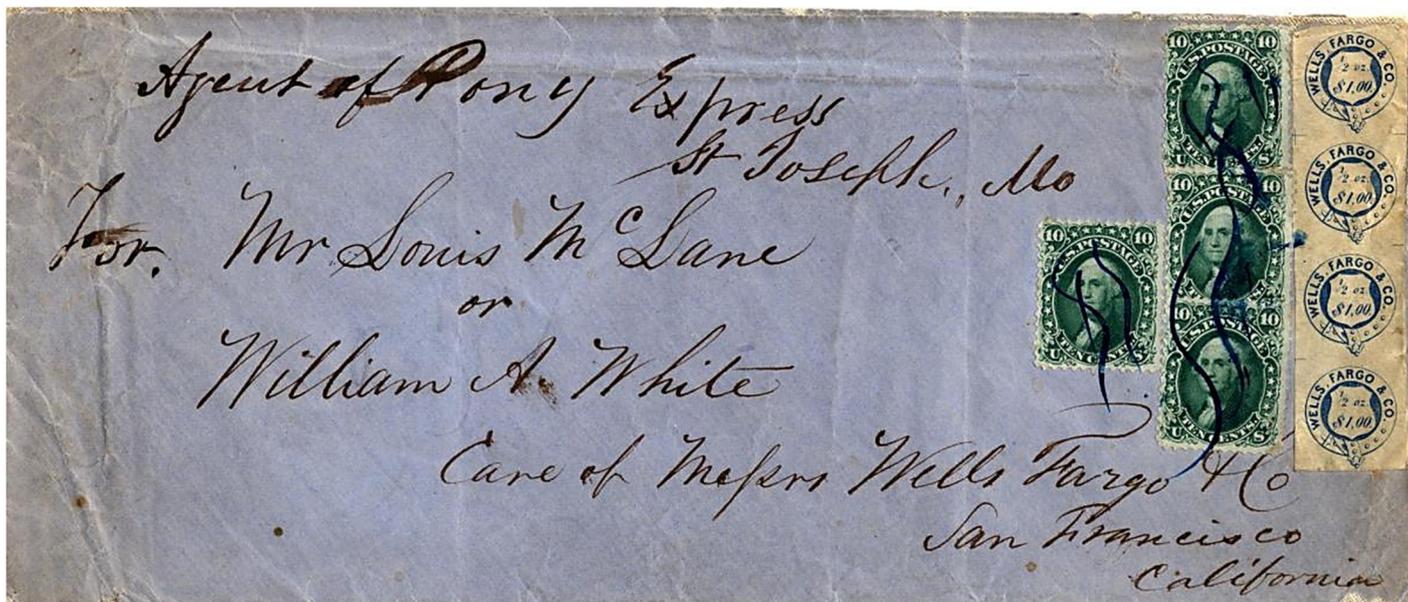
Express Company. La Wells, Fargo & Company fu scelta come agente e iniziò ad emettere speciali francobolli Pony Express da 2 e 4 dollari e buste pre-affrancate. L'intervento del Governo era legato al fatto che, nel frattempo, la Southern Route era stata interrotta per via dell'inizio della Guerra di Secessione ed andava assicurata quindi la comunicazione tra Stati occidentali e Stati dell'Unione. Questo secondo periodo durò soltanto tre mesi, fino al 1° luglio 1861, quando – terza fase - il servizio Pony Express divenne parzialmente sovvenzionato dal Governo: il contratto prevedeva che, fino al termine della validità dell'accordo o fino al completamento della linea telegrafica che attraversava tutti gli Stati Uniti, il servizio Pony Express fosse garantito con una tabella di marcia per collegamento di dieci giorni per otto mesi dell'anno e di dodici giorni per quattro mesi dell'anno. La linea telegrafica transcontinentale fu completata il 24 ottobre 1861: già due giorni dopo veniva annunciata la fine del servizio. L'ultimo viaggio verso la costa orientale partì da San Francisco il 23 ottobre, l'ultimo sul percorso inverso da St. Joseph il 24 ottobre. Queste tre fasi di vita del Pony



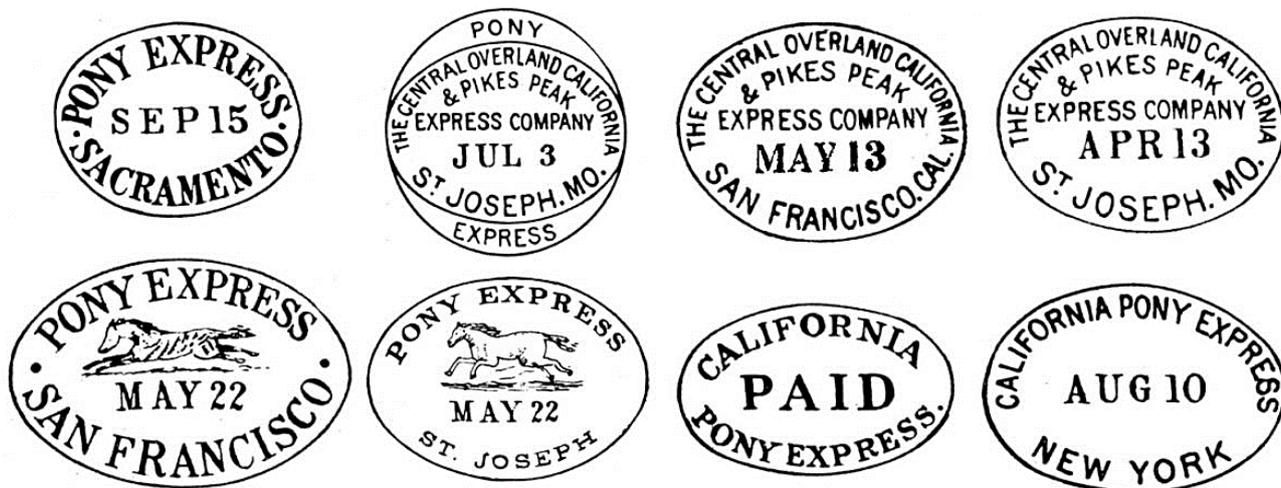
Express videro quattro periodi tariffari: Nel primo (dal 3 aprile al 14 agosto 1860 per i viaggi verso la costa orientale; dal 3 aprile al 30 luglio 1860 per quelli verso la costa occidentale) la tariffa fu fissata in 5 \$ ogni mezza oncia (oggi equivarrebbero a più di 130 \$); nel secondo (dal 15 agosto 1860 al 14 aprile 1861 per i viaggi verso la costa orientale; dal 31 luglio 1860 al 31 marzo 1861 per quelli verso la costa occidentale) la tariffa fu ridotta a 2,50 \$ ogni quarto d'oncia;

nel terzo (dal 15 aprile al 30 giugno 1861 per i viaggi verso la costa orientale; dal 1° aprile al 30 giugno 1861 per quelli verso la costa occidentale) si osserva un'ulteriore riduzione della tariffa a 2 \$ ogni mezza oncia e contemporaneamente si ha l'emissione di speciali francobolli e buste Pony Express ad opera della Wells, Fargo & Co.; nel quarto ed ultimo periodo il contratto tra poste statunitensi e Overland Mail Company stabilì che il servizio Pony Express tra Placerville e St. Joseph non dovesse costare più di un dollaro ogni mezza oncia e furono quindi emessi dei nuovi francobolli da un dollaro. A questa tariffa andava aggiunta quella per il trasporto postale a o da Placerville (la Wells, Fargo curava un servizio privato tra San Francisco e Placerville).





Dal punto di vista marcofilo sono noti otto tipi di bolli su buste Pony Express: due impiegati a San Francisco, uno a Sacramento, tre a St. Joseph e due a New York.



I più noti sono quelli che raffigurano un cavallo al galoppo usati a St. Joseph e a San Francisco. La posta in franchigia via Pony Express non era consentita, tuttavia ad oggi sono note quindici lettere che ne hanno comunque usufruito. Continuando l'analisi storico-postale, va evidenziato che, prima dell'emissione degli speciali francobolli Pony Express, l'indicazione della tassa pagata era espressa tipicamente scrivendone l'importo sul piego. Quando nell'aprile 1861 la Wells, Fargo & Co. entrò a fare parte del progetto come partner, si assistette all'emissione progressiva di sei francobolli e di due buste pre-affrancate: inizialmente un francobollo da due dollari rosso e uno da quattro dollari verde e una busta pre-affrancata per il servizio da est a ovest, poi, a luglio 1861, un francobollo da un dollaro rosso, uno da due dollari verde e uno da quattro nero per il servizio da ovest ad est e un francobollo e una busta da un dollaro per il servizio da est a ovest. I cinque francobolli per viaggi da est a ovest furono stampati litograficamente a San Francisco da Britton & Rey: raffigurano un uomo su un cavallo al galoppo e non furono mai usati sul percorso da ovest ad est.

Il francobollo e la busta per il percorso contrario sono molto più rari: entrambi risulterebbero stampati a New York da G.F. Nesbitt & Co.

Furono 19 mesi di un'esperienza unica nel panorama storico-postale mondiale, racconti ed immagini che sono rimasti nell'immaginario collettivo. Il completamento della linea telegrafica ne decretò la



fine e, ironia della sorte, il messaggio della partenza dell'ultimo servizio Pony Express partito dal Kansas giunse a San Francisco proprio per via telegrafica. Chiunque volesse approfondire l'argomento ha a disposizione una vasta letteratura sull'argomento sia dal punto di vista storico che filatelico/postale: vorrei in particolare segnalare il volume "The Pony Express, a Postal History" di Richard C. Frajola, George J. Cramer e Steven C. Walske pubblicato nel 2005 dalla Philatelic Foundation. Desidero infine ringraziare Richard C. Frajola (www.rfrajola.com) per il suo aiuto e per avermi fornito le immagini con cui illustrare questo articolo.

L'articolo è stato originariamente pubblicato sul numero 28 - settembre 2013 della rivista mensile "L'Arte del Francobollo" edita dall'Unificato. Si ringrazia la direzione della rivista per avere acconsentito la pubblicazione anche sul sito del Club della Filatelia d'Oro Italiana.

Interi postali: Una rarità poco nota

Giancarlo Pi

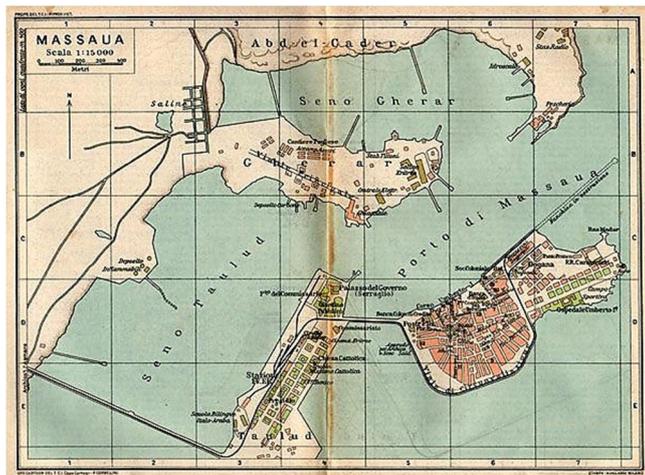
Un pezzo probabilmente unico della mia collezione di Poste Militari della 1 Guerra. Con l'occupazione della Venezia Giulia venne stampata come saggio dalla Tipografia Amati & Domoli di Trieste recante la dicitura su tre righe "Venezia / Giulia / 3. XI.18.". Il Ministero non l'approvò e preferì quella con la sola indicazione del nuovo valore "10 / centesimi / di corona". Per errore un pacchetto di 100 esemplari venne inviato all'ufficio di Trieste 11 assieme ad altri interi e...



Massaua, l'ufficio ritrovato

Giuseppe Cirneco

Massaua è una città dell'Eritrea, capoluogo del distretto omonimo, nella regione del Mar Rosso Settentrionale. È il principale porto dell'Eritrea ed è generalmente considerata come la seconda città per importanza del paese dopo la capitale Asmara. Fu capitale dell'Eritrea italiana dal 1890 al 1897.



Cartina di Massaua

Nel 1557 vi fecero il loro ingresso le truppe ottomane.

I turchi infatti la conquistarono con l'ambizioso intento d'impossessarsi di tutta l'Abissinia.



Truppe ottomane

Impresa che riuscì solo in parte.

Nel 1872 l'Impero turco cedette il controllo della costa eritrea all'Egitto. La città era a capo di un piccolo principato autonomo e divenne

possedimento coloniale italiano alla fine del XIX secolo.



9° battaglione Bersaglieri

L'occupazione (5 febbraio 1885), coinvolse un corpo di spedizione di 1500 bersaglieri al comando del colonnello Tancredi Saletta, e si svolse in modo pacifico.



Colonnello Tancredi Saletta

L'occupazione italiana di Massaua aveva il beneplacito della Gran Bretagna che, anzi, era addirittura arrivata a sollecitare l'operazione. I britannici, infatti, intendevano ostacolare l'espansione francese in Africa e allo stesso



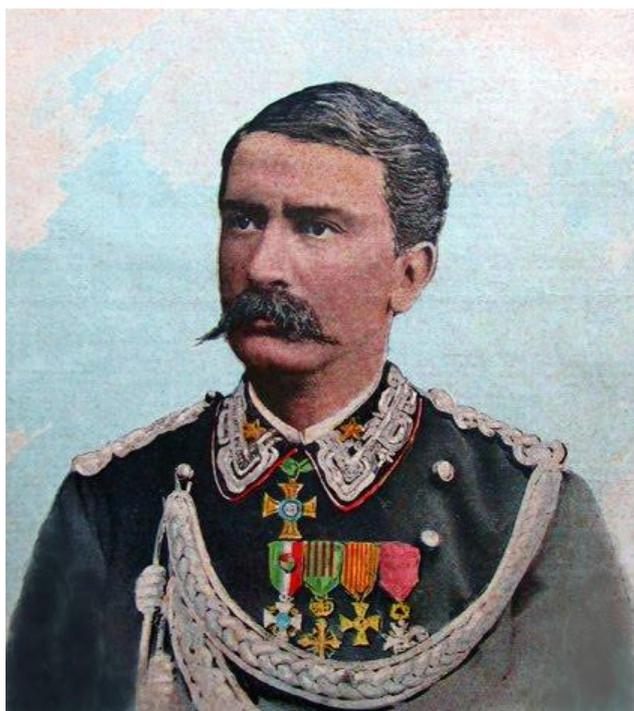
Muhammad Ahmad

tempo soffocare e reprimere l'insurrezione degli indipendentisti sudanesi di Muhammad Ahmad (noto come il "Mahdi").

La guarnigione egiziana a Massaua non tentò alcuna resistenza ed i militari egiziani vennero in seguito rimpatriati.

I militari indigeni che rappresentavano la maggioranza della guarnigione egiziana vennero, invece, arruolati dagli italiani.

Vennero inquadrati come regolari nel 1887 dal generale Antonio Baldiserra, alle dipendenze del ministero delle Colonie.



Generale Antonio Baldiserra

Gli indigeni componevano la sola bassa forza, i quadri erano italiani.

Nel 1889, con la costituzione dei primi 4 battaglioni eritrei, furono ribattezzati con l'appellativo di "ascari".



Battaglione di "Ascaris"

Al primo contingente italiano seguirono due ulteriori spedizioni, rispettivamente il 12 febbraio (42 ufficiali e 920 soldati) e il 24. In breve le truppe italiane presero il controllo di tutta la costa compresa fra Massaua e Assab.



Cartina dell' Eritrea



Palazzo del Governatore

Massaua divenne in seguito capitale della colonia Eritrea. Già prima dell'occupazione, a Massaua era presente una agenzia consolare italiana a cui veniva recapitata la posta racco-



Massaua palazzo Società Coloniale

mandata proveniente da Assab. Quest'ultima infatti era collettoria di seconda classe e quindi non abilitata al recapito di raccomandate). Questo sistema rimase in vigore fino al giugno



Annullo Baia di Assab



Annullo Baia di Massaua

del 1884. Sempre a Massaua si trovava, dal 1867, un ufficio postale egiziano, rimasto attivo almeno fino al dicembre del 1885. Il giorno 22 febbraio 1885, venne emanato un decreto ministeriale, che autorizzò la creazio-

ne di un ufficio di prima classe. Il documento ne prevedeva l'apertura il 1° marzo, ma si ritiene che l'ufficio sia divenuto attivo alla fine del mese o all'inizio di aprile. A differenza di Assab che usò francobolli sopra stampati ESTERO, Massaua usò normali francobolli del regno.

Quando venne formalizzata l'istituzione della colonia d'Eritrea (1° gennaio 1890), Massaua divenne capitale e il suo ufficio postale divenne l'ufficio postale principale della colonia e tre anni dopo s'iniziarono ad usare i francobolli soprastampati ERITREA e COLONIA ERITREA.



Francobolli soprastampati Colonia Eritrea

Ma le storie avvincenti hanno sempre un lato misterioso. Nel 1886 erano già stati preparati i francobolli per gli uffici Italiani all'Estero modificando gli angoli dei francobolli De La Rue ed Umbertini.



Francobolli De La Rue e Umberto sopra stampati ESTERO



E nel 1886 qualcuno, a Roma, decise che l'Ufficio di Massua fosse tanto importante da meritare un francobollo tutto suo. Così venne approntata una soprastampa, MASSAUA, e con questa soprastampati i francobolli disponibili in quel periodo. Otto valori di posta ordinaria, nove segnatasse, sei pacchi postali e sei cartoline postali.

La tiratura fu di alcune migliaia per quelli di uso più comune e di poche centinaia per quelli poco usati. Per i valori di posta ordinaria, furono usati i francobolli Umbertini con gli angoli modificati sostituendo la soprastampa ESTERO con MASSAUA

Tutti i valori furono presi in carico dalle Poste ma rimasero in "attesa di spedizione" fino a quando, dopo alcuni giorni, furono rimandati in magazzino e quattro anni dopo interamente distrutti.

Aver soprastampato MASSAUA questi francobolli, denota la volontà di rendere l'Ufficio di Massua di grande importanza strategica, forse ancor più importante di quelli di Alessandria d'Egitto e di Buenos Ayres che non ebbero mai un francobollo "dedicato", neanche un mai emesso. Trovarne oggi un esemplare e considerarlo autentico è un atto di pura fede.

I documenti relativi a questa "non emissione" sono conservati presso l'Archivio Centrale dello Stato ed affermano che tutti i francobolli.



IL SERVIZIO POSTALE AEREO PER L'AUSTRALIA

1.10.1936 – 7.9.1941

Carlo Martines

Con la Circolare nr.4790232 del 28 febbraio 1928, le corrispondenze ordinarie e non, dirette in Australia con la richiesta di utilizzare la nuova linea aerea fra l'Australia occidentale e il sud Australia, dovevano pervenire all' Ufficio di "Napoli porto", che li avrebbe inoltrati con i mezzi ordinari sino a Perth, e da lì con le linee aeree interne sino a destino. Le corrispondenze dovevano avere oltre la tassa ordinaria, anche la sopra tassa aerea costituita dai francobolli speciali di posta aerea. Con la circolare nr.267082 del 24 settembre 1936, si comunicava che la tassa aerea per alcuni paesi esteri, aveva subito modifiche e fra questi anche l'Australia. Dette modifiche avrebbero avuto corso sin dal 1° ottobre del 1936.



24.02.1937.

Aerogramma da Santa Maria di Salina per Melbourne £.5,50.

Lettera primo porto £.1,25+4,25
tassa aerea della Imperial Airways
via Brindisi-Singapore



07.07.1937

Aerogramma da Malfa per Melbourne. £.5,25.
Lettera primo porto £.1,25+ 4,00 tassa aerea
dalla KLM, via Amsterdam-Bandoeng

In seguito ad accordi fra l'Amministrazione Inglese e quella Olandese, da cui dipendevano le due compagnie aeree "Londra-Sidney via Brindidi-Singapore" ed "Amsterdam-Sidney via Bandoeng" il prezzo delle due compagnie venne unificato in £.3,50 a partire dal 1 gennaio del 1939. Circolare nr.1138562 del 9 gennaio 1939.



30.03.1939

Aerogramma da Trieste per Melbourne.
Affrancata con £.4,75.
Lettera primo porto £.1,25+ 3,50 tassa aerea
unificata

23.01.1939

Aerogramma da Venezia per il Quiensland
Affrancata con £.5,25 con la vecchia tariffa
KLM, anzichè la nuova tassa unificata
prevista ini £.1,25+ 3,50 (£.4,50) con eccesso
di affrancatura di £.1,00



1928 – 1930

Il contingente di protezione ferroviario della Saar

Parte III

Matteo Comi

Il 18 Febbraio 1927 la Società delle Nazioni istituì sul territorio della Saar una forza internazionale di protezione ferroviaria. Il suo compito prevedeva il controllo della rete ferroviaria per il servizio di approvvigionamento delle truppe francesi presenti nei territori del Reno.

Nei mesi successivi iniziò quindi il ritiro delle forze di occupazione francese della Saar per lasciare spazio a questo contingente.

Il ritiro delle forze di occupazione fu effettivo a fine del 1927.

Dal 1928, insediato in diverse caserme di Saarbrücken, era ormai costituito il contingente di controllo ferroviario che contava 800 uomini in tutto, 630 francesi, 100 britannici e 68 belgi.

Dal punto di vista postale i francesi erano i più organizzati considerati i 7 anni precedenti di occupazione. Le corrispondenze delle truppe vennero gestite come in precedenza con l'annullo Secteur Postal 219 e smistate da Saarbrücken al territorio francese. I belgi, provenienti da un contingente dislocato ad Acquisgrana, non avevano la propria posta militare nella Saar. Per le corrispondenze utilizzarono quindi gli annulli francesi del Settore Postale 219 a Saarbrücken. Da lì la posta veniva trasmessa ad Aquisgrana dove poteva quindi venire smistata con l'annullo postale militare Belga dell'ufficio postale 1. I soldati britannici provenivano invece da due contingenti, uno dislocato a Coblenza e uno a Wiesbaden. Dall'ufficio postale militare di quest'ultima città erano gestite le corrispondenze dei soldati britannici in Saar con l'annullo 40 Army Post Office.

Il contingente di protezione ferroviario venne sciolto nel 1930 venendo meno l'occupazione degli alleati dei territori del Reno.



Cartolina da Saarbrücken inviata da un militare francese appartenente al contingente di protezione ferroviaria



Cartolina da Acquisgrana inviata da un militare Belga nel 1923 appartenente al contingente che nel 1928 venne in parte dislocato nella Saar



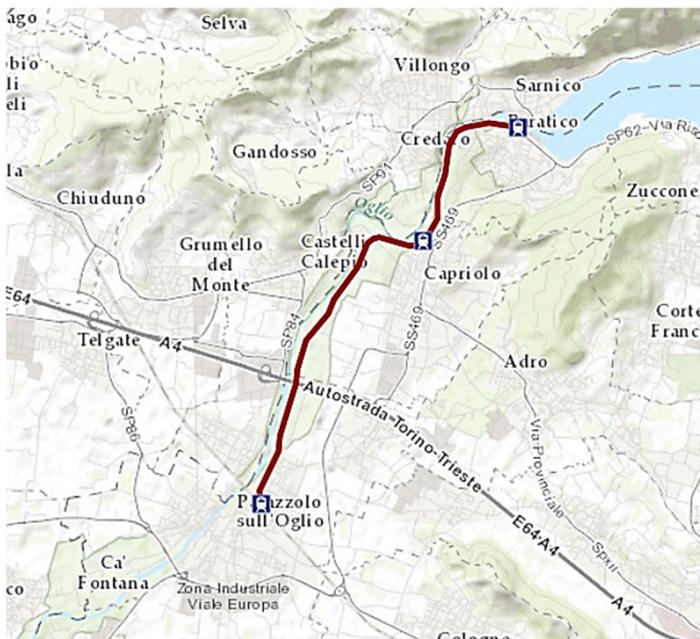
Cartolina da Coblenza inviata nel 1926 da un militare britannico appartenente al contingente che nel 1928 venne in parte dislocato nella Saar

La Ferrovia Palazzolo-Paratico

Mario Bonacina

Il progetto e la costruzione

Il concepimento della linea fu dovuto all'interesse congiunto di diverse società che operavano sul Sebino, come lo stabilimento siderurgico di Castro e la Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche, ad avere delle linee ferroviarie che unissero il lago alla Milano-Venezia. Giovanni Andrea Gregorini, proprietario dello stabilimento loverese, produsse un opuscolo in cui confrontava le due ipotesi ferroviarie che andavano per la maggiore: la **Iseo-Coccaglio** e la **Sarnico-Palazzolo sull'Oglio**. Le sue conclusioni vertevano favorevolmente verso quest'ultimo progetto, in grado di poter servire sia la provincia di Bergamo sia quella di Brescia.



Le discussioni relative alla costruzione della Treviglio-Coccaglio, che avrebbe permesso il collegamento ferroviario diretto fra Brescia e Milano, convinsero i comuni potenzialmente interessati e alcuni notabili bergamaschi a costituire un comitato che in alternativa proponesse una linea diretta tra Palazzolo sull'Oglio e Treviglio, la quale avrebbe potuto essere prolungata fino a Sarnico costituendo il desiderato raccordo con il lago. La Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI), a cui spettava il compito di costruire la linea diretta, sembrò essere piuttosto favorevole al progetto bergamasco. Tuttavia l'opposizione di Giuseppe Zanardelli e del notabilato bresciano, ebbero effetti presso il Ministero dei lavori pubblici: il 10 gennaio 1873 il dicastero emanò un decreto che imponeva alla SFAI l'«adempimento dei suoi obblighi secondo gli originali disposti», in altre

parole la costruzione di una nuova tratta ferroviaria diretta tra Treviglio e Brescia. Tuttavia la costituzione del comitato non fu vana, perché tra i suoi membri si costituì una società, la Gregorini-Cicogna & Mazzuchelli, che ottenne la concessione per costruire la Palazzolo-Paratico.

La società concessionaria ottenne finanziamenti da parte di tutti i paesi interessati dal tronco ferroviario e iniziò i lavori nel maggio 1874.

La costruzione fu organizzata in tre lotti:

Lotto 1 - Dalla frazione di Rivalta di Paratico, dove sarebbe stato ubicato l'imbarcadero, fino al confine con Capriolo;
Lotto 2 - Costruzione sul territorio di Capriolo, Lotto 3 - Dalla stazione di Palazzolo sull'Oglio fino al confine con Capriolo.

Vi furono alcuni ritardi nell'andamento dei lavori, dovuti principalmente a contrasti con l'ente gestore della roggia Fusia, la quale era diretta concorrente per i traffici dal Lago d'Iseo a Palazzolo. Nonostante questi ritardi, due anni dopo la linea era quasi completa: fu quindi autorizzato l'esercizio provvisorio. L'inaugurazione avvenne il **31 agosto 1876**.



Stazione di Paratico- Sarnico (BG)

Stando agli accordi, l'esercizio del trasporto di passeggeri e merci sarebbe stato competenza della Società per le Ferrovie dell'Alta Italia. Nonostante il successo raggiunto, la società concessionaria non fu in grado di far fronte agli impegni finanziari derivanti dai ritardi e per l'esecuzione delle opere necessarie all'ottenimento della concessione definitiva. Si dovette costituire una nuova società, la Società Anonima per la ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo, che nel 1879 rilevò la proprietà della linea.

Fu questa impresa che completò i lavori di costruzione ottenendo la concessione per l'esercizio definitivo nel 1880.



Stazione di Palazzolo sull' Oglio (BS)

La gestione diretta delle Ferrovie dello Stato

Nel 1911 la Società Anonima fu posta in liquidazione, la linea fu riscattata dallo Stato italiano e la gestione passò completamente alle Ferrovie dello Stato.

La ferrovia aveva il suo punto di forza nel movimento di merci dallo stabilimento di Lovere e dalla Italcementi di Pilzone. Il traffico passeggeri era principalmente costituito dai pendolari che si dirigevano verso le fabbriche delle città lombarde.

Fino al 1943, lo scalo di Palazzolo sull'Oglio era il più trafficato della provincia dopo quello del capoluogo.

Durante la seconda guerra mondiale, la ferrovia subì diversi bombardamenti che danneggiarono ponti, fabbricati e persino le chiatte usate nell'imbarcadero.

A seguito di un Decreto del Ministero dei Trasporti, il 30 giugno 1966 le Ferrovie dello Stato decisero di sospendere il traffico passeggeri.

La linea non fu smantellata, perché rimase utilizzata per il traffico merci.

Negli anni settanta si demolì il fabbricato viaggiatori della stazione di Capriolo, mentre i caselli ferroviari persero la loro funzione: è in quel periodo che ai convogli fu imposta la marcia a vista.

Dal 1994, l'Associazione FBS - Ferrovia del Basso Sebino, ora appartenente al Gruppo FTI - Ferrovie Turistiche Italiane gestisce il traffico passeggeri festivo durante la primavera e nei mesi di settembre e ottobre, grazie ad un accordo con le Ferrovie dello Stato.

L'imbarcadero posto al termine della linea in riva al Lago d'Iseo fu impiegato fino al 31 gennaio 1998 per caricare e scaricare i carri ferroviari sulle chiatte destinate allo stabilimento di Lovere.



Chiatte per il trasporto dei vagoni merce da Lovere verso la linea ferroviaria.

Quello della ferrovia Palazzolo-Paratico era l'ultimo caso di servizio di trasporto combinato merci tramite treno e chiatte in Europa.

Documenti e bolli postali

COLLEGIO COMUNALE DI LOVERE - PROVINCIA DI BERGAMO

Convittori 300 dalle varie provincie dell'Italia superiore, divisi in sezioni separate, con quattro Vice-rettori. Pensione L. 450 compresi tutti i libri, tasse scolastiche, lavatura, stiratura, rattoppatura delle scarpe e degli abiti, medico, teatro, ecc.



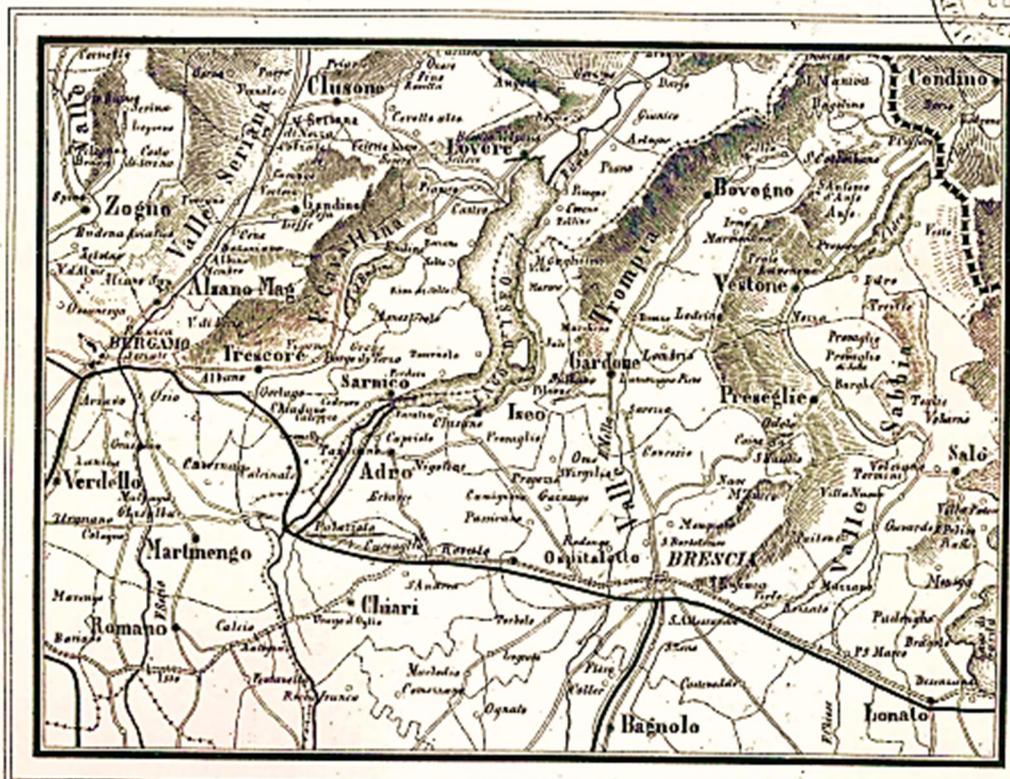
Scuole elementari, commerciali, tecniche e ginnasiali pareggiate alle regie, sussidiate dal Governo, con 22 insegnanti patentati, istruzione religiosa, ginnastica, galateo e scuole gratuite di belle arti, fondazione del benemerito conte Luigi Tadini.

CIRCOLARE

L'Amministrazione di questo Collegio ha più volte annunciato ed asserito che si stava compiendo il tronco ferroviario Palazzolo-Sarnico, il quale tronco deve congiungere la linea Milano-Venezia coi battelli a vapore della Società Loverese. Questa Amministrazione, avendo saputo essersi diffusa la falsa voce che per imprevedute circostanze quest'opera tanto desiderata fosse stata sospesa, crede necessario d'annunciare che i lavori alacramente continuano, onde nel prossimo luglio il suddetto tronco verrà inaugurato. In tal modo la corrispondenza della Lombardia con Lovere verrà regolata come alla seguente Carta topografica.

in Foglio - parte n. 12 - n. 21 agosto 1876 -

Bergamo, 1876 - Tip. Frat. Bolli.



Milano, Lit. F. Tassi

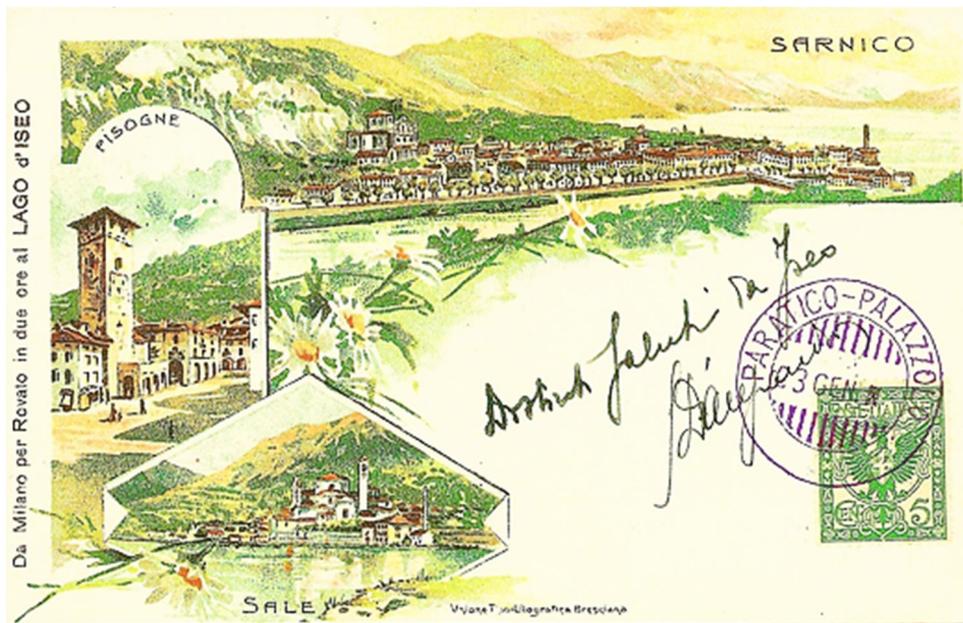
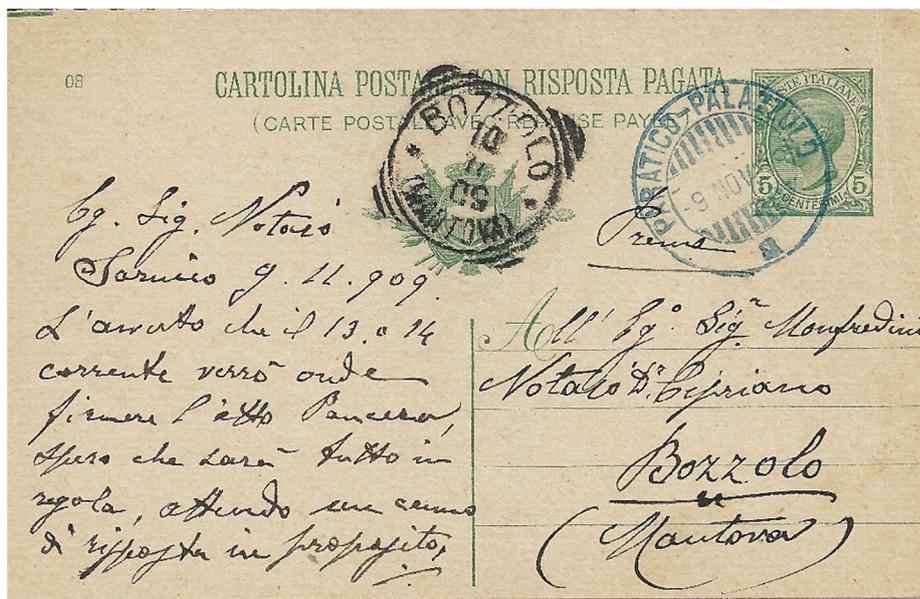
Sulla linea ferroviaria (Sarnico) – Paratico – Palazzolo, vennero dati in dotazione al messaggere dei regolari guller annullatori della corrispondenza. Se ne conoscono di due tipologie, uno, il più antico, utilizzato a partire dagli anni novanta dell'800, è il bollo a doppio cerchio "annullo a corona" con lunette barrate (10 barrette).

Il nome della linea per esteso in tondo con rosetta equidistante posta nel lato inferiore. In genere il colore utilizzato per questo annullo è il color azzurro spento, più raramente di colore viola.



9.11.1909

Cartolina da Sarnico a Bozzolo (MN), inviata a mezzo del treno "PARATICO-PALAZZOLO". Annullo doppio cerchio a corona di colore azzurro del I tipo. (Collezione MEB)



23.1.1906

Cartolina da Iseo a Bergamo, impostata a Sarnico ed inviata a mezzo del treno "PARATICO-PALAZZOLO". Annullo doppio cerchio a corona di colore viola, I tipo (Ex Collezione Donati)

Il secondo tipo, invece, venne adottato tra il 1910 e il 1911, cambiando radicalmente il formato e la tipologia. Bollo datario a cerchio semplice con lunette bianche, in tondo, per esteso il nome della linea, "TRENO PARATICO PALAZZOLO" con stella equidistante posta nel lato inferiore. Dimensioni del bollo pari a mm 28 di diametro, di colore nero. Sino ad ora non si conoscono bolli con la dicitura inversa "TRENO PALAZZOLO PARATICO"

Una truffa che viene da lontano: I falsi francobolli di Sedang

Rocco Cassandri

Ho trovato recentemente all'interno di una raccolta di "curiosità filateliche" un foglio di quaderno su cui era presente una serie di francobolli mai visti prima, applicata con linguelle. A fianco a questa serie, sotto cui era scritto Sedang, c'era anche una nota manoscritta che riporto. "Circa 30 anni fa, il *Matin* ed il *petit Journal* annunciarono un giorno che la capitale francese stava per essere visitata da un sovrano orientale, S. M. Mario I di Sedang, Re di un'isola dell'Oceano Pacifico, e che all'ospite, il quale aveva saputo difendere la propria indipendenza di fronte all'Inghilterra, conveniva fare onorevole accoglienza. Dopo breve tempo il re giunse, adorno di gioielli, scortato dai suoi ministri e da un corteo di esotici in tenute sontuose; prese alloggio in un lussuoso albergo, vivendo con regale magnificenza ed uscendo ogni giorno in vettura e con il suo seguito. Pochi giorni dopo giunsero delle lettere recanti un francobollo dalla forma strana, adorno di un bel disegno e recante la scritta: "Sedang due lune". I filatelisti parigini naturalmente furono subito in allarme e dispensarono grosse mance al personale dell'albergo per ottenere qualche esemplare di quei francobolli mai veduti, i quali ben presto aumentarono di prezzo fino a raggiungere quello di 1000 Franchi l'uno. Un bel giorno uno dei più noti commercianti di francobolli ricevette un invito di recarsi dal re il quale, ricevutolo con solenne cerimonia, lo mise in comunicazione con il suo primo ministro per trattare di affari.

Al commerciante si offerse di diventare, dietro pagamento di

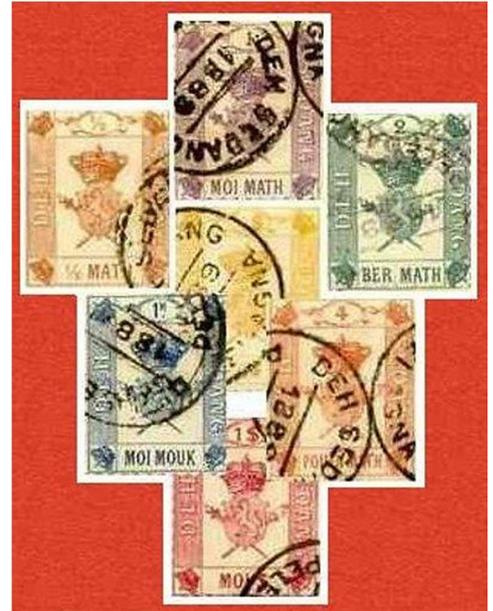


una forte somma, agente esclusivo per i francobolli del Sedang. Concluso l'accordo, il ministro confidò al negoziante di avere portato con sé, all'insaputa del re, una grossa e splendida raccolta ma che su ciò bisognava mantenere il segreto se no lui, il ministro, sarebbe stato perduto. In tal modo una forte somma di denaro passò nella mani del re e dei suoi scaltri complici, e l'Europa fu invasa dai francobolli del Sedang. Ma quando si cominciò a cercare dove fosse questo regno soltanto allora si scoprì il trucco. 1925: Lo scritto riportava ancora in calce appunto la scritta "1925", per cui tutta la vicenda doveva essere accaduta alla fine del 1800. Incuriosito da tale beffa filatelica, sono andato a cercare su Wikipedia notizie su Sedang, scoprendo quindi una storia ancora più complessa. Riassumo rapidamente come

si è creato lo stato di Sedang durato poco più di un anno. Un avventuriero francese di nome Marie-Charles David de Mayrena nel 1888 si reca sugli altopiani dell'Annam, nell'Indocina francese, vicino al fiume Mekong, dove vive una piccola popolazione locale molto arretrata e alcuni missionari francesi. Lo scopo ufficiale di tale spedizione (accompagnano lo stesso poche decine di soldati coloniali francesi e altri mercenari da lui prezzolati) è confermare l'influenza francese su questi territori ed evitare una possibile ingerenza tedesca. Facendo il doppio gioco tra la popolazione, a cui assicura protezione contro le mire



colonialiste europee, e la Francia che l'ha inviato per lo scopo prima riportato, lo stesso sposa la figlia del capo locale e si autoproclama re di Sedang con il nome di Mario I. Dopo qualche mese la Francia riprende in mano le operazioni inviando un piccolo corpo militare e mettendo in fuga il novello re, che nonostante il breve periodo di regno, si era dato da fare vendendo onorificenze e blasoni, battendo moneta e stampando francobolli. Eccoci quindi al nostro ritrovamento. Sempre da Wikipedia sappiamo che sono state emesse due serie: una nel 1888 impressa a Shanghai con pessima qualità di stampa e una nel 1889 di qualità migliore stampata a Parigi. Ovviamente come riportato dai giornali francesi e considerando che siamo ai primordi del collezionismo di francobolli, la febbre, che aveva contagiato tutti i collezionisti, portò ad una rapida diffusione, sicuramente ad alto costo, delle due serie. Scoperta la truffa e scomparso il regno, ovviamente, i francobolli sono spariti da album e cataloghi anche per dimenticare la truffa subito da negozianti filatelici e collezionisti. Una serie usata è presente presso la Royal Philatelic Society of New Zealand, quale testimonianza storica dell'evento. In conclusione, scrivere di questa storia mi ha riportato alle sensazioni di giovanetto lettore di Salgari, quando prendendo in mano francobolli di lontane terre, cercavo sugli atlanti le coordinate geografiche degli stessi. Oggi invece, da consumato collezionista, mi dà lo stimolo ad andare a cercare quanti altri pseudo Stati effimeri hanno lasciato memoria attraverso francobolli.



SABATO
17
SETTEMBRE

ore 10.00
Apertura Mostra presso il Filandone.

ore 10.45
Inaugurazione Esposizione, saluti del Presidente della Provincia di Bergamo, del C.F.B e dello Iat-Pro Loco Martinengo. Prosecco Break.

ore 11.15
Intervento di *Flavio Pini* sul tema "Interi postali inviati all'estero 1874 - 1900".

ore 12.30-14.00
Pranzo libero presso ristorante convenzionato.

ore 16.00-18.00
Visita guidata (su prenotazione) alla Rocca di Romano e annesso Museo Storico.

ore 18.00
Chiusura Mostra.

ore 20.00
Cena presso ristorante convenzionato.

DOMENICA
18
SETTEMBRE

ore 10.00
Apertura Mostra.

ore 10.45
Intervento di *Giovanni Nembrini* sul tema "La Michelangiolesca, gli usi postali della serie".

ore 12.30-14.00
Pranzo libero presso ristorante convenzionato.

ore 15.00
Tour guidato (gratuito) alla città di Martinengo.

ore 16.30
Sagra della patata: degustazioni e sfilate in costume medievale.

ore 18.00
Chiusura Mostra.

ore 20.00
Cena presso ristorante convenzionato.

SABATO
24
SETTEMBRE

ore 10.00
Apertura Mostra e Convegno Commerciale.

ore 10.30-16.00
Annullo filatelico e Cartolina ricordo della "Giornata della Filatelia - Martinengo 2016" con ufficio mobile di Poste Italiane.

ore 10.45
Interventi curati da *Alessandro Gervasoni*, presidente Associazione F.V.B sul tema: "Introduzione e presentazione storica della Ferrovia della Valle Brembana"

Prof. Eugenio Probatì, docente di Ingegneria presso l'Università degli studi di Pavia: "La Ferrovia del futuro".

ore 12.30-14.00
Pranzo libero presso ristorante convenzionato a Malpaga.

ore 15.30
Visita guidata (su prenotazione) al Castello di Malpaga.

ore 18.00
Chiusura Mostra.

ore 20.00
Cena tradizionale sull'aria "Polenta e Sopei" con spettacolo di intrattenimento presso "Cascina Zigo".

DOMENICA
25
SETTEMBRE

ore 10.00
Apertura Mostra e Convegno Commerciale.

ore 10.30
Visita guidata (gratuita) al Centro storico e a seguire al Convento della Sacra Famiglia.

ore 12.30-14.00
Pranzo libero presso ristorante convenzionato.

ore 15.30
Consegna attestati di partecipazione presso la Sala Espositiva.

ore 18.00
Chiusura Mostra.

CIRCOLO FILATELICO BERGAMASCO
Via Santa Bartolomea Capitanio, 11 - 24125 Bergamo
www.circolofilatelicobg.it - info@circolofilatelicobg.it
342 1769908 - 347 2932756 Circolo Filatelico Bergamasco

PRO LOCO MARTINENGO
Via Allegreni, 33 - 24057 Martinengo BG - Tel. 0363 988336
www.martinengo.org - www.bassabergamascaorientale.it

Con il patrocinio di:

Regione Lombardia
Cultura, Identità e Autonomia

PROVINCIA DI BERGAMO
Assessorato alla Cultura, Sport, Turismo, Identità e Tradizioni

Pro Loco Martinengo

Città di Martinengo

Iat Bassa Bergamasca Orientale

FSFI

CIRCOLO FILATELICO BERGAMASCO
Via Santa Bartolomea Capitanio, 11 - 24125 - Bergamo

in collaborazione con

2° Raduno Filatelico
Mostra - Esposizione non a concorso

FREE COLLECTION

Cose mai viste in Filatelia

MARTINENGO (BG)
"Il Filandone"

17-25 Settembre 2016
ore 10.00-18.00 INGRESSO LIBERO

Giornata della Filatelia
24 settembre 2016

Posteitaliane

La posta tra fede, maledizioni e banditi:

San Rufo patrono delle e-mail

Giuseppe Di Bella



Chi non ha mai avuto problemi con la posta elettronica, scagli la prima pietra. Arriverà comunque in ritardo perché San Rufo è già martire. Spesso, le incalzanti innovazioni tecnologiche, ci inducono a maledire l'informatica e ad inventare nuove e fantasiose imprecazioni: a volte, è il caso di dire, non sappiamo a che Santo votarci. Non sarà più così, ma per scoprire il perché, è necessario fare alcuni passi indietro. E' noto che nel passato, la sicurezza dei viaggiatori era continuamente a rischio, sia per l'inadeguatezza delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto, sia per la diffusa presenza di pirati, predoni e banditi. Per avere un'idea sullo stato generale della sicurezza, si pensi che ancora alla fine del XIX secolo, si registrano sporadiche scorrerie dei barbareschi sulle coste delle isole italiane meridionali. Ugualmente i mezzi che trasportavano la posta e gli stessi corrieri, convivevano fino ad epoche recenti, con un incerto destino. A causa dell'estrema

insicurezza dei trasporti, ancora nel XIX secolo, non è raro trovare sulle missive, specialmente quelle inoltrate per via di mare a bordo di insicuri navigli, invocazioni alla Divina Provvidenza, ai Santi o alla Madonna, affinché le lettere giungessero a destino. Ma i corrieri non dovevano fare i conti solo con questi pericoli, ma anche con le "minacciose esortazioni" dei mittenti, che spesso non si limitavano a scrivere sulla lettera il classico "cito cito cito", per rappresentare l'urgenza della consegna, ma aggiungevano segni di forza, se non veri e propri disegni di impiccagione, per "sollecitare" il malcapitato vettore. In alcuni casi estremi, la maledizione per il corriere, qualora non avesse consegnato al più presto la missiva, era ancor più esplicita ed assumeva toni persecutori: "Lambito sia da fiamme d'inferno" o "Requie non trovi" e ancora "Non torni indietro". L'affidamento popolare nella forza dei simboli, religiosi e profani, e nelle invocazioni e maledizioni, quando non è diventato mera superstizione, ha assunto diverse e curiose forme: nell'Ottocento, in alcuni Paesi nordici europei, un piuma d'uccello bianca veniva incollata sul fronte della missiva per indicare che questa "doveva" viaggiar volando di giorno: una piuma nera indicava invece che doveva viaggiare anche di notte (ne vediamo una nel riquadro). In questo, come in altri casi, il simbolo ha una doppio significato, funzionale, in relazione al modus del trasporto e simbolico, in relazione alla pretesa ed invocata, quanto insicura velocità. Uguale significato funzionale avrà l'adozione del colore rosso per il talloncino riservato alle lettere inoltrate per "Espresso" (prima verde grigio), che scaturisce proprio dalla necessità di distinguerle immediatamente e visivamente, dalle altre di normale corso, anche in Paesi diversi da quello di provenienza. Annotiamo incidentalmente che il termine "ESPRESSO", nel suo significato postale, deriva dalla figura del "CORRIERE ESPRESSO" ovvero di un cursore espres-



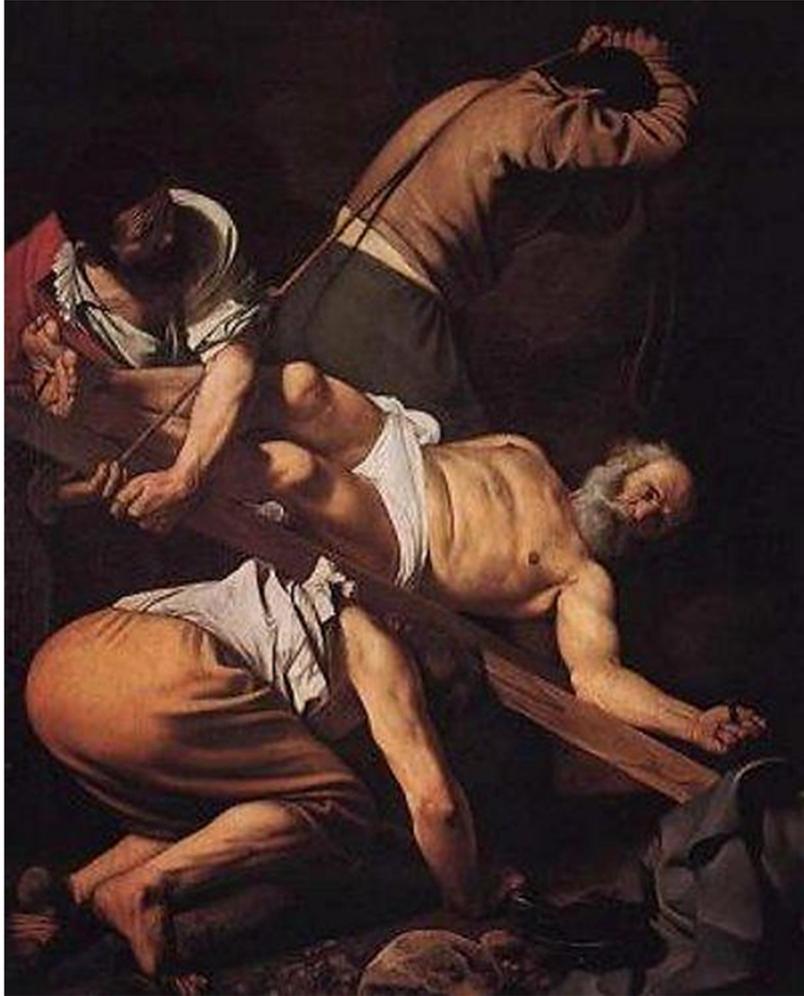
samente (appositamente) assoldato per recapitare velocemente una missiva, e che dunque partiva immediatamente, senza attendere il corso ordinario. La definizione “corriere espresso”, perse per elisione la sua prima parte e già all’inizio del XIX secolo, veniva indicato solo come “espresso”. Troviamo varie iscrizioni nei documenti postali o all’interno delle stesse missive che confermano questo lemma: “Si parte da questa città con corriere espresso Messer Longini, cui si deve a destino la somma di Ducati quattro”. Spesso veniva appunto indicato il compenso dovuto all’espresso. Caratteristica la definizione siciliana del corriere espresso, mutuata dal dialetto, detto “CORRIERO SERIO”, dove serio deriva da “seriu” che in questo caso significa apposta, appositamente, ovvero espressamente e non deriva da “serietà” intesa come affidabilità, come in un primo momento supposto dagli studiosi. Anche in Italia, assalti ai trasporti postali o a singoli cursori, erano frequenti e si registrano anche in epoca post unitaria, da parte dei così detti “Briganti”. In una società con forte connotazione religiosa cristiana, che regolarmente ricercava il patronato di un Santo per l’intercessione presso la Divinità, a fronte di ogni situazione ed attività umana, non meraviglia che sia stato fortemente sentito il bisogno di invocare, e poi “nominare” ufficialmente, un protettore dei portalettere e dei corrieri postali in senso lato. Il naturale candidato al patronato, era senza dubbio il martire San Rufo. Non sono molte le notizie su questo Santo della religione cristiana, ma è certo che Rufo (Rufus trae origine da “Rosso”, a causa del colore dei capelli) era un Tabellarius ovvero un portalettere. Non è sicuro che fosse alle dipendenze del cursus publicus romano, poiché i tabellari erano anche al servizio dei privati. Più esattamente erano addetti alla consegna della posta che proveniva dal cursus, ma erano anche latori di messaggi privati all’interno della città di Roma. Sicuramente non erano incaricati del trasporto delle corrispondenze per lunghi tragitti. Al contrario i cursores, speculatores e veredarii, erano i corrieri che a cavallo recavano i dispacci tra le mansiones e mutationes posita, ovvero le stazioni di tappa e di scambio della rete del servizio



postale, istituito dall’imperatore Augusto, che ricordiamo era riservato alla corrispondenza pubblica istituzionale e non a quella privata. Il termine “posta”, sia nel senso fisico di ufficio e di corrispondenza, che nel significato di servizio postale stesso, deriva dalla contrazione del termine “POSITA” che perdendo la I, diventa POSTA. A testimonianza della fama e del segno indelebile che il servizio postale imperiale romano ha lasciato nella storia delle comunicazioni, ricordiamo che a distanza di dodici secoli dalla sua disarticolazione, in Sicilia ancora nel 1820 il servizio postale borbonico, veniva indicato dalla popolazione e

anche sulle missive, da taluni ufficiali postali, anche come “Regio corso”: correnti erano le definizioni “Ufficiali del regio corso” e “Officine del regio corso”. Il luogo di sepoltura di San Rufo taumaturgo, da non confondere con altri santi dallo stesso nome, vissuti in varie epoche, non era certo fino a quando nel “Coemeterium Maius”, sulla via Nomentana in Roma, molto vicino a quello delle catacombe di Sant’Agnese, venne rinvenuto un loculo recante l’iscrizione “RUFUS TABELLARIUS”. La lapide, studiata e pubblicata dal cardinale Domenico Silvio Passionei e poi dal prof. Marucchi, da Giovanni Battista De Rossi, dall’Henzen e da padre Ferrua, reca il nome, la data ed il segno della palma, simbolo inequivocabile del martirio patito.

RUFUS TABELLAR(I)US DEPOSTUS IIII IDU DEC. "RUFO TABELLARIO SEPOLTO QUATTRO GIORNI PRIMA DELLE IDI DI DICEMBRE". L'ampolla di sangue rinvenuta presso il Corpo, e ancor

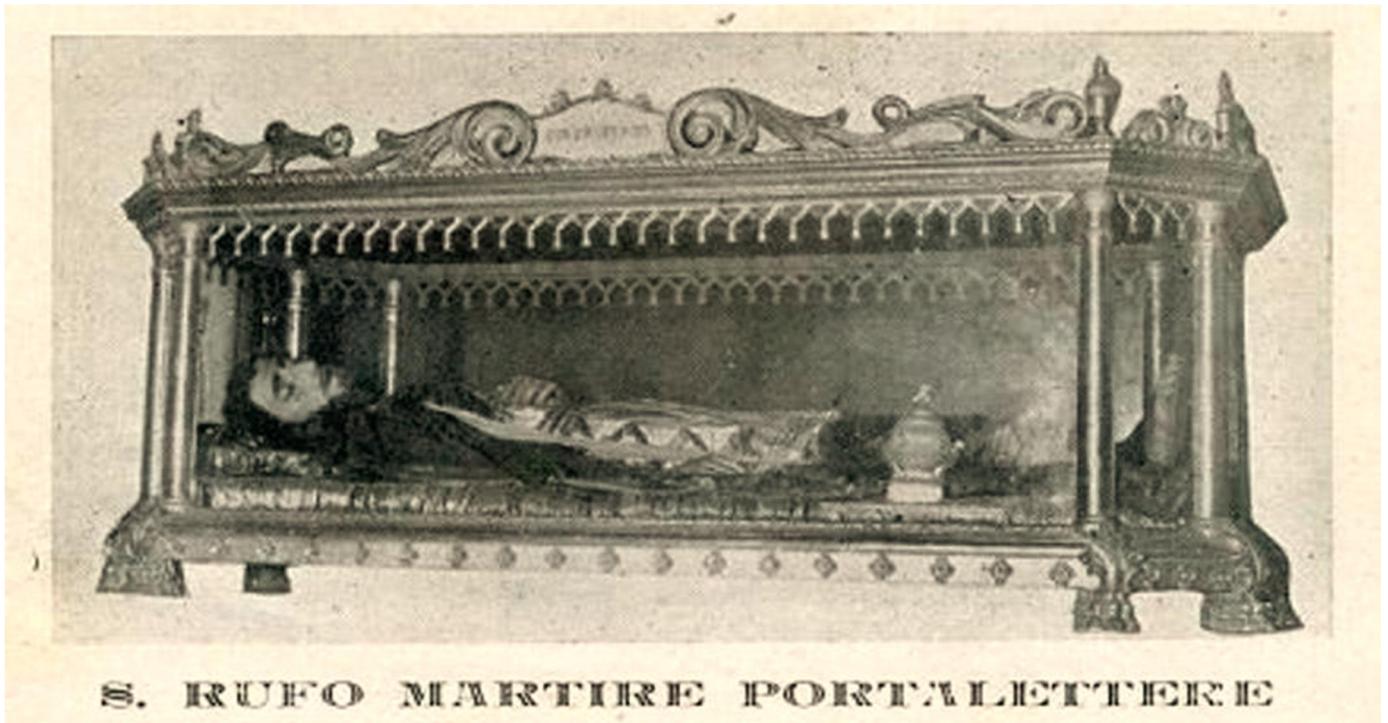


più la palma scolpita sulla lapide, testimoniano che il Santo subì il Martirio. Si ritiene che il sacrificio di San Rufo sia avvenuto nell'ambito delle feroci persecuzioni dei primi tre secoli della Chiesa. Infatti apprendiamo dal Martirologio che fu ucciso insieme a tutta la sua famiglia, durante la persecuzione ordinata dall'Imperatore Diocleziano. La lapide è una lastra rettangolare di marmo che chiudeva il loculo, della quale sono stati ricomposti 12 frammenti, essendo stata verosimilmente spezzata dai tombaroli che hanno profanato la sepoltura. La pietra tombale, prima conservata nel museo lateranense, oggi è esposta presso i musei vaticani. Il simulacro di San Rufo con i suoi resti mortali, si trova oggi a Belvedere Ostense, in provincia di Ancona, nella chiesa Parrocchiale dedicata a S. Pietro Apostolo, patrono del paese. Infatti il 4 marzo 1808, lo zelante pievano Parroco D. Antonio Caprini, dopo reiterate istanze al Sommo Pontefice, finalmente ottenne dal Prefetto del Tesoro delle SS. Reliquie, il Corpo di San Rufo portalettere, martire e taumaturgo.

Il 13 Aprile 1808 fu giorno indimenticabile per il paese, per la grande festa che venne preparata per l'arrivo delle preziose Reliquie: "In un tripudio di suoni di campane, di canti e di popolo immenso". Opere diocesane e parrocchiali, ci informano che "Da quel giorno tanti furono i fedeli che accorsero al Taumaturgo, che apparve in mezzo a noi e tante furono le grazie che Egli impartì a conforto di quanti ricorsero a Lui, che ben presto il suo Culto si divulgò per tutte queste contrade". Nell'ambito delle manifestazioni civili e religiose per la ricorrenza del primo Centenario della traslazione (1908), i resti umani del Santo furono ricomposti in una statua di cera ricoperta da splendidi drappi di seta, opera di Padre Stefano Giancamuli dei Minori di Ostra Vetere. La bella statua, di intensa ed ispirata fattura e d'angelico sembiante (la vediamo in foto), posta assieme al vaso del sangue in una grande urna di legno dorato, munita dei sigilli Vescovili, venne collocata di fronte alla Mensa dell'Altare, sotto il quadro della Divina Pastora, dov'è ancora oggi esposta alla venerazione dei fedeli. All'inizio del Novecento, una particolare orazione venne elaborata ed autorizzata, col titolo "La Preghiera del Postelegrafonico". "A San Rufo Martire O glorioso Martire S. Rufo, mentre ringrazio la divina Bontà che, in Voi, ha voluto dare anche a me un potente Patrono presso il suo Trono eccelso, vogliate ascoltare benigno la mia umile preghiera. E' nell'ufficio di portalettere che santificaste voi stesso e vi meritaste la gloria del Martirio



insieme, con i vostri cari tratti dal vostro mirabile esempio di Fede e di Fortezza Cristiana. Deh! Ottenete anche a me dal Signore, o San Rufo, una Fede veramente viva e vissuta che possa trasparire da tutta la mia vita, una Fortezza incrollabile per professare questa Fede e la migliore diligenza nell'adempimento del mio dovere acciocchè col mio contegno possa edificare il prossimo e fare della mia professione una missione di Apostolato, per il trionfo del Regno di Cristo e per la salvezza di tante anime. Così sia."A favore di chi recita l'Orazione, è riconosciuta un'Indulgenza di



100 giorni. Si noti che nonostante il culto di San Rufo quale patrono dei corrieri e portalettere, esistesse di fatto da lungo tempo, almeno dalla metà dell'Ottocento, e che il Santo venisse già da tempo unanimemente identificato come "San Rufo portalettere", solo nel 1975 si avrà l'avallo ufficiale della Chiesa Cattolica, del qual Decreto riportiamo uno stralcio: "In considerazione della ognor crescente venerazione da parte dei portalettere di tutte le diocesi e di altre chiese locali vicine, partecipata nelle ricorrenze annuali da responsabili nazionali e regionali del servizio postale, accogliendo i voti del pievano parroco e della comunità parrocchiale, visti i Canoni 834, 838 e 1187, nell'intento di promuovere il vero e autentico culto, perché i fedeli e in particolare i portalettere con le loro famiglie, ciascuno edificati dalla testimonianza di fede di San Rufo e siano sostenute dalla sua celeste intercessione, Approvo che il martire San Rufo sia venerato in Diocesi di Senigallia quale patrono dei portalettere". Senigallia 28 novembre 1975". L'atto è firmato dal Vescovo, Mons. Odo Fusi-Pecchi. La cittadina medievale di Belvedere Ostrense, appunto quale luogo di massima venerazione del Santo e sede delle sue reliquie, ha ospitato diversi raduni ufficiali dei portalettere. Nell'ambito del secondo raduno tenutosi nel 1987, su proposta del professor Armando Ginesi, ordinario di storia dell'arte dell'Accademia di Macerata, è stata decisa la fondazione in quella città, di un Museo Postale. Le Poste Italiane hanno partecipato attivamente all'iniziativa, nella quale sono



state coinvolte molte altre Amministrazioni postali di ogni parte del mondo. Il "Museo internazionale dell'immagine postale", operativo dal 1989, ha acquisito in breve tempo una notevole quantità di cimeli ed oggetti legati al servizio postale in senso lato.

La collezione museale, orientata verso l'iconografia, si arricchisce infatti costantemente di materiali e documenti sulla storia delle comunicazioni postali e di opere di vario genere, grafiche, letterarie e tecniche, nell'intento di raccontare e conservare quel vasto patrimonio culturale rappresentato dalla storia delle poste dei diversi Paesi, dall'antichità ai nostri giorni.

La sezione storica raccoglie testimonianze documentali relative ai sistemi postali di oltre 40 Paesi dei cinque Continenti.

La sezione artistica vanta oltre 500 bozzetti, realizzati da pittori e grafici, tra i quali si può ammirare la raccolta "Dieci liriche d'amore" del poeta futurista, Armando Mazza (1884 -1964) considerata il prototipo della "Mail Art".

Le Poste Vaticane, rappresentate dal loro ispettore, don Angelo Cordischi, hanno donato al Museo Postale di Belvedere Ostrense, un calco della lapide che chiudeva il sepolcro di San Rufo. L'incontro dei portalettere a Belvedere Ostrense, si rinnova ogni anno, e Le Poste Italiane predispongono per



l'occasione un annullo postale speciale figurato. Il 13 aprile 1996 è stato emesso dalla Poste italiane uno specifico francobollo celebrativo, opera di Rita Fantini, nel quale è raffigurato il calendario postale del 1894: al posto dello stemma del Regno d'Italia, è stata raffigurata la particolare carrozza postale a due ruote, simbolo del Museo.

In epoca recente, al passo con l'evoluzione delle comunicazioni, San Rufo taumaturgo è stato chiamato ipso facto a protettore della posta elettronica.

E così da ora in poi, sappiamo a quale Santo votarci affinché le nostre comunicazioni elettroniche vadano a buon fine. Sembra fuggire il tempo, pur rimanendo immobile e senza età.

Muta continuamente l'apparenza di ogni cosa, ma il cuore dell'uomo ed il suo rapporto col sopra naturale rimangono un mistero. Pensando alla diversità dei tempi e all'unicità del messaggio divino, mi sovviene una frase di Bah' u' llah', profeta e fondatore della fede Baha'i, che sintetizza diversità e persistenza, cambiamento e immanenza: "... ogni qualvolta i profeti di Dio hanno illuminato il mondo ... hanno invariabilmente chiamato i suoi popoli ad abbracciare la luce di Dio coi mezzi più idonei alle esigenze dei tempi in cui sono apparsi.

LUNDY ISLAND

Franco Bollino



Per le agenzie postali governative diventa sempre più difficile poter offrire ai cittadini utenti un vero “Servizio Postale Universale” secondo le prescrizioni dell’U.P.U. senza creare grosse perdite ai bilanci dell’azienda e di conseguenza, dello Stato.

Era il 1969 quando la Royal Mail, il servizio postale nazionale inglese, non potendo più sopportare i costi del Servizio Universale, decise di abolire la

raccolta e consegna della corrispondenza negli uffici più piccoli o più difficilmente raggiungibili e di affidarlo a organizzazioni locali.

Queste organizzazioni si sono assunte l’onere di raccogliere e distribuire la corrispondenza in collegamento con il più vicino ufficio postale ed in cambio, hanno ottenuto l’autorizzazione a riscuotere una tassa mediante l’emissione di speciali “francobolli locali”.

L’utilizzo di questi francobolli è regolamentato. Essi devono essere apposti al retro della corrispondenza la quale, al momento della consegna ad un ufficio della Royal Mail, deve essere regolarmente affrancata con francobolli dello Stato.

A tutt’oggi sono una ventina le isolette lungo le coste della Gran Bretagna che hanno messo in funzione un servizio di posta locale e le entrate conseguenti alla vendita dei francobolli emessi, contribuiscono ad alimentare le casse municipali o della contea locale.

I loro francobolli vanno ad alimentare un mercato filatelico che nei paesi anglosassoni, ha una lunga tradizione che inizia a metà ottocento con le emissioni dei college universitari di Oxford e Cambridge e continua poi con le linee postali ferroviarie scozzesi e gallesi.

La più conosciuta di queste “poste locali inglesi” è indubbiamente quella dell’isola di Lundy perché prima o poi, tutti siamo venuti a contatto con questi francobolli e ci siamo chiesti da dove diavolo venissero.

La sua storia viene da lontano e merita di essere raccontata.

L’isola di Lundy si trova lungo la costa occidentale della Gran Bretagna, all’imbocco del Canale di Bristol, di fronte alle coste della Cornovaglia, in un tratto di mare molto trafficato nonché molto pericoloso per la violenta marea e i frequenti banchi di nebbia tanto che è stato necessario posizionarvi ben tre fari.

La popolazione residente non ha mai superato le poche decine di persone (erano 29 all’ultimo censimento del 2007), e negli ultimi due secoli, è sempre stata dedicata alla pesca e in secondo ordine, all’agricoltura

L’isola, con una superficie di soli 4,2 km quadrati, ha una storia di scarsa integrazione con la vicina terraferma essendo stata nei secoli, rifugio di congiurati, sede di pirati e ultimo baluardo dei lealisti durante la guerra civile combattuta a metà del 1600. Essa è sempre stata retta in modo feudale, come proprietà di un’unica famiglia o organizzazione. Nel 1925 l’isola diventa proprietà di un banchiere della City, Martin Coles Harman, che decide di ritirarsi a vivere sull’isola in una antica residenza rimaneggiata, Marisco Castle, costruita dalla famiglia Marisco che si era rifugiata nell’isola nel XIII secolo.

La storia postale dell'isola inizia nel 1886 quando la Royal Mail aprì un ufficio postale dotandolo di francobolli e di propri annullatori. Uno di questi annulli a cerchio semplice con data del 18 agosto 1922 e legenda "LUNDY ISLAND" è riprodotto in **fig. 1** come annullatore di un francobollo da 1sh con l'effigie di Re Giorgio V (cat. Unif. n. 132). L'ufficio postale sull'isola rimase aperto ininterrottamente per oltre 40 anni, fino al 1925, ma per l'esiguo numero di abitanti e le loro scarsissime relazioni con il resto del Paese è estremamente difficile reperire altri esemplari degli annulli utilizzati durante questo periodo. Nel 1925 Mr Harman, diventato proprietario e residente dell'isola, decide di assumere personalmente l'incarico del collegamento postale, prevalentemente personale, da e per l'isola con l'ufficio di Instow sulla costa del Devon. Di conseguenza, l'ufficio postale di Lundy viene chiuso. Dal 1925 al 1929 quindi, non esistono più annulli di Lundy.



Nel frattempo cambiano alcune cose: gli abitanti dell'isola iniziano a muoversi emigrando sulla terraferma o all'estero con conseguente aumento dello scambio di corrispondenza, Mr Harman diventato più vecchio, riduce la frequenza dei suoi viaggi in Inghilterra e non riesce più a provvedere personalmente ai collegamenti postali, si rende pertanto, necessario affidare l'incarico ad altra persona che ovviamente deve essere retribuita. Mr Harman raggiunge quindi, un accordo con Royal Mail e dal 1 settembre 1929 è autorizzato ad emettere due francobolli: da questo momento il trasporto da e per la terraferma non sarà più gratuito ed ogni corrispondenza dovrà pagare ½ Puffin nella nuova moneta locale: il Puffin. (Puffin è anche il nome comune di una specie di uccelli della famiglia "Puffinus" che popola l'isola). (**Fig. 2**). La tariffa di ½ Puffin deve essere pagata da tutta la corrispondenza, sia in partenza che in arrivo (**Fig. 3**



e 7) ed il francobollo deve essere applicato al verso dove viene annullato con un nuovo bollo datario a cerchio singolo con legenda "LUNDY LUNDY" e data.

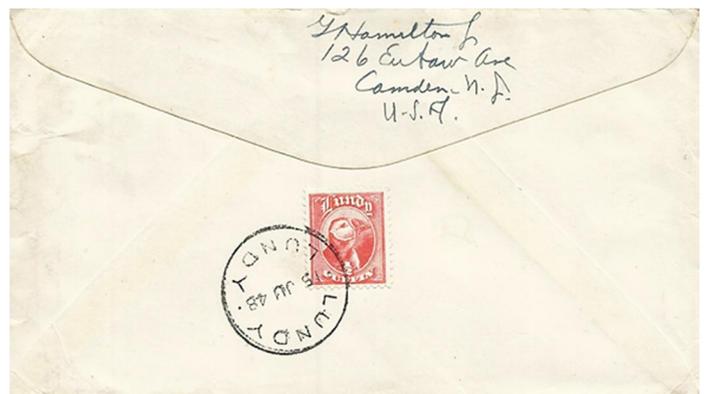


Fig. 3 – Lettera del 9. 6. 1948 da Camden (USA) a Lundy.



Fig. 7 – Lettera del 14.8.1965 da Bidefort –Devon (UK) a Lundy.

Negli anni '30 viene aperto anche un campo d'atterraggio per piccoli aerei: prima quelli della "ATLANTIC COAST AIR SERVICE" (Fig. 5) e poi della "LUNDY AIR POST" (Fig. 6). Per il servizio di posta aerea vengono emessi appositi francobolli (Fig. 4)



Fig.5 - Lettera diretta a Baltimora (USA) trasportata fino all'imbarco dalla "LUNDY AIR POST" il 31.10 1951



Fig. 4 – Lettera trasportata da Lundy a Barnstaple sulla costa del Devon per via aerea dalla "ATLANTIC COAST AIR SERVICE" il 25.10.1935



A seguito della decimalizzazione della Sterlina inglese avvenuta nel 1969, la moneta di Lundy, il Puffin, venne adeguata e poi abbandonata e sostituita dal Penny.

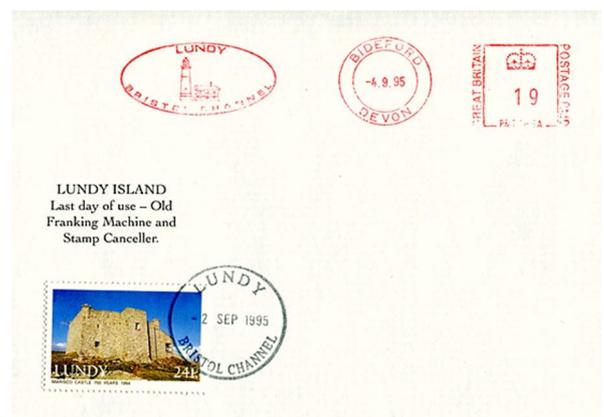
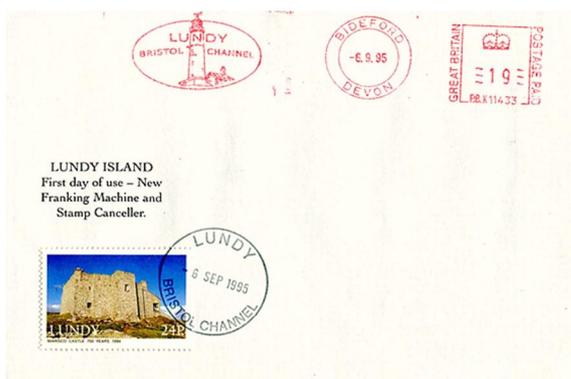


Fig. 8 - La privatizzazione delle poste: il caso dell'isola di Lundy

Attualmente, il servizio è svolto dal "LUNDY POSTAL SERVICE" che annulla i propri francobolli con un nuovo bollo datario a cerchio singolo e legenda "LUNDY – BRISTOL CHANNEL", ed è autorizzato ad utilizzare un'affrancatrice meccanica inglese per conto dell'ufficio di Bideford (Fig. 8) Ad oggi sono diverse centinaia i francobolli che compongono la collezione ed altrettanti, forse, i falsi e gli abusivi. "LUNDY POSTAL SERVICE" spedisce mediamente 30-40.000 plichi all'anno per la maggior parte destinati a collezionisti di tutto il mondo,

DOVE VA LA STORIA POSTALE?

Carlo Vicario

Bella domanda, direte voi. Sì, bella domanda. Non passa giorno che qualche amico collezionista non me la ponga mettendomi in grande difficoltà nel rispondere. Senza spaccare il capello in quattro per definire la Storia Postale, comincerei con la classica domanda: è nata prima la filatelia o la Storia Postale?

Sicuramente, penso sia ormai assodato, che la primogenitura spetti alla Storia Postale anzi, a mio parere, la filatelia fa parte della Storia Postale. Ma alla domanda se sia nato prima il collezionismo filatelico o quello storico postale non ho dubbi nel rispondere che le cose sono invertite.

È sicuramente nato primo il collezionismo filatelico, inteso come raccolta dei francobolli, a prescindere dal loro uso. Ora, direte voi, cosa c'entra con la domanda posta all'inizio? C'entra, eccome se c'entra!

Fino a pochi anni fa bastava mettere in collezione un qualsiasi francobollo su qualsiasi supporto per parlare di Storia Postale, a prescindere dalla tariffa, dalla destinazione, dall'annullo. Esempio significativo il collezionismo dei francobolli dei Ducati che tuttora ha un impianto quasi esclusivamente filatelico privilegiando la tiratura, i margini, i multipli, le varietà, mettendo in secondo piano tariffa e destinazione.

Allora un 15 c. di Lombardo Veneto isolato su piego se messo in collezione per la tiratura entra di diritto in una collezione "filatelica, se messo in collezione per la tariffa o per l'annullo o per la destinazione fa sicuramente parte della Storia Postale. C'è una bella differenza tra un 15 c. per il primo porto e la prima

distanza e uno stampato triplo porto! Ma anche una collezione cosiddetta marcofila può assumere due tagli completamente diversi: se si cercano gli annulli con la logica del tipo: "ce l'ho, mi manca" resto in ambito filatelico, se approfondisco tariffe e date, entro nella Storia Postale.

In questi ultimi anni, a parte uno zoccolo duro legato ai Ducati che si ostina a parlare di Storia Postale, pur restando in ambito filatelico, le due tipologie si stanno differenziando sempre più. Complice il crollo del mercato, cala il collezionismo filatelico su busta e cresce quello squisitamente storico-postale. Direi di più, la ricerca si assesta maggiormente su documenti per i quali l'incidenza "filatelica" è irrilevante.

Che cosa intendo? Intendo che, non appena un'affrancatura contiene dei valori ritenuti "filatelicamente" importanti, è guardata con sospetto e soppesata a lungo.

E qui veniamo, a mio parere, al vero problema legato alle valutazioni di catalogo che, spesso al di fuori di ogni senso reale del mercato e dell'effettiva rarità, condizionano fortemente le scelte.

In definitiva, mi sembra di sentire il compianto Aldo Moro quando parlava di "convergenze parallele": da un lato collezionisti per i quali la tariffa, il supporto, l'annullo sono irrilevanti rispetto al francobollo, dall'altra collezionisti per i quali il francobollo è irrilevante rispetto alla tariffa, al supporto e all'annullo.

Si potranno mai incontrare?

Io spero proprio di sì.

Di seguito due esempi significativi dei due modi diversi e contrapposti di collezionare storia postale.



Fig. 1 - 17 marzo 1934 - Busta di lettera raccomandata doppio porto spedita per due porti di Posta Area da Roma per la Cecoslovacchia. Il documento, formalmente ineccepibile in quanto in perfetta tariffa, regolarmente viaggiato e con timbro di arrivo, fu costruito da un collezionista per un collezionista utilizzando 5 francobolli diversi della serie Decennale di Fiume. Difficilmente in una corrispondenza commerciale si sarebbe affrancato in questo modo. La valutazione quindi non potrà basarsi unicamente sul valore dei singoli francobolli semplicemente facendo la somma di catalogo ma dovrà tener conto della costruzione artificiosa dell'affrancatura e quindi ridurne notevolmente il valore.



Fig. 2 - 19 marzo 1945 - Busta di lettera raccomandata primo porto spedita da Zoagli per Sestri Ponente affrancata per lire 2,50. Il documento fu rispedito al mittente dopo essere stato assicurato per lire 200 e riaffrancato per lire 1,50 per il solo importo dell'assicurazione. Il valore del documento prescinde dall'affrancatura, del resto pregevole per l'abbinamento dei tre valori della serie Monumenti distrutti senza filigrana, in quanto non sono noti al momento altri casi simili. Anche in questo caso non avrebbe senso fare la somma di catalogo dei singoli francobolli essendo di gran lunga superiore il valore del documento.

Federation of European Philatelic Associations



Il Consiglio Direttivo della FEPA, la federazione delle associazioni filateliche europee, ha conferito le annuali medaglie destinate a premiare rispettivamente l'impegno a favore della filatelia europea e la ricerca filatelica.

La "Medaglia FEPA 2015 per il servizio eccezionale alla filatelia organizzata" è stata attribuita a Francis Edgar Kiddle (Gran Bretagna), in memoriam.

E' un riconoscimento postumo dei meriti acquisiti come presidente delle Commissioni FIP per la Letteratura e per i Fiscali, come giurato internazionale e come organizzatore, sino alla recente Europhilex 2015 a Londra.

La "Medaglia FEPA 2015 per eccezionale studio e ricerca filatelica" è andata a Michèle Chauvet (Francia) per "Les tarifs helléniques des lettres internationales 1861-1878", pubblicato da JF-B Philatélie. Si tratta di una ricerca originale sulle tariffe della corrispondenza internazionale da e per la Grecia nei primi due decenni d'uso dei francobolli in quel paese.

L'autrice ha sviluppato lo studio grazie a un'impegnativa ricerca di documenti sparsi in archivi pubblici e privati, ora riportati nel volume.

Nell'occasione la FEPA ha anche sottolineato l'attività a favore della filatelia svolta da cinque società filateliche, rispettivamente:

La Società filatelica "Petko Karaivanoff" di Sofia (Bulgaria), la Briefmarken-Sammler Verein Gotha 1890 e.V. di Gotha (Germania), il Circolo Filatelico Bergamasco, il Grupo Filatélico Avilesino di Avilés (Spagna) e il Club Filatelico Lugano.



A ciascuna è stato conferito il "Certificato di Apprezzamento FEPA 2015".

Il primo assegnatario della medaglia FEPA per il servizio è stato Giancarlo Morolli (2006). Quella per la ricerca è andata a Bruno Crevato-Selvaggi (2006), Mario Mentaschi e Thomas Matha (2008), Nino Aquila e Francesco Orlando (2009).

Il Circolo Filatelico Bergamasco è la quinta società italiana a ricevere il riconoscimento. L'hanno preceduta il Circolo Filatelico Vastofil (2007), l'Associazione Filatelica Italiana di Roma (2010), l'UICOS (2012) e il CIFT (2013).

MILANO 2016

Consegna Palmarés e Certificati FEPA 2015 – Hotel De La Ville – 19 Marzo 2016



Membri del direttivo C.F.B (Bonacina, Sesso, Nembrini e Panza) unitamente al Vicepresidente FEPA Giancarlo Morolli ed al Predidente della F.S.F.I Piero Macrelli



Membri del direttivo e soci C.F.B. (Castaldo, Sesso, Nembrini, Panza, Ravasio, Bonacina, Bianchi, Carbè e Zappalà) unitamente agli amici del Circolo Filatelico di Lugano.

Filatelia Giovanile: Una partenza sorprendente

CIRCOLO FILATELICO BERGAMASCO
Via Santa Bartolomea Capitanio, 11 - 24125 - Bergamo

Io giro il mondo con i francobolli e tu?

Arte, Storia, Geografia, Personaggi e Bellezze naturali.
Vieni anche tu in viaggio con noi!

Dopo aver diffuso via web il post dedicato esclusivamente alla filatelia giovanile dal titolo emblematico "Io giro il mondo con i francobolli e tu?" Arte, storia, Geografia, Personaggi e Bellezze naturali. Vieni anche tu in viaggio con noi! hanno preso corpo manifestazioni nell'ambito scolastico ed associativo, dove il bacino di utenza ha un enorme potenziale di giovani che neofiti della filatelia hanno avuto modo di avvicinarsi alle mostre o agli stand dedicati a loro.

Il primo appuntamento del 2016, da venerdì 6 maggio a domenica 15 maggio, ha visto interprete di questo slogan l'Istituto Comprensivo di Mapello, Scuola secondaria di primo grado "Piera Gelpi", organizzando in collaborazione con l'Associazione "Vivi Prezzate", Assessorato alla Cultura ed il nostro Circolo, una grande mostra sulla prima guerra mondiale. Ben 19 le collezioni da un quadro esposte, che, grazie agli amici collezionisti del C.I.F.T. e dal nostro monitore Alberto Ravasio, hanno dato corpo a una mostra di pregio abbinata ad una sezione dedicata ai cimeli storici (Divise, Elmetti e oggettistica militare) messi a disposizione dall'amico collezionista Paolo Stabilini. Ben 360 ragazzi coinvolti alla visita guidata della mostra, dove la storia raccontata nei

documenti postali veniva oggettivamente trasferita al cimelio presente. Che dire: un successo! Ragazzi entusiasti che dopo essere stati loro i primi osservatori, hanno successivamente portato genitori e nonni in visita. Per dovere di cronaca ringraziamo gli amici collezionisti del Centro Italiano di Filatelia Tematica che hanno fornito le collezioni e precisamente nelle persone di:

Amato Maurizio - L'Europa prima del conflitto.

Cabras Sergio - Il 1914: L'attentato di Sarajevo e l'inizio del conflitto sui vari fronti.

Cabras Sergio - Lettere di un soldato.

De Luca Vincent - Il conflitto si allarga.

Sini Giorgio - Gli eventi del 1916 e 1917 (fronte italiano).

Salvatore Giuseppe - Gli eventi del 1916 e 1917 (fronte occidentale e orientale).

Guglielminetti Paolo - La prima guerra mondiale in Africa e nel Medio Oriente.

Picardi Michele - La Grande Guerra in Italia ed il riscatto delle terre irridente.

Simonazzi Emilio - Il corpo d'armata cecoslovacco in Italia.

Bulegato Maurizio e Biscotto Silvino - L'Italia negli anni della guerra: politica, cultura e società.

1915 - 1918
...per ricordare...

ASSESSORATO ALLA CULTURA VIVI PREZZATE

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO "P. GELPI"

Dal 06 al 15 MAGGIO 2016

CIMELI e

MOSTRA FILATELICA della GRANDE GUERRA

APERTURA VENERDI 06/05 ore 08,00 - 17,30
LUNEDI-VENERDI 09/05-13/05 ore 08,00 - 17,30
SABATO 07/05-14/05 ore 8,00 - 14,00
DOMENICA 8/05-15/05 ore 10,00-12,00 - 15,00-19,00

Catalogo Specializzato
2016

Circolo Filatelico Bergamasco

Guglielminetti Paolo – Il ruolo della ferrovia nella logistica del conflitto.

Doria Carlo – Le operazioni navali durante il conflitto.

Bettarini Carlo – Il progresso tecnologico: nuove armi e l'affermazione dell'aviazione.

Rota Annibale – La fine della guerra ed il collasso degli imperi centrali.

Galasso Giuseppe – Le esperienze dei soldati, corrispondenza dal fronte e la prigionia.

Franci Franco – La guerra nella letteratura e nell'arte.

Battistini Alviero – La conferenze di pace e l'assetto del mondo dopo la guerra.

La Greca Ernesto – Ruolo ed attività della Croce Rossa durante il conflitto.

Alberto Ravasio – Lettera dal fronte.

Si ringraziano inoltre il socio Sergio Castaldo e Alessandro Capone di Catalogo Specializzato che hanno pubblicizzato via web la manifestazione e fornito il prezioso kit filatelico distribuito a tutti i ragazzi intervenuti e alle loro rispettive insegnanti.



Notizie Flash!

12-13 Febbraio 2016 - 60° Convegno e Mostra Filatelica

Notevole successo ha riscosso il sessantesimo Convegno con annessa Mostra svoltasi nei saloni dello Star Hotels Cristallo Palace, che ha visto sin dall'apertura un notevole afflusso di collezionisti e appassionati alla ricerca del pezzo mancante o del pezzo a lungo desiderato. A corollario di tale evento sono state distribuite e offerte al pubblico una serie di cartoline ricordo raffiguranti il profilo cittadino. Per l'occasione la corrispondenza è stata obliterata con un annullo speciale fornito da Poste Italiane, presente con l'ufficio mobile.



23 Aprile / 1 Maggio, Almè BG - Esposizione di “Santini” e “Annulli Filatelici” SANTI, BEATI e SERVI di DIO della Terra Bergamasca



Vivo interesse ha suscitato la mostra a tema religioso che si è svolta nella settimana dopo Pasqua, dal 23 aprile al 1 maggio al Almè paese della cintura cittadina.

Sede prestigiosa la vecchia chiesa parrocchiale che con la sua notevole capienza ha ospitato le collezioni del socio Daniele Tintori e del fratello Luciano. L'interesse verso l'esposizione ha coinvolto anche alcune classi della Scuola Media “Alessandro Manzoni” del locale plesso scolastico, che, accompagnate da Don Giorgio hanno avuto modo di “assaporare” un messaggio spirituale inusitato attraverso “immaginette sacre” e “annulli filatelici”.

Presente il tavolo del Circolo Filatelico con cartoline ricordo e materiale propedeutico, curato dall'instancabile socio e consigliere Alberto Ravasio, che, con la moglie Margherita, si prestano ad una costante opera di divulgazione presso i ragazzi dell'età scolare.



23/29 Aprile Martinengo “La seconda guerra mondiale nella nostra memoria”

**Mostra di Cimeli storici, giornali d'epoca,
corrispondenza e documenti storici.**

Su invito della locale Pro Loco, ufficio lat della Bassa Bergamasca, sodalizio che con il Circolo Filatelico collabora da oltre un quinquennio, si è allestita questa interessante mostra che ha visto la sezione



dei cimeli fare la parte del leone. Non da meno il consistente prestito cartaceo-documentale dato dal Museo storico del vicino comune di Romano Lombardo. Ricordiamo volentieri anche l'amico collezionista Gianni Santagati che ha messo in mostra moltissimi giornali e riviste d'epoca. Un' interessante collezione dedicata alla seconda guerra mondiale è stata costruita per l'occasione dai soci del Circolo. Alta e soddisfacente la partecipazione del pubblico.

Lavori in Corso, Prossimi appuntamenti:

Oltre al già citato secondo raduno "Cose mai viste in Filatelia", due nuovi progetti sono in dirittura di arrivo. Nel prossimo mese di settembre (data in via di definizione), in collaborazione con il plesso scolastico di Almè, avrà corso il gemellaggio Italia-Bielorussia, fra la scuola locale "A. Manzoni" ed una scuola della zona di Cernobyl. Noi saremo filatelicamente presenti al gemellaggio!

Altro appuntamento sempre nello stesso comune per la Giornata delle Associazioni, ove su invito, saremo attrezzati con uno stand messo a disposizione dall'organizzazione, per illustrare alla popolazione cosa è il Circolo e quali sono le azioni culturali che svolge sul territorio. Una stimolante occasione per presentare il proprio biglietto da visita. Sarà il futuro della filatelia fuori dai palazzi?

Note a margine

Dallo scorso mese di maggio, all'atto della chiusura definitiva del Club della Filatelia Oro, l'archivio e gli articoli contenuti sul sito sono stati ceduti al Circolo Filatelico Bergamasco che si adopererà alla ripubblicazione e alla diffusione tramite il Corriere Postale. A partire da questo numero vengono pubblicati gli articoli di Luca Lavagnino, Rocco Cassandri e Giuseppe Di Bella. Si segnala inoltre che l'articolo di Carlo Vicario è stato concesso alla pubblicazione ma già edito dalla rivista mensile Charta

Sommario

1. Cose mai viste in Filatelia **M. Bonacina** 2.6. Pony Express: Un'epopea postale **L. Lavagnino** 6. Interi postali: Una varietà poco nota **G. Pi** 7.10. Massaua: L'ufficio postale ritrovato, **G. Cirenco** 10.11. Il servizio postale aereo per l'Australia – 1.10.36 – 7.9.41 **C. Martines** 12.13. 1928-1930 Il contingente di protezione ferroviario della Saar. III parte **M. Comi** 14.18. La ferrovia Paratico-Palazzolo **M. Bonacina** 19.20. Una truffa che viene da lontano. I falsi francobolli di Sedang **R. Cassandri** 21.25. La posta tra fede, maledizioni e banditi: San Rufo patrono delle mail **G. Di Bella** 26.28. Lundy Island **F. Bollino** 29.30. Dove va la storia postale? **C. Vicario** 31.32. FEPAPRESS **Redazione** 33.36. Filatelia giovanile una partenza sorprendente - Notizie Flash – Lavori in corso **Redazione**

Il Corriere Postale

BergamoFil

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

www.circolofilaticobg.it. **Fb gruppo Circolo Filatelico Bergamasco**

Presidente - Vinicio Sesso, **Vice Presidente** - Mario Bonacina,

Segretario - Gianantonio Patelli, **Consiglio Direttivo**, Matteo Comi, Nicola Ghisalberti, Eugenio Ginoulhiac, Giovanni Nembrini, Marco Panza, Alberto Ravasio

Revisori, Gianmaria Monticelli, Rossella Della Monica - **Probiviri**, Sandro Bertoni - **Sede Sociale**: Via Santa Bartolomea Capitanio 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.