



DE LA RUE

Le corrispondenze per l'estero dal 1/12/1863 al 31/03/1879

Contesto storico postale

Il 01 marzo 1861 scattò in tutto il Regno d'Italia, l'unificazione dell'organizzazione e della normativa postale, tranne che in Sicilia dove entrò in vigore dal 01 maggio. Per tutto il 1861 e buona parte del 1862 continuarono a circolare i francobolli degli Antichi Stati fino a quando nel marzo 1862 vennero emessi i primi francobolli del Regno d'Italia che andranno, nel corso dei mesi successivi, a sostituire gradualmente i valori dei vecchi stati.

Il 1° dicembre 1863 venne emessa una serie di francobolli raffiguranti l'effigie del Re Vittorio Emanuele II, oppure nel caso del 1 e 2 centesimi la sola cifra del valore. Questi francobolli vennero denominati "De La Rue" dal nome dell'officina inglese che produsse le prime tirature, fino alla fine del 1866, quando entrò in funzione l'Officina Carte Valori di Torino, che proseguì con la loro produzione. La serie comprendeva i valori da 1, 5, 10, 15, 30, 40, 60 cent. e 2 Lire e successivamente anche 2 cent.. L'aumento della tariffa delle lettere da 15 a 20 cent. dal 1° gennaio 1865, comportò che per esaurire le ingenti scorte del valore da 15 cent., questo venisse sovrastampato a 20 cent. e solo successivamente, nel 1867, venne emesso un nuovo valore da 20 cent.

Scopo

Quando vennero emessi i primi valori De La Rue, le corrispondenze per l'estero, erano soggette a tariffe non uniformi, perché variavano in base alle varie differenti convenzioni stipulate con gli stati destinatari delle corrispondenze. che fissavano anche le regole per il passaggio sul proprio suolo delle corrispondenze dirette ad altri Stati. La spedizione delle corrispondenze poteva avvalersi di diverse vie di instradamento e poteva accadere che una località fosse più celermente e/o a minor costo raggiungibile, utilizzando una via piuttosto che l'altra.

La collezione illustra gli usi dei francobolli De La Rue sulle corrispondenze in partenza dal Regno d'Italia verso i paesi esteri, suddivisi a seconda della loro destinazione, a partire dal 1° dicembre 1863 (data della loro emissione) fino alla creazione dell'Unione Postale Universale, avvenuta il 1° aprile 1879, che segnò un cambiamento epocale nell'applicazione delle tariffe delle corrispondenze per l'estero.

Piano

1° Capitolo : Le corrispondenze per l'Europa 2 - 84

- 1.1 - Europa meridionale
- 1.2 - Europa settentrionale
- 1.3 - Europa orientale

2° Capitolo : Le corrispondenze per l'Africa, Asia e Oceania 85 - 96

- 2.1 - Africa
- 2.2 - Asia e Oceania

3° Capitolo : Le corrispondenze per l'America 97 - 120

- 3.1 - America settentrionale
- 3.2 - America centrale
- 3.3 - America meridionale

Importanza filatelica e rarità

La collezione delle destinazioni rappresenta una parte importante dei rapporti postali che un determinato paese ha scambiato con il resto del mondo. A quei tempi la maggior parte delle corrispondenze era composta da lettere primo porto, poco frequenti erano le lettere pluriposto, le stampe e le lettere raccomandate. Le più importanti sono evidenziate da una cornice color oro.

La collezione comprende molte corrispondenze per destinazioni molto infrequenti, evidenziate da una cornice color oro, quali : Gibilterra, Norvegia, Estonia, Sira, Giamaica, Bahamas, Trinidad, Guatemala, Santo Domingo, Nuova Zelanda, Australia, Aden e Capo di Buona Speranza.



1° CAPITOLO : Le corrispondenze per l'Europa

1.1 – Europa meridionale

La spedizione delle corrispondenze dall'Italia all'Europa meridionale poteva avvalersi di diverse vie di instradamento per via di terra e per via di mare.

Le principali vie di transito postale furono la via di Genova, Ventimiglia e Nizza per la riviera di Ponente francese per la Spagna e il Portogallo, per il Col di Tenda da Cuneo e Fontano per la Francia, per la via del Moncenisio da Torino e Lanslebourg che sboccava nel cuore della Francia che funzionò fino al 15 ottobre 1871 e rappresentava anche la via più breve per l'Inghilterra e la più rapida per l'Europa nord-occidentale, per il Monginevro da Torino, Susa e Briançon, da Torino e Modane attraverso la galleria del Frejus che dal 16 ottobre 1871 soppiantò come importanza quella del Moncenisio e da Aosta per il Piccolo San Bernardo.

Per la Svizzera erano utilizzate sia strade postali via terra attraverso il Sempione e il San Gottardo o altre strade postali di interesse locale, con il servizio affidato quasi esclusivamente alle Poste Svizzere che vie di lago, per il Lago Maggiore e per il Lago di Como.

Le strade postali più utilizzate per lo scambio delle corrispondenze tra Italia e Austria partivano da Milano per il passo del Brennero verso Innsbruck, per il Col di Pontebba verso Villach e per il Semmering verso Vienna che era anche la via utilizzata per l'Europa orientale.

Le vie di mare erano utilizzate sia per la Francia, specialmente dal Sud Italia con scalo a Marsiglia da dove venivano inoltrate le corrispondenze in tutto il Mediterraneo, mentre per la Grecia e le isole del Mediterraneo furono di gran lunga più utilizzati i Postali che transitavano da Brindisi.





La tariffa delle lettere dirette verso lo Stato Pontificio, agli inizi del Regno d' Italia, sottostavano all'obbligo dell'affrancatura preventiva fino al confine, secondo la tariffa prevista per l' interno, ovvero : 20 centesimi. La riduzione a 15 cent. delle tariffe per l' interno, in vigore dal 1° gennaio 1863, non venne applicata alle lettere per lo Stato Pontificio, che continuarono ad essere affrancate per 20 cent., generando talvolta confusione tra gli utenti.



24 dicembre 1863. Lettera spedita da Ancona a Roma, dove giunse il 25 dicembre, affrancata per 20 cent. fino al confine e recapitata franca in quanto diretta a Monsignore.



20 dicembre 1863. Lettera spedita da Napoli a Roma, dove giunse il 22 dicembre, affrancata per 20 cent. fino al confine e tassata all' arrivo per 12 Baj, secondo quanto indicato dalla vecchia convenzione pontificio-borbonica per le lettere di 1 foglio e ½.



Le corrispondenze scambiate con lo Stato Pontificio sottostavano all'obbligo dell'affrancatura preventiva fino al confine, con il completamento della tariffa fino a destino a cura dello Stato Pontificio, mediante tassazione manuale, da riscuotersi in bajocchi. Le corrispondenze fra i due stati venivano scambiate sia via mare attraverso il porto di Civitavecchia, sia via terra attraverso le strade postali provenienti da Firenze e Siena, da Terni, da Livorno e da Napoli, per giungere tutte a Roma.



23 giugno 1864. Lettera spedita da Ferrara a Roma, affrancata per 20 cent. fino al confine. La lettera, giunta a Roma il 27 giugno, venne tassata all'arrivo per 2 baj, ma fu successivamente detassata e riaffrancata con un valore pontificio da 2 baj e inoltrata a Frascati, dove giunse il 30 giugno.



05 agosto 1866. Lettera triplo porto spedita da Napoli a Roma, dove giunse il giorno dopo, affrancata per 60 cent. fino al confine e recapitata franca in quanto diretta a Cardinale.



La legge postale del 1° gennaio 1863 stabilì, per le lettere inviate via di mare con i piroscafi mercantili, una tariffa di 25 cent. per ogni porto di 10 gr., di cui 5 cent. erano il compenso per il comandante.

Allo sbarco a Civitavecchia le lettere giunte da Genova venivano tassate 12 baj per ogni foglio, mentre quelle giunte da Livorno venivano tassate per 7 baj. I bastimenti di commercio, insieme ai postali francesi, furono per molto tempo l'unico sistema di inoltro utilizzabile per la via di mare, dato che i piroscafi postali italiani, per ragioni politiche, non facevano scalo a Civitavecchia. Il 9 luglio 1866 entrò in vigore la nuova tariffa pontificia per l'estero che prevedeva per le lettere giunte dai porti italiani, una tassazione di 4 baj ogni 10 gr.



26 aprile 1864. Lettera spedita da Livorno a Civitavecchia (Roma), affrancata per 25 cent. La lettera venne trasportata con il bastimento di commercio "DURANCE" della Compagnia francese Fraissinet. All'arrivo venne posto il bollo "CIVITAVECCHIA DALLA VIA DI MARE" e tassata per 7 baj.



19 giugno 1867. Lettera spedita da Genova a Civitavecchia (Roma), affrancata per 30 cent. per essere avviata via di mare fino a destino, ma venne sbarcata a Livorno il 20 giugno (in questo caso sarebbero bastati 25 cent.), per proseguire via terra con la ferrovia fino a Civitavecchia dove giunse il 21 giugno e dove venne tassata per 4 Baj.

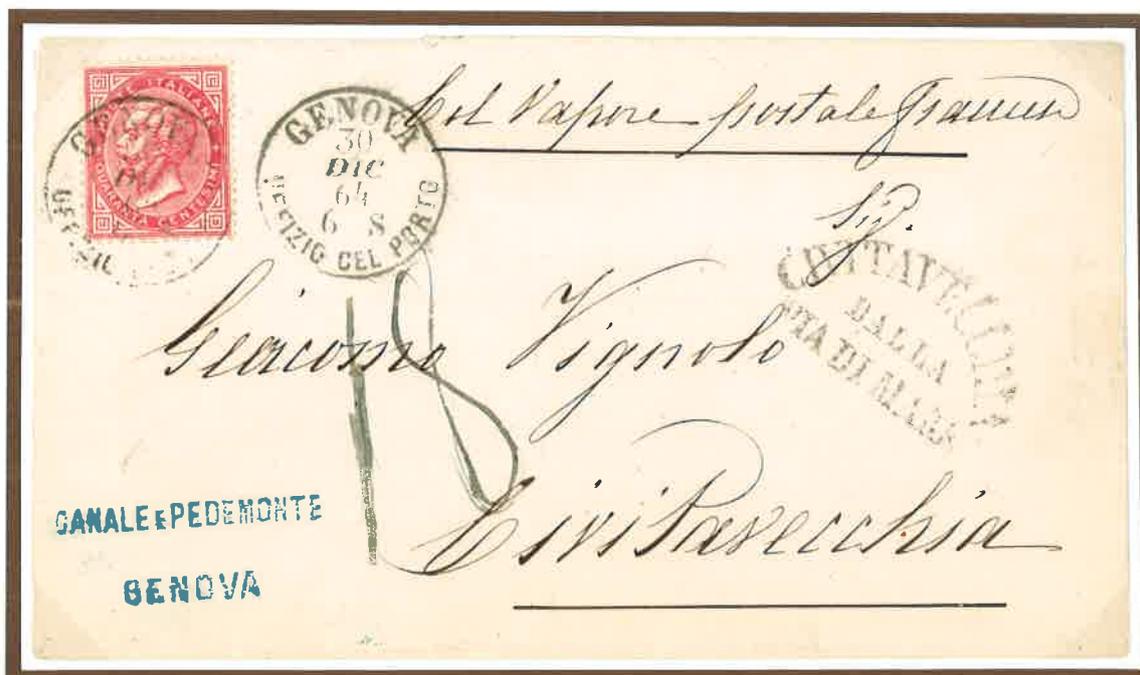


Dal 1° gennaio 1863 la tariffa applicata alle lettere inviate via di mare con i piroscafi postali francesi era di 40 cent. e ciò indusse gli utenti a preferire l'utilizzo dei bastimenti di commercio o la via di terra.

La linea d'Italia fu la prima linea francese del Mediterraneo a diminuire di importanza. Dall'8 settembre 1864 la linea regolamentare non venne più sovvenzionata dallo Stato, diventando facoltativa, conservando però l'obbligo di trasportare gratuitamente i pieghi postali fino al maggio 1865, quando venne soppressa.



12 luglio 1864. Lettera spedita da Napoli a Civitavecchia (Roma), affrancata per 35 cent. (in difetto di 5 cent.) e tassata all'arrivo per 8 baj (1 foglio). La lettera venne imbarcata il 12 luglio sul postale "HERMUS" della linea indiretta d'Italia, partito da Malta il 9 luglio e sbarcata a Civitavecchia il 13 luglio.



30 dicembre 1864. Lettera spedita da Genova a Civitavecchia (Roma), affrancata per 40 cent. e tassata all'arrivo per 18 baj (1 foglio e ½). La lettera venne imbarcata il 30 dicembre sul postale francese "VATICAN" della linea indiretta d'Italia, partito da Marsiglia il 29 dicembre e sbarcata a Civitavecchia il 1° gennaio 1865.



05 febbraio 1866. Lettera doppio porto raccomandata spedita da Gubbio a Roma, dove giunse lo stesso giorno, affrancata per 70 cent. fino al confine e tassata all'arrivo per 8 Baj, (2 Baj per ogni porto di 10 gr. e 4 Baj per la raccomandazione), per le lettere provenienti dalle ex provincie pontificie. Tariffa 70 cent. : lettera doppio porto 40 cent. e raccomandazione 30 cent..



12 maggio 1864. Lettera di quattro porti (da 30 a 40 gr.) spedita da Palermo a Roma, affrancata per 80 cent. fino al confine. La lettera venne inoltrata via mare a Napoli dove transitò il 15 maggio, per proseguire via terra fino a Roma, dove all'arrivo venne tassata per 80 Baj, 16 Baj per ogni porto di 6 denari (corrispondenti a 7,1 gr.).



Il 18 agosto 1867 venne emanato il R. D. nr. 3884 con il quale si determinava l'affrancatura delle lettere libera fino a destino con la tariffa di 20 cent. ogni 10 gr., che rimase in vigore fino al 20 settembre 1870.



22 ottobre 1868. Lettera doppio porto spedita da Genova a Civitavecchia (Roma), affrancata per 40 cent. fino a destino (20 cent. ogni porto di 10 gr.)



09 marzo 1869. Lettera di quattro porti spedita da Orvieto a Roma, dove giunse il giorno dopo, dopo il transito da Perugia, affrancata per 80 cent. fino a destino (20 cent. ogni porto di 10 gr.)



I rapporti postali tra Italia e San Marino, pur essendo internazionali, furono regolati con le tariffe per l'interno, inizialmente in forma indiretta e successivamente in via ufficiale. Tutte le corrispondenze da e per San Marino, venivano scambiate attraverso l'ufficio postale di Rimini.. Le corrispondenze spedite dall'Italia e dirette a San Marino, furono affrancate fino a destino secondo le tariffe postali vigenti per l'interno del Regno, e questo fino alla creazione dell'Unione Generale delle Poste, che sin dal 1° luglio 1875 vide l'ingresso della Repubblica di San Marino. La convenzione tra i due Stati del 1° agosto 1877, sancì l'introduzione da parte dello Stato di San Marino di francobolli propri per l'affrancatura delle corrispondenze, ma utilizzando sempre le tariffe in vigore per l'interno del Regno d'Italia.



17 febbraio 1864. Letterina spedita da Firenze con transito a Bologna e arrivo a Rimini il 18 febbraio, da dove venne successivamente inoltrata a San Marino, affrancata per 15 cent. (tariffa per l'interno valida fino al 31 dicembre 1864).



06 agosto 1872. Letterina spedita da Potenza Picena per San Marino, dove giunse il 07 agosto dopo il transito da Rimini, affrancata per 20 cent. (tariffa per l'interno valida dal 1° gennaio 1865).



09 aprile 1877. Letterina spedita da Rimini a San Marino.



20 marzo 1879. Lettera triplo porto raccomandata spedita da Bologna a San Marino.



22 gennaio 1865. Lettera spedita da Messina per il Principato di Monaco, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).
La lettera, dopo il transito da Genova del 26 gennaio, giunse a Nizza dove ricevette il bollo "ITALIE/2 MENTON 2" e venne successivamente inoltrata a Monaco, dove giunse il 29 gennaio.



29 gennaio 1877. Letterina spedita da Milano per il Principato di Monaco, affrancata per 30 cent. secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste.
La lettera, all'arrivo a Monaco ricevette il bollo d'ingresso "ITALIE/MONACO", giungendo a destinazione il 2 febbraio.



27 giugno 1868. Lettera spedita da Genova a Bastia (Francia), affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).
La lettera venne inoltrata a Livorno, dove il 29 giugno venne imbarcata su un battello a vapore per Bastia in Corsica, dove giunse il 30 giugno.



06 maggio 1869. Lettera spedita da Genova ad Isola Rossa in Corsica, affrancata per 40 cent. fino a destino.
La lettera dopo il transito da Livorno del 07 maggio venne imbarcata su un battello a vapore per Bastia dove il 10 maggio venne apposto il bollo "ITALIE/ BASTIA" e successivamente inoltrata ad Isola Rossa.



Nelle varie convenzioni stipulate tra il Regno d'Italia e i Paesi stranieri confinanti, venne istituita una speciale tariffa ridotta di frontiera detta di "raggio limitrofo", volta ad agevolare i rapporti postali tra le popolazioni delle località in prossimità del confine. Le condizioni tariffarie e i limiti territoriali variavano anche in funzione delle mutazioni dei confini nel corso degli anni.

Tra l'Italia e la Francia, la convenzione sardo-francese valida dal 1° gennaio 1861, prevedeva una tariffa ridotta di raggio limitrofo di 20 cent. per lettere fino a 10 gr. per località distanti tra di loro non più di 30 Km. in linea retta, che riguardava 37 località (21 in Italia e 16 in Francia), contro le 76 previste precedentemente al passaggio di Nizza e della Savoia alla Francia, avvenuto il 14 giugno 1860.



30 giugno 1864. Lettera spedita da San Remo a Mentone (Francia),
affrancata per 20 cent. fino a destino (P.D.), in tariffa ridotta di raggio limitrofo.
La lettera, dopo il transito da Ventimiglia del 30 giugno, giunse lo stesso giorno a Mentone
dove venne apposto il bollo azzurro "ITALIE/ 1 MENTON 1".



08 dicembre 1865. Lettera spedita da Ventimiglia a Nizza (Francia),
affrancata per 20 cent. fino a destino (P.D.), in tariffa ridotta di raggio limitrofo.
La lettera venne inoltrata per la via di Menton e lo stesso giorno giunse a Nizza
dove venne apposto il bollo "ITALIE/ 2 MENTON 2".



I rapporti postali con la Francia ebbero molta importanza per le comunicazioni internazionali dell'Italia, perché la mediazione francese fu largamente utilizzata per comunicare con gli stati esteri con cui l'Italia non aveva stipulato una convenzione postale diretta. La convenzione postale con la Francia in vigore dal 01 gennaio 1861, venne integrata il 01 settembre 1861 e rimase valida fino alla stipula della nuova convenzione che ebbe validità dal 01 agosto 1869 al 31 dicembre 1875, data dell'ingresso della Francia nell'Unione Generale delle Poste (sei mesi dopo la sua costituzione).



05 luglio 1870. Stampato spedito da Milano a Marsiglia (Francia), dove giunse il 7 luglio e dove venne apposto il bollo "ITALIE/MARSEILLE", affrancata per 6 cent. La lettera venne tassata all'arrivo per 6 decimes in quanto contenente uno scritto, secondo la tariffa delle lettere non affrancate.



05 settembre 1864. Lettera doppio porto da Livorno ad Arles (Francia), affrancata per 80 cent. fino a destino. La lettera transitò da Torino il 6 settembre e poi per la via del Moncenisio dove durante il tragitto notturno il 7 settembre ricevette il bollo "ITALIE/AMB. M. CENIS A", giungendo ad Arles sur Rhone l'8 settembre.



08 marzo 1865. Lettera spedita da Genova a Marsiglia (Francia), affrancata per 40 cent..
La lettera venne consegnata direttamente al battello e giunse a Marsiglia il 9 marzo
dove ricevette il bollo "ITALIE/ MARSEILLE" e l'annullo a punti "2240" di Marsiglia.



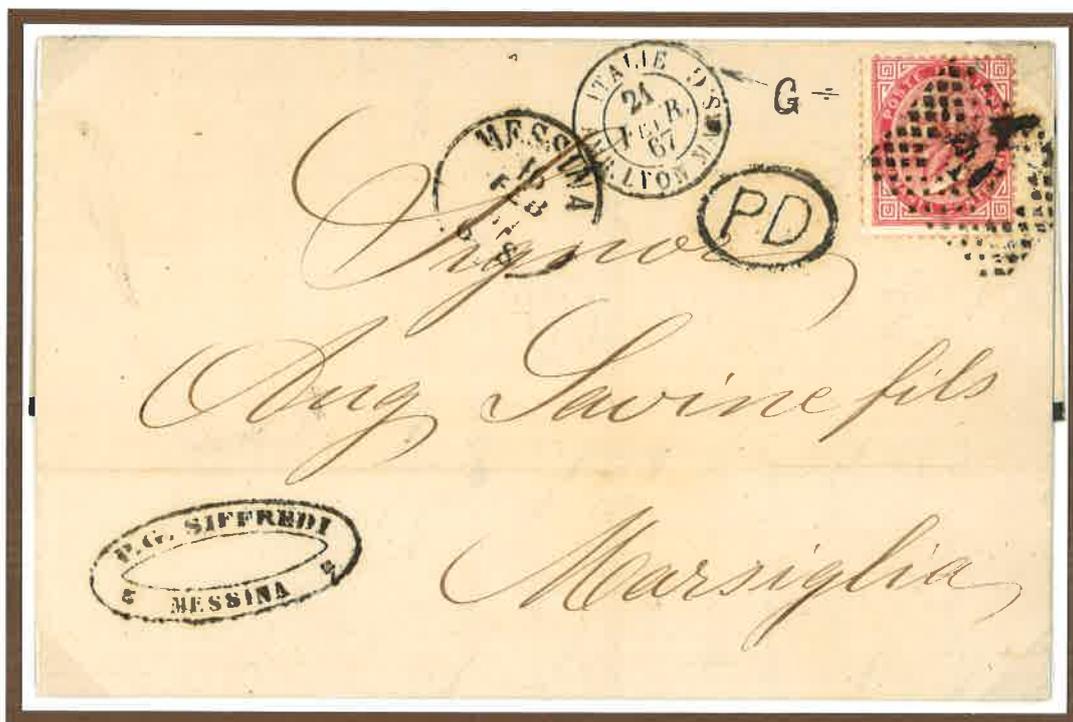
23 marzo 1864. Lettera spedita da Napoli a Parigi (Francia),
affrancata per 40 cent. e tassata in arrivo per 8 decimes in quanto doppio porto.
La lettera fece il suo ingresso in Francia per la via di Lanslebourg attraverso il Moncenisio
e giunta a Parigi il 27 marzo ricevette il bollo "ITALIE/5 LANSLEBOURG 5".



22 luglio 1869. Lettera doppio porto spedita da Napoli a Parigi (Francia), affrancata per 80 cent. fino a destino (P.D.). La lettera dopo il transito da Torino del 24 luglio, venne inoltrata per la via di Lanslebourg attraverso il Moncenisio e giunse a Parigi il 26 luglio, dove venne apposto il bollo "ITALIE/ 5 LANSLEBOURG 5".



22 maggio 1867. Lettera triplo porto spedita da Torino ad Annecy (Francia), affrancata per 1,20 Lire fino a destino (P.D.). La lettera venne inoltrata per la via di Lanslebourg attraverso il Moncenisio, ricevendo il bollo "ITALIE/ AMB. M. CENIS A", giungendo ad Annecy il 24 maggio.



16 febbraio 1867. Lettera spedita da Messina a Marsiglia (Francia), affrancata per 40 cent. fino a destino. La lettera venne inoltrata via terra a Genova dove transitò il 20 febbraio e proseguì per Marsiglia (dove giunse il 22 febbraio) incrociando la linea che da Lyon giungeva a Marsiglia, dove il 21 febbraio, durante il transito notturno, venne apposto il bollo "ITALIE/AMB. LYON MARS. G".



02 gennaio 1865. Lettera doppio porto spedita da Livorno a Nizza (Francia), affrancata per 80 cent. fino a destino. La lettera venne inoltrata da Genova, e giunse a Nizza il 4 gennaio dove ricevette il bollo "ITALIE/2 MENTON 2".



13 agosto 1869. Lettera raccomandata spedita da Milano a Parigi (Francia),
affrancata per 90 cent. (lettere 40 cent. e raccomandazione 50 cent.) fino a destino (P.D.).
La lettera dopo il transito da Torino venne inoltrata per la via di Lanslebourg attraverso il Moncenisio
e giunse a Parigi il 15 agosto dove ricevette il bollo "ITALIE/ 5 LANSLEBOURG 5".



03 dicembre 1870. Lettera doppio porto raccomandata spedita da Genova a Marsiglia (Francia),
affrancata per 1,30 Lire (lettere doppio porto 80 cent. e raccomandazione 50 cent.) fino a destino (P.D.).
La lettera venne inoltrata con un battello a vapore della "Compagnie des Messageries Imperiales"
da Genova a Nizza dove il 04 dicembre venne apposto il bollo "GENES/ BAT. A VAPEUR"
e successivamente inoltrata a Marsiglia dove giunse il 05 dicembre.
La messa in servizio della linea ferroviaria da Genova a Nizza, causò a partire dal 22 agosto 1872,
il progressivo abbandono di questa linea di trasporto.



Il 09 ottobre 1874 venne promulgato il Trattato Generale delle Poste. Le norme del trattato vennero poste in vigore dagli Stati membri dal 1° luglio 1875, ad eccezione della Francia che aderì solo dal 01 gennaio 1876.



12 luglio 1875. Lettera spedita da Messina per la via di mare con il vapore francese "Erymanthe" (annullo rosso in cartella "PAQUEBOTS DE LA MEDITERRANEE") a Marsiglia (Francia), dove giunse il 16 luglio, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).



06 settembre 1875. Lettera spedita da Roma a Parigi (Francia), per la via di Modane, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).



26 novembre 1876. Lettera raccomandata spedita da Ivrea a Bordeaux (Francia), dove giunse il 28 novembre.
Tariffa 60 cent. : lettere 30 cent. e raccomandazione 30 cent.



13 maggio 1878. Lettera doppio porto spedita da Torino a Lione (Francia),
affrancata per 60 cent. secondo la tariffa introdotta dall' 'Unione Generale delle Poste.



Le rapporti postali tra Italia e Spagna erano inizialmente regolati da una convenzione stipulata nel 1851 dal Regno di Sardegna che però non prevedeva l'affrancatura in partenza delle corrispondenze, ma solo la tassazione in arrivo (peraltro molto onerosa) che induceva spesso all'errore generando una doppia tassazione delle lettere che erano state erroneamente affrancate in partenza.

Tale situazione si risolse solo dopo la stipula di una nuova convenzione tra i due stati che introdusse la libertà di affrancatura e sostanziali riduzioni di tariffa. In base a questa nuova convenzione, entrata in vigore il 1° luglio 1868, la Spagna offrì la sua mediazione per l'inoltro delle corrispondenze anche in diversi paesi esteri, tra i quali : Gibilterra e alcuni stati nel Nord Africa.



08 marzo 1871. Lettera spedita da Genova ad Araya (Spagna), affrancata per 50 cent. fino a destino (P.D.).
La lettera venne inoltrata per la via di Ventimiglia e Nizza in plico chiuso,
come stabilito dalla convenzione in vigore dal 1° luglio 1868.



27 luglio 1872. Lettera spedita da Roma a Madrid (Spagna), affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.).
La lettera nonostante fosse affrancata per 60 cent. per l'inoltro allo scoperto per la via di Francia, venne inoltrata
in plico chiuso fino a Madrid, dove giunse il 1° agosto, rendendola di fatto sovrappagata di 10 cent.



Lo scambio delle corrispondenze tra l'Italia e il Portogallo era regolato dalla convenzione tra i due stati in vigore dal 01 settembre 1863, che fissava la tariffa delle lettere a 80 cent., valida fino al 01 ottobre 1871, quando una nuova convenzione ridusse la tariffa a 60 cent. fino al 01 gennaio 1876, quando avvenne l'ingresso del Portogallo nell'Unione Generale delle Poste.

Le corrispondenze dirette in Portogallo seguivano generalmente la via di Francia e di Spagna e solo occasionalmente seguivano la via di mare con i Piroscafi Mercantili, che però non prevedevano il trasporto delle corrispondenze raccomandate.



26 settembre 1867. Lettera spedita da Genova a Lisbona (Portogallo), per la via di Ventimiglia e Nizza, affrancata per 80 cent. fino a destino (P.D.).



16 gennaio 1875. Lettera doppio porto raccomandata spedita da Udine a Faro nell'Algarve (Portogallo). Tariffa 1,70 Lire : lettere doppio porto 1,20 Lire (60 cent. ogni 10 gr.) e raccomandazione 50 cent. La lettera dopo il transito da Torino del 18 gennaio, venne inoltrata attraverso la Francia e la Spagna, giungendo a Lisbona il 26 gennaio e a destinazione il 28 gennaio.



Le norme del Trattato dell'Unione Generale delle Poste vennero poste in vigore il 1° luglio 1875, dapprima in modo frammentario, perché la mancata adesione della Francia non permise di estendere completamente gli effetti alle corrispondenze che dovevano continuare a transitare sul territorio francese, come le corrispondenze per la Spagna e il Portogallo. Solo dal 1° gennaio 1876, con l'ingresso della Francia nell'Unione, queste norme poterono trovare una completa attuazione, determinando una riduzione tariffaria delle lettere dirette in Spagna e Portogallo.



11 marzo 1876. Lettera spedita da Genova a La Escala (Spagna),
affrancata per 30 cent. secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° gennaio 1876.



11 novembre 1876. Lettera spedita da Bologna a Lisbona (Portogallo),
affrancata per 30 cent. secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° gennaio 1876.



Gibilterra era un territorio d'oltremare del Regno Unito, ceduta dalla Spagna alla Gran Bretagna con il Trattato di Utrecht del 1713. In base alla convenzione stipulata con il Regno di Sardegna nel 1858, valida fino all'introduzione dell'Unione Generale delle Poste, la Gran Bretagna offrì la mediazione dei propri servizi postali per lo scambio delle corrispondenze italiane con Gibilterra. Le corrispondenze in partenza dall'Italia venivano inoltrate a Londra e successivamente imbarcate per Gibilterra, ma questo lungo tragitto era compensato dal minor costo rispetto alla via di Spagna. Infatti, con la mediazione spagnola, le corrispondenze fino al giugno 1868 non potevano essere affrancate in partenza, ma solo tassate all'arrivo per 1,40 Lire. La mediazione spagnola divenne più vantaggiosa dal 1° luglio 1868, quando la nuova convenzione Italia-Spagna concesse l'affrancatura fino a destino delle corrispondenze dall'Italia per Gibilterra e ad un costo inferiore fissato a 70 cent. Dall'aprile 1874, a seguito della pretesa inglese di percepire in arrivo a Gibilterra una tassa per le corrispondenze estere, l'affrancatura per Gibilterra, con la mediazione spagnola, venne limitata al confine tra la Spagna e Gibilterra, ma con un costo inferiore, fissato a 50 centesimi.



28 maggio 1867. Lettera doppio porto spedita da Genova a Gibilterra, insufficientemente affrancata per 80 centesimi con indicazione manoscritta che accreditava alla Gran Bretagna 1,20 Lire, come previsto dalla tariffa delle lettere doppio porto non franche di 2,00 Lire e indicazione manoscritta in matita rossa ad indicare il pagamento di 1 scellino.

La lettera venne spedita in plico chiuso per l'Inghilterra attraverso la Francia e dopo il transito da Londra del 30 maggio venne imbarcata il 4 giugno a Southampton sul postale inglese "PERA" della Peninsular & Oriental Lines, che giunse a Gibilterra il 9 giugno



Al momento dell'Unità d'Italia, le relazioni postali con la Svizzera erano regolate da una convenzione sardo-elvetica del 1851, che venne sostituita dal 01 luglio 1862. Gli accordi prevedevano una perfetta parità di trattamento per le corrispondenze tra i due stati con tariffe agevolate anche in funzione della distanza dal confine. Tali tariffe, dette di raggio limitrofo, riguardavano le lettere scambiate tra uffici italiani e svizzeri che non distavano più di 45 Km. in linea retta da località convenzionali, quali : Gran San Bernardo, le Breuil, Iselle, Crodo, Cernobbio, Camerlata, Spluga e Tirano.



13 novembre 1864. Lettera "pressantissima" spedita da Nuoro a Lugano (Svizzera), dove giunse il 17 novembre, dopo il transito da Cagliari del 14 novembre, Genova del 16 novembre e Milano il 17 novembre, affrancata per 30 cent. fino a destino (P.D.).



07 novembre 1866. Stampato doppio porto spedito da Nizza Monferrato (Asti) a Magadino (Svizzera), dove giunse l'8 novembre, affrancata per 6 cent. fino a destino (P.D.).



14 luglio 1873. Lettera spedita da Chiavenna a Lugano (Svizzera), inoltrata lo stesso giorno con un Natante della Linea Colico-Como e successivamente inviata a Lugano, dove giunse il 15 luglio, affrancata per 10 cent. fino a destino (P.D.), in tariffa raggio limitrofo.



26 settembre 1866. Lettera doppio porto raccomandata spedita da Milano a Lugano (Svizzera), dove giunse il giorno dopo, per la via diretta da Milano a Lugano, affrancata per 50 cent. fino a destino (P.D.).
Tariffa 50 cent. : lettere doppio porto raggio limitrofo 20 cent. e raccomandazione 30 cent..



28 giugno 1864. Lettera spedita da Palermo per la Svizzera, affrancata per 30 cent. fino a destino (P.D.). La lettera giunta regolarmente in Svizzera (transito da Ginevra del 2 luglio), venne successivamente trasportata oltre il confine con la Francia, essendo gli uffici di destino in Svizzera e di ripartenza dalla Francia (Gex) vicinissimi e riaffrancata per 40 cent. francesi e inoltrata a Napoli, dove giunse l'8 luglio.



09 dicembre 1867. Lettera doppio porto spedita da Livorno a Rolle (Svizzera), con transito da Ginevra il 12 dicembre, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.).



22 agosto 1877. Lettera raccomandata spedita da Firenze a Lugano (Svizzera).
Tariffa 60 cent. : lettere 30 cent. e raccomandazione 30 cent.



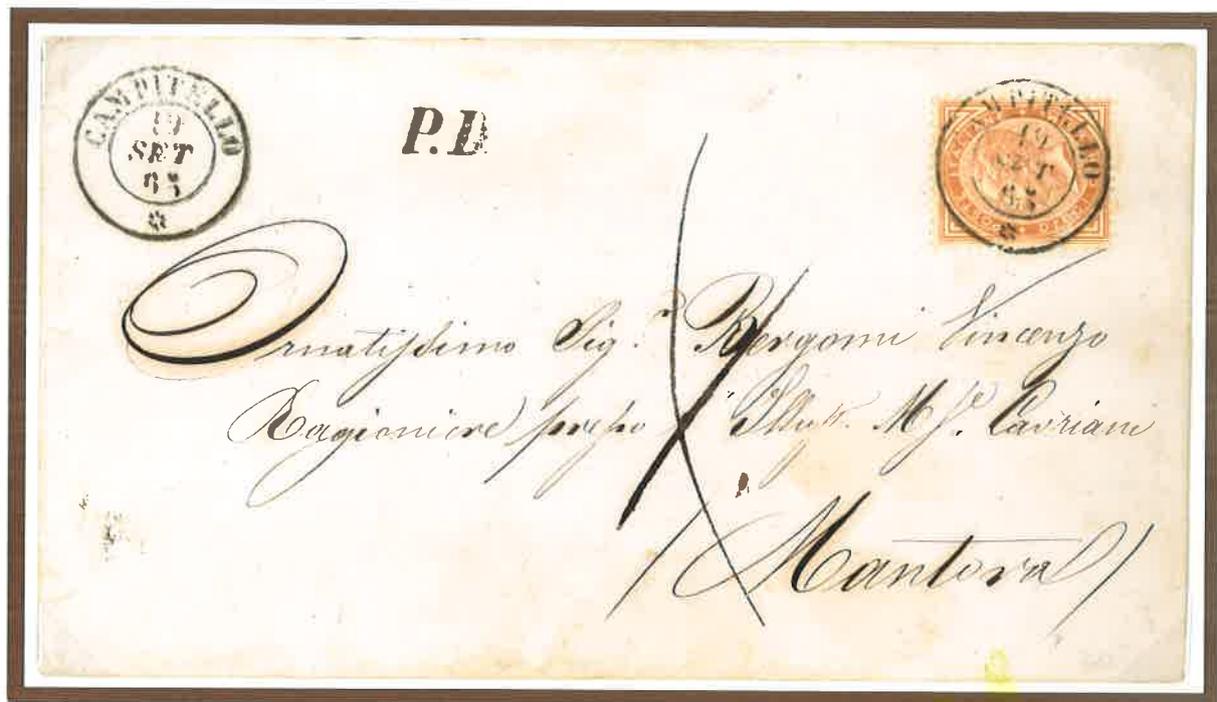
20 novembre 1878. Lettera doppio porto raccomandata spedita da Genova a Lugano (Svizzera).
Tariffa 90 cent. : lettere doppio porto 60 cent. e raccomandazione 30 cent..



La tariffa ridotta di frontiera o di "raggio limitrofo" era prevista in tutte le convenzioni che regolavano i rapporti postali tra Stati confinanti. Il 1° dicembre 1863, quando vennero emessi i primi francobolli "De La Rue" tra il Regno d'Italia e l'Impero Austriaco era in vigore la vecchia convenzione del 28 settembre 1853 stipulata con il Regno di Sardegna, valida dal 1° gennaio 1854 al 30 settembre 1867, che prevedeva la tariffa di 10 centesimi tra le località di confine distanti tra loro fino a 15 Km. in linea retta, 25 località nel Regno d'Italia e 21 nel Veneto Austriaco.

Queste località si modificarono nel 1866 in seguito alla III^a guerra d'indipendenza e rimasero tali fino alla scadenza della successiva convenzione stipulata il 23 aprile 1867 e valida dal 1° ottobre 1867 al 30 giugno 1875, quando vennero introdotte le tariffe dell'Unione Generale delle Poste, che pose fine a questa agevolazione.

In questo periodo la tariffa venne aumentata a 15 centesimi per le località di confine distanti tra loro non più di 30 Km. per un totale di 53 località nel regno d'Italia e 44 nell'Impero Austriaco, ma nonostante il numero maggiore di località le corrispondenze di raggio limitrofo affrancate con i De La Rue sono estremamente rare.



19 settembre 1865. Lettera spedita da Campitello a Mantova (Impero Austriaco), affrancata per 10 cent. fino a destino (P.D.), in tariffa agevolata di raggio limitrofo.



16 settembre 1871. Lettera spedita da Fonzaso (Belluno) a Grigno (Impero Austriaco), affrancata per 15 cent. fino a destino (P.D.), in tariffa agevolata di raggio limitrofo.



A causa degli eventi bellici del 1866 tra il Regno d'Italia e l'Impero Austriaco le comunicazioni postali tra i due stati vennero sospese (così come era già successo tra il Regno di Sardegna e l'Impero Austriaco nel 1859) e le corrispondenze tra i due stati vennero inoltrate attraverso la via di Svizzera, applicando la convenzione sardo/svizzera del 1850. La tariffa prevista era di 60 cent. ed era così ripartita : 20 centesimi al Regno d'Italia, 15 centesimi alla Svizzera e 25 centesimi all'Impero Austriaco.



05 luglio 1866. Lettera spedita da Ferrara a Padova, affrancata per 25 cent. secondo la convenzione con l'Austria del 1853, ma venne inoltrata per la via di Svizzera e dopo il transito da Zurigo dell'8 luglio e da Vienna del 9 luglio, la lettera giunse a Padova il 27 luglio 1866. La lettera venne quindi considerata insufficientemente affrancata e tassata all'arrivo per 25 kreuzer (10 kreuzer per il transito svizzero e 15 kreuzer per il porto austriaco), anziché 23 kreuzer, senza tener conto dei 5 cent. di affrancatura in più (DEBITO ITALIANO CENT. 5).



09 agosto 1866. Lettera spedita da Cento (Ferrara) a Venezia, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.). La lettera venne inoltrata per la via di Svizzera, con transito il 13 agosto da Zurigo e da Feldkirch il 14 agosto, giunse a Venezia (Impero Austriaco) il 21 agosto.



09 novembre 1864. Lettera spedita da Ferrara a Rovigo (Impero Austriaco), dove giunse il giorno dopo, attraverso la via postale Ferrara-Rovigo, affrancata per 25 cent. fino a destino (P.D.), per assolvere alla tariffa dalla 1^a distanza italiana alla 1^a distanza austriaca.



27 dicembre 1865. Lettera spedita da Toscolano (Brescia) a Bolzano (Impero Austriaco), attraverso la via proveniente da Milano e Verona, entrata in Austria passando per Ala, per giungere a Bolzano. La lettera è insufficientemente affrancata per 20 cent. ed essendo le spettanze italiane (dalla 1^a distanza) pari a 13 cent., venne indicato un DEBITO ITALIANO di 7 cent. (pari a 3 Kreuzer). Dalle spettanze austriache per le lettere dirette nella 1^a distanza, pari a 5 Kreuzer, vennero dedotti i 3 Kreuzer di debito e la lettera venne quindi tassata per soli 2 Kreuzer.



I rapporti tra Italia e l'Impero Austriaco furono alquanto travagliati a causa delle continue guerre tra i due stati. Il 15 maggio 1862 venne riattivata la vecchia convenzione sardo-austriaca del 1853, valida fino al 30 settembre 1867, estendendone gli effetti anche ai territori liberati dopo tale data. In base alla convenzione la tariffa delle lettere venne diversificata a seconda della distanza che intercorreva in linea d'aria col punto più vicino di confine, dividendo così i territori italiani in due sezioni (la prima fino a 75 Km. dal confine e la seconda oltre i 75 Km. dal confine), mentre il territorio austriaco venne suddiviso in tre sezioni (la prima fino a 75 Km. dal confine, la seconda da 75 Km. a 150 Km., la terza oltre 150 Km. dal confine). Questo sistema determinò diverse tariffe a seconda della sezione di partenza e di arrivo. Inoltre venne stabilita una tariffa speciale per le lettere scambiate tra gli uffici italiani ed austriaci di confine, che non distavano tra loro più di 15 Km. in linea d'aria, denominata di raggio limitrofo.



28 dicembre 1863. Lettera spedita da Crema ad Asolo (Impero Austriaco), attraverso la via postale che partiva da Milano e passando per Verona giungeva ad Asolo, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.), per assolvere alla tariffa dalla 1^a distanza italiana alla 2^a distanza austriaca.



23 marzo 1866. Lettera spedita da Brescia a Fulpmes nel Tirolo (Impero Austriaco), attraverso la via proveniente da Milano per Verona e il Brennero, giungendo a Fulpmes il 26 marzo. La lettera è insufficientemente affrancata per 20 cent. ed essendo le spettanze italiane (dalla 1^a distanza) pari a 13 cent., venne indicato un DEBITO ITALIANO di 7 cent. (pari a 3 Kreuzer). Dalle spettanze austriache per le lettere dirette nella 2^a distanza, pari a 10 Kreuzer, vennero dedotti i 3 Kreuzer di debito e la lettera venne quindi tassata per soli 7 Kreuzer.



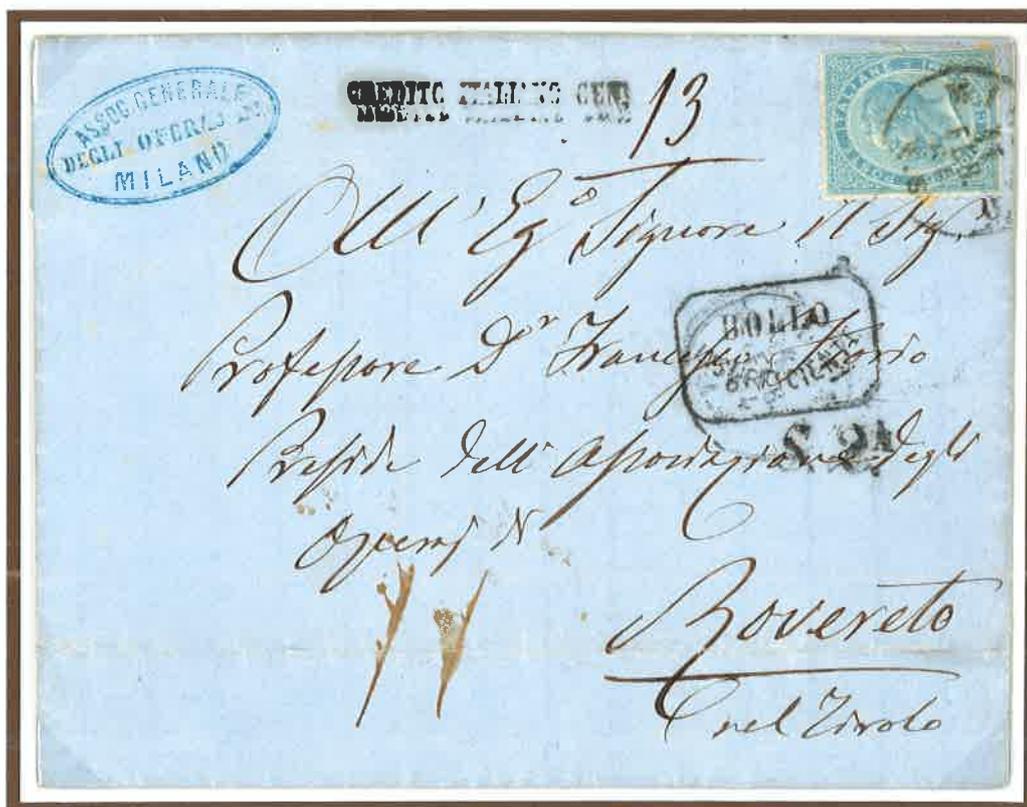
22 settembre 1867. Lettera spedita da Verona a Vienna (Impero Austriaco).
La lettera venne inoltrata con la strada ferrata proveniente da Milano e che attraverso
Verona, Mestre, Udine e Nabresina, giungeva a Vienna, dove giunse il 24 settembre,
affrancata per 50 cent. fino a destino (P.D.),
per assolvere alla tariffa dalla 1^a distanza italiana alla 3^a distanza austriaca.



20 agosto 1867. Lettera raccomandata spedita da Venezia ad Eggenstein in Stiria, attraverso la via proveniente
da Milano per Trieste (transito del 21 agosto), affrancata per 90 cent. fino a destino (P.D.).
Tariffa 90 cent. : lettere dalla 1^a dist. italiana alla 3^a dist. austriaca 50 cent. e raccomandazione 40 cent..



11 febbraio 1864. Lettera spedita da Milano a Verona (Impero Austriaco), dove giunse il giorno dopo, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.), per assolvere alla tariffa dalla 2^a distanza italiana alla 1^a distanza austriaca.



11 febbraio 1864. Lettera spedita da Milano a Rovereto (Impero Austriaco), dove giunse il 12 febbraio, attraverso la via proveniente da Milano e Verona. La lettera è insufficientemente affrancata per 15 cent. ed essendo le spettanze italiane (dalla 2^a distanza) pari a 28 cent., venne indicato un CREDITO ITALIANO di 13 cent. (pari a 6 Kreuzer). Alle spettanze austriache per le lettere dirette nella 1^a distanza, pari a 5 Kreuzer, vennero aggiunti i 6 Kreuzer di credito e la lettera venne quindi tassata per 11 Kreuzer.



04 febbraio 1865. Lettera spedita da Napoli a Trieste (Impero Austriaco), dove giunse l'8 febbraio, inoltrata a Milano, dove transitò il 6 febbraio, e successivamente a Verona e Mestre, fino a raggiungere Trieste, affrancata per 55 cent. fino a destino (P.D.), per assolvere alla tariffa dalla 2^a distanza italiana alla 2^a distanza austriaca.



28 maggio 1864. Lettera spedita da Milano a Ponte di Piave (Impero Austriaco), attraverso la via proveniente da Milano e Verona e transito da Treviso il 29 maggio. La lettera è insufficientemente affrancata per 40 cent. ed essendo le spettanze italiane (dalla 2^a distanza) pari a 28 cent., venne indicato un DEBITO ITALIANO di 12 cent. (pari a 5 Kreuzer). Dalle spettanze austriache per le lettere dirette nella 2^a distanza, pari a 10 Kreuzer, vennero dedotti i 5 Kreuzer di debito e la lettera venne quindi tassata per soli 5 Kreuzer.



26 maggio 1867. Lettera spedita da Spezia ad Agram, l'attuale Zagabria (Impero Austriaco), dove giunse il 30 maggio, attraverso la via proveniente da Milano per Venezia e Trieste. La lettera è insufficientemente affrancata per 60 cent. ed essendo le spettanze italiane (dalla 2^a distanza) pari a 28 cent., venne indicato un DEBITO ITALIANO di 32 cent. (pari a 13 Kreuzer). Dalle spettanze austriache per le lettere dirette nella 3^a distanza, pari a 15 Kreuzer, vennero dedotti i 13 Kreuzer di debito e la lettera venne quindi tassata per soli 2 Kreuzer.



12 aprile 1867. Lettera spedita da Messina a Pest (Budapest) in Ungheria (Impero Austriaco), dove giunse il 18 aprile e transitata da Verona il 16 aprile entrata in Austria attraverso la via proveniente da Milano per Venezia e Trieste, affrancata per 65 cent. fino a destino (P.D.), per assolvere alla tariffa dalla 2^a distanza italiana alla 3^a distanza austriaca.



13 novembre 1873. Stampato doppio porto spedito da Bologna a Trieste (Impero Austriaco), dove giunse il giorno dopo, affrancato per 10 cent. fino a destino (5 cent. ogni 40 gr.). Inizialmente venne apposto il bollo in cartella "FRANCOBOLLO INSUFFICIENTE" in quanto ritenuta lettera, ma successivamente cancellato perché non contenente alcuno scritto.



15 dicembre 1868. Lettera spedita da Verona a Trento (Impero Austriaco), dove giunse il giorno dopo affrancata insufficientemente per 20 cent. pari a 8 Kreuzer e tassata a destino per 17 Kreuzer, per assolvere alla tariffa delle lettere non affrancate di 25 Kreuzer.



27 marzo 1868. Lettera raccomandata spedita da Parma a Trieste (Impero Austriaco), attraverso la via proveniente da Milano per Venezia e Trieste, affrancata per 70 cent. fino a destina (P.D.).
Tariffa 70 cent. : lettere 40 cent. e raccomandazione 30 cent..



13 luglio 1872. Lettera doppio porto spedita da Voghera a Bad Gastein (Impero Austriaco), attraverso la via di Milano (14 luglio), Verona (14 luglio) e attraverso il Passo del Brennero per Innsbruck e Salzburg dove giunse il 16 luglio e nello stesso giorno recapitata a Bad Gastein, affrancata per 80 cent. fino a destino (P.D.).



02 maggio 1876. Lettera spedita da Pallanza a Merano, allora in territorio austriaco, dove giunse il 3 maggio dopo il transito da Milano.



22 maggio 1877. Lettera doppio porto raccomandata spedita da Venezia a Panisawa (Impero Austriaco). Tariffa 90 cent. : lettere doppio porto 60 cent. e raccomandazione 30 cent.



03 settembre 1878. Lettera raccomandata spedita da Modena per la Transilvania (all'epoca sotto il controllo austriaco).
Tariffa 60 cent. : lettere 30 cent. e raccomandazione 30 cent.



agosto 1877. Lettera spedita da Acireale a Budapest in Ungheria (Impero Austriaco), affrancata per 30 cent. secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste.



Fino al 1867 il Principato di Serbia era parte dell'Impero Ottomano e la cacciata dei Turchi consentì nuovamente alla Serbia di coniare moneta locale (Dinaro) e di emettere i primi francobolli.

Non si conoscono convenzioni dirette tra il Regno d'Italia e il Principato di Serbia, ma lo scambio delle corrispondenze avvenne con la mediazione dell'Austria che il 14 dicembre 1868 stipulò una convenzione con la Serbia, valida dal 1° luglio 1869, ma funzionante a tutti gli effetti solo dal 1° ottobre 1869.

Conseguentemente a questa convenzione, la tariffa delle lettere scambiate tra la Serbia e l'Italia era di 85 para, corrispondenti a 17 kreuzer e quindi a 42,5 centesimi, mentre la tariffa delle stampe era di 15 para, corrispondenti a 3 kreuzer e quindi a 7,5 centesimi (con arrotondamento italiano a 7 centesimi).



30 settembre 1870. Stampato spedito da Verona a Orsova (Banato Serbo), affrancata per 7 centesimi fino a destino. Il piego, inoltrato per la via austriaca, dopo il transito da Timisoara del 2 ottobre giunse a destinazione il 4 ottobre.

In effetti, lo stampato venne indirizzato per il Banato Serbo, ma Orsova si trovava (e si trova attualmente) sulla sponda rumena del Danubio che a quel tempo era parte dell'Impero Austriaco, quindi lo stampato avrebbe potuto essere affrancato per soli 5 centesimi.



Le corrispondenze postali tra l'Italia e Malta avvenivano con collegamento diretto in piego chiuso, generalmente con i Piroscafi postali italiani delle linee marittime interne della Compagnia Florio che toccavano i principali porti italiani da Genova a Messina e poi fino a Malta.

La linea italiana si contrapponeva alla linea francese fino a quando dal 13 maggio 1865, a seguito dell'abbandono dello scalo di Malta da parte dei piroscafi postali francesi, la corrispondenza scambiata tra le due amministrazioni venne trasportata esclusivamente dai piroscafi italiani della Compagnia Florio.



15 ottobre 1864. Stampato spedito da Genova a Malta, affrancato per 10 cent. fino a destino (P.D.).
Lo stampato venne imbarcato a Genova su un postale della Compagnia Florio,
con transito da Messina del 18 ottobre e arrivo a Malta il 20 ottobre.



17 giugno 1864. Lettera doppio porto spedita da Napoli a Malta, affrancata per 80 cent. fino a destino (P.D.).
La lettera venne imbarcata a Napoli su un postale della Compagnia Florio,
con transito da Messina del 18 giugno e arrivo a Malta il 20 giugno.



15 aprile 1866. Lettera spedita da Cagliari a Malta, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).
La lettera venne inoltrata a Livorno dove transitò il 19 aprile, Napoli (21 aprile)
e Messina il 25 aprile, giungendo a Malta il 1° maggio.



11 gennaio 1877. Lettera spedita da Roma a Malta, affrancata per 30 cent.
secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° luglio 1875.
La lettera venne inoltrata con la ferrovia da Roma e dopo il transito da Siracusa del 15 gennaio,
venne imbarcata per Malta dove giunse il 16 gennaio.



I rapporti postali tra l'Italia e la Grecia erano inizialmente regolati dalla convenzione in vigore dal 16 febbraio 1862 che prevedeva tariffe libere fino a destino. Dal 1° febbraio 1865 entrò in vigore una nuova convenzione che determinò una riduzione delle tariffe, ma che variavano se trasportate con i Postali Italiani da Brindisi, con i Postali Austriaci che transitavano da Ancona e da Brindisi e con i Postali Francesi che partivano da Marsiglia transitando nei principali porti italiani del Tirreno. Tale convenzione rimase in vigore fino al 30 giugno 1875, quando venne introdotto il Trattato dell'Unione Generale delle Poste.



27 dicembre 1864. Lettera triplo porto spedita da Livorno a Patrasse (Grecia), affrancata per 3 Lire fino a destino. La lettera, dopo il transito da Bologna del 28 dicembre, venne imbarcata lo stesso giorno ad Ancona su un Piroscalo del Lloyd austriaco della Linea Greco-Orientale proveniente da Trieste, giungendo a Patrasse il 22 dicembre del calendario giuliano (il 3 gennaio del ns. calendario gregoriano).



30 novembre 1865. Lettera spedita da Castellammare di Stabia (Napoli) a Corfù (Grecia), dove giunse il 27 novembre del calendario giuliano (il 9 dicembre del ns. calendario gregoriano) per la via di Brindisi con i Piroscali Postali Italiani della Compagnia Adriatico-Orientale, affrancata per 60 cent. fino a destino.



Una antica tradizione greca, risalente agli albori del servizio postale, prevedeva l'obbligo della francatura per tutte le corrispondenze, e fin dall'introduzione dei francobolli (1861) la Grecia adottò il sistema di affrancare con propri francobolli, tutte le corrispondenze non affrancate o insufficientemente affrancate di provenienza estera, addebitando al destinatario l'intera tariffa senza tener conto dei francobolli apposti, oppure, a partire dal 1° luglio 1866, solo per la differenza mancante.



18 marzo 1867. Lettera spedita da Milano a Corfù (Grecia), insufficientemente affrancata per 55 cent. e integrata all'arrivo con un francobollo greco da 5 lepta del 1861, per assolvere alla giusta tariffa di 60 cent.

La lettera, dopo il transito da Foggia del 20 marzo e da Brindisi del 21 marzo, venne imbarcata il giorno seguente su un piroscafo del Lloyd austriaco della Linea Greco-Orientale, giungendo a Corfù il 23 marzo (l'11 marzo del calendario giuliano).



21 agosto 1876. Lettera spedita da Casale a Corfù (Grecia), affrancata per 30 cent. fino a destino. La lettera, dopo il transito da Brindisi del 23 agosto, venne imbarcata il 25 agosto su un postale del Lloyd austriaco della Linea Greco-Orientale, giungendo a Corfù il 26 agosto (il 14 agosto del calendario giuliano).



14 gennaio 1876. Stampato spedito da Torino a Salonico (Grecia), affrancato per 5 cent. fino a destino. La lettera venne inoltrata a Trieste, dove il 15 gennaio venne imbarcata su un postale del Lloyd austriaco della Linea del Levante fino a Costantinopoli dove giunse il 20 gennaio e dove il giorno seguente proseguì con un postale austriaco della Linea di Tessaglia, giungendo a Salonico il 23 gennaio.

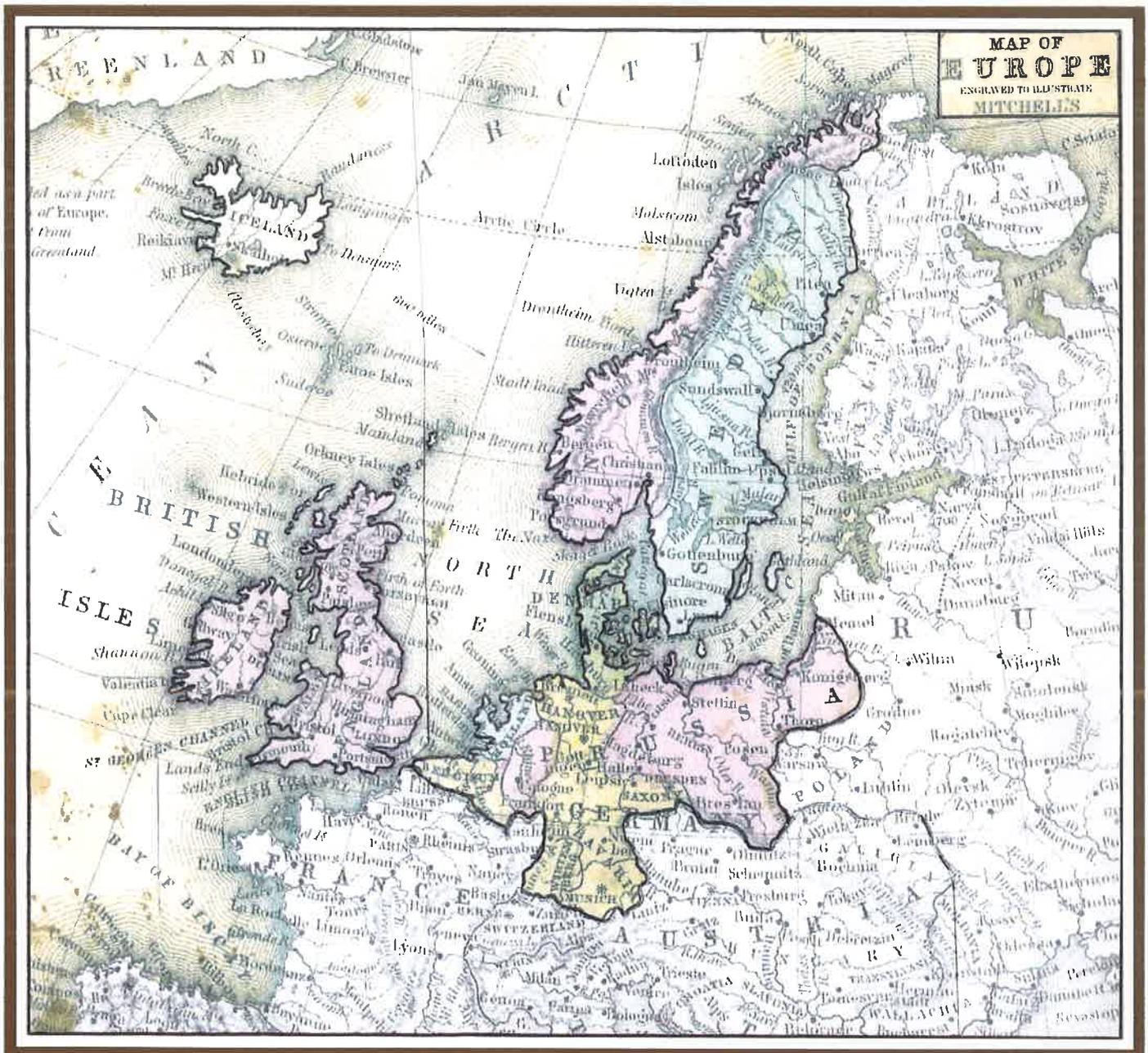


1.2 – Europa settentrionale

La spedizione delle corrispondenze dall'Italia all'Europa settentrionale avveniva necessariamente via terra con transito dalla Francia, dalla Svizzera e dall'Austria.

La via di Francia era normalmente utilizzata per l'inoltro delle corrispondenze verso la Gran Bretagna, l'Olanda e il Belgio.

La via di Svizzera veniva utilizzata per l'inoltro della posta verso gli Stati Tedeschi, almeno fino all'autunno del 1870 quando le vicende della guerra franco-prussiana scongiò l'utilizzo delle strade francesi e dirottando di fatto le corrispondenze verso l'Austria attraverso il Brennero.





L'invio delle corrispondenze per la Danimarca avvenne "allo scoperto" per la via di Francia, di Austria e di Svizzera, con tariffe diverse a seconda dell'instradamento, più vantaggiose per la via austriaca.

La convenzione tra il Regno d'Italia e l'Unione degli Stati della Germania del Nord in vigore dal 1° aprile 1869 stabilì le condizioni per lo scambio allo scoperto delle corrispondenze tra l'Italia e la Danimarca con la tariffa di 55 cent., ridotta a 45 cent. dal 1° novembre 1873, a seguito della nuova convenzione tra l'Italia e l'Impero di Germania.



27 agosto 1869. Lettera spedita da Bologna a Copenaghen (Danimarca), dove giunse il 30 agosto, dopo il transito nello stesso giorno da Verona dove venne predisposto il plico chiuso, che attraversata l'Austria, venne aperto a Lipsia il 28 agosto.

La lettera venne insufficientemente affrancata in partenza per 20 cent. invece che con 55 cent. come richiesto dalla convenzione tra il Regno d'Italia e l'Unione degli Stati della Germania del Nord. L'Italia ha impresso il bollo

"N.A." (Non Addebitata) ad indicare che i diritti italiani erano soddisfatti. La Prussia ha indicato

un addebito di 2,5 groschen corrispondenti a 10 rigsbanksilling (rbsk) danesi. A destinazione a Copenaghen,

vennero addebitati 19 rbsk, corrispondenti all'addebito prussiano incrementato dei diritti interni danesi di 9 rbsk.



30 gennaio 1869. Lettera spedita da Copenaghen (Danimarca) a Suvereto (Livorno), affrancata in partenza con un valore da 20 cent. De La Rue del 1867. Il francobollo italiano venne incorniciato con matita rossa dall'amministrazione postale danese al fine di evidenziare che non era adatto all'affrancatura in Danimarca.

La lettera venne trasportata da Kiel ad Amburgo il 31 gennaio e successivamente per la via d'Austria giunse a Verona il 3 febbraio, dove venne dapprima tassata per 70 centesimi, come previsto per le lettere spedite in porto assegnato, ma successivamente venne annullato il francobollo da 20 cent. con il numerale 197 di Verona e ridotta la tassazione a 50 cent.

Dopo il transito da Livorno del 5 febbraio, la lettera giunse a Suvereto il 6 febbraio.



L'invio delle corrispondenze per la Norvegia avvenne "allo scoperto" per la via di Francia, di Svizzera e per la via austriaca che prevedeva le tariffe più vantaggiose, almeno fino alla convenzione stipulata tra il Regno d'Italia e l'Impero di Germania in vigore dal 1° novembre 1873.



30 dicembre 1874. Lettera spedita da Roma a Cristiania, oggi Oslo, (Norvegia).

La lettera predisposta per essere avviata per la via d'Austria, venne spedita in plico chiuso per la via di Germania e trasportata come richiesto dalla convenzione via mare a Sandnessjøen e quindi a Cristiania, per cui l'affrancatura di 60 cent. era in eccesso di 10 cent. rispetto a quanto stabilito dalla convenzione italo tedesca entrata in vigore il 1° novembre 1873, che prevedeva la seguente ripartizione della tariffa : 16 cent. all'Italia, 18 cent. alla Germania e 16 cent alla Norvegia, con l'indicazione dei 34 cent. (in rosso) accreditati alla Germania e dell'1 ¼ groschen accreditato alla Norvegia dall'amministrazione tedesca.



Inizialmente l'invio delle corrispondenze per la Svezia avveniva "allo scoperto" con la mediazione francese, svizzera ed austriaca, con le tariffe che variavano spesso tra una mediazione e l'altra in funzione delle convenzioni stipulate tra questi Stati e l'Italia. La convenzione tra il Regno d'Italia e l'Unione degli Stati della Germania del Nord in vigore dal 1° aprile 1869 stabilì le condizioni per lo scambio allo scoperto delle corrispondenze tra l'Italia e la Svezia con la tariffa di 60 cent., ridotta a 50 cent. dal 1° novembre 1873, a seguito della nuova convenzione tra l'Italia e l'Impero di Germania.



13 gennaio 1864. Lettera spedita da Genova a Stoccolma (Svezia), affrancata per 1 Lira fino a destino, secondo la convenzione sardo-elvetica del 1° aprile 1851, modificata dal 1° luglio 1862.

La lettera venne avviata per la via di Svizzera giungendo ad Hannover il 17 gennaio.

A causa della guerra tra la Prussia e la Danimarca che iniziò il 1° febbraio 1864, la lettera venne di conseguenza deviata per la via di Macklenburg und Ystad, mostrando che già dal 17 gennaio la via di Amburgo per la Danimarca era stata interrotta, giungendo quindi a Stoccolma il 21 gennaio.



08 novembre 1873. Lettera spedita da Roma a Stoccolma (Svezia), dove giunse il 14 novembre.

La lettera venne affrancata per 50 cent. fino a destino, come stabilito dalla convenzione italo tedesca, che prevedeva la seguente ripartizione della tariffa : 16 cent. all'Italia, 18 cent. alla Germania e 16 cent. alla Svezia, con l'indicazione dei 34 cent. (in rosso) accreditati alla Germania, viaggiò in plico chiuso fino in Germania dove giunse il 13 novembre e dove venne apposta l'indicazione di 1 ½ groschen, accreditato alla Svezia dall'amministrazione tedesca.



07 settembre 1877. Lettera spedita da Napoli a Stoccolma, dove giunse il 13 settembre, affrancata per 30 cent. secondo la tariffa valida dal 01 gennaio 1876.



22 febbraio 1879. Lettera doppio porto da Roma a Stoccolma, dove giunse il 2 marzo, affrancata per 60 cent. secondo la tariffa valida dal 01 gennaio 1876.



Le relazioni postali con la Gran Bretagna furono regolate dalla convenzione sardo-britannica del 1858 e fu la sola, fra tutte le convenzioni stipulate dal Regno di Sardegna, a restare in vigore fino al Trattato dell'Unione Generale delle Poste, e riguardava le corrispondenze scambiate con la Gran Bretagna, l'Irlanda, Malta e successivamente tutte le Colonie e i Possedimenti inglesi e numerosi altri stati d'oltreoceano.

Le corrispondenze con la Gran Bretagna venivano inoltrate normalmente per la via di Francia, inizialmente per il Moncenisio e successivamente per il Frejus. La mediazione inglese fu molto importante per l'Italia per l'invio delle corrispondenze con i Piroscafi Postali Inglesi.



17 maggio 1873. Stampato spedito in plico chiuso da Firenze a Londra (Gran Bretagna), dove giunse il 20 maggio, affrancata per 10 cent. fino a destino (P.D.).



21 marzo 1864. Lettera doppio porto spedita da Livorno a Londra (Gran Bretagna), insufficientemente affrancata per 60 cent. e tassata a destino per 12 pence (6 pence per soddisfare la tariffa di doppio porto e 6 pence di sovrattassa fissa, come stabilito dalla convenzione sardo-britannica in vigore dal 1° febbraio 1858. La lettera venne inoltrata a Torino, dove il 22 marzo venne predisposto il plico chiuso per Londra, dove giunse il 24 marzo.



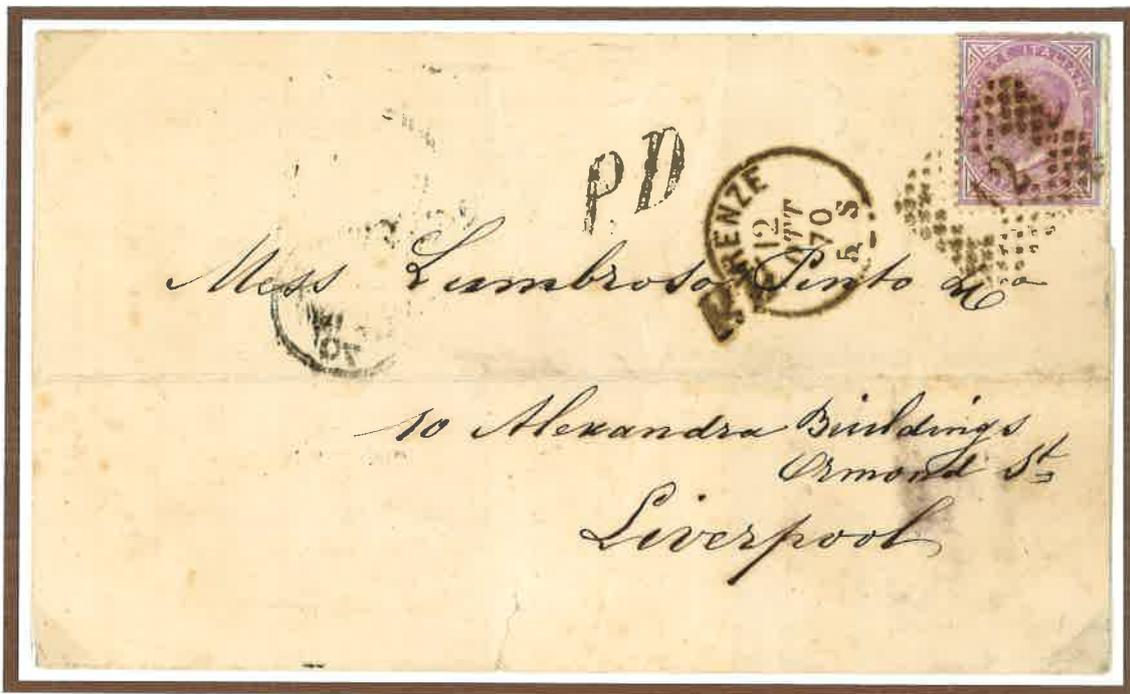
31 marzo 1866. Lettera doppio porto spedita da Messina a Londra (Gran Bretagna), dove giunse il 06 aprile, affrancata per 1,20 Lire (60 cent. per ogni porto di 7,5 gr.), fino a destino (P.D.).



13 novembre 1867. Lettera triplo porto spedita da Firenze a Sevenoaks (Gran Bretagna), dove giunse il 17 novembre, attraverso la via del Moncenisio con transito da Torino il 14 novembre, affrancata per 1,80 Lire (60 cent. per ogni porto di 7,5 gr.), fino a destino (P.D.).



Nella seconda metà del 1870 la guerra tra la Francia e la Prussia sconvolse le comunicazioni postali francesi con gravi ripercussioni anche nelle relazioni postali dell'Italia con i paesi del Nord Europa. Infatti, un avviso pubblicato dalla Direzione Generale delle Poste Italiane nel settembre del 1870, confermava che a causa degli impedimenti che incontrava il transito postale per la Francia, le corrispondenze tra l'Italia e la Gran Bretagna, il Belgio e l'Olanda, sarebbero transitate tutte per la Germania.



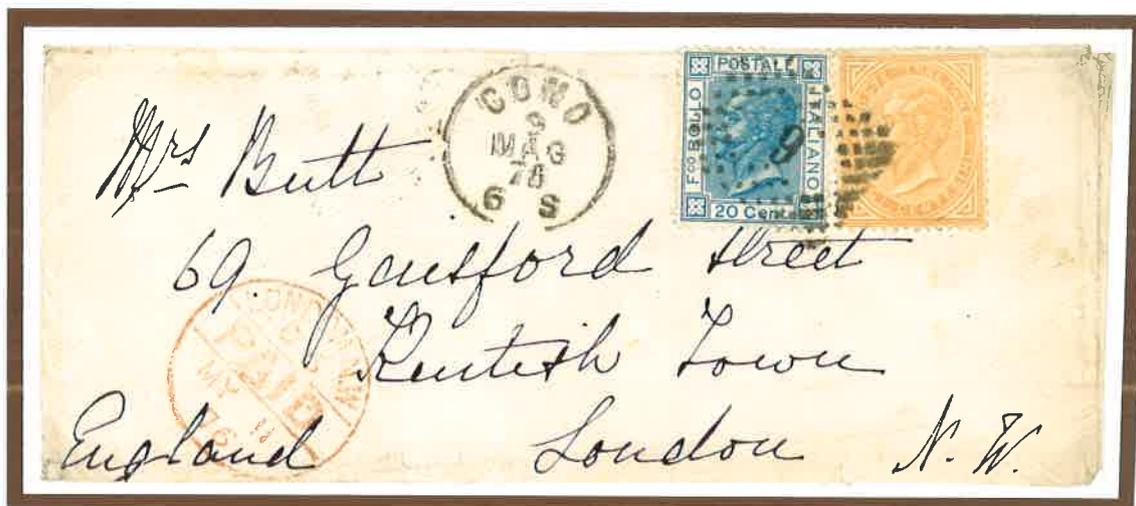
12 ottobre 1870. Lettera spedita da Firenze a Liverpool (Gran Bretagna) dove giunse il 17 ottobre, attraverso la via di Germania, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.).



19 novembre 1870. Lettera doppio porto spedita da Ancona a Manchester (Gran Bretagna), dove giunse il 23 novembre, attraverso la via di Germania, affrancata per 1,20 Lire fino a destino (P.D.).



11 marzo 1877. Stampato spedito da Genova a Guildford nella contea del Surrey (Gran Bretagna).



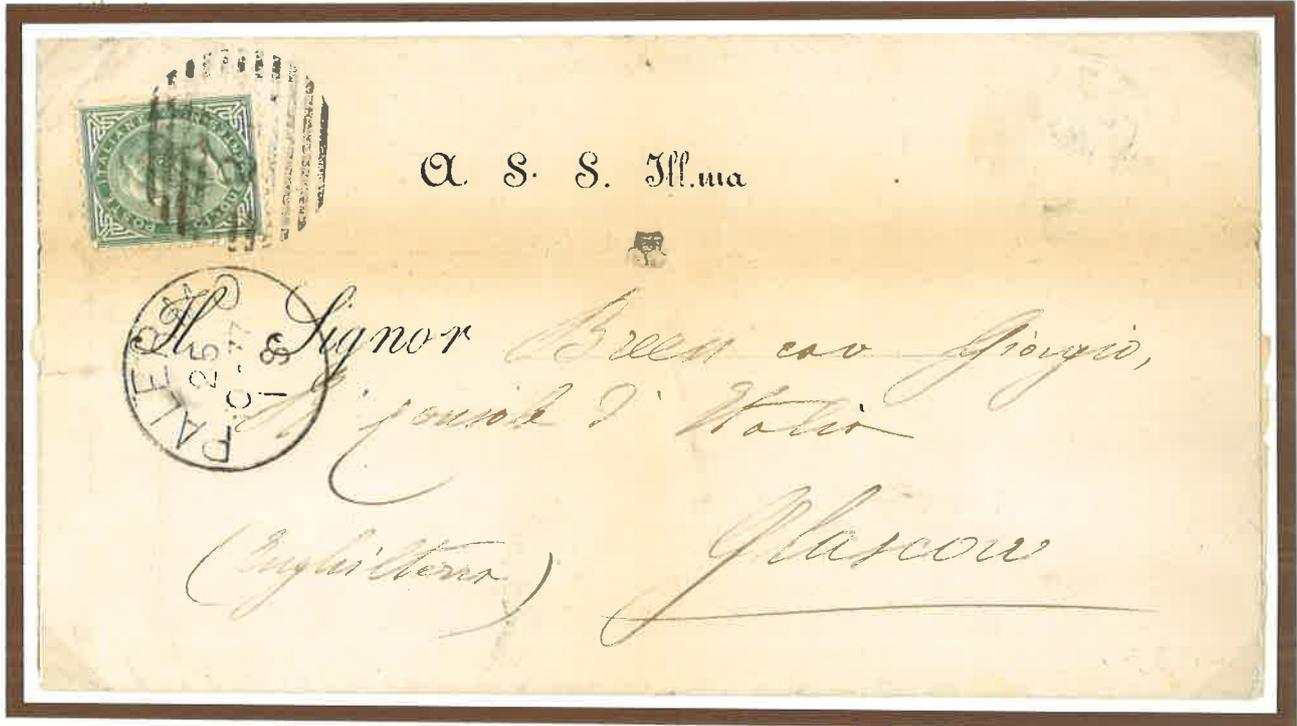
09 maggio 1878. Lettera spedita da Como a Londra (Gran Bretagna), affrancata per 30 cent. secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste, dimezzando la precedente tariffa di 60 cent.



30 gennaio 1866. Lettera spedita da Spezia a Bakewell (Gran Bretagna), dove giunse il 03 febbraio, attraverso la via del Moncenisio, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.).



25 dicembre 1867. Lettera spedita da Milano a Ballinluig (Scozia), attraverso la via di Torino (annullo di transito al verso del 25 dicembre) e del Moncenisio, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.).



25 ottobre 1877. Stampato spedito da Palermo a Glasgow (Scozia)



23 dicembre 1866. Lettera spedita da Messina a Glasgow (Scozia), affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.), dove giunse il 28 dicembre, dopo il transito da Londra del 27 dicembre.



21 gennaio 1864. Lettera doppio porto spedita da Livorno per l'Irlanda, attraverso la via di Torino e del Moncenisio, che rappresentava la via più breve per l'Inghilterra, affrancata per 1,20 Lire fino a destino (P.D.).



13 gennaio 1872. Lettera spedita da Roma a Dublino (Irlanda), dove giunse il 18 gennaio, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.).



Fino al 1° aprile 1869, quando entrò in vigore la convenzione che l'Italia stipulò con la Prussia, la Baviera, il Wuerttemberg ed il Baden, le corrispondenze con gli Stati Tedeschi venivano inoltrate con la mediazione delle Poste svizzere, austriache e francesi e seguivano le vie postali utilizzate per l'inoltro della posta nei rispettivi stati. Almeno fino al 1867 prevalse l'avviamento svizzero, con tariffe tutto sommato in linea con le tariffe del tempo : una lettera costava 60 cent. e una lettera raccomandata 1,20 Lire. L'avviamento austriaco all'inizio fu poco utilizzato a causa delle continue guerre tra l'Italia e l'Austria; le tariffe applicate per gli Stati Tedeschi erano le stesse di quelle applicate tra i due stati. Successivamente all'attivazione della ferrovia attraverso il passo del Brennero, le corrispondenze con gli Stati Tedeschi ebbero corso prevalentemente per la via austriaca. La via di Francia fu la meno utilizzata, anche a causa del peso del porto delle lettere, inferiore rispetto agli altri (7,5 gr. per la via di Francia, 10 gr. per la via di Svizzera e 15 gr. per la via austriaca).



26 gennaio 1867. Lettera spedita da Torino a Magdeburgo, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.).

La lettera venne inoltrata per la via postale del lago Maggiore dove il 27 gennaio ricevette il bollo "COMO-COLICO NATANTE N. 9". Da Colico venne indirizzata a Coira in Svizzera dove transitò il 28 gennaio, per giungere a Magdeburgo, in Prussia, il 30 gennaio.



8 dicembre 1866. Lettera doppio porto spedita da Messina per la Sassonia, affrancata per 1,20 Lire. fino a destino.

La lettera venne imbarcata sul postale francese "ERIDAN" della linea U del Levante, partito da Costantinopoli e sbarcata a Marsiglia il 13 dicembre, da dove proseguì per la Svizzera, giungendo a destino il 16 dicembre.



Le corrispondenze da e per gli Stati Tedeschi inoltrate via di Austria, vennero regolate ai sensi della convenzione sardo-austriaca del 28 settembre 1853, valida dal 1° gennaio 1854, comprendendo tutti gli Stati Tedeschi nella 3^a sezione austriaca. Le tariffe erano quindi di 50 centesimi oppure di 65 centesimi per ogni porto di 15 gr., a seconda che l'ufficio italiano di spedizione (o di destino) fosse situato nella 1^a o nella 2^a sezione italiana (entro 75 Km. dal confine italo-austriaco, oppure oltre i 75 Km.).

Queste tariffe rimasero valide fino al 30 settembre 1867, quando a seguito della nuova convenzione italo-austriaca del 23 aprile 1867, valida dal 1° ottobre 1867, le tariffe vennero regolate solo in base al peso e non più anche per la distanza, unificando la tariffa a 40 centesimi.



22 agosto 1867. Lettera spedita da Venezia a Lindau (Baviera), affrancata per 50 centesimi fino a destino (P.D.).
Le lettera proveniente dalla 1^a distanza italiana, venne inoltrata per la via d'Austria, con transito da Verona il 23 agosto, giungendo a destinazione il 25 agosto.



24 febbraio 1866. Lettera spedita da Torino a Eichstadt (Baviera), affrancata per 65 centesimi fino a destino.
La lettera proveniente dalla 2^a distanza italiana, venne inoltrata per la via d'Austria, dopo il transito da Milano lo stesso giorno, da Vienna il 27 febbraio, giungendo a destinazione il 28 febbraio.



19 agosto 1870. Lettera spedita da Castellammare di Stabia a Tharandt (Sassonia),
affrancata per 40 cent., fino a destino (P.D.).
La lettera venne inoltrata per la via austriaca, con transito da Verona il 20 agosto,
da dove in plico chiuso proseguì per la Sassonia, dove giunse il 23 agosto.



20 maggio 1869. Lettera spedita da Venezia a Colonia (Prussia),
affrancata per 50 cent. fino a destino (P.D.), sovrappagata di 10 cent.
La lettera venne inoltrata per la via austriaca, con transito da Verona il 21 maggio,
da dove in plico chiuso proseguì per Francoforte e Colonia, dove giunse il 22 maggio.



Le corrispondenze spedite negli Stati Tedeschi via di Austria a partire dal 1° ottobre 1867 venivano regolate ai sensi della convenzione italo-austriaca del 23 aprile 1867 fino all'entrata in vigore del Trattato dell'Unione Generale delle Poste, che fissò la tariffa delle lettere a 40 centesimi.

Per agevolare ulteriormente lo scambio di corrispondenze tra l'Italia e gli Stati Tedeschi riuniti nell'Impero di Germania, Italia e Germania firmarono l'11 maggio 1873 una nuova convenzione che, a partire dal 1° novembre 1873 ridusse da 40 cent. a 30 cent. la tariffa delle lettere e ridusse parzialmente le tariffe e aumentò il peso dei porti delle stampe e dei campioni.



06 giugno 1875. Lettera spedita da Roma a Duermen (Stati Tedeschi), dove giunse il 9 giugno, affrancata per 40 cent. fino a destino, ai sensi della convenzione italo-austriaca del 23 aprile 1867, valida dal 1° ottobre 1867 al 30 giugno 1875.



12 marzo 1874. Lettera spedita da Napoli a Marburg (Prussia), dove giunse il 15 marzo, affrancata per 30 cent. fino a destino, come stabilito dalla convenzione italo-tedesca del 11 maggio 1873, valida dal 1° novembre 1873 al 30 giugno 1875.



13 febbraio 1878. Lettera spedita da Roma a Stoccarda (Germania)



09 agosto 1877. Stampato spedito da Messina a Dresda (Germania)



Nella seconda metà dell'Ottocento lo Stato Polacco non esisteva più e il suo territorio spartito tra la Russia (la parte più consistente), l'Impero Austriaco e la Prussia.



24 novembre 1876. Lettera raccomandata spedita da Roma a Gnesen, nella provincia di Posen, all'epoca in Prussia, ora in Polonia, affrancata per 60 cent. secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste.
Tariffa 60 cent. : lettere 30 cent. e raccomandazione 30 cent.



Le relazioni postali tra Italia e Belgio in questo periodo erano regolate dalla convenzione in vigore dal 1° ottobre 1863, che ridusse le tariffe ed elevò il peso dei porti delle lettere a 10 gr., rispetto alla precedente convenzione sardo-belga. Questa nuova convenzione aprì anche un nuovo instradamento alle corrispondenze per il Belgio, che oltre alla tradizionale via di Francia, poterono essere avviate anche per la via di Svizzera e per la via di Germania, economicamente più vantaggiosa, ma meno veloce, in quanto meno servita dalla ferrovia. Una nuova convenzione entrata in vigore il 1° maggio 1871 apportò ulteriori agevolazioni, elevando il peso delle lettere a 15 gr. e riducendo il prezzo delle stampe e dei campioni.



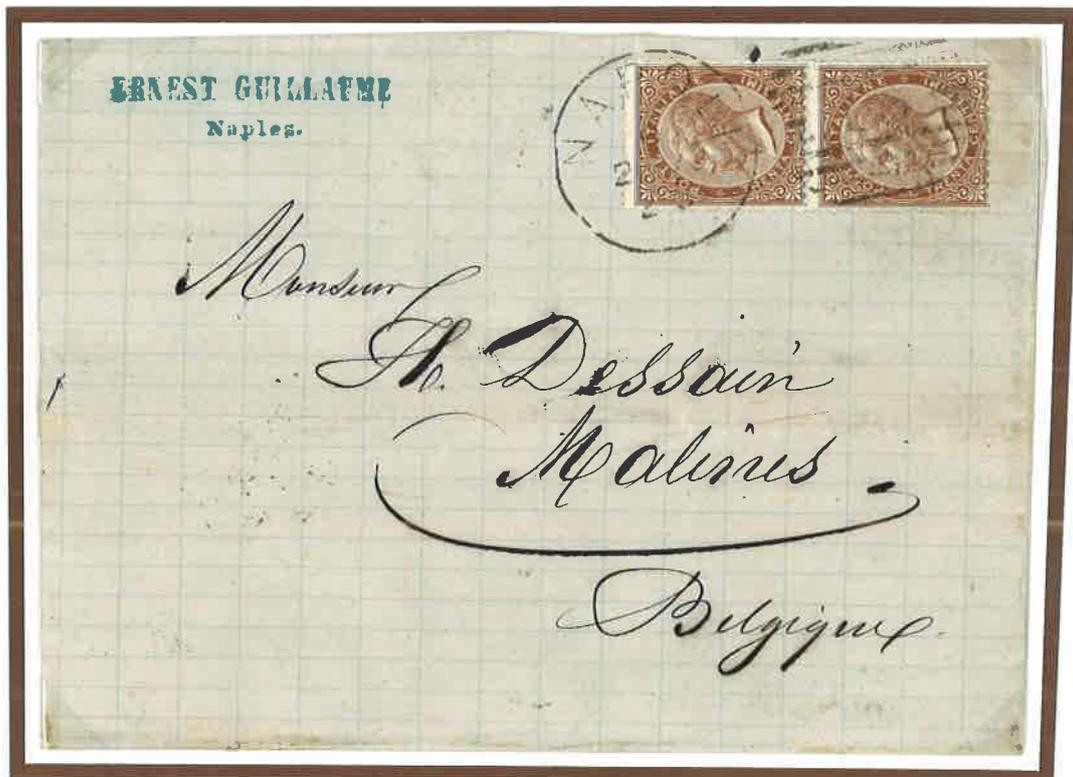
07 giugno 1867. Lettera spedita da Milano a Ninove (Belgio), per la via del Moncenisio, affrancata per 60 cent. fino a destino (P.D.), sovrappiombata di 20 cent. (corrispondeva alla vecchia tariffa della convenzione sardo-belga del 1851).



21 luglio 1874. Lettera spedita da Torino a Ninove (Belgio), dove giunse il 23 luglio, in plico chiuso (bollo di ingresso ITALIE * MIDI II*), affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).



21 novembre 1869. Lettera doppio porto spedita da Milano a Verviers (Belgio), affrancata per 80 cent. fino a destino (P.D.). La lettera dopo il transito nello stesso giorno da Torino, dove venne predisposto il plico chiuso per il Belgio, giunse a Verviers il 24 novembre.



06 febbraio 1878. Lettera doppio porto spedita da Napoli a Malines (Belgio), affrancata per 60 cent. (30 cent. per ogni porto di 15 gr.).



Alla data del 01 dicembre 1863, quando venne emessa la "De La Rue", le corrispondenze con l'Olanda avevano corso "allo scoperto" con la mediazione delle poste francesi, oppure su esplicita richiesta del mittente esse potevano comunque avvalersi anche della mediazione svizzera, meno rapida e più costosa.

La tariffa delle lettere spedite via di Francia prevedeva l'affrancatura libera fino a destino di 70 cent. per ogni porto di 7,5 gr., mentre per la via di Svizzera la tariffa era di 90 cent. ogni 10 gr.



23 settembre 1864. Lettera spedita da Ancona ad Amsterdam (Olanda), affrancata per 70 cent. fino a destino.

La lettera dopo il transito da Bologna e Torino del 23 settembre, venne inoltrata per la via di Lanslebourg attraverso il Moncenisio fino a Parigi, dove il 25 settembre ricevette il bollo "ITALIE/ 5 LANSLEBOURG 5", giungendo ad Amsterdam il 26 settembre.



06 ottobre 1868. Lettera doppio porto spedita da Palermo ad Amsterdam (Olanda), affrancata per 1,40 Lire fino a destino. La lettera dopo il transito da Torino del 9 ottobre venne inoltrata per la via di Lanslebourg attraverso il Moncenisio. Dopo il transito da Parigi dell'11 ottobre, dove venne apposto il bollo "ITALIE/ 5 LANSLEBOURG 5", giunse ad Amsterdam il 12 ottobre.



Il 15 ottobre 1867 venne stipulata la prima convenzione tra il Regno d'Italia e l'Olanda, valida dal 1° ottobre 1868. Da questa data i due paesi poterono scambiarsi le corrispondenze in plico chiuso attraverso i territori della Francia e del Belgio, con condizioni più vantaggiose delle precedenti "allo scoperto" della mediazione francese, con la tariffa delle lettere fissata a 50 cent. per ogni porto di 10 gr..



05 febbraio 1869. Lettera spedita da Livorno ad Amsterdam (Olanda), affrancata per 50 cent., fino a destino (P.D.). La lettera venne spedita in plico chiuso ad Amsterdam, attraverso la Francia e il Belgio, dove giunse il 09 febbraio.



11 novembre 1870. Lettera spedita da Livorno ad Amsterdam (Olanda), affrancata per 50 cent., fino a destino (P.D.). La lettera venne spedita in plico chiuso attraverso la Francia e il Belgio, giungendo a destinazione il 14 novembre, nonostante dal 16 luglio 1870 fosse più vantaggiosa la via austriaca (tariffa 40 centesimi).



A partire dal 16 luglio 1870 le corrispondenze per l'Olanda poterono essere spedite anche per la via del Brennero, attraverso l'Austria e gli Stati Tedeschi, che si rivelò più vantaggiosa della via del Moncenisio, a meno che il mittente non avesse chiaramente indicato di volere avvalersi di questa via, affrancando la lettera di conseguenza.



3 luglio 1871. Lettera spedita da Napoli ad Amsterdam (Olanda), affrancata per 40 cent., fino a destino (P.D.).
La lettera venne inoltrata a Verona dove il 5 luglio venne predisposto il plico chiuso per l'Olanda, che attraverso la via del Brennero giunse ad Amsterdam il 7 luglio.



23 agosto 1871. Lettera doppio porto spedita da Napoli ad Amsterdam (Olanda), affrancata per 80 cent. (40 cent. per ogni porto di 15 gr.) fino a destino (P.D.).
La lettera venne inoltrata a Verona dove il 24 agosto venne predisposto il plico chiuso per l'Olanda, che attraverso la via del Brennero, giunse ad Amsterdam il 27 agosto.



29 luglio 1876. Lettera spedita da Firenze a Spa (Belgio), affrancata per 30 cent. secondo la tariffa introdotta dal Trattato dell'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° luglio 1875.



12 ottobre 1877. Lettera spedita da Palermo ad Amsterdam (Olanda), affrancata per 30 cent., fino a destino, secondo la tariffa introdotta dal Trattato dell'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° luglio 1875.



1.3 – Europa orientale

L'immensità del territorio compreso nell'Europa orientale determinò la possibilità di inoltro delle corrispondenze sia via terra che via mare, a seconda delle località di destinazione.

La via di terra si sviluppò principalmente sulla linea che partiva da Milano e che, passando per Venezia ed Udine, attraverso il Semmering giungeva fino a Vienna, da dove si diramavano le linee di transito per l'Est Europa, oppure fino a Trieste da dove partivano i Postali del Lloyd Austriaco.

Molte erano le linee marittime che, partendo dai principali porti italiani, approdavano nei principali porti del Mediterraneo orientale, dove primeggiavano i postali francesi ed austriaci.

Solo dal 1° gennaio 1873 venne istituito un regolare servizio di navigazione da Messina e da Venezia per Costantinopoli ed alternativamente Smirne, Salonnico e Atene.





Per molti anni l'inoltro delle corrispondenze in Russia attraverso la mediazione austriaca fu la più vantaggiosa, la tariffa prevista era di 70 cent. se dirette a località di confine e 1,00 Lira per tutte le altre località. La tariffa di 70 cent. a partire dal 20 settembre 1866 venne estesa a tutta la Russia senza distinzione di località. L'applicazione della convenzione diretta tra i due Stati, in vigore dal 1° gennaio 1874, stabilì uno scambio di corrispondenze in plico chiuso, abrogando tutte le norme che precedentemente avevano regolato lo scambio delle corrispondenze con la mediazione di altri Stati e portò la tariffa delle lettere a 50 cent., ma se inoltrate con la mediazione tedesca la tariffa venne diminuita prima a 60 cent. dal 1° marzo 1873 e a 50 cent. già dal 1° novembre 1873.



20 novembre 1871. Lettera spedita da Firenze a Ievve (Johvi - Estonia), attraverso la via di Milano, Verona, Venezia (transito del 21 novembre), Cormons e Vienna, affrancata per 70 cent. fino a destino (P.D.).



15 giugno 1870. Lettera spedita da Firenze a Ploska (Ucraina), per la via di Milano, Verona, Venezia (transito del 16 giugno), e in plico chiuso attraverso l'Austria fino in Prussia e successivo transito da Brody (Ucraina) e Ostrog (Ucraina) il 20 giugno. La lettera venne affrancata per 80 cent. inizialmente per la via di Francia, ma pesava più di 7,5 gr. e ricevette il bollo "francobollo insufficiente" che venne successivamente cancellato e sostituito dal bollo "P.D." e inoltrata per la via austriaca, che consentiva il peso fino a 15 gr.. Durante il transito per la Prussia ricevette l'indicazione in blu dell'accredito di 2 groschen alla Russia.



26 novembre 1878. Lettera spedita da Ancona a Tulza (Ucraina), dove giunse il 01 dicembre, per la via di Cormons e Vienna.



11 dicembre 1866. Lettera spedita da Napoli Porto a St. Petersburg (Russia), affrancata per 70 cent. fino a destino (P.D.), secondo la tariffa introdotta dal 20 settembre 1866 dalla nuova convenzione italo-austriaca. La lettera, imbarcata a Napoli, venne sbarcata a Livorno e dopo il transito da Firenze del 13 dicembre, venne inoltrata a destino per la via austriaca di Vienna..



31 agosto 1878. Lettera spedita da Messina a Borgå (in lingua svedese) in Finlandia (nome finlandese Porvoo), con transito in territorio russo (annullo al verso) da dove vi arrivò per la via di Milano-Udine-Vienna attraverso il Semmering, giunta a destino il 08 settembre. Dal 1809 la Finlandia era un Granducato autonomo collegato all'Impero russo e in questo modo quindi veniva assoggettata alle convenzioni e alle tariffe stipulate tra il Regno d'Italia e la Russia.



28 giugno 1872. Lettera spedita da Genova a Larnaca (Cipro), affrancata per 60 cent. fino a destino. La lettera dopo il transito da Brindisi venne imbarcata su un postale del Lloyd austriaco della linea Greco-Orientale fino a Smirne, dove il 4 luglio raggiunse l'agenzia del Lloyd di Smirne e successivamente Cipro con un postale della linea di Siria, proveniente da Costantinopoli per Alessandria d'Egitto.



20 novembre 1872. Lettera doppio porto spedita da Firenze a Rodi (Turchia), affrancata per 1,20 Lire fino a destino. La lettera dopo il transito da Brindisi il 21 novembre, venne imbarcata su un postale del Lloyd austriaco della linea d'Egitto e sbarcata ad Alessandria da dove raggiunse l'agenzia del Lloyd di Rodi con un postale della linea di Siria (Costantinopoli-Alessandria d'Egitto).



05 agosto 1870. Lettera spedita da Venezia a Scutari d'Albania (Impero Ottomano) dove giunse l'11 agosto, instradata per la via di Trieste (transito del 6 agosto) e qui imbarcata su un vapore del Lloyd Austriaco.

La lettera venne affrancata per 60 cent. fino allo sbarco ad Antivari, dove venne ulteriormente affrancata con un francobollo da 1 piastra per il tragitto terrestre fino a Scutari.



14 novembre 1868. Lettera da Palermo a Costantinopoli (Impero Ottomano), affrancata per 60 cent. fino a destino.

La lettera venne inoltrata a Messina, dove il 15 novembre venne imbarcata sul postale francese "NIEMEN" della linea del Levante proveniente da Marsiglia, giungendo a Costantinopoli il 21 novembre.



12 settembre 1864. Lettera spedita da Napoli a Smirne (Impero Ottomano), affrancata per 80 cent. fino a destino. La lettera venne imbarcata sul postale francese "VATICAN" della linea indiretta d'Italia proveniente da Marsiglia per Malta con scalo a Messina il 13 settembre, dove venne successivamente imbarcata sul postale francese "PHASE" della linea del Levante proveniente da Marsiglia per Costantinopoli con scalo a Smirne il 18 settembre.



24 giugno 1873. Lettera spedita da Livorno a Smirne (Impero Ottomano), affrancata per 60 cent. fino a destino. La lettera venne inoltrata per la via di Brindisi dove transitò il 25 giugno e dove venne imbarcata su un postale del Lloyd austriaco della linea Greco-Orientale fino a Smirne.



Il 1° dicembre 1863, quando vennero emessi i primi francobolli "De La Rue", il Principato di Romania, nato dall'unione dei Principati di Moldavia e Valacchia, era ancora sotto l'influenza ottomana, dal quale si liberò gradualmente, ma definitivamente solo nel 1878.

Le corrispondenze con la Romania venivano scambiate con la mediazione austriaca e solo in casi eccezionali con la mediazione svizzera e francese.

La Romania entrò a far parte dell'Unione Generale delle Poste fin dalla sua creazione, il 1° luglio 1875.



28 giugno 1875. Lettera spedita da San Remo (Imperia) per la Romania, affrancata insufficientemente per 40 cent. e tassata a destino per 45 bani (corrispondenti a 45 centesimi). La tassazione era regolata dalla convenzione austro-romena e l'Austria addebitò 9 Kreuzer, corrispondenti a 22,5 bani, quindi la tassazione a destino di 45 bani venne in pratica equamente divisa tra Austria e Romania.



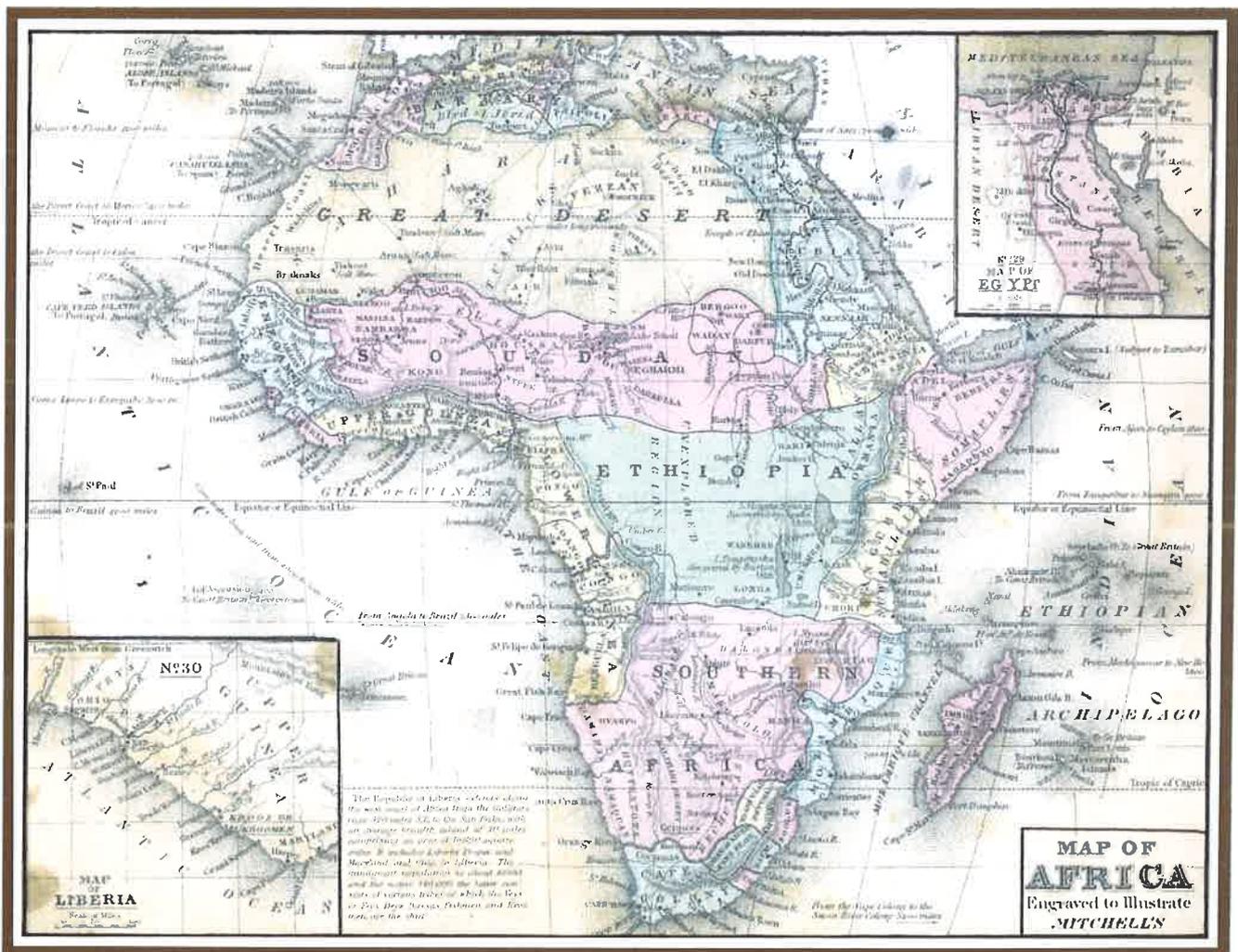
13 gennaio 1878. Lettera spedita da Firenze a Bucarest (Romania), affrancata per 30 cent., secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° luglio 1875.



2° CAPITOLO : Le corrispondenze per l’Africa, Asia e Oceania

2.1 – Africa

Le comunicazioni postali verso l’Africa facevano rotta principalmente per l’Egitto. Agli inizi del Regno d’Italia le corrispondenze venivano appoggiate agli uffici che Francia, Gran Bretagna ed Austria avevano aperto ad Alessandria d’Egitto. Nel marzo del 1863 anche l’Italia attivò un proprio ufficio postale ad Alessandria d’Egitto e quindi tutte le corrispondenze italiane da e per l’Egitto potevano avere normalmente corso tramite l’ufficio italiano di Alessandria che si avvale principalmente dei Piroscafi postali italiani e solo all’occorrenza dei Postali francesi, via Messina e di quelli inglesi, via Marsiglia. Le vie di collegamento con l’Egitto dipendevano dalle compagnie che effettuavano il servizio; i Piroscafi postali italiani, principalmente della compagnia Rubattino salpavano in qualche caso da Genova, ma principalmente da Brindisi. I Piroscafi francesi, che inizialmente rappresentavano la principale linea di comunicazione tra l’Italia e l’Egitto, partivano da Marsiglia facendo scalo a Napoli o a Messina. I Piroscafi austriaci facevano servizio diretto da Trieste ad Alessandria, anche se per le corrispondenze italiane furono i meno utilizzati. I Piroscafi inglesi, inizialmente effettuavano il servizio per l’Egitto da Marsiglia, ma con scarsa importanza. Dal 1870 la stazione di partenza dei Postali inglesi per il Mediterraneo si spostò da Marsiglia a Brindisi, segnando il completo e definitivo transito attraverso il territorio italiano della valigia inglese delle Indie. Altre linee postali minori erano dirette a Tunisi, Algeri e altri porti minori. Le comunicazioni postali con i paesi dell’Africa occidentale e meridionale vennero principalmente assicurate dai Piroscafi postali inglesi e solo in casi particolari con quelli francesi, portoghesi e spagnoli. I Piroscafi postali inglesi facevano rotta su due linee: da Liverpool che giungeva fino al Camerun (Linea della Guinea) e da Devonport prima e Southampton dal 1869 che raggiungeva il Capo di Buona Speranza, che veniva anche raggiunto da Aden, toccando i principali porti dell’Africa orientale.



2° Capitolo : Le corrispondenze per l'Africa

Asia e Oceania

2.1 - Africa



Egitto (Impero Ottomano)

La via di Suez fece dell'Egitto, ed in particolare di Alessandria, un importante nodo per le comunicazioni internazionali. Prima dell'unità d'Italia sorsero in questa città uffici postali di Francia, Austria, Gran Bretagna, Russia e Grecia. L'ufficio italiano di Alessandria d'Egitto venne ufficialmente aperto il 1° marzo 1863 e per scambiare i pieghi con gli uffici del Regno si servì dei piroscafi italiani per lo scambio delle corrispondenze tramite gli uffici di Ancona e successivamente di Brindisi, con la tariffa di 60 cent. per ogni porto di 10 gr., dei piroscafi francesi della linea d'Egitto per lo scambio delle corrispondenze tramite l'ufficio di Messina, con la tariffa di 80 cent. per ogni porto di 7,5 gr. e con i piroscafi inglesi via Marsiglia con la tariffa di 60 cent. per ogni porto di 10 gr. Queste tariffe vennero modificate negli anni successivi a seconda del tipo di instradamento, fino a quando venne introdotto il Trattato dell'Unione Generale delle Poste che entrò in vigore dal 1° gennaio 1876 per le corrispondenze tra l'ufficio italiano di Alessandria d'Egitto e il Regno d'Italia e dal 1° aprile 1877 per le corrispondenze dirette negli altri Stati dell'Unione.



12 dicembre 1866. Lettera spedita da Livorno ad Alessandria d'Egitto, affrancata per 60 cent. fino a destino.

La lettera, dopo essere il transito da Firenze del 13 dicembre, giunse a Brindisi il 16 dicembre e venne imbarcata su un postale italiano della compagnia "Adriatico-Orientale" fino ad Alessandria d'Egitto, dove giunse il 26 dicembre.



02 marzo 1872. Lettera spedita da Livorno al Cairo, affrancata in partenza per 40 cent. e con un valore egiziano da 1 piastra, per il porto interno da Alessandria d'Egitto fino al Cairo.

La lettera venne imbarcata a Livorno su un postale italiano della compagnia "Rubattino" e giunse ad Alessandria d'Egitto l'8 marzo, dove venne annullato il valore da 1 piastra dalle Poste Vice-Reali Egiziane e successivamente inoltrata al Cairo, dove giunse lo stesso giorno.



Dal 1° marzo 1863 le corrispondenze italiane da e per l'Egitto ebbero normalmente corso per il tramite dell'ufficio postale italiano di Alessandria, che si avvale quasi esclusivamente dei Piroscafi Postali Italiani e solo occasionalmente dei piroscafi francesi, inglesi e austriaci. La tariffa delle lettere per l'Egitto differiva a seconda della località di destinazione e dell'Amministrazione intermediaria.



10 aprile 1869. Lettera spedita da Livorno al Cairo (Egitto), dove giunse il 16 aprile, dopo essere transitata da Brindisi il 12 aprile e trasportata con un Piroscavo postale italiano della compagnia "Adriatico-Orientale" fino ad Alessandria d'Egitto dove vi giunse il 16 aprile, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.). Ad Alessandria la lettera venne affidata alle Poste vice-reali egiziane che addebitarono 2 piastre al destinatario per il trasporto fino al Cairo.



05 giugno 1871. Lettera doppio porto spedita da Genova, affrancata per 80 cent. fino a destino (P.D.). La lettera, dopo il transito da Brindisi del 7 giugno, venne trasportata con i Piroscafi Postali Italiani ad Alessandria d'Egitto, dove giunse il 16 giugno.



Le corrispondenze inviate dall'Italia alla Siria, all'epoca sotto il dominio turco, attraverso la via di Brindisi giungevano fino ad Alessandria d'Egitto con i Piroscafi Postali italiani. Da Alessandria partivano tutte le linee francesi ed austriache per i principali porti del Mediterraneo orientale.

Le corrispondenze per Alessandretta partivano da Alessandria d'Egitto con i Piroscafi Postali francesi della Linea di Siria, esistente già dal 1851, che nel 1871 venne completamente riorganizzata con due linee circolari provenienti da Marsiglia che percorrevano il Mediterraneo, una in senso orario e l'altra in senso antiorario.



23 settembre 1871. Lettera doppio porto, affrancata per 1,60 Lire, spedita da Livorno ad Alessandretta (Siria), per la via di Brindisi (transito del 25 settembre) e Alessandria d'Egitto (transito del 29 settembre) con i Piroscafi Postali italiani.

La lettera venne quindi affidata alle poste francesi e con i Piroscafi della Linea di Siria partì da Alessandria il 9 ottobre e dopo il transito da Beirut del 12 ottobre, giunse ad Alessandretta il 14 ottobre 1871.



03 marzo 1871. Lettera spedita da Messina a Philippeville (Algeria), affrancata per 40 cent. fino a destino.

La lettera venne imbarcata sul postale francese "MOERIS" della linea "V" d'Egitto che giunse a Marsiglia il 6 marzo dove venne successivamente imbarcata su un postale delle Messagerie Marittime della linea Marsiglia-Philippeville, dove giunse il 12 marzo 1871.



07 giugno 1873. Lettera spedita da Livorno a La Calle (Algeria), affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).

La lettera, dopo il transito da Marsiglia, dove il 10 giugno venne imbarcata su un postale della Compagnia VALERY, giunse a La Calle il 14 giugno.



25 settembre 1864. Lettera doppio porto spedita da Cagliari a Tunisi, con i Piroscafi Postali Italiani, giunta all'ufficio italiano di Tunisi il 26 settembre, affrancata per 80 cent. fino a destino.



22 novembre 1867. Lettera spedita da Livorno a Tunisi, insufficientemente affrancata per 40 cent. e tassata a destino per 8 decimes per assolvere alla tariffa delle lettere doppio porto non franche. La lettera venne inoltrata a Cagliari dove il 24 novembre venne imbarcata su un postale italiano, giungendo all'ufficio italiano di Tunisi il 25 novembre.



24 maggio 1872. Lettera spedita da Livorno a Tunisi, con i Piroscafi Postali italiani, transitata da Cagliari il 26 maggio e giunta all'ufficio italiano di Tunisi il 27 maggio, affrancata per 40 cent. fino a destino (P.D.).



24 febbraio 1876. Lettera spedita da Genova con transito da Livorno il 25 febbraio e da Cagliari il 27 febbraio, da dove venne imbarcata per Tunisi, affrancata per 30 cent. secondo la tariffa valida dal 01 gennaio 1876.



La colonia del Capo di Buona Speranza venne fondata nel XVII secolo dagli olandesi e divenne colonia inglese dal 1814.

Le corrispondenze venivano scambiate attraverso i piroscafi della Union Steam Ship Company in partenza dall'Inghilterra, con la mediazione inglese con la tariffa di 1,50 Lire per ogni porto di 7,5 gr., oppure con la mediazione francese con la tariffa di 1 Lira per ogni porto di 7,5 gr..



13 luglio 1873. Lettera spedita da Roma a Cape Town (colonia inglese del Capo di Buona Speranza), dove giunse il 30 agosto, affrancata per 1 Lira fino a destino (P.D.).

La lettera, spedita allo scoperto, dopo il transito dal Moncenisio e da Parigi del 21 luglio, giunse a Londra il 22 luglio e venne successivamente imbarcata a Plymouth su un vapore della Union Steam Ship Company che aveva stipulato un contratto con le poste britanniche per il trasporto della corrispondenza sino a Città del Capo.



2.2 – Asia e Oceania

Le corrispondenze dirette in Estremo Oriente fino al 1830 venivano spedite esclusivamente per la via del Capo di Buona Speranza con i Piroscafi postali inglesi, circumnavigando il continente africano con tempi variabili da 3 a 5 mesi, per la sola andata.

La grande innovazione delle vie di traffico internazionale che tra il 1830 e il 1860 aveva di fatto ripristinato la via di Suez fu la Valigia Inglese della Compagnia delle Indie. L’aumento dei traffici con l’Oriente determinò la costruzione del Canale di Suez che venne aperto nel 1867 e che rese estremamente veloce e conveniente la spedizione delle corrispondenze, utilizzando la via di Alessandria d’Egitto e del Canale di Suez.

Ma la posta non attraversò il Canale di Suez a bordo delle navi fino al 1874, a causa del disaccordo sulla riduzione del sussidio concesso alla P.&O. dal Post Office, la posta continuava ad essere sbarcata ad Alessandria d’Egitto o a Suez, per proseguire via terra sino all’altra estremità del Canale ed essere poi reimbarcata sulla nave che sostava in attesa dell’arrivo del treno.

Da Suez partivano numerosi bastimenti diretti nei principali porti asiatici (Bombay, Calcutta, Singapore, Hong Kong, Shanghai, Yokohama) e fino all’Australia e alla Nuova Zelanda.

A seguito dell’attivazione della ferrovia New York-San Francisco che collegava le due coste americane vennero aperti nuovi instradamenti verso i paesi del Pacifico attraverso i Piroscafi postali inglesi.





Aden, attualmente una delle città principali dello Yemen, venne occupata dalla Gran Bretagna nel 1838 e divenne successivamente un porto importante dopo l'apertura, nel 1867, del canale di Suez e trovandosi al centro delle comunicazioni commerciali e postali tra l'Europa e i paesi dell'Estremo Oriente per mezzo della "Valigia delle Indie".



10 ottobre 1874. Lettera doppio porto spedita da Venezia ad Aden, affrancata per 1,40 Lire fino a destino.

La lettera giunta a Brindisi con la ferrovia, venne imbarcata su un postale della P&O che la sbarcò ad Alessandria d' Egitto e dopo l' attraversamento dell' istmo, venne imbarcata il 16 ottobre a Suez sul postale "HINDOSTAN" della P&O e sbarcata il 21 ottobre 1874 ad Aden, come confermato dal bollo al verso "ADEN STEAMER POINT" impresso al porto di Aden, dove si trovava la nave inglese "FLYING FISH", destinazione della lettera.



A metà dell'Ottocento la maggior parte dell'India era sotto il controllo diretto dell'Inghilterra come colonia dell'Impero Britannico.

Le corrispondenze dal Regno d'Italia venivano inviate in India attraverso la mediazione francese con la tariffa di 1 Lira per ogni porto di 7,5 gr., ma specialmente attraverso la mediazione inglese con la più conveniente tariffa di 90 cent. per ogni porto di 7,5 gr., diminuita poi gradualmente negli anni successivi fino a 70 cent. ogni 15 gr.

L'adesione delle colonie inglesi all'Unione Generale delle Poste consentì all'India di farne parte a partire dal 1° luglio 1876.



04 febbraio 1875. Lettera spedita da Genova a Calcutta (India), insufficientemente affrancata per 60 cent..

La lettera venne inoltrata per la via di Brindisi dove giunse il 6 febbraio e imbarcata l'8 febbraio sul postale inglese "NIZAM" delle Linee P.& O. che la sbarcò ad Alessandria d'Egitto l'11 febbraio.

Dopo l'attraversamento dell'istmo, venne imbarcata a Suez il 12 febbraio sul postale inglese

"HINDOSTAN" delle Linee P.& O. che la sbarcò a Bombay il 25 febbraio

e successivamente inoltrata con la ferrovia a Calcutta, dove giunse il 1° marzo 1875.



18 gennaio 1867. Lettera spedita da Livorno a Madras (India), affrancata per 90 cent. fino a destinazione con l'indicazione di 2 pence accreditati all'amministrazione postale indiana.

La lettera venne trasportata con la ferrovia fino a Brindisi (transito del 20 gennaio), dove venne imbarcata su un postale italiano della compagnia "Adriatico-Orientale" che la sbarcò ad Alessandria d'Egitto.

Venne inoltrata a Suez dove il 27 gennaio venne imbarcata sul postale inglese "CARNATIC" della Peninsular & Oriental Steam Navigation Company per Bombay, dove giunse il 9 febbraio e successivamente inoltrata a Madras.



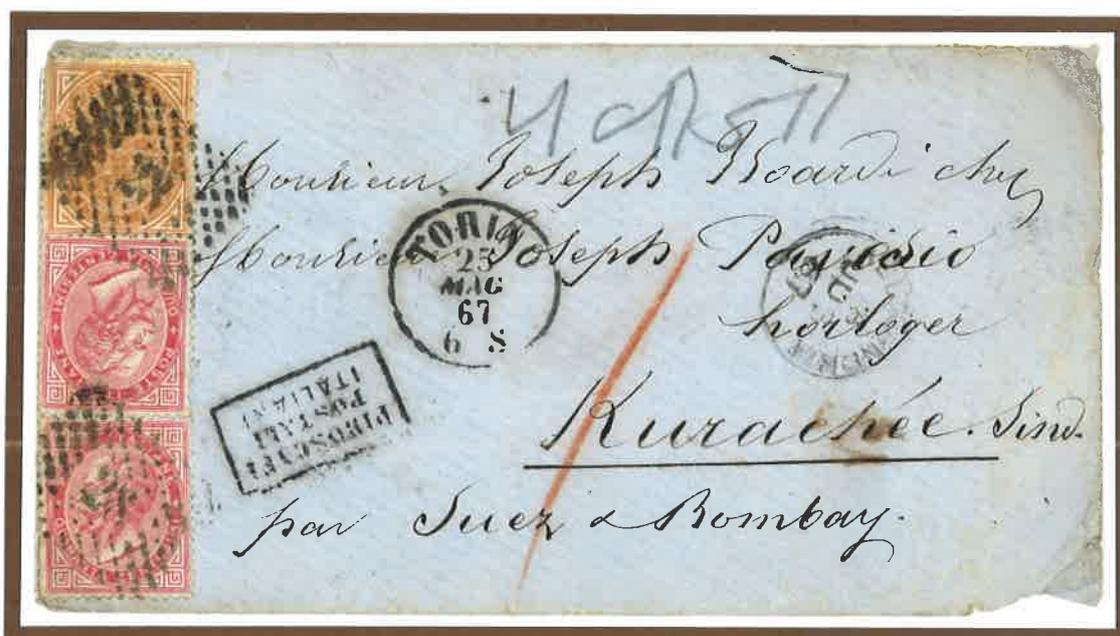
16 dicembre 1872. Lettera spedita da Firenze a Calcutta (India), affrancata per 70 cent. fino a destino (P.D.), come previsto da un atto aggiuntivo alla convenzione anglo-italiana con decorrenza 1° gennaio 1871.

La lettera imbarcata il 16 dicembre a Brindisi sul postale "POONAH" delle linee P&O venne sbarcata ad Alessandria d'Egitto il 19 dicembre e successivamente imbarcata a Suez sul postale "AUSTRALIA" delle linee P&O che la sbarcò il 2 gennaio a Bombay. Sul postale "AUSTRALIA" venne preparato il plico da inviare a Calcutta, come confermato dal bollo dell'ufficio postale a bordo del postale "SEA POST OFFICE" del 20 dicembre, che da Bombay venne trasportato con la ferrovia a Calcutta, dove giunse il 5 gennaio 1873.



20 agosto 1867. Lettera doppio porto spedita da Torino a Kurachee, (attualmente Karachi in Pakistan, all’epoca in India), affrancata per 1,10 Lire e di conseguenza ricevette il bollo in cartella “FRANCOBOLLO INSUFFICIENTE”, in quanto secondo la convenzione italo-britannica, dal 1° marzo 1865 doveva essere affrancata per 1,80 Lire (90 cent. per ogni porto di 7,5 gr.) e tassata a destino per 1 scellino e 8 pence, come richiesto per le lettere spedite in porto assegnato non affrancate.

La lettera venne imbarcata il 28 agosto a Marsiglia sul postale inglese “TAN JORE” della P.&O. Line e venne sbarcata ad Alessandria d’Egitto il 3 settembre. Dopo l’attraversamento dell’istmo la lettera venne imbarcata il 12 settembre a Suez sul postale inglese “SALSETTE” della P.&O. Line e venne sbarcata il 24 settembre a Bombay e successivamente inoltrata a Kurachee.



25 maggio 1867. Lettera spedita da Torino a Kurachee, antico nome di Karachi (all’epoca in India, ora in Pakistan), affrancata per 90 cent. sino a destinazione, secondo quanto previsto dalla convenzione sardo-britannica del 1858, con l’indicazione di 1 penny accreditato all’amministrazione postale indiana. La lettera venne trasportata con la ferrovia fino a Brindisi (transito del 27 maggio) ove venne imbarcata su un postale italiano della società “Adriatica-Orientale” che la sbarcò ad Alessandria d’Egitto.

Venne inoltrata a Suez, dove il 5 giugno venne imbarcata sul postale inglese “BARODA” della “Peninsular and Oriental Steam Navigation Company” per Bombay dove giunse il 16 giugno e successivamente a Kurachee dove giunse il 21 giugno 1867.



06 agosto 1871. Frontespizio di lettera spedita da Napoli a Yokohama, affrancata per 70 cent. fino a destino.
La lettera venne inoltrata per la via di Brindisi per Alessandria d' Egitto
e dopo l' attraversamento dell' istmo venne imbarcata a Suez
e dopo il transito da Singapore, Hong Kong e Shanghai, giunse a Yokohama il 15 ottobre 1871.



23 luglio 1878. Lettera spedita da Torino a Yokohama (Giappone), affrancata per 60 cent. fino a destino,
secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° giugno 1877.
La lettera venne trasportata con la ferrovia fino a Napoli dove venne imbarcata il 30 luglio sul postale francese
"SINDH" che la sbarcò ad Hong Kong il 2 settembre, dove venne imbarcata sul postale francese "VOLGA" che la
sbarcò il 9 settembre a Yokohama (bollo nero dell' ufficio francese al verso)
e quindi trasferita alle poste giapponesi per l' inoltrò al destinatario.



18 novembre 1874. Lettera spedita da Camogli a Singapore, affrancata per 1,20 Lire fino a destino (P.D.).
La lettera, dopo il transito del 22 novembre da Napoli, venne imbarcata a Brindisi su un postale italiano fino ad Alessandria d' Egitto. Attraversato l' istmo, venne imbarcata a Suez sul postale francese "SINDH" che la sbarcò a Singapore il 22 dicembre.



17 giugno 1869. Lettera spedita da Firenze a Napier nella regione di Hawkes Bay (Nuova Zelanda), affrancata per 80 cent. in porto parziale (P.P.).
La lettera non venne avviata, come richiesto dal mittente, per la via di Marsiglia, ma per la via di Brindisi con un piroscalo della compagnia Adriatico-Orientale che la sbarcò ad Alessandria d' Egitto il 25 giugno. Attraversato l'istmo, la lettera venne imbarcata il 27 giugno a Suez sul postale inglese "CHINA" delle linee P&O che la sbarcò a Galle (Ceylon) l'11 luglio.
Il 14 luglio la lettera venne imbarcata sul postale "AVOCA" delle linee P&O che la sbarcò a Sidney l'8 agosto, per proseguire con un postale inglese delle linee "Intercolonial" fino ad Auckland.
La lettera giunse a Napier (Nuova Zelanda) il 14 agosto (bollo al verso).



21 aprile 1871. Lettera spedita da Firenze a Melbourne (Australia), affrancata per 80 cent. in porto parziale (P.P.).
La lettera venne inoltrata per la via di Brindisi, dove il 25 aprile venne imbarcata sul postale inglese "MASSILIA" delle Linee P.& O. che la sbarcò ad Alessandria d'Egitto il 28 aprile.
Dopo l'attraversamento dell'istmo, la lettera venne imbarcata il 1° maggio a Suez sul postale inglese "HINDOSTAN" delle Linee P.& O. che la sbarcò a Galle (Ceylon) il 14 maggio e il 16 maggio venne imbarcata sul postale inglese "RANGOON" delle Linee P.& O. che la sbarcò a Melbourne il 6 giugno 1871 (bollo al verso).



01 settembre 1873. Lettera spedita da Roma a Sydney (Australia), affrancata per 70 cent. fino a destino (P.D.).
La lettera venne imbarcata l'8 settembre a Brindisi sul postale inglese "MALTA" delle linee P&O per Alessandria d'Egitto dove giunse l' 11 settembre.
Dopo l'attraversamento dell'istmo, venne imbarcata il 12 settembre a Suez sul postale "HINDOSTAN" che la sbarcò a Galle (Ceylon) il 27 settembre, dove il giorno successivo venne imbarcata sul postale "BARODA" delle linee P&O che la sbarcò a Sidney il 23 ottobre 1873 (bollo al verso).



3° CAPITOLO : Le corrispondenze per l'America

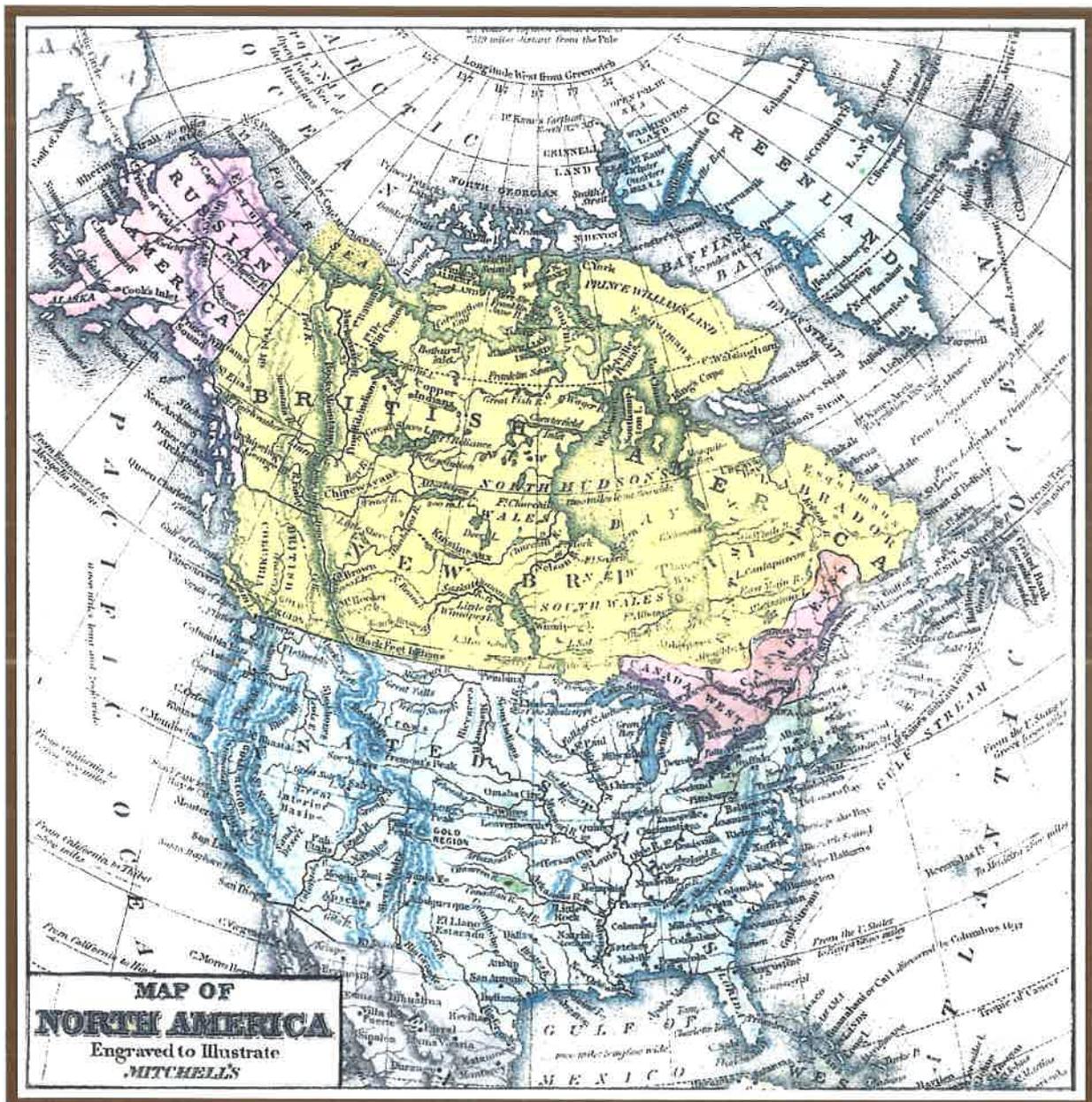
3.1 - America settentrionale

Le corrispondenze dirette dall'Italia all'America settentrionale seguivano la via di Francia attraverso il Moncenisio (e qualche anno più tardi anche attraverso il Frejus) per giungere a Parigi, da dove venivano instradate con i Piroscafi postali francesi, oppure a Londra, da dove venivano instradate con i Piroscafi postali inglesi, per raggiungere i principali porti del Nord America.

Le linee di cui si avvalsero le Poste italiane furono : la linea del Canada, che partiva da Liverpool e arrivava a Portland nel nord degli Stati Uniti, ma di fatto non toccava alcun porto canadese e la linea degli Stati Uniti con relative diramazioni. La linea partiva da Liverpool e prima di giungere a Boston toccava Halifax nella Nuova Scozia, da dove partivano alcune diramazioni, oppure da Liverpool giungeva a New York. Dal 1870 la linea di partenza della linea per gli Stati Uniti venne spostata a Queenstown.

I Piroscafi postali francesi attivarono nel 1864 una linea per gli Stati Uniti, da Le Havre a New York, con la quale era possibile corrispondere con l'America del Nord, con la mediazione delle poste francesi.

Da New York a seguito dell'attivazione della ferrovia New York-San Francisco che collegava le due coste americane venivano facilmente raggiunte tutte le principali città degli Stati Uniti.





Agli inizi del Regno d'Italia le corrispondenze da e per gli Stati Uniti d'America ebbero corso "allo scoperto" con la mediazione delle Poste francesi, ma il prezzo delle lettere di 1,20 Lire indusse i governi dei due stati a concordare la stipula di una convenzione diretta. Una serie di eventi sfavorevoli contribuì a ritardare la ratifica della convenzione già concordata fin dal 1864 che entrò in vigore solo il 1° aprile 1868 portando il prezzo delle lettere semplici a 80 cent. con la mediazione delle poste inglesi. Dal 15 febbraio 1870 le amministrazioni postali d'Italia e degli Stati Uniti, stipularono una convenzione addizionale che riduceva la tariffa delle lettere semplici a 55 cent., ulteriormente ridotta il 1° gennaio 1876 a 40 cent. con l'adesione all'Unione Generale delle Poste che consentì agli stati membri la modicità delle tariffe internazionali, la libertà e la facilità di transito attraverso gli Stati aderenti.



28 giugno 1866. Lettera doppio porto spedita da Palermo a New York (U.S.A), affrancata per 2,40 Lire fino a destino. La lettera transitò da Napoli il 29 giugno e per la via del Moncenisio raggiunse Parigi il 3 luglio dove ricevette il bollo "ITALIE/ 5 LANSLEBOURG 5" e successivamente via Calais l'Inghilterra, dove il 5 luglio fu imbarcata sul vapore "EDINBURGH" della Inman Line per New York, dove giunse il 19 luglio.. L'American Exchange Office di New York appose il bollo di scambio circolare "N.YORK – BR PKT JUL 19", indicando in 18 cent. il credito degli U.S.A..



24 gennaio 1867. Lettera spedita da Palermo a Boston (U.S.A), affrancata per 1,20 Lire fino a destino (P.D.). La lettera venne inoltrata per la via di Lanslebourg per il Moncenisio e dopo il transito da Parigi del 29 gennaio venne imbarcata il 1° febbraio a Southampton sul vapore "HERMANN" della North German Lloyd Line che la sbarcò a New York il 15 febbraio e successivamente inoltrata a Boston. L'American Exchange Office di New York appose il bollo di scambio circolare "N.YORK – BR PKT JUL 15", indicando in 9 cent. il credito degli U.S.A..



01 giugno 1868. Lettera spedita da Firenze a New York (U.S.A.), affrancata per 80 cent. fino a destino. La lettera transitò da Torino dove venne predisposto il plico chiuso che, attraversata la Francia, venne imbarcato a Liverpool sul postale inglese "AUSTRALIAN" della CUNARD LINE, che sbarcò la lettera a New York il 17 giugno 1868.



15 maggio 1874. Lettera doppio porto spedita da Piano di Sorrento a New York (U.S.A.), affrancata per 1,10 Lire fino a destino. La lettera dopo il transito da Verona del 21 maggio, venne inoltrata in plico chiuso attraverso la Francia per la via di Lanslebourg attraverso il Moncenisio e imbarcata a Liverpool sul postale inglese "ALGERIA" della CUNARD LINE il 26 maggio e sbarcata a New York il 7 giugno 1874.



27 febbraio 1875. Lettera spedita da Roma a New York (U.S.A.), affrancata per 55 cent. fino a destino. La lettera, attraversata la Francia in plico chiuso, venne imbarcata a Liverpool sul postale inglese "ABYSSINIA" della CUNARD LINE che la sbarcò a New York il 20 marzo e dove ricevette il bollo dell'ufficio di scambio americano.



11 febbraio 1878. Lettera spedita da Roma a New York (U.S.A.), affrancata per 40 cent. secondo la tariffa dell'Unione Generale delle Poste per gli U.S.A., valida dal 1° gennaio 1876.

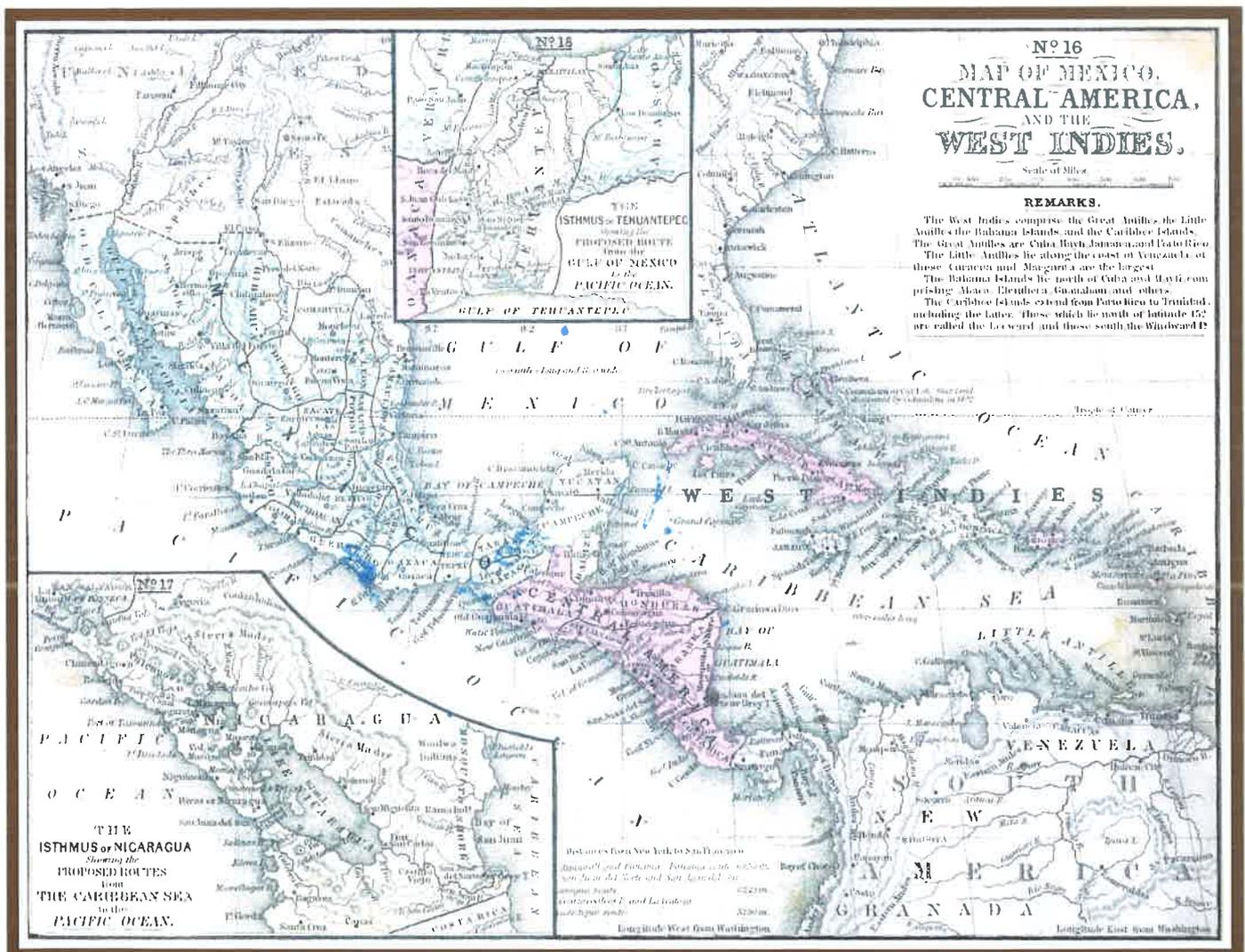


3.2 – America centrale

Le linee transatlantiche di servizio postale verso l'America centrale erano esercitate principalmente dai Piroscafi postali inglesi e francesi diretti a Colon, città fondata nel 1849 in seguito alla costruzione della ferrovia di Panama, punto di smistamento strategico delle corrispondenze per l'America centro-meridionale.

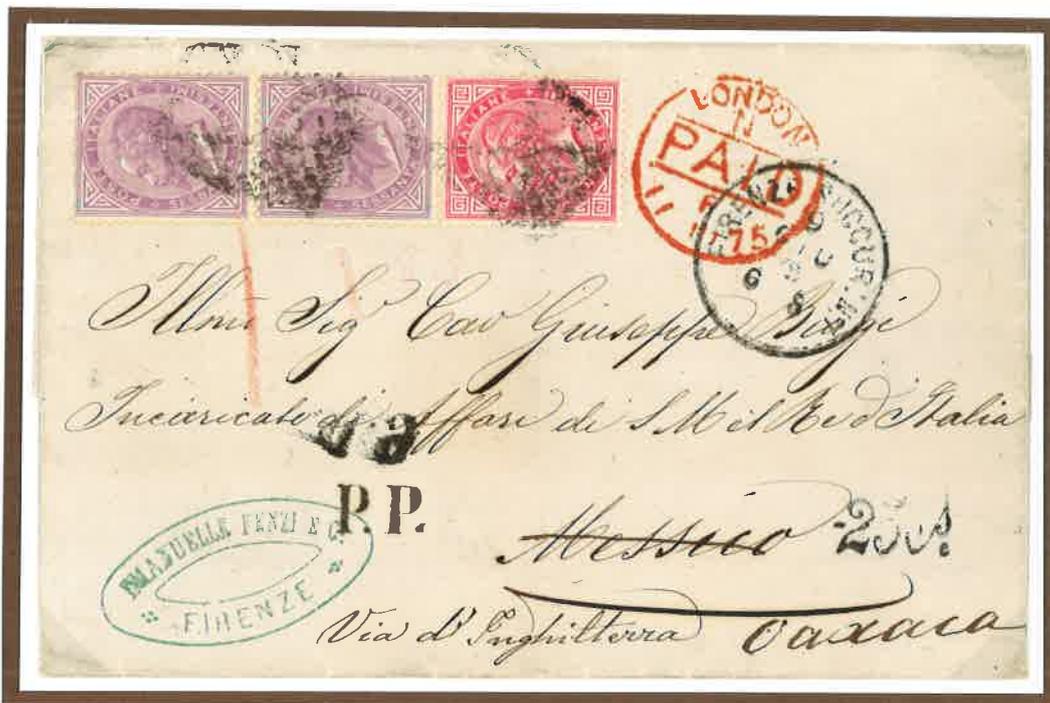
I Piroscafi postali inglesi eseguivano tutti i servizi postali attraverso le linee che da Southampton, e successivamente da Liverpool, andavano a Colon oppure a Veracruz, con una notevole rete di diramazioni che consentivano di raggiungere tutti i principali porti dell'America centrale.

I Piroscafi postali francesi utilizzarono due linee principali : la Saint Nazaire-Veracruz e la Saint Nazaire-Colon (successivamente anche da Le Havre) con qualche diramazione solo nell'America centrale.





L'inoltro delle corrispondenze dal Regno d'Italia verso il Messico avveniva principalmente con la mediazione delle poste inglesi o francesi, quest'ultima con la tariffa più conveniente di 1 Lira fino al 31 dicembre 1875 e successivamente 1,10 Lire fino al 31 marzo 1879. Il Messico non aderì all'Unione Generale delle Poste, ma solo all'Unione Postale Universale dal 1° aprile 1879.



09 giugno 1875. Lettera spedita da Firenze a Città del Messico e rispedita ad Oaxaca (Messico), affrancata per 1,60 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco in Messico, come richiesto da un atto aggiuntivo alla convenzione anglo-sarda del 1858, entrato in vigore il 1° gennaio 1871, che prevedeva l'accredito di 1,40 Lire al Regno Unito. La lettera, trasportata in plico chiuso attraverso la Francia, transitò per Londra l'11 giugno e successivamente imbarcata a Southampton il 17 giugno sul postale inglese "TASMANIAN" della Royal Mail Steam Packet Company" e sbarcata il 3 luglio a St. Thomas, dove venne trasferita il 16 luglio sul postale inglese "CORSICA" che sbarcò la lettera a Vera Cruz il 28 luglio 1875. All'arrivo vennero addebitati 25 cent. al destinatario, per soddisfare i diritti interni messicani.



17 giugno 1875. Lettera spedita da Genova a Vera Cruz (Messico), affrancata per 1 Lira in porto parziale. La lettera giunse a Saint Nazaire attraverso il Moncenisio come indicato dal bollo "ITALIE AMB. M-CENIS A" del 18 giugno e venne imbarcata il 20 giugno sul postale francese della linea B "VILLE DE BREST" (bollo al verso LIGNE B/data/PAQ. FR. N°4) e venne sbarcata a Vera Cruz il 18 luglio 1875.



17 marzo 1879. Lettera spedita da Voltri (Genova) a Veracruz (Messico), affrancata per 1,10 Lire in porto parziale. La lettera, dopo il transito del 18 marzo da Modane (annullo di transito "5 ITALIE 5 - MODANE") venne imbarcata il 21 marzo a Saint Nazaire sul postale francese della linea B "VILLE DE ST. NAZAIRE" per Vera Cruz (Messico), dove venne sbarcata il 18 aprile, già in periodo U.P.U.



25 marzo 1865. Lettera spedita da Zoagli (Genova) a San Domingo (Repubblica Dominicana) nelle Antille, attraversando la Francia in plico chiuso con transito da Londra il 28 marzo e successivo imbarco il 3 aprile a Southampton sul postale inglese "TASMANIAN" della Royal Mail Steam Packet Company e sbarcata il 16 aprile a St. Thomas, dove il 18 aprile venne trasferita all'amministrazione danese e trasportata a San Domingo con un battello mercantile non convenzionato. La lettera venne affrancata per 1,50 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco con indicazione manoscritta dell'accredito italiano di 1,20 Lire all'amministrazione postale inglese.



27 maggio 1876. Fronte di lettera primo porto (fino a 15 gr.) spedita da Roma per il Guatemala, affrancata per 1,10 Lire fino allo sbarco e tassata 4 reales all'arrivo come richiesto per le lettere del peso compreso tra 4 e 8 adarmes (da 7,2 a 14,4 grammi).

La lettera venne inoltrata, come richiesto, via di Francia e durante il transito notturno per Parigi ricevette il bollo "ITALIE/AMB.MT. CENIS B B". Probabilmente venne quindi inoltrata a Southampton dove il 2 giugno venne imbarcata sul postale inglese "NILE" della Royal Mail Steam Packet Company che la sbarcò a Kingstone (Giamaica) il 20 giugno. La lettera venne quindi imbarcata il 25 giugno sul postale inglese "BELIZE" della RMSP Company per l'Honduras Britannico (l'attuale Belize) dove venne sbarcata il 30 giugno, per proseguire via terra per il Guatemala.



18 gennaio 1872. Lettera spedita da San Remo a St. Thomas, insufficientemente affrancata per 70 cent.

La lettera, transitata in plico chiuso attraverso la Francia, venne considerata franca sino a destino dall'amministrazione postale inglese che a Londra appose il bollo "LONDON/PAID/", come previsto dalla vecchia tariffa valida fino al 31 dicembre 1870, anticipando la riduzione di tariffa prevista per il 1° aprile.

Sul fronte l'indicazione del penny accreditato all'amministrazione postale della Giamaica.

Imbarcata il 2 febbraio sul postale inglese "ELBE" della "Royal Mail Steam Packet Company" sbarcò il 20 febbraio a Kingston e giunse a destinazione a St. Thomas il 21 febbraio 1872.



01 novembre 1868. Lettera spedita da Rivello (Potenza) a Mayaguez (Portorico), affrancata per 1 Lira in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco (con un valore da 60 cent. staccatosi nel tempo).

La lettera venne inoltrata da Torino (transito del 4 novembre) e attraverso il Moncenisio per la via di Lanslebourg fino a Parigi dove il 6 novembre venne apposto il bollo "ITALIE/5 LANSLEBOURG 5" e successivamente inoltrata a Londra dove giunse il 7 novembre.

La lettera venne imbarcata il 17 novembre sul postale inglese "DOURO" della "Royal Mail Steam Packet Company" che la sbarcò a St. Thomas il 1° dicembre e quindi inoltrata a San Juan dove giunse il 3 dicembre 1868, dove venne impresso il bollo che addebitava 10 centavos al destinatario per l'inoltro a Mayaguez.



12 febbraio 1869. Lettera spedita da Livorno per Trinidad, affrancata per 1,50 Lire fino allo sbarco, come richiesto da un aggiornamento del 1863 della convenzione anglo-sarda del 1858, con indicazione manoscritta dell'accredito italiano di 1,20 Lire all'amministrazione postale inglese e dell'indicazione del penny accreditato all'amministrazione di Trinidad.

La lettera dopo aver attraversato la Francia in plico chiuso transitò da Londra il 15 febbraio e il 17 febbraio venne imbarcata a Southampton sul postale inglese "ATRATO" della Royal Mail Steam Packet Company che la sbarcò a St. Thomas il 3 marzo. Nello stesso giorno la lettera venne imbarcata sul postale inglese "EIDER" della RMSP Company che la sbarcò a Trinidad l'8 marzo 1869.



26 novembre 1877. Lettera spedita da Milano a Nassau (Bahamas), affrancata per 60 centesimi fino a destino (P.D.), come previsto dalle tariffe introdotte dall'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° aprile 1877.

La lettera venne spedita in plico chiuso, imbarcata a Liverpool su un postale inglese delle linee "Cunard", venne sbarcata a New York ove il plico chiuso destinato a Nassau venne imbarcato su un piroscafo della "Murray Ferris Company" fino a Nassau.



Le corrispondenze per Cuba venivano inviate attraverso la mediazione francese, ai sensi della convenzione postale stipulata con il Regno di Sardegna del 4 settembre 1860, con la tariffa di 1 Lira per ogni porto di 7,5 gr., oppure con la mediazione inglese, ai sensi della convenzione stipulata con il Regno d'Italia del 1° giugno 1861, con la tariffa di 1,60 Lire per ogni porto di 15 gr..

L'adesione degli Stati d'oltreoceano all'Unione Generale delle Poste consentì a Cuba di farne parte a partire dal 1° maggio 1877.



11 settembre 1867. Lettera doppio porto spedita da Genova a L'Avana (Cuba), con transito da Lanslebourg e Parigi, dove ricevette il bollo rosso dell'ufficio di scambio francese "ITALIE - 5 LANSLEBOURG 5" e successivo imbarco il 16 settembre a Saint Nazaire sul postale francese "LOUISIANE" (bollo LIGNE B*/PAQ FR *N°3) impresso dall'agente imbarcato sul piroscalo. La lettera venne affrancata per 2 Lire in porto parziale (P.P.) e venne sbarcata a L'Avana, dove venne impresso il bollo in cartella "NE2" (Nord Europa 2 reales) che addebitava 2 reales al destinatario.



25 gennaio 1865. Lettera spedita da Savona a Trinidad de Cuba, affrancata per 1 Lira in porto parziale (P.P.), con addebito di 2 reales al destinatario (bollo in cartella "NE2", Nord Europa 2 reales). La lettera dopo il transito da Parigi e Londra venne imbarcata il 2 febbraio a Southampton sul postale inglese "TASMANIAN" della Royal Mail Steam Packet Company e venne sbarcata a St. Thomas il 17 febbraio e lo stesso giorno venne imbarcata sul postale "EIDER" della RMSP e sbarcata all' Avana il 24 febbraio. Al verso i bolli impressi in transito all' Avana e a destinazione a Trinidad de Cuba il 25 febbraio 1865.



26 febbraio 1865. Frontespizio di lettera doppio porto spedita da Savona a Trinidad de Cuba, affrancata per 2 Lire in porto parziale (P.P.), con addebito di 4 reales al destinatario per lettere di doppio porto. La lettera dopo il transito da Parigi del 27 febbraio e Londra del 28 febbraio, venne imbarcata a Southampton sul postale inglese "LA PLATA" della Royal Mail Steam Packet Company e venne sbarcata a St. Thomas il 17 marzo e lo stesso giorno venne imbarcata sul postale "SOLENT" della RMSP che la sbarcò all' Avana il 23 marzo.



3.3 – America meridionale

Le linee di servizio postale verso l'America meridionale erano esercitate principalmente dai Piroscafi postali inglesi e francesi in partenza da Panama. Molto importante era la linea inglese del Pacifico che toccava tutti i principali porti di quella costa dell'America meridionale. La costa atlantica era invece raggiunta con linee inglesi e francesi che approdavano principalmente a Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires. Solo dal 10 aprile 1873 la società Lavarello, dopo aver ricevuto l'incarico dal governo italiano, iniziò un regolare servizio di Piroscafi postali con i paesi sudamericani della costa atlantica.





Le corrispondenze per l'Uruguay usufruirono, nei primi anni del Regno d'Italia dei Piroscafi postali delle principali potenze europee : Francia e Gran Bretagna e successivamente Belgio, Portogallo e Germania.

Il 15 marzo 1873 venne stipulata una convenzione tra lo Stato italiano e la Compagnia Lavarello di Genova per un servizio mensile tra Genova e i porti dell'America del Sud. La convenzione prevedeva obblighi solo da parte della Lavarello, che da parte dell'Amministrazione Postale veniva considerata una compagnia mercantile, con la tariffa delle lettere di 30 centesimi, retribuendola solo con 10 centesimi per ogni lettera trasportata (quota normalmente spettante al capitano della nave). Dal 1875 la Direzione delle Poste stabilì una nuova tariffa di 70 centesimi per le lettere in porto franco spedite tramite la Lavarello, ridotta poi dal 12 aprile 1876 a 50 centesimi, che restò valida fino al 15 marzo 1878 quando venne a scadenza il contratto tra il Governo italiano e la Compagnia Lavarello.



23 novembre 1868. Lettera spedita dal Ministero della Marina di Firenze (allora capitale d'Italia) a Montevideo (Uruguay), affrancata per 1 Lira in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco, dove vennero addebitati 10 centesimos al destinatario, per i diritti interni uruguayani. La lettera venne inoltrata per la via di Genova e Lanslebourg fino a Parigi dove venne impresso il bollo "ITALIE - 5 LANSLEBORG 5", e quindi, inoltrata a Londra dove giunse il 27 novembre. Venne imbarcata sul postale "DANUBE" il 9 dicembre e giunse a Montevideo il 10 gennaio 1869.



31 maggio 1876. Lettera spedita da Chiavari a Paysandù (Uruguay), affrancata per 50 cent. fino allo sbarco, in porto parziale (P.P.), e tassata a destinazione per 10 centésimos.

La lettera venne inoltrata a Genova, dove transitò Nello stesso giorno (il 31 maggio) e dove venne affidata ai servizi della Lavarello e quindi imbarcata sul piroscafo "NORD AMERICA" della Compagnia, giungendo a Montevideo il 26 giugno e successivamente inoltrata a Paysandù.

Una delle due lettere per l'Uruguay finora conosciute con questa tariffa trasportate dalla Lavarello.



13 luglio 1878. Lettera spedita da Chiavari a Montevideo (Uruguay), affrancata per 30 cent. fino allo sbarco, in porto parziale (P.P.), e tassata a destinazione per 10 centésimos per la tariffa interna.

La tariffa di 30 centesimi era stata notificata nel 1876 per il trasporto con un battello mercantile non convenzionato, delle lettere del peso fino a 15 gr., franche sino allo sbarco.



05 gennaio 1871. Lettera spedita da Como a La Guayra (Venezuela), affrancata per 1,50 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco, con indicazione manoscritta dell'accredito italiano di 1,20 Lire all'amministrazione postale inglese. Dal 1° gennaio la tariffa era stata aumentata a 1,60 Lire, ma probabilmente l'impiegato postale non ne era ancora a conoscenza.

La lettera, dopo il passaggio da Milano del 5 gennaio, transitò in plico chiuso attraverso la Francia e venne considerata franca fino a destino dall'amministrazione postale inglese che a Londra, il 9 gennaio, appose il bollo "LONDON/PAID".

Imbarcata il 17 gennaio sul postale inglese "NEVA" della RMSP Company, giunse a St. Thomas il 1° febbraio e successivamente trasportata a La Guayra con un battello mercantile non convenzionato.



30 dicembre 1877. Lettera spedita da Camajore (Lucca), transitata il 31 dicembre da Genova e da Rio de Janeiro il 30 gennaio 1878 prima di essere inoltrata a Bagè nella regione del Rio Grande do Sul (Brasile), affrancata in tariffa per 60 cent.

Fino al 30 aprile 1865 le corrispondenze per il Brasile ebbero corso con la mediazione francese, con la tariffa di 1,20 Lire per ogni porto di 7,5 gr.. Il 1° maggio 1865 venne posta in vigore la convenzione diretta tra Italia e Brasile che non modificò le tariffe per le corrispondenze, le quali rimasero pressoché invariate fino all'ingresso del Brasile nell'Unione Generale delle Poste, avvenuta il 1° luglio 1877 che portò la tariffa delle lettere a 60 centesimi.



Fino al 1868 le Poste Italiane si servirono dei Piroscafi postali francesi e inglesi per corrispondere con i paesi della costa orientale dell'America del Sud, e dal 1868 anche dei Piroscafi postali belgi.

Dal 1871 alcune società private effettuarono dei regolari servizi mercantili verso la Plata e dal 1874 anche i Piroscafi postali italiani della Lavarello attivarono un regolare servizio periodico tra l'Italia e la Plata.

I Piroscafi postali francesi attivarono nel 1860 una regolare linea di comunicazioni tra Bordeaux, Rio de Janeiro e Buenos Aires. Nel 1872 venne attivata una seconda linea da Marsiglia. Queste linee furono della massima importanza fino al 1874, quando entrarono in servizio i Piroscafi postali italiani della Lavarello.



3 agosto 1867. Lettera doppio porto spedita da S. Pier d'Arena per l'Argentina, affrancata per 2 Lire in porto parziale. La lettera venne probabilmente inoltrata per la via di Lanslebourg con transito da Parigi e Londra e successivamente a Southampton dove il 9 agosto venne imbarcata sul postale inglese "SEINE" della Royal Mail Steam Packet Company che la sbarcò a Buenos Aires il 12 settembre, come rilevato dallo scritto interno che riporta la data del ricevimento.



22 giugno 1864. Lettera di quattro porti spedita da Genova a Buenos Aires (Argentina), affrancata per 4 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco, come richiesto dalla convenzione franco-sarda, entrata in vigore il 1° gennaio 1861 ed estesa al Regno d'Italia.

La lettera venne inoltrata per la via di Lanslebourg e dopo il transito da Parigi del 24 giugno venne trasferita a Bordeaux dove il 25 giugno venne imbarcata sul postale francese "NAVARRE" che la sbarcò il 24 luglio a Rio de Janeiro, ove venne trasferita sul postale "SAINTONGE" che la sbarcò a Buenos Aires il 1° agosto 1864.



22 ottobre 1864. Lettera spedita da Rapallo a Rosario di Santa Fè (Argentina), affrancata per 1 Lira in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco a Buenos Aires, come richiesto dalla convenzione franco-sarda, entrata in vigore il 1° gennaio 1861 ed estesa al Regno d'Italia. La lettera venne avviata per la via di Lanslebourg e dopo il transito da Parigi del 24 ottobre venne trasferita a Bordeaux e il 25 ottobre venne imbarcata sul postale francese "NAVARRA" che la sbarcò il 24 novembre a Rio de Janeiro, ove venne trasferita sul postale "SAINTONGE" che la sbarcò a Buenos Aires il 1° dicembre e da qui recapitata dalle poste argentine a Rosario, dove vennero addebitati 5 centavos al destinatario.



06 febbraio 1868. Lettera triplo porto spedita da Genova a Buenos Aires (Argentina), affrancata per 3 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco a Buenos Aires. La lettera venne avviata per la via di Lanslebourg e dopo il transito da Parigi e da Londra dell'8 febbraio, venne imbarcata il 10 febbraio a Southampton sul postale inglese "ONEIDA" che la sbarcò il 16 marzo a Buenos Aires.



5 giugno 1875. Lettera spedita da Roma a Buenos Aires (Argentina), affrancata per 1,60 Lire in porto parziale (P.P.). La lettera dopo il transito da Bologna e Torino, giunse a Londra il 9 giugno, da dove venne trasferita a Southampton e imbarcata sul postale "BOYNE" della Royal Mail Steam Packet Company che la sbarcò il 9 luglio a Buenos Aires.

Questo fu l'ultimo viaggio del "BOYNE". Infatti, ripartito da Buenos Aires il 15 luglio, durante il ritorno in patria, il 13 agosto, naufragò su una scogliera nei pressi dell'isola francese di Ouessant a causa di una fitta nebbia. Tutti i passeggeri e la posta che trasportava, vennero messi in salvo.



Le norme del Trattato dell'Unione Generale delle Poste in vigore dal 1° luglio 1875, determinarono l'unità e la modicità delle tariffe internazionali per gli stati membri. L'Italia stabilì la tariffa di 30 centesimi per le lettere ordinarie.

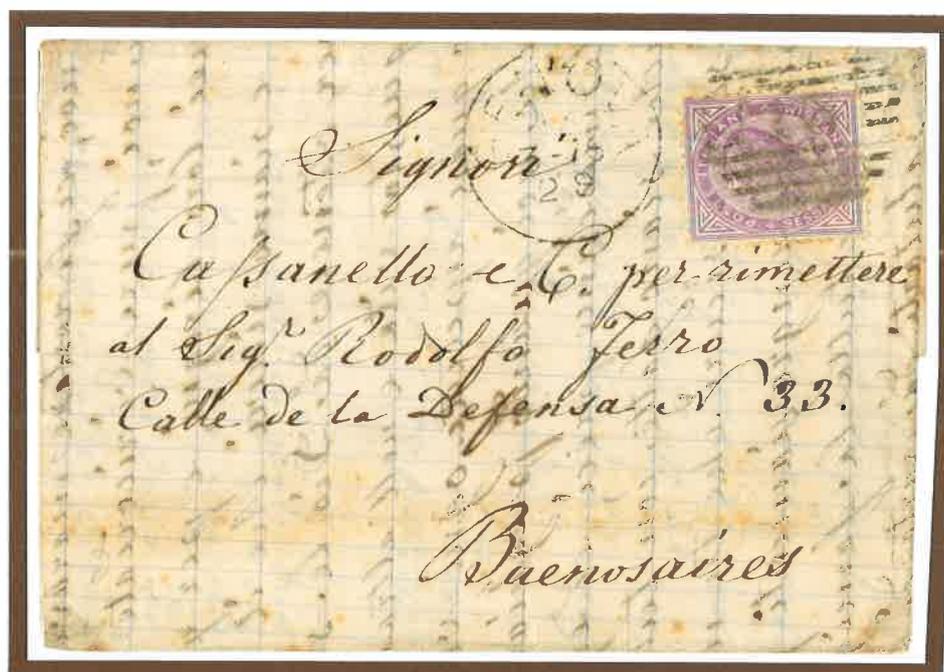
Successivamente, la richiesta di adesione all'Unione di numerosi stati d'oltreoceano, determinò la convocazione straordinaria dell'Unione, che consentì agli stati membri di applicare una sovrattassa alla tariffa esistente.

L'Italia stabilì in 60 centesimi la tariffa delle lettere ordinarie inviate nei paesi oltreoceano che sarebbero successivamente entrati a far parte dell'Unione.

L'Argentina entrò a far parte dell'Unione Generale delle Poste a partire dal 1° aprile 1878.



13 luglio 1876. Lettera spedita da Genova a Buenos Aires (Argentina), affrancata per 30 cent. fino allo sbarco e tassata per 9 centavos per la tariffa interna argentina. La tariffa di 30 centesimi era stata notificata nel 1876 per il trasporto con un battello mercantile non convenzionato delle lettere del peso sino a 15 gr. franche sino allo sbarco.



13 marzo 1879. Lettera Genova a Buenos Aires (Argentina), affrancata per 60 cent. secondo la tariffa introdotta dall'Unione Generale delle Poste, valida dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1879.



26 gennaio 1864. Lettera spedita da Genova a Callao (Perù), affrancata per 1,40 Lire in porto parziale fino allo sbarco. La lettera venne inoltrata per la via di Lanslebourg fino a Parigi dove il 28 gennaio ricevette il bollo "ITALIE/5 LANSLEBOURG 5" per essere quindi inoltrata via Calais a Southampton dove il 2 febbraio venne imbarcata sul postale inglese "TASMANIAN" della RMSP Company che la sbarcò a Colon il 17 febbraio. Dopo il transito ferroviario di Panama venne imbarcata su un postale inglese della Pacific Steam Navigation Company che la sbarcò a Callao il 1° marzo 1864.



28 maggio 1872. Lettera spedita da S. Pier d'Arena (Genova) a Lima (Perù), affrancata per 1,40 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco con addebito di 1 dinero al destinatario, come richiesto dalla convenzione franco-sarda in vigore dal 1° gennaio 1861 ed estesa al Regno d'Italia. La lettera, avviata allo scoperto, ricevette il bollo di scambio dell'ufficio francese di Lyon e venne trasportata in treno a Parigi (bollo dell'ambulante ferroviario Lione-Parigi al verso). A Parigi venne inserita in plico chiuso che venne imbarcato il 7 giugno a S. Nazaire sul postale francese "Guadalupe" che giunse il 1° luglio a Colon, dove venne affidato all'agente inglese per l'attraversamento dell'istmo con la ferrovia Colon-Panama. A Panama il plico venne consegnato all'agente francese che lo imbarcò sul postale francese "Ville de Brest" che lo sbarcò a Callao (Perù) da dove venne successivamente trasportato a Lima, dove giunse l' 8 luglio 1872.

La linea F della "Compagnie Général Transatlantique" che collegava Panama con Valparaiso (Cile) operò dal gennaio 1872 al febbraio 1874. Prima e dopo tale data la posta veniva trasportata ai porti della costa pacifica dell'America meridionale dai postali inglesi della "Pacific Steam Navigation Company".



09 dicembre 1869. Lettera doppio porto spedita da Rapallo (Genova) a Paita (Perù), affrancata per 2,80 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco con addebito previsto di 2 dineros al destinatario.

La lettera dopo il transito da Genova il 9 dicembre venne istradata per Lanslebourg giungendo a Parigi dove ricevette il bollo "ITALIE - 5 LANSLEBOURG 5". L'11 dicembre venne inoltrata a Londra dove giunse lo stesso giorno e il 17 dicembre venne imbarcata a Southampton sul postale inglese "ATRATO" per Colon dove giunse il 9 gennaio 1870 e dopo il transito ferroviario di Panama venne imbarcata su un postale inglese della "Pacific Steam Navigation Company" che la sbarcò a Callao, da dove venne successivamente inoltrata a Paita.



10 dicembre 1873. Fronte di lettera spedita da Sori (Genova) a Lima (Perù), affrancata per 2,20 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco e integrata all'arrivo per 10 centavos per il porto interno. La lettera venne inoltrata in plico chiuso fino a Londra dove giunse il 13 dicembre e il 17 dicembre venne imbarcata a Southampton postale "NILE" della RMSP Company che la sbarcò a Colon l'8 gennaio 1874. Dopo il transito ferroviario di Panama venne imbarcata su un postale inglese della Pacific Steam Navigation Company fino a Callao da dove venne successivamente inoltrata a Lima.



Le corrispondenze per i paesi della costa sudamericana del Pacifico, giunte a Colon con i Piroscafi postali inglesi, francesi e tedeschi, venivano portate a Panama per mezzo della ferrovia che attraversava l'istmo. Da Panama le corrispondenze per il Cile e la costa sudamericana del Pacifico, venivano trasportate generalmente con i Piroscafi postali inglesi della Pacific Steam Navigation Company, che impiegava inizialmente (nel 1863) 25 giorni fino a Valparaiso, ridotti nel 1875 a 18 giorni.



11 febbraio 1864. Lettera spedita da Savona a Santiago del Cile, affrancata per 1,40 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco, come indicato dalla convenzione franco-sarda entrata in vigore il 1° gennaio 1861 e recante il bollo rosso impresso allo sbarco che addebita 15 centavos al destinatario. La lettera, transitata da Genova il 12 febbraio venne inoltrata per la via di Lanslebourg e dopo il transito del 15 febbraio da Londra, venne imbarcata a Southampton il 17 febbraio sul postale inglese "ATRATO" della "Royal Mail Steam Packet Company" fino a St. Thomas dove il 3 marzo venne imbarcata sul postale inglese "TAMAR" che la sbarcò l'8 marzo a Colon. Dopo il transito ferroviario di Panama del 9 marzo, venne imbarcata su un postale inglese della "Pacific Steam Navigation Company" fino a Valparaiso e successivamente inoltrata a Santiago del Cile.



26 marzo 1867. Lettera spedita da Genova a Valparaiso (Cile), affrancata per 1,40 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco, come indicato dalla convenzione franco-sarda entrata in vigore il 1° gennaio 1861. La lettera, venne inoltrata per la via di Lanslebourg e dopo il transito del 29 marzo da Londra, venne imbarcata a Southampton il 2 aprile sul postale inglese "TASMANIAN" della "Royal Mail Steam Packet Company" che la sbarcò il 15 aprile a St. Thomas dove il 17 aprile venne imbarcata sul postale inglese "TAMAR" che la sbarcò il 21 aprile a Colon. Dopo il transito ferroviario di Panama del 22 aprile, venne imbarcata su un postale inglese della "Pacific Steam Navigation Company" fino a Valparaiso.



12 aprile 1875. Lettera spedita da Roma a Santiago del Cile, affrancata per 2,20 Lire in porto parziale (P.P.) fino allo sbarco a Valparaiso, con addebito di 10 centavos per il trasporto a destino a Santiago del Cile. La lettera venne inoltrata a Torino, dove venne predisposto il plico chiuso per Londra dove giunse il 15 aprile e quindi trasferita a Southampton dove il 17 aprile venne imbarcata sul postale "ELBE" della RMSP Company che la sbarcò a Colon il 9 maggio. Dopo il transito ferroviario di Panama, la lettera venne imbarcata su un postale inglese della "Pacific Steam Navigation Company" che la sbarcò a Valparaiso il 29 maggio e successivamente inoltrata a Santiago del Cile.