di Luca Restaino

Il tema

L'assenza di Colonie in Oriente portò l'Italia a non dotarsi di una autonoma linea verso l'Oriente, preferendosi l'uso delle linee aeree straniere che avevano collegamenti aerei con l'Oriente.

L'Olanda fu il primo paese a realizzare un collegamento aereo regolare con le sue colonie orientali.

Gli apparecchi della Compagnia olandese Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (K. L. M.) voor Nederland en Koloniën n.v. toccavano settimanalmente l'Italia in andata ed al ritorno a Roma, e precisamente il venerdì nella direzione Amsterdam - Batavia ed il giovedì nella direzione opposta.

Con determinazione del Ministero dell'Aeronautica del 1933 fu concesso alla Compagnia lo scalo commerciale di Roma (Littorio) purchè il carico non potesse essere oggetto di trasporto da parte di Società italiane e cioè, poichè l'Italia aveva all'epoca, lungo quella linea, propri servizi solo con Marsiglia ed Atene, tutto quanto provenisse o fosse diretto oltre questi scali.

La seconda linea aerea imperiale fu costituita dagli inglesi che iniziarono il servizio nel 1929 soprattutto per le difficoltà politiche incontrate nelle trattative con i diversi Stati interessati relative ai necessari permessi di sorvolo dei singoli territori.

Gestita dall'Imperial Airways, la linea si estendeva da Londra a Karachi con uno sviluppo di 7.500 Km..

Per quanto riguarda il tratto italiano, nell'aprile del 1929, in base ad un accordo provvisorio tra l'Italia e l'Inghilterra, fu concessa all'Imperial Airways l'autorizzazione ad attraversare l'Italia con scali a Genova e Napoli.

Nel novembre del 1929, a seguito della rottura dei negoziati tra l'Italia e l'Inghilterra, la linea inglese per le Indie fu costretta ad un lungo giro attraverso i Balcani via Vienna, Budapest, Skopje e Salonicco. Un nuovo accordo, siglato il 16 maggio 1931, tra la compagnia ed il Governo italiano permise di nuovo la partenza degli idrovolanti da Genova.

Per effetto di questa nuova convenzione, della durata di dieci anni, i servizi aerei britannici erano autorizzati ad attraversare il territorio italiano con scali a Genova – Ostia – Napoli - Brindisi.

In compenso delle concessioni fatte al Governo Britannico, l'Italia si vide riconosciuto il diritto di approdo per linee aeree regolari su alcune località come Cipro e Haifa che costituivano nodi molto importanti per il traffico aereo con l'Oriente.

Anche la Francia, che aveva interessi in Indocina, si dotò, per tappe successive, di una linea aerea di comunicazione con la sua lontana colonia.

L'utilizzo degli scali italiani da parte della Compagnia francese Air Orient avvenne sulla base della convenzione, della durata di cinque anni, del 10 marzo 1929 tra la Francia e l'Italia in base alla quale l'Italia accordò alla Francia e per essa alla Compagna francese Air Orient l'autorizzazione ad utilizzare gli scali di Napoli e Castelrosso.

Man mano che le corrispondenze del Regno venivano ammesse al trasporto con le linee aeree inglesi, francesi e olandesi veniva anche fissata la relativa soprattassa aerea.

Se in una prima fase, anche in ragione della pluralità delle regole di avviamento le soprattasse aeree non erano differenziate, almeno per lettere, vaglia e cartoline, in ragione della compagnia utilizzata per il trasporto della corrispondenza (differenze erano riscontrabili anche prima del 1935 per manoscritti, stampe, campioni e pacchetti postali), a partire dal 1 luglio 1935 si assiste ad una distinzione dell'importo della soprattassa aerea in dipendenza della compagnia aerea utilizzata.

La frammentarietà con la quale si provvedeva sul tema fece sì che ben presto si verificarono differenze, anche rilevanti, in merito alle soprattasse aeree non solo in relazione al paese di destinazione ma anche in relazione alla compagnia aerea utilizzata per il trasporto.

Solo con la circolare n. 1138562 – P.A. 123 del 9 gennaio 1939, in seguito ad accordi intervenuti fra le Amministrazioni inglese, olandese e francese dalle quali dipendevano rispettivamente le linee aeree Londra – Sidney (Imperial Airways), Amsterdam – Sydney (K.L.M.), e Marsiglia – Hong Kong (Air France) la soprattassa del trasporto per le corrispondenze di qualsiasi specie inoltrato a mezzo di dette linee venne unificato a partire dal 1 gennaio 1939.

Il piano della collezione

La collezione intende esaminare le soprattasse aeree per il trasporto della corrispondenza dell'Italia all'Oriente, individuando, sulla base di esse, la compagnia aerea utilizzata per il trasporto della corrispondenza.

Laddove la soprattassa aerea prevista non consenta di individuare la compagnia aerea utilizzata per il trasporto della corrispondenza, si intende procedere a detta individuazione attraverso l'esame dell'avviamento, dei timbri di transito e delle relative date.

La collezione non è idonea ad una esposizione competitiva in ragione dell'insufficiente numero dei fogli e del limitato approfondimento effettuato quanto alle Compagnie utilizzate per il trasporto delle buste esposte ma, ciò nonostante, viene presentata al fine di ricevere un giudizio sull'impostazione e sul metodo che si intende utilizzare per il successivo sviluppo della medesima.

Sommario

Periodo anteriore al 1 luglio 1932	da pag.	3 a pag.	7
Periodo 1 luglio 1932 – 30 novembre 1933	da pag.	7 a pag.	13
Periodo 1 dicembre 1933 – 30 giugno 1935	da pag.	13 a pag.	17
Periodo 1 luglio 1935 – 30 settembre 1936	da pag.	17 a pag.	18
Periodo 1 dicembre 1936 – 31 maggio 1937	da pag.	19 a pag.	19
Periodo 1 giugno 1937 – 31 dicembre 1938	da pag.	20 a pag.	22
Periodo successivo al 1 gennaio 1939	da pag.	23 a pag.	24

Bibliografia

Baldwin, N.C. - Imperial Airways (and Subsidiary Companies), Francis J. Field Ltd., 1950.

Bevilacqua, Domenico - *Brindisi, capolinea di rotte aeree transcontinentali*, in Trasporti e lavori pubblici, 1943, 5 ss

Ferrati, Roberto - *Brindisi: lo scalo italiano delle linee aeree della compagnia britannica "Imperial Airways"*, in "In volo sull'Adriatico. U let nad Jadranom", 2001, 45.

Ferrati, Roberto - *Le linee aeree delle Indie Orientali: Loro nascita e sviluppo*, in "Ali in Pace e in Guerra 1903-1930", 1996, 87.

Filanci, Franco - Cataldi, Luigi - Il Novellario, Volume 6° - Servizi e tariffe postali 1861 - 2000, CIF, 2020.

F.S., *Notizie sulle linee aeree fra l'Europa e l 'Oriente*, in Ministero dell'Aeronautica, L'Aviazione civile attraverso il Mondo, 1933, 647.

Micheli, Giovanni - Le tariffe postali italiane 1862 – 2000, Volume 1, Posta aerea 1926-2000, Vaccari, 2001.

Ministero delle Comunicazioni - *Rassegna delle poste, dei telegrafi e dei telefoni*, Istituto poligrafico dello Stato, 1929 -1935.

Molfese, Manlio - *L'aviazione civile nel suo sviluppo verso l'Oriente*, in Ministero dell'Aeronautica, L'Aviazione civile attraverso il Mondo, 1933, 676.

Mondini, Massimo - Il Lago degli Aviatori, Tuga edizioni, 2016.

Mondini, Massimo - *Sulle rotte dell'Imperial Airways. Storia breve dell'Idroscalo Civile di Bracciano*. Quaderno dell'Associazione "Forum Clodii", 2006.

Restaino, Luca – *I collegamenti aerei con l'Oriente nei primi anni '30*, in Cursores, 2022, 41.

Wingent, Peter - *Aircraft Movements on Imperial Airwais, Eastern Route*, Volume 1, 1927 to 1937, Winchester, 1999.

Pirozzi, Alfonso Pirozzi - Le comunicazioni aeree verso l'oriente, in Rivista Aeronautica, 1932, 27.

Proud, Edward B. - Intercontinental Airmails Volume Two Asia ad Australasia, Heathfield, 2009.



Italia (Vicenza) – Irak (Baghdad) Lettera aerea I porto del 7 maggio 1930. Affrancata con Lire 6,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 5,50. Al. verso Timbro di arrivo a destino.



Italia (Roma) – India (Delhi) Lettera aerea I porto del 15 maggio 1931. Affrancata con Lire 8,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 7,50. Al verso Timbro di arrivo a destino del 1 giugno 1931.



Italia
(Venezia) –
Indie
Olandesi
(Bandoen)
Lettera aerea
I porto del 28
luglio 1931.
Affrancata
con Lire
13,25: Lettera

fino a 20 gr. L.
1,25 +
Soprattassa
aerea L. 12.
Al verso
Timbro di
arrivo a
destino.

Italia (Livorno) - India (Calcutta) Lettera aerea II porto del 11 novembre 1931. Affrancata con Lire 17: Lettera oltre 20 gr. L. 2 (L. 1,25 0,75)Soprattassa aerea L. 15 (L. 7,5 x 2). Al verso Timbro di arrivo a

destino.



Italia (Trieste) – Pakistan (Karachi) Lettera aerea I porto del 27 novembre 1931.

Affrancata con Lire 8,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 7.50.

Avviata da Brindisi con la Compagnia aerea inglese Imperial Airways. Al verso Timbro di arrivo a destino del 9 dicembre 1931.





Italia (Milano)

- India
(Calcutta)

Lettera aerea I
porto del 12
dicembre
1931.

Affrancata con Lire 8,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 7,50.

Al verso
Timbro di
arrivo a
destino del 23
dicembre
1931.



Italia
(Livorno) –
India
(Calcutta)
Lettera
aerea I
porto del
21 febbraio
1932.

Affrancata
con Lire
8,75:
Lettera fino
a 20 gr. L.
1,25 +
Soprattassa
aerea L.
7,50.

Al verso Timbro di arrivo a destino.

Italia (Livorno) – India (Calcutta) Lettera aerea I porto del 21 febbraio 1932,

Affrancata con Lire 8,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 7,50.

Al verso Timbro di arrivo a destino.



Italia (Livorno) – India (Calcutta) Lettera aerea I porto del 15 aprile 1932.

Affrancata con Lire 8,75: Lettera fino a 20 gr. (L. 1,25) + Soprattassa aerea L. 7,50.

Al verso Timbro di arrivo a destino.





Italia (La Spezia) India (Bombay) Lettera aerea I porto del 8 settembre 1932. Affrancata con Lire 4: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 2,75. Al verso Timbro di arrivo a destino del 16 settembre 1932.



Italia (Roma) -India (Bombay) Lettera aerea I porto del 21 dicembre 1932. Affrancata con Lire 4: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 2,75. Al verso Timbro di arrivo a destino del 31 dicembre 1932.

Italia
(Viareggio) –
India
(Bombay)
Lettera aerea
III porto del 29
dicembre
1932.

Affrancata con Lire 10,25: Lettera oltre 20 gr. L. 2 (L. 1,25 + L. 0,75) Soprattassa aerea L. 8,25 (L. 2,75 x 3). Al verso Timbro di arrivo a destino.





Italia
(Genova) –
Baghdad
(Iraq)
Lettera
aerea II
porto del 3
gennaio
1933.
Affrancata
con Lire
5,25:
Lettera fino
a 20 gr. L.

Soprattassa aerea L. 4 (L. 2 x2). Al verso Timbro di arrivo a destino.

1,25 +

Italia (Trieste) -India (Karachi) Lettera aerea I porto del 16 gennaio 1933. Affrancata con Lire 2: Lettera fino a 20 gr. (L. 1,25) + Soprattassa aerea L. 0,75 Karachi, facente parte del Pakistan, era, all'epoca, territorio indiano. La soprattassa aerea per l'India era di L. 2,75. L. 0,75 era la soprattassa aerea per l'Egitto, la Turchia e la Russia Al verso Timbro di arrivo a destino.





Italia (Firenze) -Indocina (Saigon) Raccomandata aerea I porto del 27 febbraio 1933. Affrancata con Lire 7,25: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Raccomandata L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 4,50. Affrancatura in eccesso di L. 0,25. Avviata da Napoli con la Compagnia aerea francese Air Orient. Al verso Timbro di arrivo а Saigon.

Italia (Vicenza)

- Irak (Arbil)
Lettera aerea I
porto del 21
marzo 1933.
Affrancata con
Lire 3: Lettera
fino a 20 gr. L.
1,25 +
Soprattassa
aerea L. 1,75.
Al verso Timbro
di arrivo a
destino.



Italia
(Chiavari) –
Indocina
(Haiphong)
Raccoman
data aerea I
porto del 5
maggio 1933

Affrancata con Lire 7: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Raccomandata 1,25 + Soprattassa aerea L. 4,50. Avviata Brindisi con Compala gnia aerea francese Air Al Orient. verso Timbro di



transito a Saigon (aeroporto di arrivo del volo dell'Air Orient) del 18 maggio 1933 e prosecuzione per via terrestre con timbro di arrivo a destino del 27 giugno 1933.



Italia (Brindisi) – India (Calcutta) Lettera aerea I porto del 3 luglio 1933. Affrancata con Lire 3: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 2,75. Al verso Timbro di arrivo a destino.



Italia (Roma) -Cina (Shanghai) Lettera aerea I porto del 24 ottobre 1933. Affrancata con Lire 5,50: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 4,25. Avviata da Brindisi (25 ottobre 1933) con la Compagnia aerea francese Air Orient. Al verso Timbro di arrivo a destino del 5 novembre 1933.

Italia (Merano) -Indie Olandesi (Bandoeng) Lettera aerea I porto del 8 novembre 1933. Affrançata con Lire 4,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 3,50. Avviata da Brindisi (10 novembre 1933) con la Compagnia olandese aerea K.L.M.. Al verso Timbro di arrivo a destino del 19 novembre 1933.



Italia (Livorno) -India (Calcutta) Lettera aerea del porto 13 novembre 1933. Affrancata con Lire 4: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 Soprattassa aerea L. Al 2,75. verso Timbro di arrivo a destino.





Italia (Milano) – Siam (Bangkok) Lettera aerea II porto del 5 dicembre 1933.

Affrancata con Lire 9,25: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 8 (L. 4 x 2). Al verso Timbro di arrivo a destino.



Italia (Siusi) -Indie olandesi (Batavia) Raccomandata aerea I porto del 27 dicembre 1933. Affrancata con Lire 6: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Raccomandazione 1,25 Soprattassa aerea L. 3,50. Timbro di arrivo a destino del 13 dicembre 1933.

Italia (Trento) – Ceylon (Colombo) Lettera aerea III porto del 15 luglio 1934.

Affrancata con Lire 10,25: Lettera oltre 20 gr. L. 2 (L. 1,25 + L. 0,75) Soprattassa aerea L. 8,25 (L. 2,75 x 3) Al verso Timbro di arrivo a destino del 23 luglio 1934.





Italia (Trento) – Ceylon (Colombo) Lettera aerea II porto del 1 settembre 1934. Affrancata con Lire 6,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 5,50 (L. 2,75 x 2) Al verso Timbro di arrivo a destino del 9 settembre 1934.



Italia (Bolzano) – Ceylon (Colombo) Lettera aerea I porto del 22 gennaio 1935. Affrancata con Lire 4: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 2,75. I timbri di transito consentono al verso di affermare che la lettera è stata avviata da Brindisi con la Compagnia aerea inglese Imperial Airways sul volo IE308. Sempre al verso Timbro di arrivo a destino del 30 gennaio 1935.



Italia (Torino) – Cina (Shanghai) Lettera aerea I porto del 8 marzo 1935. Affrancata con Lire 5,50: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 4,25. Timbro di arrivo a destino.



Italia (Genova) - India (Bombay) Lettera aerea I porto del 29 marzo 1935. Affrancata con Lire 4: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 +Soprattassa aerea L. 2,75. Al verso Timbro di arrivo a destino.

Italia (Roma) - Java (Cheribon) Raccomandata aerea IIII porto del 9 maggio 1935. Affrancata con Lire 11,25: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Raccomandazione L. 1.5 +Soprattassa aerea L. 8,25 (L. 2,75 x 3). Affrancatura eccesso di L. 0,25. Al verso Timbro di arrivo a destino.





Italia (Roma)
– India
(Bangalore).
Imperial
airways.
Lettera aerea
II porto del XX
settembre
1935.

Affrancata con
Lire 3,75:
Lettera fino a
20 gr. L. 1,25 +
Soprattassa
aerea L. 2,50
(L. 1,25 x 2)
Al verso
Timbro di
arrivo a
destino.



Italia (Roma) - Indie olandesi (Batavia) Lettera aerea II porto del 7 gennaio 1936. Affrancata con Lire 5,25: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 +Soprattassa aerea L. 4 (L. 2 x 2). Al verso Timbro di arrivo a destino del 14 gennaio 1936.

La soprattassa aerea applicata fa propendere per l'avviamento con la Compagnia aerea inglese Imperial Airways. Il timbro di arrivo al verso coincide, però, con la data di arrivo a Batavia del volo n. 301 della K.L.M. la cui soprattassa era L. 1,75 ogni 5 gr. (e dunque la lettera avrebbe dovuto essere affrancata con L. 4,75 e non già con

L. 5,25).

Italia (Roma) – India (Bombay) Lettera aerea II porto del 14 agosto 1936. Affrancata con Lire 3,75: Lettera fino a 20 gr. (L. 1,25) + Soprattassa aerea L. 2,50 (L. 1,25 x 2). Al verso Timbro di arrivo a destino.





Italia (Roma centro) – Indie inglesi (Bahawalpur) Raccomandata aerea II porto del 11 dicembre 1936. Affrancata con Lire 7,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Raccomandazione L. 1,50 + Soprattassa aerea L. 5 (L. 2,50x2). Al verso Timbro di arrivo a destino del 17 dicembre 1936.



Italia (Romanengo) – Stabilimenti dello Stretto (Penang) Lettera aerea I porto del 24 giugno 1937. Affrancata con Lire 3: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 1,75. Avviata da Brindisi con la Compagnia aerea inglese Imperial Airways. Al verso Timbro di arrivo a destino del 4 luglio 1937.



Italia (Trieste) – Irak (Bagdad). Lettera aerea I porto del 10 novembre 1937. Affrancata con Lire 1,50: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 0,25. Affrancatura insufficiente sia per la originaria destinazione che per quella de Il Cairo dove fu rispedita. Al verso Timbro di arrivo a destino.

Italia (Roma) – Cina (Junnanfu) Raccomandata aerea II porto del 22 aprile 1938.

Affrancata con Lire 10,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Diritto di raccomandazione L. 1,50 + Soprattassa aerea L. 8,50 (L. 4,25 x 2). Al verso Timbro di arrivo a destino.





Italia (Firenze) – Indocina (Saigon). Linea olandese. Lettera aerea II porto del 6 giugno 1938. Affrancata con Lire 8,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 7,50 (L. 3,75 x 2) Al verso Timbro di arrivo a destino.



Italia (Milano) -India (Bombay) Lettera III aerea porto del 17 giugno 1938. Affrancata con Lire 9,75, in eccesso di 0,25 rispetto alla tariffa prevista: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 Soprattassa aerea L. 8,25 (L. 2,75 x 3).



Italia (Gorizia) – Australia (Sydney) Lettera aerea I porto del 6 dicembre 1938. Affrancata con Lire 5,25: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 4.

Italia (Matelica) – Giappone (Kobe) Lettera aerea I porto del 28 novembre 1939.

Affrancata con Lire 5,75: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 4,50.





Italia (Trieste) –
Singapore
(Singapore)
Lettera aerea I
porto del 28
novembre 1939.
Affrancata con
Lire 3,25: Lettera
fino a 20 gr. L.
1,25 +

Soprattassa aerea L. 2.



Italia (Venezia) – India (Bombay) Lettera aerea I porto del 18 dicembre 1939. Affrancata con Lire 3,25: Lettera fino a 20 gr. L. 1,25 + Soprattassa aerea L. 2. Al verso Timbro di arrivo a destino.