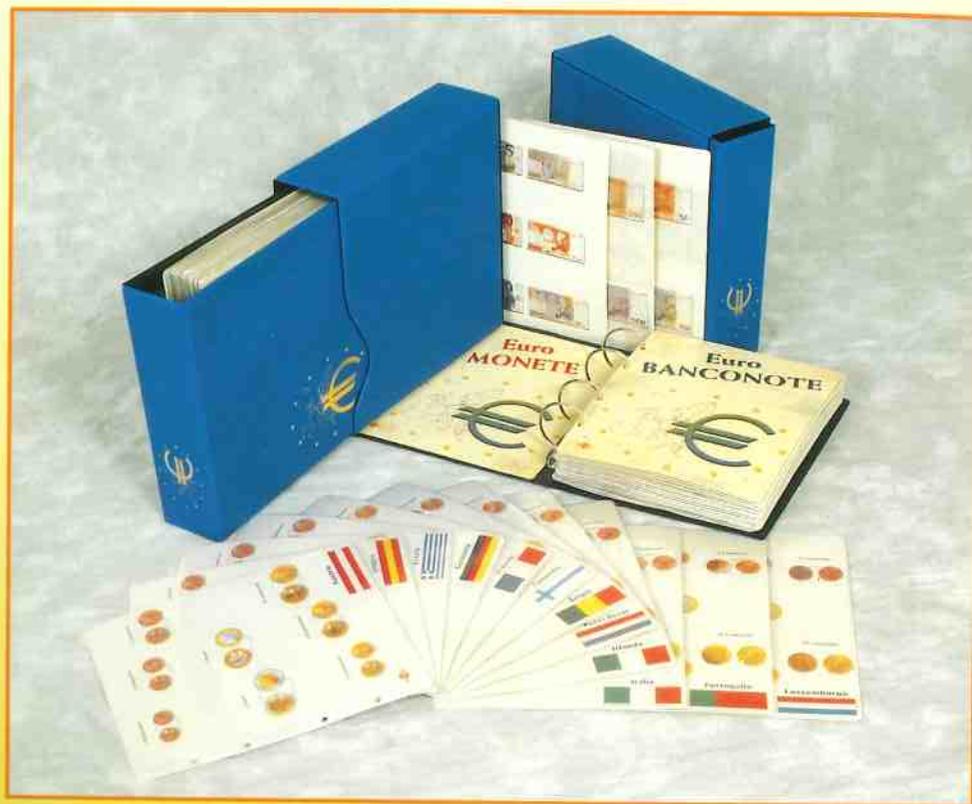




...Raccoglitore Euro...



...Articoli per Filatelici, Numismatici
Carte telefoniche, ecc...

SA.MA.PLAST s.a.s. di Salmeri Francesco & C.

Via Vincenzo Monti, 56/A-58 20016 PERO (Milano)

Tel. 02 38100411 Fax 02 33910192 www.sama-plast.it E-mail: info@sama-plast.it

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

ASSOCIAZIONE ITALIANA COLLEZIONISTI POSTA MILITARE

TOSCANA 2003

Manifestazione filatelica e storico postale

*

Assemblea annuale e Mostra sociale

Associazione Italiana Collezionisti Posta Militare

*

Convegno Filatelico – Numismatico – Cartoline

11, 12 e 13 aprile 2003

FIRENZE - FORTEZZA DA BASSO

Con il patrocinio di:

Ministero delle Comunicazioni

Ministero per i Rapporti con il Parlamento

Regione Toscana

Comune di Firenze

Poste Italiane SpA

Federazione fra le Società Filateliche Italiane

TOSCANA 2003 – COMITATO D'ONORE

On. Maurizio Gasparri – Ministro delle Comunicazioni
Prof. Enzo Cardi – Presidente di Poste Italiane S.p.A.
Dott. Claudio Martini – Presidente Giunta Regionale Toscana
Dott. Leonardo Domenici – Sindaco di Firenze
Prof. Arch. Mariella Zoppi – Assessore Cultura Regione Toscana
Dott. Simone Siliani – Assessore Cultura Comune di Firenze

TOSCANA 2003 – COMITATO D'ONORE FILATELICO

On. Dott. Carlo Giovanardi – Ministro, Presidente Gruppo Parlamentare Amici della Filatelia
Dott.ssa Marisa Giannini – Direttore Divisione Filatelia Poste Italiane
Ing. Piero Macrelli – Presidente Federazione fra le Società Filateliche Italiane
Prof. Andrea Giuntini – Presidente Istituto di Studi Storici Postali
Sig. Aldo Cecchi – Istituto di Studi Storici Postali
Ing. Mario Nottoli – Direttore Filiale Firenze 1 – Poste Italiane
Dott. Adolfo Franchi – Consigliere Federazione fra le Società Filateliche Italiane
Sig. Fernando Vannini – Presidente sez. Toscana Associazione Filatelisti Italiani Professionisti
Sig. Saverio Bocelli – Delegato Regionale Federazione fra le Società Filateliche Italiane

TOSCANA 2003 – COMITATO ORGANIZZATORE

Segretario generale:	Luigi M. Impallomeni
Pubbliche relazioni:	Luigi M. Impallomeni Paolo Norfini
Rapporti con la stampa:	Giovanni Bosi
Mostra filatelica:	Sergio Leali (AICPM) Roberto Monticini (ASPOT) Paolo Norfini (CFF)
Convegno commerciale:	Torello Orlandini (CFF) Fernando Vannini (Sez. Toscana AFIP) Paolo Vannini Alberto Del Bianco (ASPOT)
Congresso Associazioni Storia Postale:	Pietro Lazzerini (ASPOT) Adriano Cattani (AICPM) Ruggero Buzzetti (AISP) Paolo Norfini (AIDA)
Premio "Pantani"	Giuseppe Pallini Edoardo Ohnmeiss Alessandro Papanti
Numero Unico	Paolo Norfini Alessandro Papanti Pietro Lazzerini Luigi Impallomeni

TOSCANA 2003 E MUSEO CIVICO

Il secondo millennio ha coinciso con la rinascita delle nuove giornate Filateliche Fiorentine. Nell'aprile 2002, dopo il successo della manifestazione, avevo promesso ad amici e commercianti che non avrei abbandonato solo se avessi avuto un minimo di aiuto, l'aiuto c'è stato, anche se ancora solo marginale, eccomi allora, assieme all'amico Paolo Norfini ed al Presidente dell'Associazione per lo Studio della Storia Postale della Toscana Pietro Lazzerini, a proporVi la manifestazione del 2003, che ha potuto aprire i battenti anche grazie alla volontà del Ministro dei Rapporti con il Parlamento On. Avv. Carlo Giovanardi, del Presidente di Firenze Expo Congress Dr. Alberto Bianchi e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale Sig. Pietro Marchini, oltre al Direttore delle Poste Italiane – Sez. Filatelia - Dr.ssa Marisa Giannini, al Presidente della Federazione fra le Società Filateliche Italiane Ing. Piero Macrelli, all'esperto in strade ferrate Ing. Fabio Cherubini ed a tanti, tanti altri che hanno risposto positivamente alle mie pressanti richieste.

L'ASPOT si interessa di storia postale toscana, gli amici del Circolo Filatelico Fiorentino di filatelia e numismatica in generale, i soci dell'A.I.C.P.M. della posta militare; con queste premesse non potevamo fare a meno di riunirci tutti sotto un' unica insegna: "TOSCANA 2003".

I portoni della Fortezza si apriranno alle ore 14 di venerdì 11 e resteranno aperti fino alle ore 14 di domenica 13 aprile per visitare e partecipare. Oltre alle mostre "Solo Uno" e "Mostra Sociale AICPM", per un totale di quaranta collezioni, ed al convegno commerciale di filatelia, numismatica, cartografia, libri antichi e cartofilia, con oltre 60 ditte specializzate, sono in programma l'assemblea della Associazione Italiana Collezionisti Posta Militare (venerdì 11 - ore 15,00), il primo Congresso nazionale dei sodalizi che si occupano di storia postale con le relazioni di Luciano Buzzetti, Adriano Cattani e Paolo Norfini (sabato 12 - ore 11,00), la Tavola Rotonda "Storia postale oggi: analisi e prospettive future" (sabato 12 - ore 15.30), l'Asta filatelica di Sergio Santachiara (sabato 12 - ore 18.30), la conferenza con relazioni dell'Associazione per lo Studio della Storia Postale della Toscana (domenica 13 - ore 9.30).

Ed è proprio quest'ultima realtà ad aver preparato il numero unico, offerto in omaggio a tutti gli appassionati e studiosi che visiteranno la manifestazione, volume che in 68 pagine raccoglie studi e ricerche, di molti anni, sulle strade ferrate di Toscana.

Ma che fine farà tutto questo patrimonio di raccolte e di studi?
Con questa finalità, il Circolo Filatelico Fiorentino e l'ASPOT vorrebbero

ASPOT

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO
DELLA STORIA POSTALE
TOSCANA



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

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

Per informazioni:

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

Redazione: Alberto Del Bianco, Via G. Salvadori n. 64 - 52100 Arezzo

e-mail: aspot.dba@flashnet.it

web: <http://village.flashnet.it/users/fn055811>



CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO 1923-2003

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

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

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

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

dare vita a Firenze ad una struttura museale, attrezzata in modo da illustrare la storia Toscana attraverso le vicende del servizio postale in Toscana dal medioevo ad oggi.

Vorremmo chiedere la collaborazione e l'interessamento da parte del Ministero delle Comunicazioni, della Soprintendenza del Polo Museale Fiorentino, dell'Assessorato alla Cultura della Regione, dell'Amministrazione Comunale di Firenze e della Direzione Regionale delle Poste Italiane SpA, per un incontro volto a valutare questo progetto che prevede una "convenzione" che, da una parte metta a disposizione, a titolo gratuito, un locale adeguato ed arredato ove ubicare il "Museo Civico di Storia Postale della Toscana", mentre da parte nostra metteremo a disposizione il materiale da esporre, in parte originale ed in parte riprodotto e forniremo una serie di servizi indispensabili per dare vita a manifestazioni, convegni ed esposizioni.

A questo punto debbo, sinceramente ringraziare chi mi è stato vicino in questa fatica, le autorità che hanno voluto concedere il patrocinio tra cui i Ministeri delle Comunicazioni e per i Rapporti con il Parlamento, la Regione Toscana, il Comune di Firenze, le Poste Italiane SpA, i giornalisti ed i giornali e riviste che hanno pubblicato di Toscana 2003, i commercianti che numerosi partecipano e molti dei quali hanno contribuito alla pubblicazione di questo volumetto sulle Strade Ferrate Toscane con la loro pubblicità.

Nell'augurare a tutti buon lavoro, voglio anticipatamente ringraziare i visitatori, gli appassionati e i collezionisti che intervengono, con l'auspicio di rivederci dal 16 al 18 aprile 2004.

Luigi M. Impallomeni

il postalista

di Roberto Monticini

rivista on-line di cultura filatelica e storico-postale

www.ilpostalista.it

SERGIO SANTACHIARA

STUDIO FILATELICO

Richiedeteci i cataloghi delle nostre vendite per corrispondenza e delle nostre aste pubbliche che si terranno a Verona in primavera e in autunno
Vi verranno inviati gratuitamente

Chi fosse interessato ad inserire materiale nei nostri cataloghi, sia per corrispondenza che per asta pubblica, ci richieda le nostre condizioni di vendita.

Trattiamo direttamente francobolli medi e rari di tutto il mondo.

Interpellateci

Viale IV Novembre, 6
42100 REGGIO EMILIA
tel. 0522-437288/49452
Fax 0522-49022

Qualche cenno sulle Strade Ferrate Toscane

di Paolo Norfini (U.S.F.I.)

La nascita e la prima fase di sviluppo delle ferrovie italiane riflettono la situazione del paese nell'epoca preunitaria. Ai primi tronchi aperti a partire dal 1839, e nati per motivi di opportunità locale, se ne aggiunsero altri che, se andavano ad aumentare il chilometraggio totale, non rispondevano a criteri di omogeneità e di conseguenza non possedevano un indirizzo strategico di interesse nazionale.

I primi stati nei quali fu promossa la costruzione di ferrovie furono il Regno di Napoli, il Regno Lombardo-Veneto e il Granducato di Toscana. Il Regno di Sardegna non fu tra i primissimi stati a dotarsi di questa innovazione, ma in breve tempo riuscì, non solo a colmare il ritardo iniziale, ma a realizzare una rete che costituì senza dubbio il punto di riferimento per un razionale sviluppo del settore in Italia. All'atto della proclamazione del Regno d'Italia (17.3.1861) le strade ferrate della penisola raggiungevano una estensione di 2186 km, così ripartiti:

850 km nell'ex Regno di Sardegna, 132 nello Stato Pontificio, 607 nel Lombardo-Veneto, 323 nell'ex Granducato di Toscana, 139 negli ex Ducati di Modena e Parma, appena 125 nell'ex Regno di Napoli che, dopo essere stato il primo ad inaugurare un tronco ferroviario, da Napoli a Portici (3.10.1839), aveva realizzato dei modesti ampliamenti alla rete, tanto da poter elencare solo quattro linee esistenti nel 1860: la Napoli-Cancello-Caserta-Capua, la Cancello-Nola-Sarno, la Napoli-Salerno e la Torre Annunziata-Castellamare di Stabia.

La consistenza della rete lombardo-veneta prese origine dall'apertura della Milano-Monza di appena 13 km (18.8.1840), poi estesa nel 1849 a Como-Camerlata. Nel 1842 seguì la Padova-Mestre, nel 1846 la Milano-Treviglio, e la Venezia-Vicenza, tre segmenti della costruenda Milano-Venezia, poi completata nel 1857.

Ritardato fu l'avvio delle costruzioni nello Stato Pontificio che solo nel novembre 1846 iniziò a parlare di costruzioni secondo alcune direttrici ritenute valide (il primo tronco fu da Roma a Frascati, 1856).

Sul chilometraggio globale che, come detto prima, nel marzo 1861 risultava di 2186 km, occorre precisare che le strade ferrate del solo Regno d'Italia (con esclusione quindi del Veneto, ancora soggetto all'Austria, e dello Stato Pontificio) avevano il seguente sviluppo:

in esercizio	1718 km
in costruzione	1278 km

concesse e da iniziare 498 km, per un totale di 3494 km.

A mezzo di convenzioni, poi tradotte in legge dal Parlamento, andò delineandosi la rete ferroviaria italiana, tanto che a fine 1867 le opere realizzate e in esercizio ammontavano in tutto a 5315 km, mentre altri 1569 km risultavano in costruzione. Le linee in servizio erano così ripartite fra le società concessionarie:

Alta Italia	2247 km
Romane	1700 km
Meridionali	1196 km
Calabro-Sicule	149 km
Torinese	23 km

L'incremento registrato nello spazio di dieci anni si pose percentualmente tra i più alti d'Europa ed è significativo se si tiene conto che le finanze del giovane regno risultavano dissanguate da due guerre e da numerosi problemi di ordine sociale sorti in conseguenza del rapido processo di unificazione. Di fronte ai necessari investimenti finanziari e alle spese di gestione occorre anche registrare un notevole incremento dei proventi del traffico che dai 39,5 milioni di lire del 1860 erano passati a 80 milioni nel 1867.

Strada Ferrata Leopolda

Nel Granducato di Toscana retto dal sovrano Leopoldo II della Casa di Lorena le costruzioni di strade ferrate presero consistenza gradualmente secondo tre principali direttrici: un collegamento tra il capoluogo, Firenze, e il porto marittimo di Livorno, una linea da Firenze a Pisa, passando per Lucca e in zone densamente popolate ed economicamente sviluppate e una linea centrale da Empoli a Siena con la prospettiva di un prolungamento fino a Roma. Sicuramente la più importante per la sua funzione strategica, e in fine dei conti anche la più redditizia, risultò all'epoca la Firenze-Livorno che in onore del sovrano fu chiamata "Strada Ferrata Leopolda". Essa prese origine dalla costituzione (14.4.1838) di una società di fatto tra il banchiere Emanuele Fenzi di Firenze e il commerciante livornese Pietro Senn. Subito iniziò la sottoscrizione del capitale necessario per la costruzione della linea e il 30.4.1839 si ebbe la presentazione del progetto con annessa relazione e stime curato da Robert Stephenson. Detta relazione conteneva quattro progetti di tracciato e la deputazione incaricata scelse quella che correva a sinistra dell'Arno, dopo un percorso iniziale sulla sua destra. Non deve stupire la presenza inglese nella fase iniziale delle costruzioni ferroviarie; l'esperienza maturata dall'Inghilterra in quegli anni, sia in fase di progettazione, sia in quella di costruzione delle macchine era accettata senza obiezione alcuna dai nostri progenitori, data la loro impreparazione totale. Inglese erano perfino i macchinisti che guidavano i convogli nei primi tempi di esercizio.

Anche se in Toscana non era avvertita, la presenza inglese si rifletteva soprattutto nel settore finanziario, grazie all'interesse mostrato dalla Borsa di Londra proprio sulle azioni delle ferrovie granducali che in questo campo precedettero quelle di altri stati preunitari.

Dopo due anni si ebbe il Sovrano Rescritto per l'approvazione del progetto, mentre il definitivo Motuproprio di concessione seguì il 5.4.1841, poi promulgato il 21 dello stesso mese. Con l'elezione del primo Consiglio di amministrazione della S.A. Strada Ferrata Leopolda iniziarono i lavori sul tronco Livorno-Pisa, conclusi dopo meno di tre anni. Il motivo secondo cui i lavori iniziarono da Livorno anziché da Firenze, come si potrebbe credere, è da ricercarsi dai vari vantaggi che venivano offerti: il basso prezzo dei terreni da espropriare, il ristretto numero dei proprietari di tali ter-

reni, il percorso facile e pianeggiante con pochi fabbricati da demolire e corsi d'acqua facilmente superabili. Tutti vantaggi che avrebbero giovato sul piano finanziario, anche grazie ai prevedibili proventi del traffico sui tronchi gradualmente entrati in esercizio.

La prima corsa di prova ebbe luogo il 21.10.1843, mentre l'inaugurazione di questo tronco (km 20,4, coperti in circa 25 minuti) avvenne il 13.3.1844 con grande affluenza di pubblico fino dai primi giorni. La stazione di Livorno era situata a San Marco, mentre quella di Pisa era a Porta Fiorentina ed è da notare che la prosecuzione per Firenze era in regresso, trattandosi di stazione di testa. Il costo del biglietto da Pisa a Livorno variava da uno a tre paoli, a seconda delle classi.

È importante osservare che il 20 giugno 1847 si ebbero le prime prove della trasmissione dei dispacci tra Pisa e Livorno a mezzo del telegrafo della ferrovia. Proseguivano frattanto i lavori di costruzione della linea che, aperta nei vari tronchi in epoche successive, giunse alla stazione di Porta al Prato di Firenze il 12.6.1848. La lunghezza totale risultò di km 97,294 e per le singole fasi di avanzamento si rimanda alla tabella allegata. Restano ancora alcune considerazioni da fare su questa linea. Anzitutto, e ciò a dimostrare l'importanza che le veniva attribuita, è il fatto che fin dall'inizio essa era quasi totalmente dotata di doppio binario. Il completamento in tal senso avvenne nella primavera del 1850. Non si può non ricordare inoltre il collegamento realizzato a Livorno con la Stazione marittima, inaugurata il 12.8.1858, con una posa di km 3,450 di nuovi binari, collegamento essenziale per il traffico delle merci. Tale servizio veniva già gestito dalle ferrovie fino dal 19.10.1845, data in cui fu aperto il tronco Pisa-Pontedera.

E a proposito di raccordi citeremo anche quello resosi necessario a Firenze tra le stazioni Leopolda di Porta al Prato e la Maria Antonia a Santa Maria Novella, un tronco di km 2,910 realizzato e aperto al traffico il 24.8.1860. La dotazione della società in fatto di materiale rotabile era di tutto rispetto, come risulta dal rapporto agli azionisti per l'assemblea del 25.9.1850: 20 locomotive e altrettanti tender, 65 carrozze viaggiatori (inclusa quella per la Reale Corte) e 137 carri per trasporti di varia natura.

La Firenze - Pistoia - Lucca - Pisa.

Il tragitto che noi oggi percorriamo e che allo stato progettuale della Strada Ferrata Leopolda fu chiamato, almeno per una certa porzione di esso, "subappenninico" o "pedemontano", ebbe vicende complesse e articolate, essenzialmente dovute al fatto che nella realizzazione e nell'esercizio intervennero varie società per i tronchi in cui esso risultò suddiviso.

Il primo tronco fu di appena 21 km, qual è la distanza tra Lucca e Pisa. Occorre aggiungere che nel 1840 Lucca era ancora indipendente, retta temporaneamente dal Duca Carlo Ludovico di Borbone, in attesa dell'annessione al Granducato di Toscana prevista dal Congresso di Vienna. Nonostante la situazione di collasso finanziario del piccolo stato, un comitato di promotori guidato da Pasquale Berghini illustrò il progetto dell'opera con la prospettiva che ciò poteva essere fonte di sviluppo economico grazie al collegamento celere col porto di Livorno. E ciò indusse il Duca a

emanare (10.12.1841) il decreto di concessione per la costruzione della Lucca-Pistoia. Dato che la linea andava ad interessare anche il Granducato (il confine era posto a Ripafratta e in questo caso si può parlare di una delle primissime "linee internazionali" al mondo), Leopoldo II dette l'assenso al progetto con Motuproprio del 27.6.1844. L'opera, pur non godendo dei favori presso alcuni ceti abbienti lucchesi, fu affidata ad una società finanziata con capitali stranieri, in particolare austriaci. Un dibattito scientifico per scegliere il tracciato più idoneo si concluse col preferire il percorso pianeggiante attraverso Ripafratta, scartando l'ipotesi di attraversamento in galleria del Monte Pisano.

I lavori, iniziati alacremente, si protrassero a lungo per vari imprevisti e inconvenienti che fra l'altro fecero aumentare il costo dell'opera. Dopo le prime corse sul tratto Lucca-Ripafratta (22.6.1846), esteso poi a Bagni di San Giuliano (29.9.1846), la linea fu inaugurata il 15.11.1846 con arrivo a Pisa alla stazione provvisoria situata presso Porta a Lucca. Le operazioni doganali al confine fra i due stati, sempre lunghe e noiose all'epoca, risultarono molto semplificate limitando i controlli unicamente ai viaggiatori che scendevano dai convogli.

Ricorderemo che a breve distanza di tempo, turbamenti interni e la situazione finanziaria sempre più dissestata del piccolo ducato, anticiparono (5.10.1847) la cessione dello stato a Leopoldo II da parte di Carlo Ludovico. La soppressione della linea doganale tra Lucca e la Toscana era già stata attuata il 1.7.1847.

Lo stesso gruppo promotore, integrato da personalità di Pistoia e di Pescia, costituito in "Società Anonima della Strada Ferrata Lucca-Pistoia", ebbe nell'estate 1845 la concessione per questo tratto. I lavori, iniziati nell'autunno dello stesso anno, portarono all'apertura della Lucca - Pescia avvenuta il 26.12.1848. Ma sorsero presto difficoltà tecniche (in primo luogo la galleria di Serravalle), opposizioni delle popolazioni interessate, ostruzionismi, fino alla bancarotta dell'impresa di costruzione, l'inglese Gandell. Il fallimento di quest'ultima, sancito dal Tribunale di Livorno il 22.6.1855, coinvolse anche la società della Lucca-Pisa. Se occorsero cinque anni per la tratta Pescia-Montecatini, ce ne vollero altri quattro per arrivare a Pistoia, ponendo in grave imbarazzo il governo granducale. Il problema, serio sia sul piano finanziario, come su quello dell'immagine, fu risolto con la scelta di una persona idonea: Policarpo Bandini, e fu così che con l'apertura della galleria di Serravalle (3.2.1859) e la congiunzione con Pistoia, e quindi con Firenze, il cerchio andò a chiudersi.

Sì, perché ormai da vari anni, era in esercizio la Firenze-Prato-Pistoia, gestita da una società con capitale inglese e in onore della granduchessa regnante, la strada ferrata aveva assunto il nome di "Maria Antonia". La costruzione, avviata nel settembre 1845, non presentava particolari difficoltà, che invece sorsero a causa di liti all'interno della dirigenza tecnica e liti giudiziarie causate dall'impatto della ferrovia con gli abitanti delle zone attraversate. Nonostante tutto, il primo tratto tra Firenze e Prato-Porta al Serraglio prese il via il 3.2.1848 tra l'entusiasmo della popolazione corsa a vedere il primo convoglio partito da Firenze. Non diversamente



PIEM

dott. Pietro Marchionni

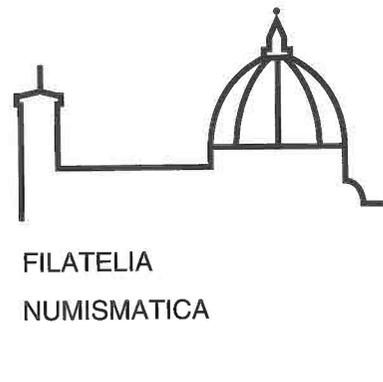
Disponiamo di uno scelto assortimento di Storia Postale Italiana,
Estera e Tematica

Specialisti in Storia Postale Pontificia

Acquisto - Intermediazione - Stime

c.p. 171 - 06034 FOLIGNO

Tel. 335-6588671



FILATELIA
NUMISMATICA

ULIVIERI CARLA

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

FILATELIA 'DI TOMMASO'



FRANCOBOLLI PER COLLEZIONE
vendita per corrispondenza

specializzata in:

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

LISTINI GRATIS A RICHIESTA

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

Filatelica Fiorentina

di MASSIMO PERUZZINI

compra-vendita di:
francobolli - monete
cartoline d'epoca - storia postale
distintivi e medaglie
schede telefoniche

50123 FIRENZE - Via Porta Rossa, 74r
Tel. 055-219086

e-mail: filatelicafiorentina@tin.it
www.filatelicafiorentina.com

FILATELIA BRIOSCHI

DI MARCO GOFFI

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

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

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



ALPHA

International Insurance Brokers

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

COLLEZIONISTI
COMMERCianti
CASE D'ASTA

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

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

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

andarono le cose per la sezione da Prato a Pistoia, per cui restò memorabile il disagio patito dagli abitanti di Prato per il protrarsi dei lavori, a causa dei pessimi rapporti esistenti tra le autorità locali e i costruttori inglesi. Si arrivò anche a un cambiamento societario con la costituzione della "Società Anglo-italiana per le strade ferrate" che in pratica era quasi totalmente di proprietà inglese e finalmente il tratto Prato-Pistoia venne aperto il 12.7.1851.

Ricorderemo, per finire, che la società della Maria Antonia assunse dal 6.6.1857, giorno di apertura della Serravalle-Pistoia, anche l'esercizio provvisorio di questo tronco per conto delle Lucchesi; provvedimento alquanto logico, dal momento che il materiale rotabile non poteva giungere da Lucca, non essendo ancora aperta la galleria di Serravalle.

La Centrale Toscana

Il progetto di un collegamento ferroviario che dalla "Leopolda" raggiungesse Siena e, in una seconda ipotesi anche Roma, prese corpo nel 1842, per merito di un comitato di eminenti personalità senesi. In poco tempo, pur nel generale scetticismo e disinteresse della cittadinanza, col progetto tecnico nacque anche la "Società Anonima per la Strada Ferrata Centrale Toscana" che prevedeva l'aggancio all'altezza di Empoli e il percorso lungo la val d'Elsa. La maggiore difficoltà naturale da superare era costituita dalla galleria sotto il Monte Arioso, progettata in 1516 metri, la più lunga d'Italia dell'epoca. Ragione per cui il 14.10.1849 avvenne l'inaugurazione della linea di Empoli fino alla stazione provvisoria di Monte Arioso, all'imbocco nord della galleria, mentre Siena fu raggiunta il 3.12.1850, dopo l'apertura della stessa; la lunghezza totale risultò di 64 km a binario semplice.

Passarono quasi dieci anni per vedere aperto il prolungamento verso sud; il 19.9.1859 fu inaugurata infatti la Siena-Sinalunga (che a quel tempo aveva ancora la denominazione di Asinalunga), poi estesa a Torrita (29.10.1860) e infine a Chiusi (24.7.1862), raggiungendo un totale di 153 km.

L'idea di una prosecuzione della linea fino a Roma attirò numerosi imprenditori presso la corte del granduca, ma sorse contemporaneamente un progetto che privilegiava il percorso attraverso Arezzo e tale progetto incontrò il favore di personalità come Bettino Ricasoli. Non essendo pensabile la realizzazione di due linee, una per Siena e l'altra per Arezzo, sorsero immediatamente due schieramenti che per circa un ventennio dettero luogo ad una sorta di campanilismo ferroviario, conclusosi col prevalere di un collegamento che oltre ad Arezzo avrebbe toccato località economicamente importanti come la val di Chiana, Perugia, Assisi, Foligno ecc.

Il 27.4.1859 cadeva il governo granducale e fra le varie nuove realizzazioni in corso d'opera a quel momento si possono citare la Pisa-Viareggio-Massa, con la sistemazione del nodo di Pisa e la linea aretina, progettata fino dal 1856 e chiamata "Strada Ferrata Ferdinanda" in onore del principe ereditario. I lavori su questa linea avanzavano verso Pontassieve (Montevarchi fu raggiunta il 5.4.1863) e ci si avviava alla costruzione della stazione di Firenze Porta alla Croce. Il primo nucleo di materiale (due loco-

motive acquistate usate in Francia e dieci vagoni) venne consegnato nell'ottobre 1859.

Se vogliamo dare un giudizio complessivo sulla politica ferroviaria di Leopoldo II, dobbiamo premettere che, mancando una decisa scelta organica e una definita programmazione a favore del nuovo mezzo di locomozione, il Granduca tenne un atteggiamento di mediazione, tale da non ostacolare da un lato l'iniziativa di quei pochi imprenditori (mossi da evidente miraggio affaristico), e dall'altro a non disturbare interessi locali che altrimenti gli avrebbero alienato il favore popolare.

Resta comunque inconfutabile il risultato conseguito in quindici anni con l'apertura di oltre 300 km di linee.

Gli avvenimenti italiani del periodo 1859-1861 ebbero riflessi anche sulla politica ferroviaria, affrontata finalmente con criteri più razionali e con conseguenze anche per quanto avvenne in Toscana. Il 15.3.1860 si tenne il plebiscito di annessione della Toscana al Regno di Sardegna, ma già col 1° gennaio dello stesso anno ebbe luogo il concentramento nella Leopolda della Maria Antonia e delle Lucchesi sotto la sigla di "Ferrovie Livornesi"; l'operazione fu dettata da un non brillante rendimento delle strade ferrate, con eccezione della Leopolda. Le cause di ciò possono essere ricercate anzitutto nel mancato sviluppo del trasporto merci, settore che, in una regione prevalentemente agricola, era rimasto in mano ai vettori tradizionali. Si aggiunga l'inesperienza nella progettazione che aveva causato perdite considerevoli, con riflessi immediati in campo finanziario e conseguente difficoltà di finanziamento dopo le perdite patite. Lo scetticismo verso questa forma di investimento di capitali era ancora più forte in Toscana che in altre regioni o stati, dato il carattere spiccatamente conservatore della borghesia.

Ancora a titolo di citazione diremo che la consistenza del materiale rotabile al 18.12.1861 era ragguardevole: 43 locomotive, 219 carrozze e 540 carri per impieghi vari.

Su base nazionale scaturì immediata l'esigenza di accorpate la gestione delle linee e di ridurre il numero delle concessioni. Nel 1865 Firenze era divenuta, sia pure provvisoriamente, capitale del Regno d'Italia e la rete ferroviaria (3393 km) fu divisa con legge n°2279 del 14.5.1865 fra quattro grandi società, SFAI (Strade Ferrate dell'Alta Italia), SFR (Strade Ferrate Romane), Meridionali e Calabro-Sicule che dettero notevole impulso alla costruzione delle nuove linee, portando in venti anni il totale a 8970 km (con l'aggiunta della rete sarda).

Le "Ferrovie Livornesi" che si trovarono, a loro volta, inevitabilmente in crisi, confluirono, con la "Centrale Toscana" nelle "Romane", società a capitale prevalentemente francese. Il seguito dello sviluppo della rete toscana, gli studi, i progetti realizzati e quelli che invece non videro la luce fanno parte della storia dello stato unitario e vanno considerati in un'ottica diversa e non più particolaristica, limitata alla regione.

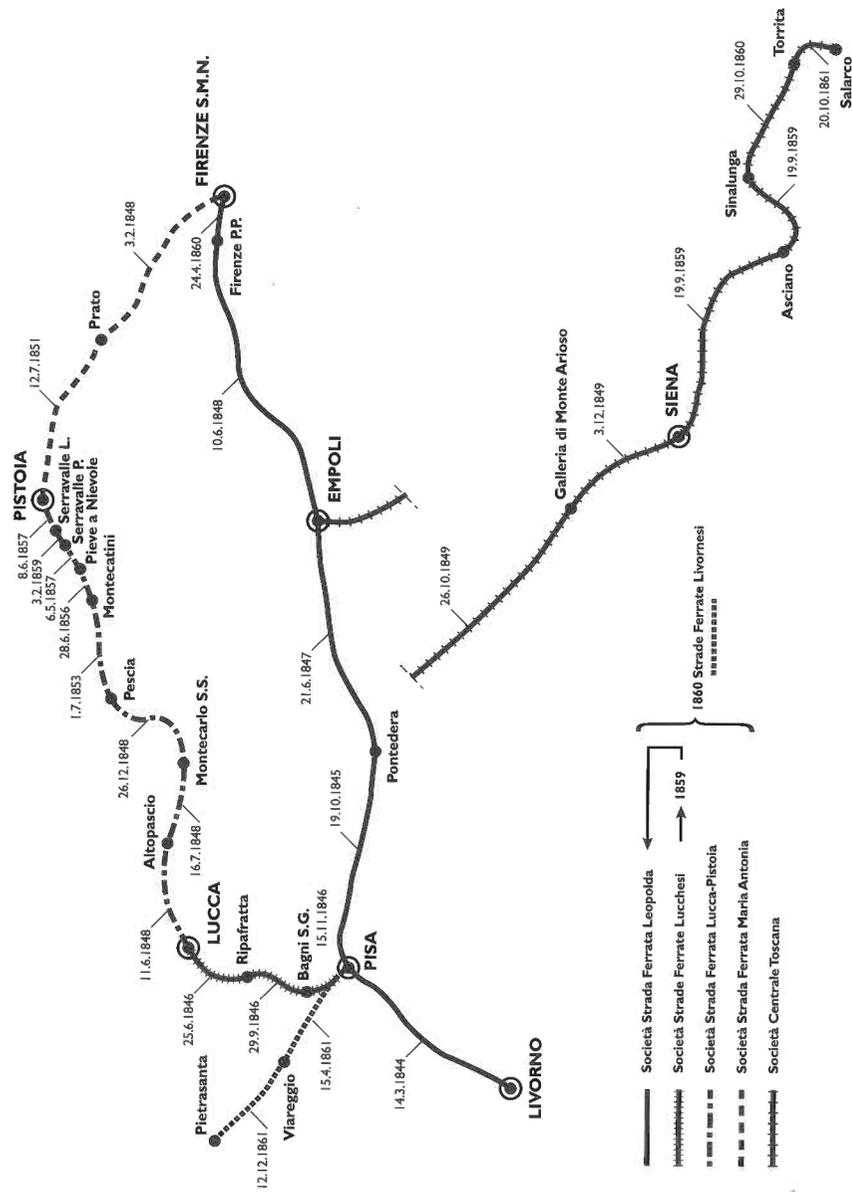
Prospetto cronologico delle ferrovie aperte all'esercizio in toscana dal 1844 al 31 dicembre 1861

di Luigi M. Impallomeni

Data	Designazione delle linee e dei tronchi aperti all'esercizio	ad un solo binario km	a due binari km
14.03.1844	da Livorno a Pisa		19
19.10.1845	da Pisa a Pontedera		20
29.09.1846	da Lucca a San Giuliano	15	
15.11.1846	da San Giuliano a Pisa	4	
21.06.1847	da Pontedera a Empoli		26
03.02.1848	da Firenze a Prato	18	
10.06.1848	da Empoli a Firenze (Porta Prato)		31
11.06.1848	da Lucca ad Altopascio	14	
16.07.1848	da Altopascio a San Salvatore	5	
26.12.1848	da San Salvatore a Pescia	4	
14.10.1849	da Siena a Empoli	64	
12.07.1851	da Prato a Pistoia	16	
01.07.1853	da Pescia a Montecatini	7	
23.06.1856	da Montecatini a Pieve Nievole	2	
06.06.1857	da Pieve Nievole a Serravalle ponente	6	
06.06.1857	da Pistoia a Serravalle levante	4	
03.02.1859	galleria di Serravalle (linea Pistoia-Lucca)	2	
19.09.1859	da Siena a Sinalunga	58	
24.04.1860	congiunzione Porta Prato - S.M.N. Firenze		2
29.10.1860	da Sinalunga a Torrita	6	
15.04.1861	da Pisa a Viareggio	22	
20.10.1861	da Torrita a Salarco	6	
10.12.1861	congiunzione stazioni di Pisa		2
12.12.1861	da Viareggio a Pietrasanta	10	

(Estratto dalla Relazione sulle Strade Ferrate Italiane del Ministero dei Lavori Pubblici. Anno 1867)

Data di apertura delle linee e amministrazioni di appartenenza in Toscana sino a tutto il 1861



Empoli – posta per strada ferrata 1847 - 1862*

di Alessandro Papanti (A.S.P.O.T.)

La rivoluzione dell'800.

L'utilizzo della ferrovia - oggi certamente mezzo di comunicazione fra i più diffusi ed economici, per alcuni aspetti ritenuto superato ed obsoleto - costituì al suo nascere, nel secondo quarto dell'800, una vera e propria rivoluzione economica e sociale capace di influire nelle abitudini e sulla vita quotidiana, al pari di quella verificatasi con l'impiego dell'automobile nel ventesimo secolo e con le strade informatiche dei nostri giorni. Prima di allora il trasporto terrestre veniva fatto nei modi di sempre: con il cavallo, con il bue, e con i mezzi a ruote che tali animali erano in grado di trainare; a questo si affiancava la via fluviale percorsa da imbarcazioni capaci, è vero, di stivare anche notevoli quantità di merci, ma si può immaginare con quale difficoltà in relazione ai periodi di piena o di secca che potevano impedire la navigabilità del fiume, e con quale sforzo quando - una volta scesone il corso - si trattava di risalirlo vincendo la corrente.

È quindi comprensibile come la possibilità di usare un mezzo di trasporto meccanico, non condizionato da fattori atmosferici, in grado di assicurare collegamenti regolari con notevole celerità per quantità di persone e cose prima di allora impensabili, abbia investito in pieno il sistema dei trasporti dell'epoca.

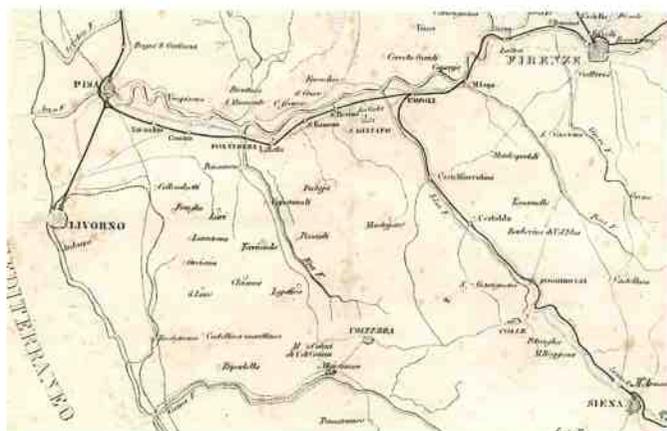
Ciò fu vero a maggior ragione per Empoli, sia perchè situata sulla direttrice dei traffici fra la capitale del Granducato ed il suo principale porto, tappa obbligata negli scambi di Firenze con Pisa, Livorno e da qui con le località oltremare e viceversa; sia in quanto la cittadina disponeva di un importante scalo sull'Arno allora percorso da navicelli dal Masso della Gonfolina fino alla foce. Anzi proprio sul fiume passavano le grandi quantità di merci e quelle più pesanti.

La nascita della ferrovia impattò dunque in pieno sull'economia ed i trasporti che interessavano Empoli, per un verso segnando il lento ma irreversibile declino della via di fiume, per l'altro accentuando l'importanza commerciale non solo verso il tradizionale asse Firenze- Livorno, ma anche in direzione di Siena, in quanto Empoli divenne capolinea di una ferrovia verso sud, che ricalcava il percorso dell'antica Via Francigena. Grazie al liberismo del Granduca Leopoldo II, la Toscana ebbe - fra i primi paesi Europei - un rapido sviluppo della rete ferroviaria. Buona parte delle Strade Ferrate Toscane furono realizzate fra il 1844 ed il 1850; fra queste quelle le cui linee passavano per Empoli: la Strada Ferrata Leopolda da Livorno a Firenze e la Strada Ferrata Centrale Toscana da Empoli a Siena, successivamente proseguita fino a Chiusi.

Il treno fece la sua comparsa nella cittadina con l'inaugurazione della tratta Pontedera-Empoli, avvenuta il 21 giugno 1847. La Strada Ferrata Centrale Toscana da Empoli a Siena fu aperta il 3 dicembre 1849. Empoli fu

*Articolo pubblicato su "Notiziario Aspot" n. 16, del Novembre 2001.

Fig.1. Mappa delle Strade Ferrate che interessavano la stazione di Empoli al 1860 circa: la S.F. Leopolda e la S.F. Centrale Toscana.



dunque nodo ferroviario di notevole importanza quale stazione di transito della prima e capolinea della seconda.

La ferrovia e la posta

Anche la posta allora era trasportata su diligence, con staffette a cavallo o ancora con messaggeri a piedi. L'utilità del nuovo mezzo di trasporto per un rapido inoltro della corrispondenza fu subito compresa dalle Poste Granducali. Con lo stesso atto - il Sovrano Rescritto 5/3/1841 - con cui si concedeva la costruzione e l'esercizio delle Strade Ferrate, fu previsto per le società concessionarie l'obbligo di riservare un posto all'addetto dell'Amministrazione Postale al trasporto della corrispondenza, dietro pagamento del biglietto come un normale passeggero.

Il Granducato di Toscana - unico fra gli Antichi Stati Italiani - non aveva tuttavia stabilito il proprio diritto esclusivo all'esercizio del servizio postale. Le società ferroviarie - in assenza della privativa a favore dello Stato - poterono quindi dare corso ad un analogo servizio in piena autonomia e concorrenza; anzi sembra siano state proprio queste le prime a trasportare corrispondenza via ferrovia.

I servizi delle poste private a cura delle Società Ferroviarie e delle poste Granducali coesisterono per circa quindici anni, fino al dicembre 1862, quando entrò in vigore la legge sulla privativa postale dello Stato su tutto il territorio del Regno.

Il contemporaneo esercizio di questo duplice servizio comportò che su ferrovia potevano essere trasportati vari tipi di corrispondenza: 1) lettere consegnate dal mittente alle società ferroviarie e da queste recapitate, che presentano solo i bolli delle Strade Ferrate e il cui porto non è mai assolto con francobolli; 2) lettere consegnate all'Ufficio Postale Granducale ma viaggiate, in tutto o in parte, per ferrovia con l'addetto delle poste statali, affrancate con francobolli - salvo fino a quando fu tollerata la consuetudine di lasciare il pagamento del porto a carico del destinatario - e presentano fino al 1853, oltre a quelli ordinari, bolli aventi lo scopo di contraddistinguere quel mezzo di trasporto; 3) lettere che sono state affidate alle



Lettera da Livorno a Ferrara del 28 dicembre 1859.
Ultimi giorni d'uso dei francobolli in crazia.



VACCARI s.r.l.



Filatelia - Editoria

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

Cataloghi di vendita **GRATUITI** a richiesta

ALBERGOTTO

HOTEL
★★★★
FLORENCE - ITALY

*the charme of a house
a warm hospitality*



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

CAROLUS

HOTEL

★★★★

FLORENCE - ITALY

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



società ferroviarie, hanno percorso parte del tragitto in treno e sono poi state consegnate all'amministrazione statale per l'inoltro alla località di destinazione in quanto non servita dalla ferrovia; caso questo in cui doveva essere assolta sia la tariffa della società che quella delle Poste Granducali.

Il bollo di strada ferrata usato dalle poste granducali

Per contraddistinguere il trasporto della corrispondenza su ferrovia - per tutto o per parte del tragitto - le Poste Toscane introdussero bolli particolari che - per gli undici Uffici Postali di II Classe ubicati nelle vicinanze delle stazioni - presentavano le lettere "S.a.F.a" (Strada Ferrata) entro un ovale. Empoli faceva parte di tali uffici ed ebbe in dotazione questo bollo usato in abbinamento al doppio cerchio datario nominale.

Questo bollo trovò impiego dal gennaio 1850 al 1853; la brevità del periodo - ad Empoli come nelle altre località - indica il venir meno della necessità di specificare sulla lettera il mezzo di trasporto impiegato: la ferrovia



Fig. 2. 4 maggio 1851. Lettera da Empoli a San Miniato con il bollo ovale "S.a.F.a" indicante l'inoltro tramite Strada Ferrata. La vicinanza delle due località indica come le Poste Granducali usassero la ferrovia anche nei casi in cui la percorrenza era breve. Sul fronte della lettera appare la cifra manoscritta "2", indicante la tariffa di due crazie; era ancora prevalente l'uso di far corrispondere il porto dal destinatario, nonostante il Granducato avesse emesso con il 1 aprile 1851 i primi francobolli.



Fig. 3. 9 febbraio 1853. Oltre che in partenza, il bollo "S.a.F.a" fu usato anche in arrivo - come su questa lettera proveniente da Pisa - al fine di distinguere il mezzo di trasporto usato.

era divenuto un veicolo ordinario – nel volgere di pochi anni – anche per le Poste Granducali.

Bolli del servizio postale privato delle società ferroviarie

Se da un lato la posta statale destinò un solo bollo al servizio via ferrovia, dall'altro la gamma dei bolli impiegati dalle società ferroviarie per il trasporto della corrispondenza che veniva loro direttamente affidata alla Stazione di Empoli per il recapito fu ampia ed articolata, come del resto per le altre stazioni con un rilevante traffico postale.

Ciò fu dovuto a varie circostanze:

- le poste statali disponevano già dei bolli nominali e datari ai quali era sufficiente aggiungere l'ovale "S.a.F.a" per indicare il mezzo usato;
- il notevole periodo di tempo in cui le Società svolsero questo servizio: dal 1847 al 1862;
- la diversa indicazione che i bolli stessi dovevano fornire: località di provenienza, data di spedizione, orario del treno, se la lettera era franca oppure la tariffa che doveva corrispondere il destinatario;
- il passaggio della gestione, nel febbraio 1860, della Strada Ferrata Leopolda nelle Strade Ferrate Livornesi, che ebbero in concessione anche le società delle Strade Ferrate Lucchesi (da Lucca a Pisa e da Lucca a Pistoia) e la Strada Ferrata Maria Antonia da Firenze a Pistoia, con conseguente cambiamento dei bolli;
- il mutamento della moneta in corso nel Granducato originariamente espressa in crazie, soldi e quattrini, poi in centesimi di lira, che venne adottata dal novembre 1859 quando - dopo la partenza del Granduca Leopoldo II° - si formò un Governo Provvisorio con a capo Bettino Ricasoli che, attraverso il Plebiscito del marzo 1860, portò all'annessione al Regno d'Italia;
- il fatto che Empoli, come già accennato, fosse sia stazione di transito della più importante linea ferroviaria della Toscana, la Firenze-Livorno, sia capolinea della Strada Ferrata Centrale Toscana, quella per Siena.

Tariffe e bolli di tariffazione

Il trasporto su ferrovia della corrispondenza non comportò mutamenti di tariffa: una lettera consegnata alle Poste Granducali scontava un porto di 2 crazie – purchè entro le 40 miglia di distanza- sia che il trasporto avvenisse con i mezzi tradizionali, che con l'uso della Strada Ferrata.

La tariffa della lettera affidata alla Strada Ferrata Leopolda era invece di 3 crazie, superiore a quella statale, ma il mittente portando la missiva in stazione poco prima della partenza del treno aveva la possibilità di fare recapitare la lettera entro poche ore, specialmente se la destinazione era lungo la linea; la maggiore spesa aveva quindi giustificazione nella celerità del servizio.

Quando il destinatario non si trovava in località servita dalla ferrovia la lettera, esaurito il transito su strada ferrata, era affidata alla posta statale, che provvedeva all'ulteriore inoltro ed al recapito; in tal caso occorreva corrispondere ambedue le tariffe.

A ciò si aggiunga che la corrispondenza poteva essere affrancata dal mit-

tente o essere a carico del destinatario: da ciò l'esistenza di bolli con indicazione della tassa "da esigere" o con la scritta "franca".

La Strada Ferrata Centrale Toscana - come pure le Strade Ferrate Lucchesi e la S. F. Maria Antonia - applicò due tariffe: 2 crazie per qualunque stazione della propria linea; 3 crazie se la percorrenza era superiore a 40 miglia o la lettera doveva proseguire sulla ferrovia di altra società toscana. Come prima accennato, il Governo Provvisorio a fine 1859 adottò il sistema monetario espresso in centesimi di lira italiana; in tale occasione la tariffa della lettera sulle Strade Ferrate Toscane fu uniformata a 15 centesimi.

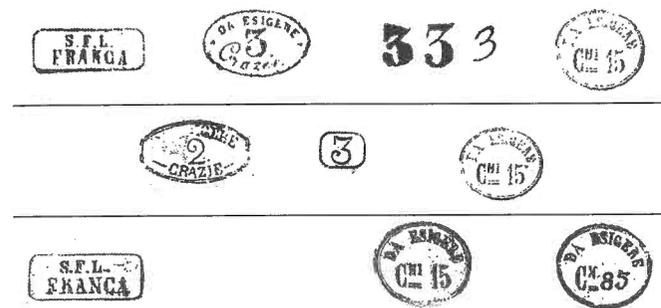


Fig. 4.
Bolli di tariffazione della S.F. Leopolda

Bolli di tariffazione delle S.F. Centrale Toscana

Bolli di tariffazione delle S.F. Livornesi

La quasi totalità degli oggetti trasportati con il servizio postale delle Strade Ferrate erano lettere semplici; il servizio di raccomandazione non risulta sia stato eseguito pur essendo note indicazioni manoscritte private di "raccomandata". Per questo motivo le stazioni avevano in dotazione solo timbri indicanti la tariffa della lettera.

Vi sono però eccezioni riguardanti la spedizione di plichi, piccoli pacchi o buste con campioni di merce per i quali la tariffa non era quella di 3 crazie o di 15 centesimi. Per supplire a questa mancanza, a partire dal 1859 furono introdotte delle "etichette", sulle quali sono indicati a penna o a stampa i centesimi di lira del porto.

Queste etichette sono note su corrispondenze provenienti dai centri maggiori, come Livorno o Siena; probabilmente non tutti gli uffici ne furono



Fig. 5. Etichetta su lettera con campione senza valore spedita da Livorno ad Empoli

dotati. Il fatto che, pur essendo rare, esse si presentino in notevole varietà di tipi, induce a ritenere che fossero stampate in minime quantità dalla società ferroviaria che - ogni volta esaurite le scorte - ne faceva nuove tirature, oppure venissero impresse localmente da alcuni uffici di stazione per supplire alle necessità contingenti.

Non risulta che presso la stazione di Empoli siano state usate etichette, ma - caso che pare isolato nell'ambito delle Strade Ferrate Toscane - venne impiegato un bollo apposito: l'ovale con indicazione "Da esigere C.mi", senza indicazione della cifra. Vi sono casi in cui la cifra 15 esistente sul bollo di tassazione è stata corretta a penna con l'indicazione di un diverso valore - come a Lucca - ma non si trattava di impronte che ne erano prive.

Ad Empoli è probabile sia stato impiegato un bollo precedentemente in dotazione a questo o ad un altro ufficio, ma usurato o danneggiato - come farebbe supporre l'impronta piuttosto impastata e priva della "i" di "C.mi" - cui era stato tolto il "15" al fine di poter applicare manualmente il valore.

Fig. 6. Corrispondenza spedita dalla Stazione di Empoli sotto l'amministrazione delle Strade Ferrate Livornesi con bollo di tariffazione in ovale ed indicazione del valore manoscritta. Si tratta di lettera accompagnatoria di un pacco, come può dedursi:

- dal porto di C.mi 85 superiore di molto alla tariffa di C.mi 15 per le lettere;
- dalle scritte sul frontespizio ove è indicato: "Da consegnarsi una cassetta marcata AB n°5"; cassetta alla quale viene fatto riferimento anche nel testo.

Questo bollo svolge la funzione propria delle "etichette", in uso presso le stazioni maggiori, che venivano applicate sulle lettere contenenti campioni o che accompagnavano pacchetti.

È per ora l'unico caso noto di questo bollo.



Strada Ferrata Leopolda

I primi bolli apposti alla Stazione di Empoli per il trasporto di corrispondenza tramite le società ferroviarie sono quelli impiegati dalla Strada Ferrata Leopolda negli anni 1847-48: si tratta di quattro bolli accomunati dalla arcaicità dei caratteri e dalla grossolanità dell'impronta, che possono presentarsi insieme o separatamente.

La presenza di due soli orari indica che il servizio di corrispondenza veniva svolto tramite due soli convogli giornalieri.

Dal 1856 al 1859 fu usato un bollo a doppio cerchio che assommava in sé le informazioni necessarie: stazione, data e numero della corsa nella terza riga, espresso in numeri romani dal 1 al 4; segno che i treni usati giornalmente erano divenuti quattro.

TORELLO ORLANDINI

Filatelisti dal 1945

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



1852-60 crazie scarlatto cupo su grigio, annullato, quattro margini eccezionali con parti di due francobolli laterali. Dal certificato Diena: "Può considerarsi, qualitativamente, come il miglior 60 crazie esistente".

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

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

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

www.philafer.com

Philafer s.n.c.

Via Amedei, 1 - 20123 Milano
info@philafer.com



1811: doppio déboursé
di Firenze e Cortone,
dipartimento 112

SIAMO SEMPRE INTERESSATI ALL'ACQUISTO
DI FRANCOBOLLI E STORIA POSTALE

DONNINI STUDIO FILATELICO

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

STUDIO FILATELICO DONNINI

che da oltre 35 anni opera con

*professionalità - esperienza - garanzia illimitata - prezzi competitivi
precisione - accurata scelta del materiale - sollecitudine*

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

Saranno spediti ai seri interessati



50123 FIRENZE - Via Calimala, 2

Tel. 055-283183 - Fax 055-2398038

29 FEBBRAIO
EMPOLI
12^h
6^{re}



Strada Ferrata Centrale Toscana

La prima tratta della Strada Ferrata Centrale Toscana da Empoli a Siena fu
aperta nel dicembre 1849; la linea venne progressivamente prolungata
fino a Chiusi e completata nel 1862.

Questa società dotò Empoli - come la maggior parte delle altre stazioni di
questa linea - di un bollo a doppio ovale, usato dal 1851 al 1861.



Fig.7. I bolli a caratteri primitivi indicanti nell'ordine: la data; gli orari di partenza dei treni: le 12 del mattino o le 6 del pomeriggio; la stazione.

Fig.8. Bolli a doppio cerchio in uso dal 1856 al 1859 con il numero del treno giornaliero e lettera della S. F. Leopolda spedita da Empoli a Livorno, con bollo a doppio cerchio indicante la stazione, la data di spedizione 28 febbraio (1856), la terza corsa della giornata.

Fig. 9. 21.6.1859. Piego proveniente dalla "Delegazione di Governo di Empoli", ed inoltrato tramite la S. F. Centrale Toscana al Gonfaloniere di Montaione, Vi compare il doppio ovale della Stazione di Empoli ed il bollo di tariffazione per 3 crazie. La tariffa avrebbe dovuto essere di 2 crazie in quanto il percorso interessava solo questa società ferroviaria ed il tragitto era inferiore alle 40 miglia; una spiegazione della tariffa più elevata potrebbe essere trovata nella necessità di recapitare la lettera in località non direttamente servita dalla ferrovia, ma posta a qualche chilometro dalla stazione più vicina: quella di Castelfiorentino.

Strade Ferrate Livornesi

Con il passaggio sotto l'amministrazione delle Strade Ferrate Livornesi della Strada Ferrata Leopolda – avvenuto nel 1860 – i bolli di quest'ultima furono sostituiti con altri che contrassegnavano la nuova gestione.

Per la Stazione di Empoli si realizzarono due tipi di bollo: un doppio cerchio con indicazione della stazione, del giorno, del mese e del numero del

Fig. 10. Impronta del primo tipo di bollo in dotazione alla Stazione di Empoli sotto le S. F. Livornesi e lettera spedita da Empoli a Livorno nel 1861 con il doppio ovale ed il bollo con tassazione espressa in centesimi di lira italiana. Quest'ultima impronta è la stessa già in uso sotto la F. S. Leopolda.



Fig. 11. 18 gennaio 1861.

Non erano infrequenti casi nei quali nell'inoltro della corrispondenza delle Strade Ferrate si verificassero disguidi, specialmente in una stazione come quella di Empoli dove confluivano le linee di due diverse amministrazioni.

Ne costituisce un esempio questa lettera da Empoli a Colle Valdelsa dove è evidente la sovrapposizione di impronte diverse. In

partenza furono apposti i bolli delle S. F. Livornesi a doppio cerchio ed il "S.F.L. Franca" in cartella – forse perchè il mittente aveva

indicato la destinazione in modo poco chiaro che fu interpretato come "Colle di Valdera" – mentre la missiva doveva essere instradata sulla S.F. Centrale

Toscana per Colle DI Valdelsa. Rilevato l'errore, al primo bollo fu sovrapposto il doppio ovale di quest'ultima linea.

treno, che troviamo sulla corrispondenza del 1860; un doppio ovale con la sola indicazione della stazione, usato nel 1861.

Non è peraltro chiara la ragione per cui al doppio cerchio completo delle varie indicazioni (data e corsa) fu sostituito il doppio ovale con la sola località di provenienza, in uso presso altre stazioni di minor traffico.



Uffici ambulanti e lineare di stazione

Con il 1 gennaio 1863 il servizio postale divenne privativa dello Stato; a partire da questa data cessò per le società ferroviarie la possibilità di trasportare e recapitare in proprio la posta. La corrispondenza poteva quindi essere inoltrata solo tramite le Poste del Regno, che nel frattempo avevano mutuato dalle Strade Ferrate la ricerca della rapidità del servizio propria di queste.



Fig. 12. 19 febbraio 1865. Lettera portata dal mittente alla Stazione di Empoli dove venne inoltrata sul primo treno utile. L'ufficio ambulante obliterò il francobollo con l'ambulante della linea Firenze – Livorno; quindi appose il bollo stampatello lineare "EMPOLI", indicante la stazione di impostazione.

Le poste statali a tal fine fecero realizzare delle carrozze speciali predisposte per il funzionamento di un ufficio postale ambulante, di solito posto in coda al convoglio. Gli utenti potevano consegnare le lettere presso le stazioni ferroviarie e imbarcarle direttamente sul vagone postale del treno in



Fig. 13. Immagine della Stazione di Empoli ai primi del '900.

partenza. Durante il viaggio, la posta veniva lavorata e smistata dall'ufficio ambulante, che apponeva il proprio bollo con l'indicazione delle stazioni di partenza ed arrivo alle estremità della linea, di regola annullando il francobollo.

I primi vagoni con ufficio ambulante entrarono in funzione proprio sulla linea Firenze – Livorno fra la fine del 1860 ed il gennaio 1861; servizio che fu rapidamente esteso alle altre linee.

Allo scopo di contrassegnare le località intermedie della linea – fra le quali Empoli – in cui la posta veniva consegnata agli ambulanti, furono approntati per la linea Firenze / Livorno bolli in stampatello con il nome della stazione di impostazione, che furono apposti – in modo peraltro saltuario – a fianco del bollo tondo indicante la percorrenza. Sono noti casi sporadici di bolli di stazione annullatori.

Riferimenti bibliografici:
F. Bargagli Petrucci, *Monografia delle Poste Toscane*. Vol. 30
L. Sirotti-G. Colla, *Dagli Stati Preunitari al Regno d'Italia*. Vol. 2

Locomotive impiegate nelle strade ferrate granducali (1844 - 1860)

ricerca di Luigi M. Impallomeni (A.S.P.O.T.)

Sarà utile ricordare che il più importante produttore nazionale di locomotive fu l'Ansaldo che già nel 1854 costruì le sue due prime macchine, e che nello spazio di dieci anni fornì oltre trenta pezzi alla rete ferroviaria piemontese e ben otto alla Centrale Toscana. Di queste, le prime due, costruite nel 1859 rappresentarono, all'epoca preunitaria, una commessa "estera" molto significativa.

In Toscana si contavano, in pratica, officine per ciascuna amministrazione in cui era divisa la rete ferroviaria; pertanto, oltre a quelle fiorentine di Porta al Prato (Leopolda, specializzata nella costruzione di carrozze) e di Santa Maria Novella (costruzione di carri, ma chiusa dopo che la Maria Antonia confluiti nelle Livornesi), abbiamo quelle di Lucca, ben attrezzate, specie per le riparazioni, e di Siena. Gli impianti di quest'ultima, in modo particolare, erano già attivi prima dell'apertura della Centrale Toscana per la costruzione di carri destinati ai treni-cantiere e nel 1849 erano impegnati nella fornitura delle prime carrozze. Il livello produttivo di queste officine fece sì che esse divennero fornitrici delle Romane e giunsero, nel 1868, alla costruzione di due locomotive.

Altra importante officina venne installata a Pontassieve, destinata alla costruzione e a riparazioni di ogni genere.

Per quanto risulti difficile e non sempre coronato da successo, l'unico procedimento possibile per individuare le antiche locomotive è stato quello di risalire agli album di disegni, di selezionare quelle costruite entro il 1860-65 e di tentarne infine l'attribuzione alle reti ferroviarie di origine. Attribuzioni alquanto ben fondate, pur se di natura ipotetica, mancando spesso fonti archivistiche certe e documentate

S.F. Leopolda

Rodiggio	Quantità	Costruttore	Anno	N° di costruzione	Destino
1-1-1	1	Stephenson	1844	400	SFRom. 41
1-1-1	2	Stephenson	1845	499-510	
2-1-0	4	Stephenson	1847-48	599-600-639-640	SFR 51/54
1-2-0	2	Stephenson	1846	548-549	SFR 91/92

Sebbene nell'album delle Strade Ferrate Romane del 1878 siano state individuate solo nove macchine, risulta che la consistenza era di venti unità, e tale rimase fino al 1859.

S.F. Maria Antonia

Pochi e frammentari i dati disponibili. Incerta l'attribuzione di alcune macchine che possono essere state trasferite alla Leopolda. Il parco macchine presumibilmente consisteva di nove locomotive, di cui tre Haig Foundry del 1846 e quattro Potts del 1846-48.

S.F. Lucchesi

Rodiggio	Denominazione	Costruttore	Anno	N° costruzione	Destino
2-2-0	Pisa - Lucca	(2) Norris	1845	351-358	SFR 76/77
2-1-0	Ripafatta	(1) Norris	1845	?	
1-1-1	Pescia	(1) Sharp	1847	192	
1-1-1	Antonietta - I Fratelli	(2) Sharp	1853	?	
1-1-1	Contessa Matilde Pistoia	(2) Sharp	1858	1040/41	SFR 25 (1)

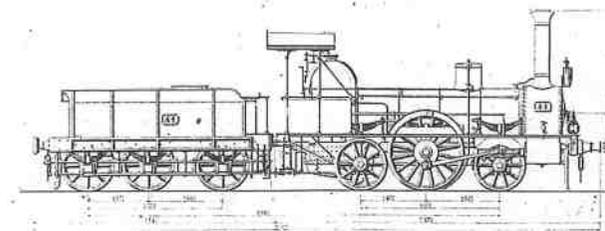
Vi sono motivi per supporre che tre fossero le macchine impiegate sulla Lucca - Pisa e sette sulla Lucca - Pistoia, per un totale quindi di 10 locomotive.

S. F. Centrale Toscana

Rodiggio	Denominazione	Costruttore	Anno	N° costruz.	Destino
1-2-0	Siena, Centrale, Peruzzi	(3) Stephenson	1848/9	656-721/22	SFR121 131/132
0-3-0	Biringucci, C. di Giorgio	(2) Stephenson	1849	716/718	SFR 501/2
1-1-0	Speranza	(1) Adams	1854	10	SFR 1002
1-2-0	S. Bandini, Arbia	(2) Ansaldo	1859	23-24	SFR 141/2
1-2-0	Roma, Cavour, Orvieto Spezia (+2 nome ignoto)	(6) Ansaldo	1861	29/34	SFR 151/6

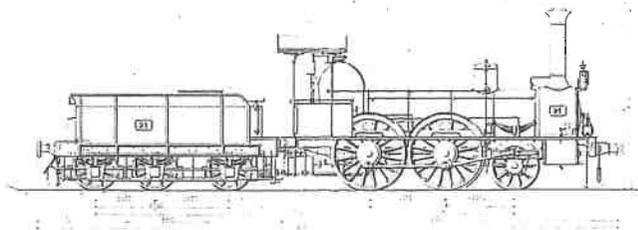
Si presentano qui di seguito alcuni disegni di locomotive costruite tra il 1844 e il 1859 e appartenute alle ferrovie toscane, tratte dall'album delle Strade Ferrate Romane, pubblicato nel 1878. Tali mezzi vengono presentati nello stato in cui si trovavano all'epoca della pubblicazione, con le modifiche apportate nel tempo per renderle più adeguate alle necessità, come ad esempio la copertura della cabina dei macchinisti.

STRADA FERRATA LEOPOLDA - 1844



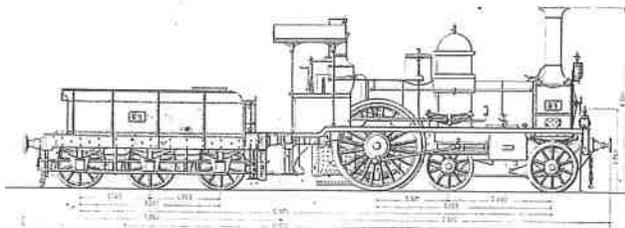
Locomotiva a ruote libere e cilindri esterni orizzontali
Costruita da R. Stephenson e C. a Newcastle on Tyne
Anno di costruzione 1844
Numero di Fabbrica 400 Numero di Servizio 41

STRADA FERRATA LEOPOLDA - 1846



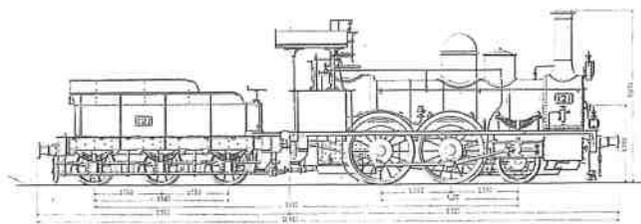
Locomotiva a 4 ruote accoppiate e cilindri esterni orizzontali
Costruita da R.t Stephenson e C. a Newcastle on Tyne
Anno di costruzione 1846
Numero di Fabbrica 548 Numero di Servizio 91

STRADA FERRATA LEOPOLDA - 1847/48



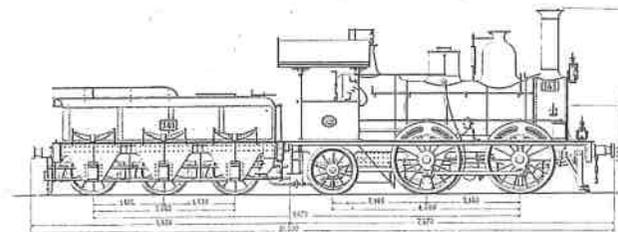
Locomotiva a ruote libere e cilindri esterni orizzontali
Costruite da R.t Stephenson e C. a Newcastle on Tyne
Anni di costruzione 1847 e 1848
Numeri di Fabbrica 599, 600, 640 Numeri di servizio 51, 52, 54

STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA - 1848



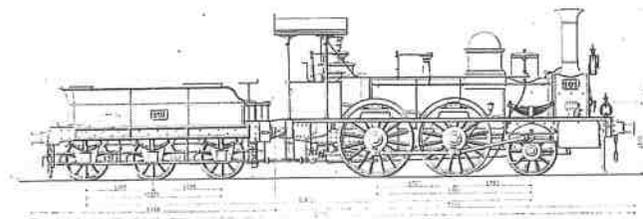
Locomotiva a 4 ruote accoppiate e cilindri esterni orizzontali
Costruita da R.t Stephenson e C. a Newcastle on Tyne
Anno di costruzione 1848
Numero di Fabbrica 656 Numero di Servizio 121

STRADA FERRATA CENTRALE TOSCANA - 1859



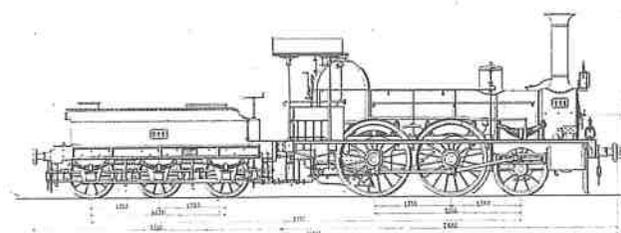
Locomotiva a 4 ruote accoppiate e cilindri interni inclinati
Costruite da Ansaldo a Sampierdarena
Anno di costruzione 1859
Numeri di Fabbrica 23 e 24 Numeri di Servizio 141 e 142

STRADA FERRATA MARIA ANTONIA - 1846



Locomotiva a 4 ruote accoppiate e cilindri esterni orizzontali
Costruite da Jones Potts a Newton near Warrington
Anno di costruzione 1846
Numeri di Fabbrica 168 e 169 Numeri di Servizio 101 e 102

STRADA FERRATA MARIA ANTONIA - 1846



Locomotiva a 4 ruote accoppiate e cilindri esterni orizzontali
Costruite nelle officine Haigh Foundry Company a Wigan
Anno di costruzione 1846
Numeri di Fabbrica 39 e 40 Numeri di Servizio 111 e 113

Fonti:
*Strade Ferrate Romane -
Album delle
locomotive*, Lit. Benelli
succ. e Laudi, 1878
*Strade Ferrate Italiane -
Ministero dei Lavori
Pubblici*, 1867



ASSOCIAZIONE
COMMERCANTI FILATELICI
SEZ. TOSCANA



A.F.I.P.

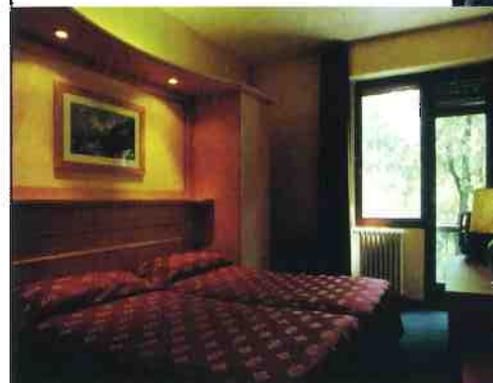
ANTICHITÀ NUM.-FIL. di GASPARRI Manuela	c.so Mazzini, 321	57126 Livorno	0586-802312
BERTI Sergio	via Fabbrini, 27	50063 Figline V.no (FI)	055-9155643
BIANCHI Germano	via Cimatori, 13	59100 Prato	0574-32650
BIONDI Gino	via Mameli, 45	50136 Firenze	055-577310
BRIOSCHI di GOFFI Marco	via dei Servi, 31r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

"La filatelia è cultura"

RIVOLGETEVI SEMPRE AL VOSTRO COMMERCIANTE DI FIDUCIA



Il Meridiana, 3 stelle, è un albergo moderno situato nella zona di Piazza della Libertà, nelle immediate vicinanze del centro storico.



Facilmente raggiungibile sia dalla stazione che dalle autostrade, è in posizione ideale anche per chi si vuole recare alla sede delle fiere o al Palazzo dei Congressi. Tutte le camere, recentemente ristrutturate, sono dotate di bagno privato e sono munite di aria condizionata e TV satellitare. La prima colazione è servita a buffet in un'ampia e accogliente sala ristorante. L'Hotel dispone inoltre di una sala riunioni capace di accogliere fino a 30 persone.



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

ALBERTO GAZZI

ASTE FILATELICHE

CON LA CONSULENZA DI

FRANCO GAZZI

Borgo SS. Apostoli, 18

50123 FIRENZE

www.albertogazzi.com

E-mail: info@albertogazzi.com

☎ 055.282345

FAX 055.218637

Cataloghi a richiesta



VENDITE PER CORRISPONDENZA

SU OFFERTA

A PREZZI NETTI



I primi ambulanti ferroviari sul territorio dell'ex Granducato di Toscana

di Alessandro Papanti (A.S.PO.T.)

La mancanza nel Granducato di Toscana - diversamente dagli altri stati coevi - di una privativa in materia postale, aveva consentito alle società ferroviarie di istituire un servizio postale privato sulle proprie linee, in diretta concorrenza con quello dell'amministrazione granducale. Quest'ultima peraltro aveva iniziato subito ad usufruire della ferrovia quale mezzo di trasporto della corrispondenza, prima in via alternativa al percorso stradale, poi in modo prevalente.

La rapidità di questo passaggio è testimoniata dal fatto che l'uso degli appositi bolli predisposti alla fine del periodo precursorio dalle poste statali - come gli S.a Ra entro ovale - per contraddistinguere l'impiego della strada ferrata, era cessato già dal 1853; segno che la ferrovia nel volgere di pochi anni era divenuto il normale mezzo per il trasporto delle lettere.

Con il 1 gennaio 1863 - data di entrata in vigore della legge n° 604 del 05 maggio 1862 che sanciva la privativa postale su tutto il territorio nazionale - la possibilità per le società ferroviarie ancora in esercizio - quelle Strade Ferrate Livornesi e dalla Strada ferrata Centrale Toscana - di trasportare in proprio la corrispondenza venne meno.



Fig.1. 5.2.1853. Il bollo S.a Ra entro ovale - in dotazione agli uffici postali del Granducato di Toscana di II° classe posti in vicinanza della ferrovia - aveva la funzione di indicare il trasporto tramite Strada Ferrata. Qui è usato come annullatore del 2 crazie (n°5) unitamente al doppio cerchio di Montelupo su lettera per Arezzo.

L'esistenza di questo regime di concorrenza - protrattosi per circa quindici anni - contribuì allo sviluppo ed al miglioramento dell'organizzazione del servizio postale, di cui seppero avvantaggiarsi particolarmente le Poste del neonato Regno d'Italia, che riuscirono - con l'introduzione degli uffici ambulanti ferroviari - a realizzare un efficiente e celere recapito della corrispondenza.

Già nel 1861 erano stati introdotti sulla rete ferroviaria toscana, delle carrozze o compartimenti speciali predisposti al funzionamento di uffici postali ambulanti. Questi uffici, viaggianti con il convoglio, svolgevano quasi tutti i normali servizi, esclusi quelli al pubblico ed a denaro, ed in particolare quello di lavorare e smistare durante il viaggio la corrispondenza affidatagli alla stazione di partenza o raccolta lungo la linea, in modo da consegnare le sacche alle stazioni intermedie o al capolinea, e di

scambiare i dispacci con treni incrociati in caso di disguidi. Gli utenti potevano imbucare le lettere direttamente al vagone postale del treno in partenza, o impostarle nelle cassette poste nei locali delle stazioni.

La linea Firenze-Livorno

Il primo ambulante in Toscana fu istituito nel gennaio 1861 dal Governo Provvisorio lungo la linea Firenze / Livorno. Erano in servizio due ambulanti giornalieri, come si evince dai n.1 e 2 contenuti nell'impronta dei bolli, la cui foggia – di tipo sardo-italiana – mutò nel corso degli anni. Il servizio venne sospeso nel 1867.

L'introduzione nel 1866 delle disposizioni concernenti l'obbligo di annullare i francobolli mediante bolli numerati a punti – al fine di evitare frodi postali – riguardò anche gli uffici postali ambulanti. A quelli posti sui con-

Fig. 2. 8.3.1863. Lettera spedita dalla stazione di Firenze – indirizzata a Cascina dove giunse in giornata – consegnata all'ufficio ambulante sul treno della linea Firenze/Livorno, che provvide ad annullare il 15 c. 1° tipo (n° 12) con il bollo in dotazione a doppio cerchio **AMB.FIRENZE LIVORNO N° 2** in uso fra il novembre '62 ed il settembre '63.



vogli diretti da Firenze a Livorno furono attribuiti i n° 215,216,217; quando la linea era percorsa nel senso opposto – da Livorno a Firenze – venivano usati i n. 218, 219 e talvolta lo stesso 216. La combinazione di questi bolli fu possibile per un periodo di tempo limitato in quanto l'uso dei numerali iniziò nel maggio 1866, mentre il servizio degli ambulanti su

Fig. 3. 21.6.1866. Su questa lettera trasportata da Firenze a Pisa con l'**AMBUL. FIR. LIVORNO N° 1**, fu applicato il numerale 218, che era riservato alla corsa di ritorno da Livorno a Firenze, in luogo del n° 217 proprio della corsa ascendente. È possibile che l'impiegato abbia confuso i due bolli che aveva a disposizione.



questa linea venne chiuso nel 1867.

L'uso dei bolli degli ambulanti ferroviari applicati in transito è assai frequente sia perché – ove possibile – la corrispondenza viaggiava per ferrovia, sia in quanto, già dagli anni '60, gli ambulanti coprivano buona parte della rete ferroviaria dell'epoca.

L'applicazione di questi bolli al verso delle lettere riveste comunque interesse poiché consente di ricostruire il percorso effettuato dalle medesime.

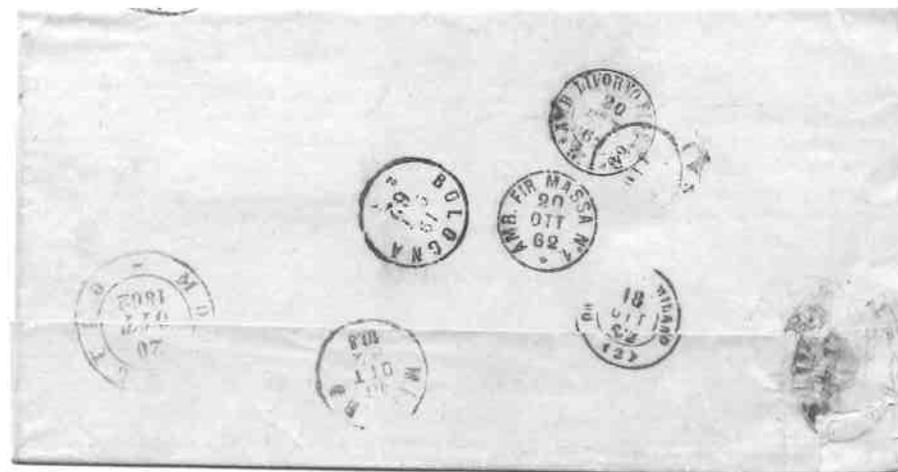


Fig. 4. 18.10.1862. Lettera in franchigia da Como a Montelupo, trasportata su tre ambulanti, il cui percorso può essere così ricostruito:

- l'ufficio postale di Como bolla il piego in partenza alle ore 7 di sera;
- imbarco sull'ambulante **DA COMO A MILANO (2)** ed arrivo a Milano alle ore 10 di sera;
- trasporto per ferrovia da Milano a Bologna – la cui linea era stata aperta nel novembre '61 – del quale sulla lettera non vi è traccia mancando su quella tratta un ambulante;
- arrivo all'ufficio postale di Bologna alle ore 2 del pomeriggio del giorno 19;
- passaggio dell'Appennino in diligenza, poiché il collegamento ferroviario fra Bologna e la Toscana sarà completato - via Vergato, Pracchia e Pistoia – il 3 novembre '64.

Da questo punto l'esatta ricostruzione del percorso diviene meno agevole; vi sono infatti – oltre a quello d'arrivo a destinazione – tre bolli tutti con data 20 ottobre: Pisa e due ambulanti che percorrono la stes-

sa linea ma in direzioni opposte: uno da Firenze a Massa, l'altro da Livorno a Firenze. Questo l'itinerario più logico:

- giunta probabilmente a Pistoia, la lettera viene da qui salita sulla linea Firenze-Pistoia-Lucca Pisa – le ex Strade Ferrate Lucchesi e Maria Antonia – e perviene a Pisa, dove è apposto il bollo di questo ufficio postale;
- da Pisa è trasportata sull'**AMB. LIVORNO FIRENZE N° 1**, ma per disguido –oppure perché il treno non ferma in quella stazione – non viene scesa a Montelupo e prosegue per Firenze;
- da qui rilevato l'errore il piego è trasbordato sul primo treno che transita per Montelupo l'**AMB. FIR. MASSA N° 1** – dove finalmente giunge a destinazione.

Nell'altra meno probabile ipotesi la lettera, passato l'Appennino, sarebbe giunta a Firenze, imbarcata sull'ambulante per Pisa, dove sarebbe stata scesa e reinoltrata a Montelupo sull'ambulante Livorno-Firenze.

Fig. 5. 15.2.1866. Lettera consegnata all'ufficio *AMBUL. FIR.. LIVORNO* N° 2 alla stazione di S. DONNINO – la prima che si trova sulla linea a partire da Firenze – affrancata con il 20 c. ferro di cavallo (n°23).



I cosiddetti "timbri di stazione" della Firenze-Livorno e loro funzione di bolli di provenienza

Allo scopo di individuare le località della linea in cui la corrispondenza veniva consegnata agli ambulanti – i cui bolli comprendevano solo l'indicazione del luogo di partenza e d'arrivo - furono approntati per la Firenze-Livorno dei bolli in carattere stampatello lineare con la denominazione della stazione di provenienza, che gli uffici ambulanti dovevano apporre – accanto al proprio – sulla corrispondenza raccolta lungo la linea.

Il loro utilizzo fu saltuario; pare che gli addetti fossero soliti bollare con il lineare solo la prima lettera della bolgetta consegnata all'ambulante nelle singole stazioni.

Le date estreme note vanno dall'agosto '64 al settembre '67.

Era diffusa opinione che tali "timbri di stazione" fossero apposti nella stazione ferroviaria dove la corrispondenza era consegnata all'ambulante. Questa erronea convinzione è stata superata da vari riscontri:

- l'identità dell'inchiostro, per colore e tono, con il bollo dell'ambulante;
- l'esistenza di lettere recanti due impronte sovrapposte di bolli di stazione relative a località diverse, errore che avrebbe potuto essere corretto solo dall'impiegato dell'ufficio ambulante che – avendo in dotazione i timbri delle varie stazioni – ha sovrapposto, a quello applicato per sbaglio, quello appropriato;
- disposizioni normative delle Regie Poste – anche se successive al periodo di diretto interesse - che ribadiscano il principio secondo il quale deve essere identificabile la località d'inoltro, prescrivendo l'apposizione di quei bolli accanto a quello dell'ambulante.

I "timbri di stazione" svolsero quindi la stessa funzione di "bolli di provenienza" e trovarono la stessa modalità di applicazione che ebbero i corsivi di collettorie fino al 1870, data fino alla quale questi ultimi furono apposti dall'ufficio postale.

L'uso dei lineari di stazione cessò, come accennato, nel 1867; circa venti

anni dopo – nel decennio '80 – l'amministrazione ribadendo la necessità di identificare la località di provenienza della corrispondenza, dotò gli ambulanti di nuovi "timbri di stazione" – questa volta a carattere corsivo – che però non risulta siano stati impiegati sulla Firenze-Livorno.

I lineari nominativi sono noti per tutte le stazioni – ad esclusione di Firenze, direzione dalla quale dipendevano gli uffici ambulanti – lungo la linea Firenze-Livorno, e precisamente per: S.Donnino, Signa, Montelupo, Empoli, S.Pierino, S.Romano, La Rotta, Pontedera, Cascina, Navacchio, Pisa e Livorno.



Fig. 8. 10.4.1863. Lettera affrancata con il 15 c. I° tipo (n° 12) annullato dal piccolo cerchio *AMB. FIR.. MASSA N° 1*, da Viareggio a Genova. Il percorso seguito dalla missiva da luogo a perplessità: poiché al verso figura il bollo dell'ufficio postale di Pisa con la stessa data dell'ambulante, è probabile che il plico sia stato portato da Viareggio nel capoluogo per essere salito sul treno munito dell'ufficio ambulante, che avrebbe obliterato il francobollo. Tuttavia, anche nel caso in cui l'iter sia stato quello prospettato, la prassi usata non convince poiché l'ufficio di Pisa avrebbe dovuto annullare il francobollo, mentre il bollo dell'ambulante avrebbe dovuto trovarsi sul retro.

La linea Firenze-Massa

Nel 1861 fu iniziata l'estensione della linea ferroviaria da Pisa fino a Massa – via Viareggio, Pietrasanta e Querceta – completata nel novembre 1862. Anche su questa linea venne aperto un ufficio ambulante, che effettuava due corse giornalieri di andata e ritorno, indicate dal n° 1 o 2 che compare sui bolli.

Il periodo di servizio riscontrato va da luglio '62 all'ottobre '63.

* * *

L'unificazione dell'Italia favorì l'incremento di linee a lunga percorrenza che furono realizzate sia mediante il collegamento delle tratte preesistenti sul territorio degli Antichi Stati, sia con la costruzione di nuove strade ferrate: nel 1861 lo sviluppo delle ferrovie era di Km 2370; nel 1885 la rete aveva raggiunto Km 10150.

Ciò comportò la cessazione del servizio lungo linee brevi – come la Firenze/Livorno - ormai considerato antieconomico, a favore di quelle a lunga percorrenza. In questi cambiamenti Firenze – divenuta Capitale del Regno – assunse un ruolo importante, tanto da essere collegata mediante uffici postali ambulanti con le principali città italiane nel volgere di pochi anni: nel 1865 con Torino, nel 1867 con Venezia e Narni, nel 1870 con Roma. L'epoca dei servizi postali in ambito regionale era ormai tramontata.

FIERE DI PESCIA



Organizzazione fiere ed eventi.

offre

Ospitiamo i Vostrî progetti mettendo a disposizione strutture e servizi, quali:

- Indagini di mercato e strategie per la migliore realizzazione della Vostra promozione e della Vostra idea.
- Progettazione funzionale ed ogni volta personalizzata degli spazi e dell'allestimento dei locali.
- Assistenza di ordine tecnico nell'organizzazione di eventi.
- Noleggio tendostrutture, arredi, impianti.
- Promozione ed informazione attraverso il nostro sito Internet.

dove

L'area fieristica, attrae un vastissimo bacino di utenza per la sua ubicazione particolarmente felice: nel cuore dell'Italia centrale,

facilmente raggiungibile in autostrada (a 5 km. dal casello di Chiesina Uzzanese dell'A11) e in treno (a 500 metri dalla stazione ferroviaria di Pescaia, linea Fi-Viareggio).

Copre un'area complessiva di 42.000 mq., suddivisa in 12.000 mq di area coperta e 30.000 mq di area esterna e dispone di:

- Ampio Parcheggio
- Bar e Ristorante
- Telefoni
- Sala Convegni da 200 posti
- Ascensori
- Servizio facchinaggio
- Sala multimediale con possibilità di utilizzo fax ed internet.

FIERE DI PESCIA srl

Via Salvo D'Acquisto, 10/12 - 51012 Pescaia (PT)
tel. 0572/445460 - fax 0572/440528 - e.mail: info@fieredipescia.it

Le più importanti stazioni ferroviarie in epoca granducale

di Paolo Norfini (U.S.F.I.)

Nella seconda metà dell'Ottocento le stazioni costituivano il simbolo più evidente del proficuo rapporto fra scienza, tecnologia e arte. Nonostante presentassero un aspetto architettonico particolarmente curato, spesso costituirono un problema a causa del loro inserimento nel tessuto urbano. Un caso tipico del genere ci è offerto dalla stazione Maria Antonia di Firenze, inaugurata il 3 febbraio 1848. Infatti essa era situata all'interno delle mura, alle spalle della chiesa di Santa Maria Novella e rappresentava quindi una "nuova porta" della città. Era costituita da vari corpi separati dei quali quello centrale, con struttura a capanna, presentava sulla facciata quattro grandi archi a tutto sesto, che consentivano la veduta dall'interno all'esterno e viceversa. Dotata di quattro binari, era il punto di partenza della Strada Ferrata Firenze-Prato-Pistoia. Dopo l'Unità d'Italia la stazione assunse la denominazione di Santa Maria Novella o, più semplicemente, Centrale. Venne interamente demolita nel 1934 per fare luogo al nuovo fabbricato viaggiatori, realizzato su progetto di Michelucci, Baroni, Berardi, Gamberini, Guarnieri e Lusanna.

Nello stesso anno 1848, il 2 giugno, fu inaugurata l'altra stazione fiorentina, la Leopolda, situata questa fuori della cerchia di mura, prossima alla Porta al Prato e vicina al "quartiere industriale" del Pignone, dove agli inizi degli anni Quaranta era stata impiantata una Fonderia di ferro. Il fabbricato presentava sulla facciata due grandi archi, un lungo corpo centrale, due ali laterali e un ampio portico d'accesso; magazzini e officine meccaniche completavano la struttura. Era anch'essa dotata di quattro binari, ed era il punto di partenza della ferrovia che univa la capitale al porto mercantile di Livorno, il più importante del Granducato. Sottratta al traffico viaggiatori nel 1861, la stazione venne ristrutturata per ospitare la prima Esposizione Nazionale di Arti e Manifatture.

La stazione di Lucca fu costruita poco prima della metà dell'Ottocento. L'edificio fu progettato dal tedesco Pohlmeier, che ne tracciò la pianta, e dall'architetto lucchese Vincenzo Pardini, che realizzò gli alzati. È tuttavia evidente l'influenza dell'architetto Lorenzo Nottolini, a quel tempo commissario della Strada Ferrata Lucca-Pisa. La facciata, prospiciente le mura cittadine, si presenta sobria, ma elegante, con doppio ordine di arcate. Alcune modifiche subite nel corso dei tempi non hanno alterato l'originario impianto che ripropone i modelli dell'architettura civile della città, spaziosa ed elegante.

La stazione Leopolda di Pisa è stata una delle primissime stazioni ferroviarie europee, costruita come stazione di testa per il tronco Livorno-Pisa (inaugurato il 13 marzo 1844) della linea che avrebbe congiunto la capitale del Granducato allo scalo tirrenico. La progettazione venne affidata

all'architetto fiorentino Giuseppe Martelli, il cui primitivo progetto fu parzialmente realizzato, pur rispettando le caratteristiche architettoniche e strutturali. Si componeva di due edifici lunghi 66 metri, con intera copertura costituita da una serie di doppie capriate in legno. Con la realizzazione del piano urbanistico del 1871 e la conseguente costruzione della nuova stazione, la vecchia venne soppressa, pur continuando a funzionare come scalo merci fino al 1929 e successivamente come mercato ortofrutticolo.

Ralizzata su progetto dell'architetto pistoiese Angelo Gamberai, la stazione di Pistoia risultò sia in epoca granducale e ancor di più con l'apertura della "Porrettana" (1864) un nodo ferroviario di prim'ordine. Vi convergevano tre linee, la Maria Antonia, proveniente da Firenze, la Lucchese da Pisa e Lucca, e appunto la Porrettana che proveniva da Bologna, dopo aver attraversato l'Appennino. L'originario fabbricato, edificato fuori delle mura a sud della città, era costituito da varie sale ed uffici, da un capannone per le locomotive e da una zona riservata alle merci. L'attuale edificio risale al 1889, dopo che il precedente era stato demolito per motivi di gusto estetico.

FILATELIA SAMMARINESE



TOSCANA

1 Ⓣ - cr. tassello capovolto, UNICO - p.a.r.

**VENDITE PER CORRISPONDENZA E VIA INTERNET
DI FRANCOBOLLI INTERI POSTALI E STORIA POSTALE**

Piazza Enriquez 22 - 47891 DOGANA (R.S.M.)

tel. 0549.91.02.25 - tel/fax 0549.90.97.42

tel. internazionale 00378.91.02.25 e fax 00378.90.97.42

www.filsam.com

e-mail: contact@filsam.com

Filatelìa Del Re

Via Nerino, 3 - 20123 Milano

Tel. 02 86.91.56.55 - Fax 02 80.29.82.52

E-mail: antica@filateliadelre.com

**Acquista lotti, collezioni,
francoboli rari, antichi e moderni
pagamento per contanti**

RICHIEDETECI GRATUITAMENTE LE NOSTRE OFFERTE DI VENDITA



ACCESSORI PER LA MEDICINA



ARMADIO
SERRAMENTI
DEI
LABORATORI



USI PER DISABILI

Centro

ANALISI MEDICHE



PIETRO MEDICAL



DI SICURTÀ

Forniture
Sanitarie

MEDICAZIONE

STRUMENTI PER LA CHIRURGIA



ANALISI MEDICHE E DIAGNOSI



SISTEMI PER L'EMERGENZA



ABBIGLIAMENTO SOCCORSO



www.cfs.it - info@cfs.it

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

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

RIVENDITORE AUTORIZZATO MASTER TOSCANA



La stazione S. Marco di Livorno

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

Leopoldo II, Granduca di Toscana, pur consapevole delle grandi innovazioni che il nuovo secolo XIX stava proponendo a tutte le nazioni europee, non prese subito in considerazione l'ipotesi di una strada ferrata toscana. Scriveva infatti in una lettera "io non vedevo con piacere quel potente mezzo di pubbliche comunicazioni, che presto altre minori avrebbe paralizzate". Certamente il nuovo servizio, più rapido e meno oneroso, avrebbe determinato l'abbandono dei vecchi mezzi di trasporto con conseguente crisi economica degli operatori del settore e Leopoldo, che era un ottimo sovrano, se ne preoccupava. Una numerosa documentazione testimonia quanto importante fosse il ruolo dei procaccia, dei cavallari, dei navicellai che per strada e per fiume permettevano il flusso giornaliero dei passeggeri e delle merci.

Per questo, nel Giugno 1837, non aveva creduto opportuno considerare l'istanza presentata dal Conte Luigi Serristori e dall'Ing. Castelli per ottenere la concessione di una strada ferrata da Livorno a Firenze.

Dopo un ampio dibattito, svoltosi all'interno di un'apposita commissione, e confortato dalla notevole disponibilità finanziaria di due agenzie bancarie, la Emanuele Fenzi di Firenze e la Pietro Senn & Company di Livorno, ma non so quanto convinto, il Granduca decise nel 1838, con "Sovrana Risoluzione" la costruzione di una ferrovia che collegasse Livorno con Firenze e che in suo onore avrebbe preso poi il nome di "Strada Ferrata Leopolda".

In data 20 aprile 1841 fu pubblicata una notifica che rendeva noti i "Capitoli approvati da Sua Altezza Imperiale e Reale con Sovrano Rescritto del 5 aprile 1841 e contenenti le condizioni e riserve della concessione alla Società anonima, di che nel Veneratissimo Motuproprio dello stesso giorno per lo stabilimento di una strada a rotaje di ferro da Firenze a Livorno."

L'impresa fu affidata agli ingegneri inglesi Stephenson e Hoppener che incontrarono grandi difficoltà a causa del terreno paludoso, in particolare nel primo tratto, che li obbligò a palafittare, creare colmate e a costruire ben otto ponti.

Il primo tratto da Livorno a Pisa iniziò il servizio nel marzo 1844 e il finale collegamento con Firenze non avvenne prima del giugno 1848.

Nel "motuproprio" del 1841 (art. XXXIII) si legge: "La società sarà in obbligo di trasportare da Firenze a Livorno e viceversa i dispacci provenienti dagli Uffici postali e dovrà per ciascheduna partenza riservare nelle vetture un posto conveniente al Corriere incaricato del trasporto di detti dispacci, ricevendo il pagamento a prezzo di tariffa."

Lo studio dei percorsi e dei bolli ferroviari non rientrano nello scopo della mia ricerca e pertanto si rimandano gli studiosi alla consultazione dei molti lavori che esistono sull'argomento.

Mi limiterò ad alcuna notizie storiche e storico postali della Stazione

S.Marco di Livorno che era uno dei capolinea della Strada Ferrata Leopolda.

Nella notifica del 1841 nell'Articolo XIX si legge: *La società dovrà stabilire cinque grandi stazioni, e segnatamente a Livorno, Pisa, Pontedera, Empoli e Firenze: ne stabilirà pure sei secondarie presso Cascina, La Rotta, S.Romano, Montelupo, Signa e Brozzi. Nessuna di dette stazioni dovrà essere costruita nell'interno delle città o castelli.*

Quella di Livorno sarà ove si trova il punto di partenza della Strada, cioè al di fuori delle mura urbane fra la porta S.Marco e la Darsena esterna dei navicelli;....."

Quando nel 1844 il primo tratto di linea prese a funzionare, nacque l'esigenza di dotare la stazione di un locale capace sia di ricevere i passeggeri in partenza ed in arrivo, sia di contenere le merci per le operazioni di sbarco-imbarco.

Si può avere una certa idea di questa costruzione osservando il disegno a penna di Pietro Martini, eseguito nel 1892 a corredo del Diario Livornese.



Porta San Marco

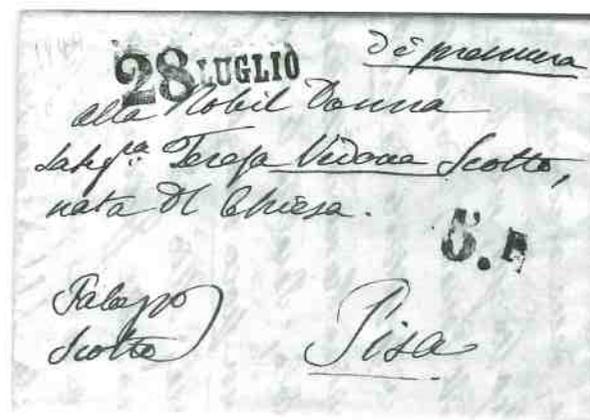
La stazione è nella figura quell' alta costruzione a sinistra che sovrasta le mura; il treno entrava nell'interno, fra due marciapiedi paralleli sui quali attendevano o scendevano i passeggeri, mentre di fianco, in costruzioni più basse, venivano accatastate le merci.

È interessante sapere poi che nel piazzale limitrofo alla porta, all'inizio della Via del Gran Principe, ora Via Solferino, vi erano alcune locande e vi sostavano gli "omnibus" e le vetture di piazza per il collegamento con il centro cittadino.

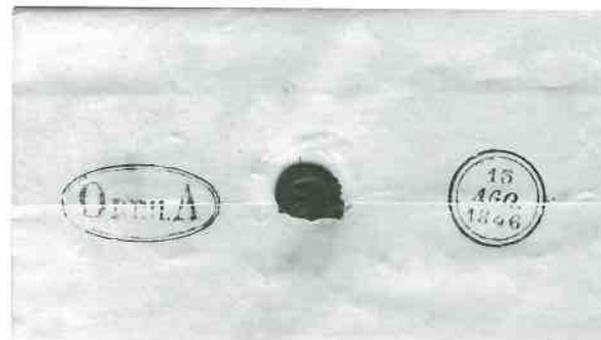
Volendo poi esaminare il cammino storico postale della Stazione S.Marco, è necessario sapere che le possibilità d'invio di una corrispondenza potevano essere due: la prima per mezzo della posta granducale impostandola o consegnandola all'ufficio postale centrale che, una volta raccolta in una bolgetta, la consegnava ad un corriere per il quale era assicurato un posto sul treno (vedi art. XIII del Motuproprio del 1841); la seconda affidandola direttamente ad un incaricato della Società della ferrovia. Nel

primo caso le bollature erano quelle in uso ed il porto sempre di 2 crazie; nel secondo, ovvero le ferroviarie, recavano l'orario di partenza, non sempre il nome della località di partenza, ed un porto maggiorato. Le lettere spedite con quest'ultimo mezzo, almeno nel primo periodo, dovevano essere affrancate in partenza.

In Toscana non esistevano restrizioni al trasporto delle corrispondenze. Tutti, procacci, vetturini, navicellai, barcaioli etc. potevano esercitarlo, anche come secondo lavoro. Solo durante l'epoca dipartimentale napoleonica (1808-14) fu sancito il monopolio delle Poste imperiali e pesantemente puniti i trasgressori, ma alla Restaurazione borbonica si tornò alla tolleranza ed in particolare, all'avvento della ferrovia, si lasciò spazio all'iniziativa privata. I bolli ferroviari furono moltissimi, per la loro totale elencazione rimando alla classificazione curata nella pubblicazione del compianto Conte Filippo Bargagli Petrucci e del caro amico Pierluigi Ciucci. Mi limiterò a presentarne solo alcuni per documentare le varie fasi di ampliamento della stazione S.Marco.



Nel primo periodo fino al 1847 è impossibile distinguere la posta granducale viaggiata per ferrovia o altro mezzo; le bollature sono le stesse.



28 luglio 1844
Posta ferroviaria
Lettera da Livorno a Pisa
impostata nella Stazione
S.Marco. Lo attestano i due
bolli: uno con la data (28
luglio) e con l'ora di par-
tenza (5 pomeridiane).
Nel primo periodo le corse
per Pisa erano due, matti-
no e pomeriggio.
Questa lettera è particolar-
mente pregiata essendo
stata spedita nei primi
mesi ed è infatti la prima
data conosciuta.

13 Agosto 1846
Lettera da Livorno a Pisa
Solo in questo periodo
venne usato un bollo ovale
con all'interno l'ora di par-
tenza ed un doppio cerchio
con data.
Questa lettera partì con il
convoglio delle "ORE 11 A
(antimeridiane)"

La porta S. Marco
e la stazione



19 luglio 1860
Strade ferrate livornesi
Lettera da Livorno a
Firenze. Bollo OVALE: "2"
STRADE FERRATE
LIVORNESI -
STAZIONE S. MARCO
Porto da a destino: "DA
ESIGERE C.MI 15")



PAOLO GAZZERA

STUDIO FILATELICO

VENDITE SU OFFERTA PER CORRISPONDENZA

Piazza Failla, 3 - C.P. 360
10024 Moncalieri (TO)
tel./fax 011-6407760
www.filateliagazzera.com
e-mail: contact@filateliagazzera.com

Ditta

Geom. PIERLUIGI CIUCCI

VIA MAGGI, 136 - 57125 LIVORNO
TEL. 0586-899721 - FAX 0586-887403

**IMPIANTI ANTIFURTO E ANTINCENDIO
TELEVISIONE A CIRCUITO CHIUSO
RIPARAZIONI APPARECCHIATURE ELETTRONICHE**

CENTRO DEL TELECOMANDO
TELECOMANDI PER TUTTE LE MARCHE DI TELEVISORI
TELECOMANDI PER CANCELLI ELETTRICI

**RADIOTELEFONI
APPARECCHI RICETRASMITTENTI
PER USO CIVILE E INDUSTRIALE
CB - VHF - UHF**

Dott. Giorgio Colla Asinelli

Perito del Tribunale e della Camera di Commercio
Membro AIEP - AISP - B.F.N. - R.P.S.L.

VIA GAETA, 18 - 10133 TORINO
Tel. 011-6601957

Perizio, stimo, valuto:

*Francobolli classici e rari - collezioni - archivi - eredità
recandomi sul posto*

CONSULENZE FILATELICHE:

*Partecipazione alle aste per seguire i Vostrî interessi.
Collaborazione per ottenere il migliore realizzo
per la vendita dei vostri francobolli,
in tempi brevi.*

.....

Presente tutti i giovedì alla Borsa Filatelica di Milano

I servizi delle "Strade Ferrate Romane" in Toscana

di Pierluigi Ciucci (A.S.PO.T.)

Il regno d'Italia trovò in Toscana, alla sua costituzione, una delle più estese ed efficienti reti ferroviarie della penisola, con un servizio postale e telegrafico ottimamente organizzato e con progetti d'espansione in atto. Prima della proclamazione del Regno, alcune società appaltatrici di Strade ferrate avevano chiesto e ottenuto concessioni per la costruzione di tratte facenti capo alla rete ferroviaria toscana. Ne cito brevemente alcune:

· La S.F. FERDINANDA che nel 1856 ottenne la concessione per la costruzione di una ferrovia da Firenze allo Stato Pontificio passando da Pontassieve-Arezzo e la Val di Chiana. Nel 1860 la società fu sciolta e i lavori da essa iniziati furono portati avanti dalle Strade Ferrate Livornesi.

· La Società delle S.F. MAREMMANE, che ottenne nel 1860 la concessione per la costruzione di una linea ferroviaria da Livorno al Chiarone (confine con lo Stato Pontificio) aggirando le colline livornesi fino a Fitto di Cecina per proseguire, lungo la costa, verso S.Vincenzo, Grosseto e Orbetello fino al Chiarone. L'intera linea fu ultimata nel 1864.

· Una società, che aveva interessi che andavano dallo Stato Pontificio all'Austria nel versante orientale della penisola, approntò lo studio per un collegamento ferroviario tra l'Emilia e la Toscana evidenziando l'utilità, dal lato economico, di un diretto collegamento tra le due regioni fino al proseguimento verso sud. Il progetto, che prevedeva la costruzione di una ferrovia tra Bologna e Pistoia, fu presentato nel 1856 dalla Società S.F. CENTRALE ITALIANA, ma ritenuto troppo costoso, non fu approvato. Solo nel 1860 fu possibile, apportando alcune modifiche al progetto iniziale, dare il via ai lavori di costruzione dei 68 chilometri di ferrovia che furono realizzati in poco più di tre anni.

Nel 1865 (14 maggio) il Governo italiano riunì in un'unica Società, e precisamente quella delle STRADE FERRATE ROMANE, tutte le imprese delle ferrovie operanti nell'Italia centrale.

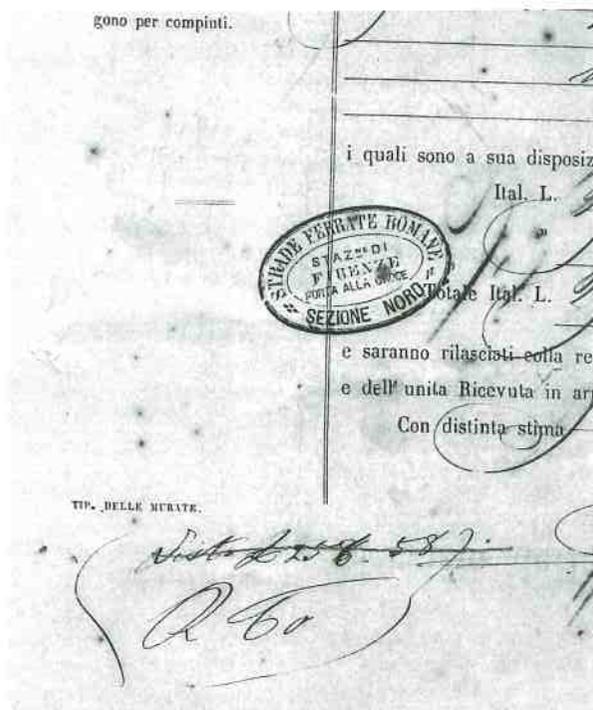
Il trasporto della corrispondenza sulle S. Ferrate faceva parte nel 1862 del servizio postale governativo ed era obbligatoria, salvo i casi di godimento della franchigia, l'affrancatura. I documenti trasportati dalle società delle S.F. da quest'anno in poi, senza la regolare affrancatura, avrebbero dovuto supportare la tassazione.

Le S.F. Romane, come ogni altra società ferroviaria, avevano dotato i loro uffici di stazione di bolli alcuni dei quali molto simili a quelli usati precedentemente dalle S.F. Livornesi. Tali bolli li troviamo sia sui documenti sia sulla corrispondenza e sui telegrammi intestati e/o spediti dalle S.F. Romane.

Per quanti anni questa Società abbia operato, con la sua "Sezione Nord", in Toscana, francamente non lo so, anche perché non ho sentore dell'esistenza di monografie su questo capitolo dei servizi postali sulle ferrovie da poter consultare. Dai pochi documenti che ho potuto visionare ritengo che per un minimo di venti anni le S.F. Romane abbiano amministrato la rete ferroviaria dell'Italia centrale.

È molto strano che da un esercizio di così tanti anni sia stato tramandato così poco materiale. È un capitolo a mio parere abbastanza interessante come tutti quelli che almeno fino ad oggi non sono stati oggetto di studio. Questo scritto è un invito a prendere in considerazione questo capitolo che non può essere studiato senza la collaborazione di quanti sono ad esso interessati o hanno materiale allo stesso inerente.

26 maggio 1866
Lettera d'avviso con bollo
"STRADE FERRATE
ROMANE - SEZIONE
NORD - STAZIONE DI
FIRENZE - PORTA ALLA
CROCE"



11 Febbraio 1868
Dalla stazione di Cornia
diretta a Suvereto, con
bollo STRADE FERRATE
ROMANE - SEZIONE
NORD/STAZ. LA COR-
NIA



4 marzo 1879
Lettera da Asciano a
Casciana
Per ferrovia con transito ad
Empoli

137

TELEGRAFI DELLE STRADE FERRATE ROMANE

N. d'ordine _____ Ufficio di _____

Categorie	DESTINAZIONE	PROVINCIA	Numero		Data della presentazione		Indicazioni eventuali
			Disposto	Parole	giorno e mese	ora e minuti	
			259	513	11	40	
Numero N. _____	180 - 181	Circuito N. _____	Numero brano (Chif. 100) N. _____		per Litre _____		
Indirizzo di _____	di ricevuta _____		Numero ricevuto (Chif. 100) N. _____		per Litre _____		

187

3 marzo 1880
Mod. 15 dei telegrafi delle
Strade Ferrate Romane con
bollo STRADE FERRATE
ROMANE - UFF. TELE-
GR. o STAZ. S. MARCO /
LIVORNO.

Giacomo Bottacchi

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

Perizie e stime di francobolli e storia postale italiana dell'800
(Specializzato Stati Sardi - Regno d'Italia)
Consulenze - Acquisti - Intermediazioni

Onorario a richiesta

COMMISSIONARIO D'ASTA

(Italia & estero)

20129 MILANO

Via F.lli Bronzetti, 21

Tel. (+39) 02.71.80.23

INTERNET: www.bottacchi.com



AUCTION AGENT

(Italy and abroad)

Mobile: 337.28.61.07

Int.le: (+39) 339.73.09.312

Fax (+39) 02.738.44.39

E-mail: gbstamps@iol.it

Si riceve per appuntamento

LANDMANS

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

Via del Bollo 3 - 20123 Milano

Tel. e Fax 02 8057789

I telegrafi in Toscana in periodo granducale

di Vanni Alfani (U.S.F.I. - A.I.P.E.F.)

Già dal 1846 il prof. Carlo Matteucci fece richiesta al Granduca Leopoldo 2° per ottenere la licenza in esclusiva per la costruzione, vendita e gestione di tutto quanto si riferiva alla telegrafia elettrica. Questa richiesta venne approvata con Regio Decreto del 20 giugno 1846 che obbligava il Matteucci ad allestire una linea telegrafica lungo la costruendo, strada ferrata Leopolda, da Livorno a Firenze, ad uso del Governo e poi per i privati, quando questo servizio fosse stato messo in atto.

Con sovrana risoluzione del 11 novembre 1848 e reale decreto del 15 giugno 1849 il servizio ebbe la sua definitiva organizzazione interna e fu esteso ad altri uffici lungo le costruendo linee ferroviarie, in particolare vennero aperti i due uffici di Siena e Poggibonsi sulla strada ferrata centrale a partire dal 3 dicembre 1849.

Agli inizi il servizio fu riservato ai dispacci di stato e solo a partire dal 1852 venne estesa la possibilità del suo utilizzo ai privati.

I primi uffici aperti vennero suddivisi in due classi che qui riportiamo con i relativi gestori così come segnalati nell'almanacco toscano del 1850:

Direttore del Servizio

Matteucci Sig. Senatore Dott. Carlo

Uffizio del Palazzo Vecchio in Firenze

Del Guerra Sig. Dott. Francesco

Primo Ministro

Uffizio della Stazione della Strada Ferrata Leopolda in Firenze

Verdi Sig. Alerano

primo ministro in 2ª

Uffizio del Palazzo del Governo in Livorno

Farsetti Sig. Pietro

primo ministro

Uffizio della strada ferrata Leopolda in Livorno

Carcas Sig. Giovanni

primo ministro in 2ª

Uffizio di Lucca

Becherucci Sig. Dott. Gabrielle

primo ministro

Uffizio di Pisa

Tedici Sig. Luigi

primo ministro

Uffizio della strada ferrata Lucchese in Pisa

Forti Sig. Dott. Angelo

primo ministro in 2ª

Uffizio di Siena

Silvestri Sig. Dott. Luigi

primo ministro

Uffizio di Empoli

Pilla Sig. Virgilio

primo ministro in 2ª

Uffizio di Pontedera

Lampaggi Sig. Dott. Candido

Uffizio di Poggibonsi

Cateni Sig. Dott. Giuseppe

primo ministro in 2ª

Dall'elenco di cui sopra si vede che solo gli uffici di Firenze (Palazzo Vecchio), Livorno (Palazzo del Governo), Lucca, Pisa e Siena erano classificati di 1ª classe.

In seguito ad accordi diplomatici con il Ducato di Modena nel 1852 (27/30 giugno) venne stipulata una convenzione per il collegamento della linea telegrafica toscana a quella modenese, quindi a quella che dal Lombardo Veneto metteva in comunicazione con l'impero asburgico e gli stati

tedeschi, che partendo dall'ufficio di Pisa per Pietrasanta sarebbe giunta alla stazione di Porta sul confine comune. In seguito a questa convenzione, entrata in vigore dal 1° settembre dello stesso anno, le linee telegrafiche interne vennero aperte al servizio pubblico come stabilito nella Notificazione del 10 agosto 1852 a firma G. Baldasseroni con il regolamento e tariffario stabilito nel medesimo; a questo proposito ritengo utile riportare alcuni degli articoli:

(omissis)

Art.1 A contare dal di 1° Settembre prossimo verrà posta in piena esecuzione la Convenzione stipulata fino dal 27 Giugno ultimo passato fra il Governo Granducale e lo Stato Estense per regolare i rapporti telegrafici fra i rispettivi dominj in correlazione al Trattato vigente fra lo Stato Estense e l'Impero Austriaco, e fra questi e i Regni di Prussia, della Baviera e della Sassonia.

(omissis)

Art.3 A contare dal giorno accennato nell'Art. 1, comincerà ugualmente ad essere concesso l'uso del telegrafo elettrico pel servizio dei privati nell'interno del Gran-Ducato, dietro pagamento dei diritti stabiliti nella Tariffa annessa alla presente Notificazione, da aversi però per provvisoria, e fino a nuove disposizioni, colle discipline e regole seguenti.

(omissis)

Art. 12 Gli Uffici telegrafici di prima Classe sono aperti in tutte le ore, di giorno e di notte; quelli di seconda Classe stanno aperti per tutte quelle ore in cui vi sono movimenti di treni sulle rispettive strade ferrate.

(omissis)

Art. 16 Per tutti quei dispacci che dovranno essere inoltrati al domicilio del destinatario, oltre le stazioni delle strade ferrate, cioè nell'interno delle Città, verrà percetta per la consegna del dispaccio al domicilio una tassa fissa di una Lira per ogni dispaccio, indipendentemente dal diritto proporzionale al numero delle parole di cui è composto secondo la Tariffa.

Art. 17 Volendo spedire un dispaccio da una stazione telegrafica, ad un luogo ove non giungono linee telegrafiche, dovrà il mittente indicare sopra il dispaccio il mezzo con cui vuole sia inoltrato, cioè se per la posta o per staffetta e fare un conveniente deposito per l'importo di tale spedizione sopra un conto da liquidarsi, dopo che la spedizione sarà stata effettuata.

(omissis)

Art. 25 La competenza telegrafica per un dispaccio all'estero è calcolata, accrescendo della metà la tassa di spedizione stabilita dall'appresso Tariffa dei dispacci per l'interno, regolata sulla distanza che separa l'Ufficio mittente o ricevente dall'Ufficio di Pisa come Ufficio di confine, ed aggiungendovi inoltre la quota dovuta per la distanza fra Pisa ed il luogo a cui è diretto il dispaccio in ordine alla seguente tariffa nella quale i prezzi sono fissati secondo le regole della Convenzione telegrafica Tedesco-Austriaca ed in conformità della tariffa Estense per i dispacci all'estero.

(omissis)

Riporto di seguito sia la tariffa interna che alcune delle tariffe per l'estero secondo quanto stabilito nell'articolo 25 della notificazione:

Di seguito riporto anche alcune delle tariffe, per dispacci fino a 20 parole, per città italiane e non per cui Modena faceva da tramite rimandando gli interessati alla Notificazione sopra menzionata:

Distanza in miglia toscane	Sino a 20 parole	Da 20 a 30	Da 30 a 100
Per le distanze inclusivamente fino a 20 Miglia Toscane, cioè fra Livorno e Pisa, Pisa e Lucca, Pistola e Prato, Pistola e Firenze, Firenze ed Empoli	£ 2 -	£ 4	£ 6 -
Per le distanze inclusivamente fino a 50 miglia, cioè fra Firenze e Pisa, Empoli e Siena, Lucca e Livorno, ec.	£ 4 -	£ 8 -	£ 12 -
Per le distanze oltre alle 50 miglia cioè fra Firenze e Livorno, Firenze e Siena, Firenze e Lucca, Siena e Livorno, Siena e Lucca, ec.	£ 6 -	£ 12 -	£ 18 -

Brescia £ 12, 8, 7; Berlino £ 34, 4, 6; Bruxelles £ 43, 10; Gorizia £ 18, 12, 11; Londra £ 77, 13, 7; Mantova £ 9, 6, 5; Milano £ 15, 10, 8; Modena £ 9, 6, 5; Padova £ 15, 10, 8; Parigi £ 55, 18, 7; Parma £ 9, 6, 5; Reggio £ 9, 6, 5; Trento £ 15, 10, 8; Trieste £ 18, 12, 11; Venezia £ 15, 10, 8; Verona £ 12, 8, 7; Vienna £ 24, 17, 1.

Come si vede erano tariffe molto pesanti pensando che una lettera semplice per l'interno della Toscana pagava crazie 2.

Negli anni seguenti vennero aperti i collegamenti anche con il Regno di Sardegna, sempre con Pisa come stazione principale, utilizzando le stazioni di Pietrasanta e Sarzana; per questa via era conveniente spedire i dispacci diretti, oltre che per il Regno, per la Francia e la Gran Bretagna, infatti per Parigi il costo del dispaccio semplice era di £ 31, 4, 8 e per Londra £ 42, 14, 8; per confronto basta vedere i prezzi esposti nel paragrafo precedente.

Sempre negli stessi anni vennero utilizzati due diversi tipi di macchine denominate "Breguet" e "Morse" che furono disponibili solo negli uffici di Firenze (Palazzo Vecchio), Livorno (Palazzo del Governo), Pisa e Pietrasanta, tutti gli altri uffici ebbero in dotazione il solo sistema Breguet.

Rispetto all'elenco degli uffici del 1850 vi fu il solo cambiamento dell'apertura di Firenze (Stazione della Strada Ferrata Maria Antonia), Pistoia, Prato e Pescia, naturalmente è compreso l'ultimo ufficio in territorio toscano di Pietrasanta.

Un ulteriore sviluppo all'uso del telegrafo avvenne grazie alla diminuzione delle tariffe avvenuta il 1° dicembre 1856 (notificazione del 17 novembre) che venne portata per un minimo di dieci parole a paoli 5 per qualunque distanza all'interno dello stato, raddoppiando per quei dispacci da undici a venticinque parole, triplicando da ventisei a cinquanta e quadruplicando da cinquantuno a cento, inoltre vennero concesse cinque parole per firma ed indirizzo gratuitamente e la soppressione della tassa di lira una per la consegna a domicilio. Sempre nello stesso anno una nuova convenzione con il Ducato di Modena portò alla diminuzione a £

3, 02 del diritto di transito contemporaneamente all'elevazione del dispaccio da 20 a 25 parole pagato a quella amministrazione per il transito verso i paesi del nord con notevole riduzione del costo.

Ad esempio riportiamo alcune delle località sopra citate con la nuova tariffazione: Modena £ 12, 15, 8; Milano £ 19, -, -; Vienna £ 28, 6, 4; Berlino £ 34, 8, 8.

Alla cessazione del governo granducale la situazione degli uffici nazionali era la seguente:

Uffici di 1ª classe

Firenze (Palazzo vecchio); Lucca, Siena, Pistoia, Arezzo

Uffici di 2ª classe

Pietrasanta, Empoli, Pontedera, Firenze (Stazione di Porta al Prato), Livorno (Ufficio della stazione), Poggibonsi, Terontola, Pescia, Prato, Firenze (Stazione della Maria Antonia), Pisa (Ufficio della Stazione lucchese), Siena (Ufficio della stazione), San Giovanni in Val d'Arno e Pontassieve.

Se si esamina la carta della Toscana si noterà che tutti questi sono posti lungo le strade ferrate esistenti od in fase di realizzazione.

Non penso che queste brevi note possano essere esaurienti ma ritengo che possano dare un'idea dello sviluppo che ebbe questo sistema di comunicazione in poco più di dieci anni dalla sua installazione nel granducato.

Matteucci Carlo: (Forlì 20 giugno 1811 – Ardenza-Livorno 25 giugno 1868) professore di fisica all'ateneo Pisano dal 1841, direttore del servizio telegrafico dalla sua istituzione. Dopo l'unità d'Italia senatore del Regno fino alla morte, ministro della Pubblica Istruzione nel 1862.

Grafica e realizzazione:

Studio Grafico Norfini,
Firenze

Stampa:

Tipo-litografia Bertato,
Villa del Conte (PD)

OGGI I PRODOTTI FILATELICI SI ACQUISTANO CON UN CLIC.



www.poste.it

Vai sul sito internet di Poste Italiane e clicca sulla voce filatelia. Potrai acquistare tutti i prodotti filatelici in modo comodo e veloce. Basta una carta di credito ed un clic del mouse.

filatelia

Posteitaliane