

LE VIE DI FERRO NEL GRANDUCATO DI TOSCANA

Unico caso nel variegato panorama del tumultuoso sviluppo delle ferrovie, iniziato di fatto in Inghilterra nel 1825, il Granducato di Toscana lasciò campo libero all'iniziativa privata sia per la costruzione che per la gestione delle strade ferrate e quindi per il trasporto e la distribuzione della posta. Si vennero così a creare, lungo le direttrici delle vie di ferro, due servizi postali del tutto indipendenti: quello granducale e quello delle società private. La collezione qui esposta vuole illustrare gli effetti che ha prodotto questo duplice servizio postale, nel periodo 1844-1862, in concomitanza con eventi fondamentali per la storia della penisola italiana.

PIANO DELLA COLLEZIONE

La <i>febbre ferroviaria</i> in Gran Bretagna ed in Europa	2
Lo sviluppo delle strade ferrate negli antichi stati italiani:	
Regno di Sardegna	5
Regno Lombardo Veneto	8
Stato Pontificio	10
Regno di Napoli	12
Il servizio postale sulle strade ferrate: la posta granducale	
Stazioni di prima classe	16
Stazioni di seconda classe	26
Ambulanti	35
Il servizio postale sulle strade ferrate: la posta delle società concessionarie	
Strada Ferrata Leopolda	44
Strada Ferrata Lucca-Pisa	66
Strada Ferrate Lucca-Pistoia	67
Strade Ferrate Lucchesi	67
Strada Ferrata Maria Antonia	77
Strada Ferrata Centrale Toscana	81
Strade Ferrate Livornesi	88
I <i>francobolli</i> delle strade ferrate private	104
Il servizio telegrafico	118
I servizi postali alternativi	119

BIBLIOGRAFIA

- F. Bargagli , *Le strade ferrate, le diligence, i telegrafi in Toscana*, Firenze 1985
F. Regoli, *Storia Postale Delle Strade Ferrate Toscane*, Mantova, 2008
F. Canepa, *La posta granducale sulle strade ferrate*, Padova 2015
F. Canepa, *I francobolli delle strade di ferro*, ASPOT, numero unico Toscana 2016



LA FEBBRE FERROVIARIA IN GRAN BRETAGNA ED IN EUROPA

Il 27 settembre 1825 George Stephenson percorse con una locomotiva a vapore da lui ideata e costruita, la linea ferroviaria da Stocton-on-Tees a Darlington di circa 40 km che fino ad allora era stata utilizzata per trasporto merci con trazione animale. La prima linea passeggeri fu la Liverpool-Manchester inaugurata il 15 settembre 1830. Il successo dell'iniziativa fu tale che, agli inizi del 1842, alla Borsa di Londra erano quotate 31 società concessionarie con uno sviluppo della rete superiore ai 500 km. La *febbre ferroviaria*, alimentata anche da speculazioni finanziarie sulle azioni delle società concessionarie, si espanse rapidamente in Europa e negli Stati Uniti dando vita ad una vera e propria corsa alla costruzione di strade ferrate. In circa 20 anni, tra continente europeo e Stati Uniti furono realizzati oltre 35000 km di linee!

STOCK EXCHANGE REPORT OF PRICES OF RAILWAY STOCK, London, 10 Feb 42 -- 1842

No. of Shares.		Business actually done, and reported this day.	Quotations at 1 o'Clock.
6300	Birmingham and Derby 100l. sh. 100l. pd.	58	57 59 (share)
6300	Ditto Thirds	12 1/2	12 1/2
9500	Birmingham and Gloucester		
10,000	Ditto New		
15,000	Bristol and Exeter		
7500	Cheltenham and Great West		
64,000	Eastern Counties		
64,000	Ditto Debentures		
12,500	Glasgow, Paisley, and Ayr		
5,000	Edinburgh, Leith, and New		
18,000	Edinburgh and Glasgow		
16,000	Glasgow, Paisley, and Green		
10,918	Grand Junction		
11,000	Ditto 1/2 Shares		
10,000	Great North of England		
25,000	Great Western		
25,000	Ditto New		
37,500	Ditto Fifths		
....	Ditto Bonds, 1849		
6000	Gosport Junction		
2000	Hartlepool		
8000	Hull and Selby		
2100	Leeds and Selby		
5100	Liverpool and Manchester		
17,968	Ditto 1/2 Shares 50l. sh. 50l. pd.		
11,475	Ditto 1/3 Shares 25l. sh. 25l. pd.		
35,000	London and Brighton 50l. sh. 50l. pd.	36 1/2	
....	Ditto Loan Notes £300,000	10l. pd.	
24,000	London and Blackwall 25l. sh. 25l. pd.		
....	Ditto New 25l. sh. 6l. 6s. 8d. pd.		
20,000	London and Greenwich 20l. sh. 20l. pd.		
25,000	London and Birmingham 100l. sh. 90l. pd.		
25,000	Ditto 1/2 Shares 25l. sh. 15l. pd.		
31,250	Ditto Thirds 32l. sh. 32l. pd.		
....	Ditto New	2l. pd.	
....	Ditto Bonds, 1843		
36,000	London and South-Western Avg. 25l. 17s. 9d.	60 1/2	59 1/2 . 60 (share)
....	Ditto New	50l. sh. all pd.	
33,000	London and Croydon Avg. 13l. 15s. 9d.		11 1/2 . 12 "
13,000	Manchester and Leeds 100l. sh. 70l. pd.		5 . 7 "
....	Ditto 1/2 Shares 50l. sh. 30l. pd.		2 . 3 "

PLATE 31

Mr J. Robertson & Co
15 Royal Exchange
Edinburgh

RAILWAY STOCK EXCHANGE, London.

Circolare a stampa da Londra in data 10.02.1842 ad Edinburgo affrancata col 1 penny red, plate 31, della *Railway Stock Exchange London* di Charles & Ivie Mac Rae contenente le quotazioni di 31 società ferroviarie inglesi.

Edinburg



Anche gli altri paesi europei seguirono rapidamente l'esempio inglese: in Francia nel 1832 fu inaugurata la Saint-Etienne/Lyon e già nel 1851 lo sviluppo delle linee aveva raggiunto i 3500 km. Più complessa la situazione della Germania che, essendo vincolata da una confederazione di 39 stati, sviluppò inizialmente la propria rete in maniera poco organica con prevalenza della Prussia e Baviera.



Busta intestata *Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* per la Svizzera



Da Berlino a Bordeaux coll'annullo di stazione di Berlino in partenza e gli ambulanti Berlin-Minden, Coeln-Veviers, Prusse-Valenciennes e Paris Amb.



La "battaglia" per il controllo delle società concessionarie si focalizzò nella lotta tra la famiglia Rotschild ed i fratelli Pereira. I Rotschild avevano il controllo di buona parte delle linee francesi, austriache, svizzere e spagnole; i Pereira avevano società in Francia e Spagna. In Spagna la prima linea realizzata fu la Barcellona-Matano nel 1848 mentre in Austria fin dal 1837 fu inaugurata la Vienna-Bachnia. Giova ricordare che, malgrado molte strade ferrate avessero azionisti privati, il servizio postale era sempre di competenza dello Stato



Lettera della *Ferrocarriles de Madrid à Zaragoza y à Alicante* da Madrid per St. Benigne



Tariffa giornali 1 kr. con annullo ambulante K.K. Post Ambulance linea Simmach-Wien n. 11



LO SVILUPPO DELLE VIE DI FERRO NEGLI ANTICHI STATI

Come abbiamo visto, la corsa alla costruzione di vie di ferro aveva fatto rapidamente crescere l'interesse, sia economico che finanziario, per questo nuovo mezzo di trasporto. Anche la penisola fu interessata da questa novità anche se l'eccessiva frammentazione politica degli stati preunitari, unita alle difficoltà orografiche del territorio non facilitava la creazione di una rete in grado di rispondere alle aspettative economiche degli investitori. Quindi, dopo l'apertura il 3 ottobre 1838 del tratto Napoli-Granatiello di Portici di circa 7,5km, dobbiamo aspettare fino al 1844 per vedere l'apertura del tratto Livorno-Pisa della Strada Ferrata Leopolda nel Granducato di Toscana. Vediamo in dettaglio lo sviluppo della rete.

REGNO DI SARDEGNA

La prima linea ad essere progettata e realizzata fu la Torino-Genova. Le difficoltà tecniche, dovute al superamento degli Appennini con la galleria dei Giovi, richiesero da parte degli Stephenson la creazione di uno speciale locomotore detto *Mastodonte dei Giovi*. La linea fu inaugurata il 12 dicembre 1853 ed a partire dal 1854 sulla linea entrò in servizio il primo vagone ambulante postale.



L'ambulante fu dotato di un timbro a doppio cerchio con testo "poste amb. tra Torino e Genova" ed il numero di corsa (1) da Genova e (2) da Torino. Il lineare di stazione in corsivo serviva per individuare la stazione di provenienza ed era apposto sulla prima lettera della bolgetta



Nel 1854 il parlamento sabauda autorizzò la costruzione della Società delle strade ferrate Vittorio Emanuele per collegare Modane a Chambéry e quindi a Lione. La società realizzò un primo tratto, aperto il 20 ottobre 1856, tra Saint-Jean de Maurienne e Chambéry. Successivamente la società acquisì la Torino-Novara, aperta il 20 ottobre 1856 ed utilizzò per il servizio postale gli ambulanti dotati di annulli diversi per la tratta in Savoia e per quella italiana.



L'ambulante della Savoia fu dotato di due annulli con la stessa dicitura *Uff. Amb. Linea Vitt. Em.* ma di formato diverso: uno di 22 mm l'altro di 25mm



L'ambulante italiano ebbe il doppio cerchio in corona: *Uff. Amb.V.E.Sez. Ticino (1)*



A seguito della pace di Zurigo del 1859 e dell'annessione della Lombardia al regno di Sardegna, la linea Torino-Novara fu connessa con l'esistente linea austriaca Milano-Venezia ed il confine venne fissato a Desenzano ove avveniva lo scambio delle corrispondenze. Alla proclamazione del regno d'Italia il totale delle linee in esercizio nel regno di Sardegna raggiungeva gli 850 km.



Lettera con 20 c. Sardegna da Lonato per Verona, tassata, per il tratto austriaco con 5 Kr.

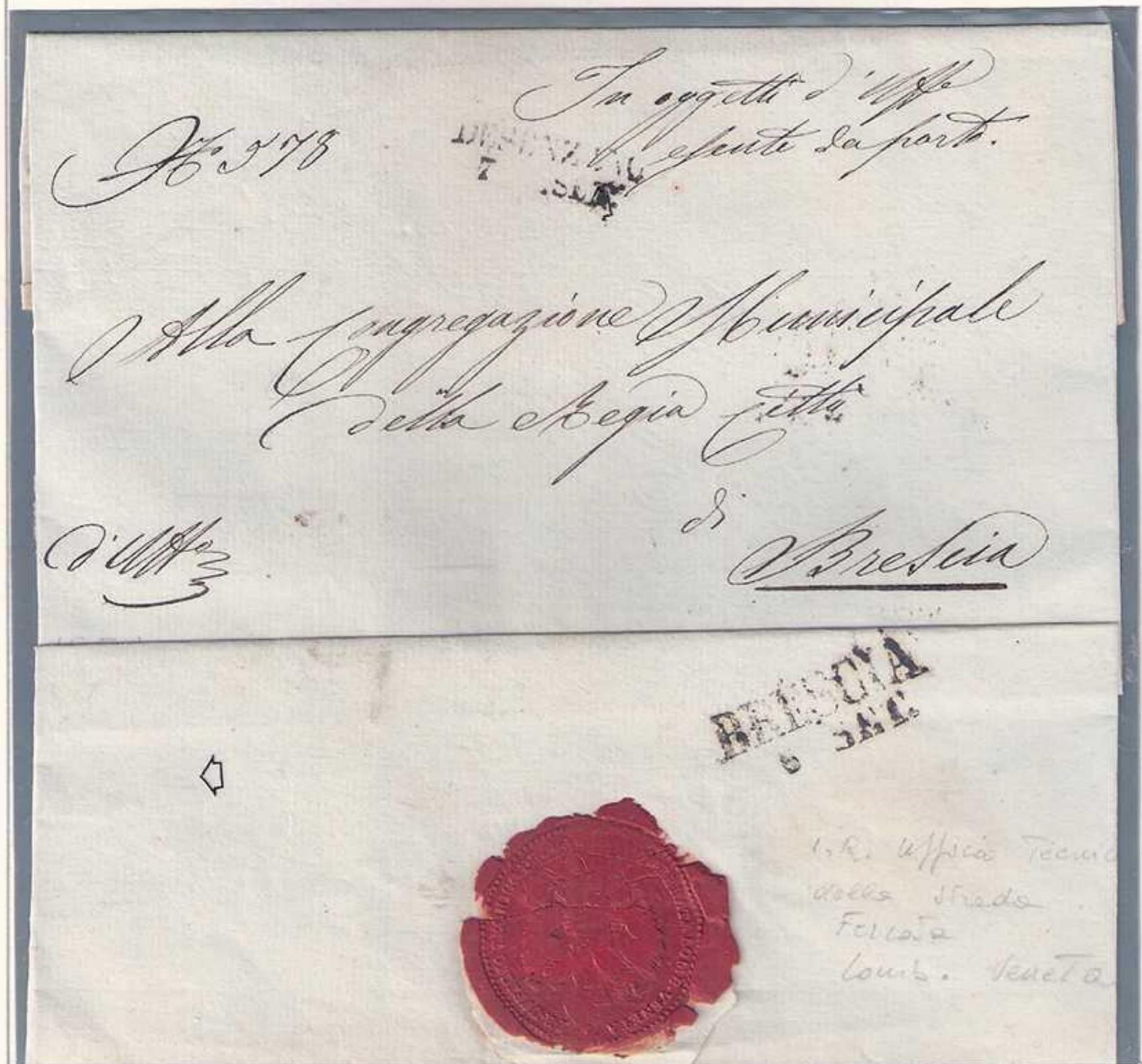


Lettera da Asti a Torino con annullo *Linea di Genova (1)* entrato in uso dopo l'annessione



REGNO LOMBARDO VENETO

L'impero austriaco, che controllava il regno Lombardo-Veneto, aveva necessità militare di assicurare un collegamento rapido tra Vienna e Milano. Diede quindi vita al progetto della linea Venezia-Milano chiamata *Ferdinandea* in onore del Sovrano. La linea entrò in funzione col tratto Mestre Santa Lucia-Padova il 3 dicembre 1842 ma il suo completamento, col tratto Brescia-Treviglio avvenne solo nel 1878. Anche l'impero austriaco, malgrado l'intervento finanziario dei Rotschild, conservò la privativa postale ed autorizzò solamente l'uso della franchigia per la corrispondenza di servizio delle società concessionarie.



Da Desenzano per Brescia in data 7/07/1851 in franchigia dell'Imperial Regio Ufficio Tecnico della Strada Ferrata Lombardo Veneta

Franco Canepa

Strada Ferrata Eusebiana



La stazione di Venezia Santa Lucia fu inaugurata nel 1861 ma fin dal 1846, data di apertura del ponte sulla laguna, la fermata del treno avveniva accanto al convento di Santa Lucia.



Anche dopo l'annessione al Regno di Sardegna, rimase in uso la denominazione di Strade Ferrate Lombardo Venete



STATO PONTIFICIO

A causa della ritrosia di Gregorio XVI nei confronti delle innovazioni tecnologiche, lo stato Pontificio fu l'ultimo degli stati italiani a dotarsi del servizio ferroviario. Solamente coll'avvento di Pio IX, nel 1846, la società *Pio Latina* fu autorizzata a progettare la linea per Napoli fino al confine di Ceprano. Molte vicissitudini, economiche e politiche, fecero sì che la tratta Roma-Frascati fosse inaugurata solamente il 7 luglio 1856. Dal punto di vista postale, si creò una situazione ibrida: un *commesso* delle poste pontificie viaggiava sul treno con l'incarico di ritirare e consegnare le lettere ma, al tempo stesso, la società concessionaria svolgeva un "servizio espresso" del costo supplementare di 1 baj: accettava lettere affrancate, annullate con bolli di fortuna circolari muti, affiancati, per datario, dagli annulli a caratteri mobili usati per i biglietti di viaggio. Questo servizio fu in uso per 4 anni.



Lettere da Roma (annullo pari) e da Frascati (annullo dispari) affrancate: la prima con doppio porto 2x2baj (solamente 4 lettere note) annullo *tondo di trattini* in data 27 febbraio; l'altra con 2 baj annullato a penna in data 24 luglio.



Il tratto successivo da Roma a Ceprano via Ciampino, fu inaugurato solamente il 27 gennaio 1862 ,a regno d'Italia già costituito. Su questa linea in data 14 settembre 1863 entrò in funzione il "servizio ambulante" con vagoni predisposti che svolgevano le funzioni di direzione postale quindi la posta raccolta nelle stazioni veniva tutta annullata dall'ambulante. Il servizio cessò solamente con la caduta del potere temporale il 20 settembre 1870.



Lettera di primo porto (2 baj) da Marino a Roma con annullo *Ambulanza Roma-Ceprano 1' treno*



Lettera di primo porto da Anagni a Roma in data 24 luglio 1866 primo giorno d'uso del bollo modificato *Ambulante Roma-Ceprano 1' treno*



REGNO DI NAPOLI

La prima strada ferrata fu, come detto, la Napoli-Granatiello di Portici. La società concessionaria era francese guidata da Bayard de la Vingtrie ed aveva ottenuto la concessione per la realizzazione della linea Napoli- Caserta con diramazione per Castellamare di Stabia.



Lettera con 5 gr. rosa lillaceo, da Napoli ferrovia con il bollo riquadrato a data, poi fatta proseguire sul vapore per Palermo. Lettera da Salerno con S.F. ed il giglio napoletano al verso.



Il successo della linea verso sud convinse Ferdinando II a finanziare la linea verso nord cioè la Napoli-Caserta, completata nel 1843, e diramazione verso Capua. Dal punto di vista postale, il regno di Napoli ribadì la privativa postale, utilizzando anche speciali bolli per il servizio postale ferroviario. Il 4.11.1857 Ferdinando II approvava il nuovo regolamento postale che prevedeva l'uso di uno speciale bollo tondo da 10mm con le iniziali S.F., per la posta ferroviaria, che fu usato dall'inizio del 1858.

NOV 11 1858
 6 MAG.
 VI. ES. 2. 31.

Per la Ferrovia

ANNULATO



A Sua Eccellenza

*Il sig. G. Giuseppe Solini avv. in
 strada S. Pietro*



A Sua Eccellenza

Il Marchese D. Luigi Ajossa

Intende



*A Sua Eccellenza
 Sig. G. Camillo Agrelli avv.*

Lettere da e per Napoli con l'Officina di provenienza col tondo S.F. in nero e rosso



Il ministero approvò la spesa di 17,50 grana per l'acquisto dall'incisore Marini di 25 bollini. In realtà ad oggi ne conosciamo in uso solamente 16, di cui 7 usati a Napoli, i restanti dalle officine lungo la linea. Altra curiosità fu l'uso di inchiostri di diversi colori e cioè nero e rosso, i più frequenti, poi anche azzurro e verde, in uso solo a Castellammare e Salerno (azzurro).





LE STRADE FERRATE NEL GRANDUCATO DI TOSCANA

La "febbre ferroviaria" nel granducato di Toscana non raggiunse mai alte temperature. Il granduca Leopoldo, pur attento alle novità che cominciavano a trovare terreno fertile in campo europeo, era impegnato a mantenere il difficile equilibrio politico tra l'Austria, sua patria di origine, ed i fermenti rivoluzionari che percorrevano la penisola. Decise quindi di non impegnare le finanze pubbliche nella costruzione delle strade ferrate, lasciando campo libero all'iniziativa privata ed autorizzando la costituzione di società anonime che ottennero la concessione per la costruzione di tratte di strada ferrata. Non essendo però in grado di autofinanziarsi, le società misero sul mercato grandi quantità di azioni che furono oggetto di grosse speculazioni borsistiche e ne resero difficoltosa la gestione. Le linee realizzate furono:

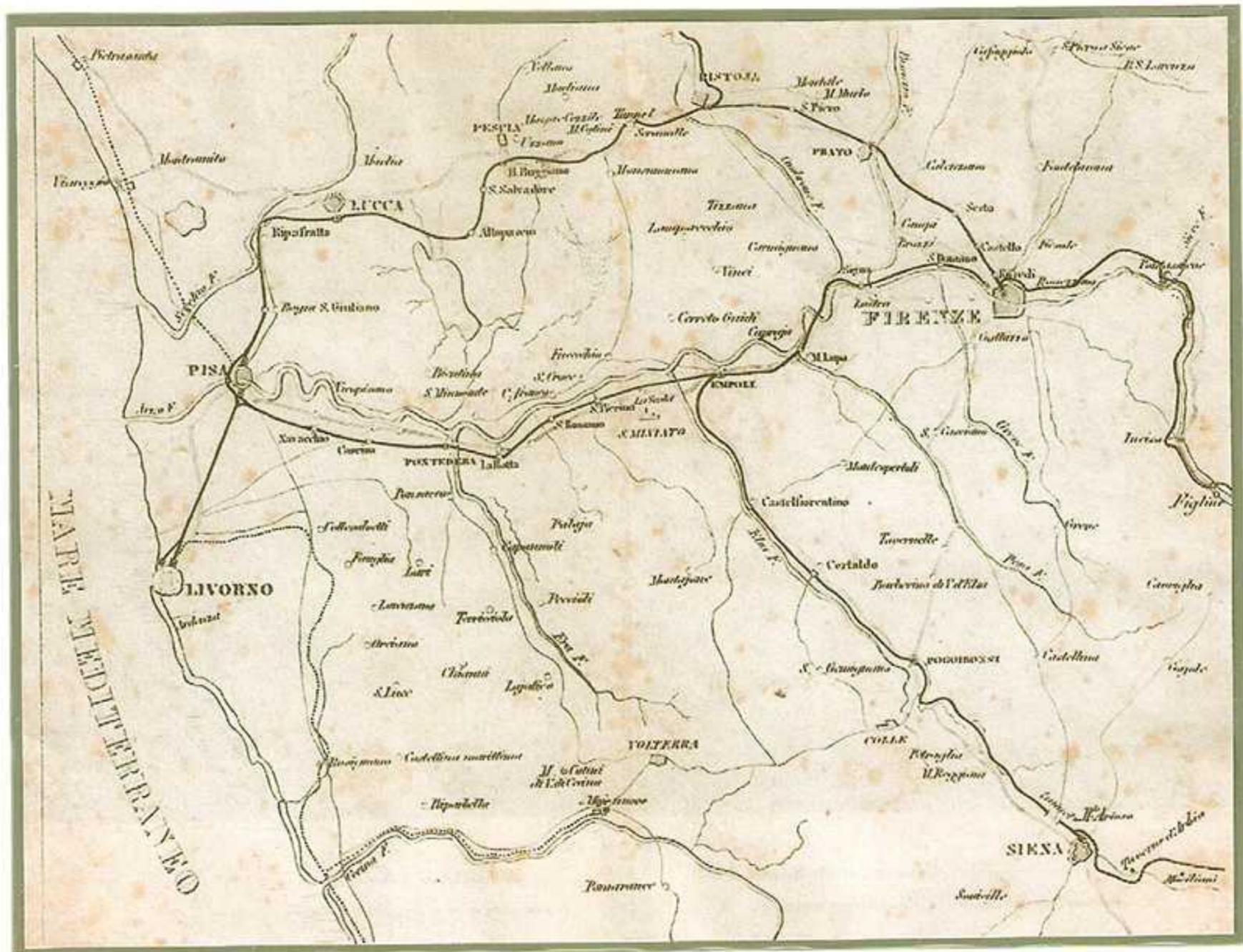
Strade Ferrata Leopolda tra Livorno e Firenze via Pisa

Strada Ferrata Lucca-Pisa

Strada Ferrata Lucca- Pistoia

Strada Ferrata Maria Antonia tra Firenze-Prato e Pistoia

Strada Ferrata Centrale Toscana tra Siena ed Empoli





Gli aspetti più importanti dal nostro punto di vista furono quelli relativi al servizio postale. Le società concessionarie ottennero infatti di poter trasportare "lettere, pacchi e gruppi" in proprio, assicurando al servizio postale granducale il diritto di far viaggiare, in seconda classe e pagando il biglietto, un proprio impiegato addetto al trasporto delle corrispondenze. Di fatto, lungo le direttrici ferroviarie, si crearono due servizi postali, che usavano lo stesso mezzo di trasporto, ma che erano tra loro del tutto indipendenti ed in concorrenza: il servizio privato era, di norma più caro, ma assicurava velocità e consegna a domicilio. Il servizio granducale non aveva uffici nelle stazioni ma doveva utilizzare quelli limitrofi al tracciato ferroviario. Fino quindi all' emissione dei francobolli granducali, in data 1' aprile 1851, fu necessario adoperare diversi sistemi di timbratura per differenziare i due servizi





IL SERVIZIO POSTALE GRANDUCALE

Lo sviluppo del servizio postale fu strettamente connesso all'apertura dei tratti di strada ferrata. Di fatto, non vi erano disposizioni particolari per il servizio postale ferroviario in quanto il traffico postale era ancora scarso. Le disposizioni, emanate in data 21 giugno 1847 a seguito del raggiungimento della stazione di Empoli, che regolavano il trasporto della posta "tra la Capitale e Livorno", resero necessaria la formale identificazione del trasporto per strada ferrata e fu quindi deciso l'uso di uno speciale bollo ovale con le lettere SV che indicavano appunto il *Servizio Vapore*. Tali annulli furono dapprima usati a Livorno, poi a Pisa quindi, una volta raggiunta la Capitale, a Firenze ed infine a Siena. Nel primo periodo erano apposti al retro delle lettere che recavano il bollo datario di provenienza al verso, successivamente li troviamo anche al verso ed, in casi rarissimi, quali annullatori. Furono impressi con inchiostro nero con la sola eccezione dell'uso con inchiostro rosso a Livorno su corrispondenza *GENOVA/Corso Particolare* tra ottobre 1850-marzo 1851.



Lettera da Firenze in data 30 settembre 1847 arrivata a Livorno il 1° ottobre 1847 ove fu apposto oltre il doppio cerchio a data, l'annullo ovale S.V. E' la prima data conosciuta di uso di un annullo ferroviario sul territorio italiano e l'unico pezzo ad oggi noto



La stazione di Firenze sulla Leopolda fu inaugurata il 10 giugno 1848 mentre quella della Maria Antonia presso Santa Maria Novella era stata aperta il 3 febbraio 1848. L'annullo ovale S.V. di Firenze fu messo in uso probabilmente verso maggio 1848.



Lettera da Firenze in data 26 maggio 1848 col datario e banderuola e S.V.

La stazione di Siena fu inaugurata il 14 ottobre 1848 nella sede provvisoria di Mezzafonda. La stazione di San Lorenzo fu aperta al traffico il 3 dicembre 1850. L'annullo ovale SV senza punti fu in uso dal novembre 1849.



Lettera con annullo a banderuola e SV in data 23.10.1849 prima conosciuta



L'annullo S.V. di Pisa fu messo in uso nei primi giorni del 1848. Fu anche eccezionalmente usato quale annullatore di francobolli in periodo filatelico.



Lettera dal *battaglione universitario Toscano* in Brescia il 15 giugno 1848 per Cuccigliana/Cascina. La lettera fu annullata col bollo a cuore "6" a Firenze poi inviata per ferrovia a Pisa con tassa di 2 crazie quindi annullata in arrivo con l'ovale S.V. poi da Pisa *strada ferrata* 12 giugno a Cascina 13 giugno. Testo a firma di Alessandro Corticelli ufficiale medico



Lettera con 2 crazie annullo muto di Pisa e S.V. quali annullatori in data 19.01.1853



Il bollo S.V. restò in uso fino al 1852 e. si può trovare assieme agli annulli per via di mare e di sanità su lettere viaggiate con piroscafi e destinate al granducato.



Lettera da Costantinopoli per Firenze via Malta (purificata al Lazzareto) con annullo Livorno Via di Mare "C" annullo di arrivo a Firenze cov S.V. della strada ferrata.



Da Genova/ Corso particolare del 28.10.1850 con annullo S.V. di Livorno in rosso. Due sole lettere conosciute.



Col completamento della Leopolda e l'apertura di altri tratti, la Direzione Generale delle Poste di Firenze si rese conto che era necessario introdurre timbri con datario anche per la posta viaggiata per ferrovia. A partire dalla metà del 1848, le città di Firenze, Livorno, Pisa, Lucca e Siena furono dotate di datari circolari con l'indicazione della stazione e la dicitura STRADA FERRATA o Sa.Fa.



Da LIVORNO/STRADA FERRATA datario di lettera per consegna e assicurata £ 50 con 4+4+9 crazie a coprire 2 porti (3 cr.) per consegna (8 cr.) ed assicurazione (6 cr.). Unica ad oggi nota.



Da PISA/STRADA FERRATA datario di lettera con 2 cr per Livorno. 2 lettere conosciute



Non si conosce usato su lettera l'annullo di Strada Ferrata Firenze. In generale l'uso degli annulli ferroviari su francobolli, ad esclusione del circolare di Livorno di cui si conosce un uso costante, è del tutto casuale e rarissimo.



Da Firenze per Montelupo in data 5.10.1852, fascetta per il giornale *La Gazzetta dei Tribunali* con annullo datario FIRENZE/STRADA FERRATA e PD in cartella ottagonale annullatore del francobollo da 1 quattrino nero. Unico conosciuto



Da Lucca per Rocca San Casciano con annullo LUCCA/STRADA FERRATA su 2 crazie in data 2.07.1857. La data qui presentata è l'ultima conosciuta su francobollo



Dopo l'introduzione del francobollo venne a cessare l'esigenza della differenziazione tra posta normale e ferroviaria perché di fatto tutto viaggiava ormai per ferrovia. Progressivamente, con la sola eccezione di Lucca, che utilizzò l'annullo fino alla primavera del 1859, l'uso dei datari STRADA FERRATA cessò entro la metà del 1853



Annullo in arrivo Lucca Strada Ferrata da Pistoia in data 16 feb. 1859



Da Lucca per Napoli: tariffa 2+1 cr. fino al confine toscano ed 8 grana per il porto napoletano. La lettera ha annullo di Lucca cassato e datario STRADA FERRATA. La lettera doveva viaggiare per via di mare ma è stata poi instradata per via di terra (annullo pontificio di transito)



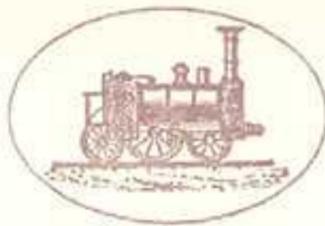
Alla direzione postale di Siena furono assegnati, una volta dismesso il timbro SV in uso fino alla fine di agosto del 1852, due timbri: un doppio cerchio con la scritta SIENA/ STRADA FERRATA ed uno più piccolo con la scritta SIENA/Sa.Fa. Questi annulli restarono in uso dal 1.09.52 al 12.05.53 il primo e dal 10.1.1853 al 31.5.54 il secondo. Furono entrambi ottenuti modificando bolli preesistenti





Da ricordare infine l'uso per un periodo di tempo limitato al solo periodo dicembre 1852 ottobre 1853 di un bollo a singolo cerchio con la dicitura Firenze/Sa.Fa. Non è chiaro il motivo dell'uso di questo bollo che è raro soprattutto su lettere affrancate.





Per far fronte alle richieste degli uffici secondari che volevano attestare l'uso della via ferrata per i clienti, a far data dal 1° settembre 1850 fu distribuito un timbro ovale con la scritta Sa.Fa. agli uffici di Cascina, Pontedera, Fucecchio, San Miniato, Empoli, Montelupo e Lastra a Signa sulla Leopolda; all'ufficio di Poggibonsi sulla Strada Ferrata Centrale Toscana ed a quelli di Pescia, Pistoia e Prato sulle Lucchesi/Maria Antonia. L'annullo, come già successo per il primigenio SV, fu usato dapprima al recto, poi al verso delle lettere e poi anche come annullatore. Nel caso dell'uso come annullatore conosciamo, con la sola eccezione degli annulli di Prato, Pistoia e San Miniato, relativamente più comuni, non più di di 2/3 pezzi per tipo.



Lettera da Cascina per Messina affrancata con 4 crazie ed annullata col bollo Sa.Fa. ed il doppio cerchio di Cascina in data 10.10.1851. La lettera viaggiò per Strada Ferrata fino a Siena (annullo SV del giorno 11) poi Napoli (arrivo 17 ottobre) ove fu fatta proseguire al di là del faro con la tassa di 17 grana per Messina/Patti. Si conoscono due sole lettere con annullo Sa.Fa. entrambe dirette all'estero, una per Parigi e l'altra, quella qui esposta, per Messina.



Lettera da Empoli per Sansepolcro in data 28 settembre 1851. La lettera fu dapprima spedita con tassa di 2 cr. A carico del destinatario, fu poi tassata per porto insufficiente e quindi riaffrancata con 4 cr. per peso tra 8 e 12 denari



Lettera da Montelupo per Firenze con porto 2+1 cr. in data 24 .12.1851 annullata col bollo ovale .Sa.Fa. diretta al soprintendente generale delle Poste granducali Giuseppe Pistoja

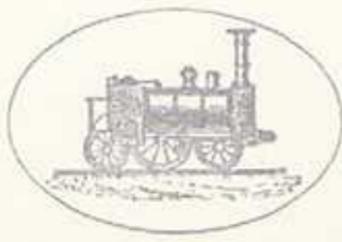




Lettera da Pontedera per Firenze affrancata per 4 cr. con annullo a doppio cerchio di Pontedera ed ovale Sa. Fa. Al retro annullo Firenze Sa.Fa. tondo in data 23.04.53; unico conosciuto.



Lettera da San Miniato a Livorno con 2 cr. annullato con ovale Sa.Fa. in data 28.01.1852



Lettera da Pescia con annullo doppio cerchio ed ovale Sa.Fa. a cavallo del 2 cr diretta a Cutigliano in data 19 .12.1853. Al retro annullo di arrivo Sa.Fa. Pistoia località da cui poi per diligenza la lettera fu recapitata a Cutigliano sulla strada per Modena



Lettera da Lastra a Signa a Livorno in data 29.09.1852 con 2+1 cr. annullato con ovale Sa.Fa.





Lettera da Prato per Roma in data 29.12.1852 con 2+1 cr. Annullato con bollo Sa.Fa. e doppio cerchio di Prato. La tariffa di 3 cr. era quella dovuta fino al confine toscano.



Grande frammento di lettera, con ipotesi di ricostruzione (basata su lettere analoghe) sotto il tratteggio, da Prato per Londra affrancato con striscia di 5 del nove cr. più un esemplare da 6 crazie annullati con l'ovale Sa.Fa. di Prato. Il porto di 51 crazie corrispondeva ad una lettera del peso tra 8 e 12 denari. La lettera autografa del direttore dello stabilimento di Prato della Vyse and Sons è diretta alla casa madre a Londra. La Vyse and Sons è stata per decenni la più importante fabbrica di cappelli di paglia, noti nel mondo come *Leghorn* (Livorno) anche se fabbricati tra Signa e Prato!





Lettera *per consegna* da Fucecchio a Cortona affrancata con 6+4 cr. (2cr. Porto, 8 cr raccomandazione) viaggiata per Strada Ferrata con annullo Sa.Fa. di Fucecchio che non aveva stazione sulla linea ed utilizzava la stazione di San Romano. Gestiva anche la corrispondenza di Castelfranco di Sotto.



Lettera da Fucecchio per Livorno con 1+2 cr. per doppio porto annullata con l'ovale Sa.Fa. in data 17.11.1851. annullo di arrivo a Livorno con SV e datario a banderuola





Lettera da Pistoia per Modena con 4 cr. (stati limitrofi) del 21.11.1852 con Sa.Fa. annullatore. La seconda lettera da Pistoia reca come arrivo a Firenze il bollo circolare Firenze/SA.FA. che è rarissimo usato in arrivo. Combinazione unica.





I bolli Sa.Fa. furono utilizzati sia in partenza che in arrivo. In alcuni casi, come abbiamo documentato, furono anche utilizzati in transito per smistare la posta sulla strada ferrata. In particolare l'ufficio di Lari era servito da Pontedera e quello di Castelfranco di Sotto da Fucecchio.





L'unico ufficio che ricevette il bollo Sa.Fa. sulla Strada Ferrata Centrale Toscana fu quello di Poggibonsi che lo utilizzò in arrivo e partenza fino al 1855. Tutti gli annulli Sa.Fa. furono apposti in nero con la sola eccezione di quello di Pontedera che negli ultimi mesi del 1852 utilizzò un inchiostro grigio-verde.





Per completare la disamina dei servizi postali dobbiamo anche prendere in esame il servizio degli ambulanti postali. In data 27 luglio 1860 il Governo provvisorio autorizzò la spesa di 32400 Lire per l'acquisto delle vetture ambulanti che permisero al servizio postale ex-granducale di liberarsi dal vincolo di dipendenza dalle società concessionarie per il trasporto della posta. Gli ambulanti entrarono in servizio dal gennaio 1861 sulla linea Firenze-Livorno, poi, dal giugno 1862 sulla Firenze-Massa (praticamente la Firenze-Pistoia- Lucca-Pisa) ed in sostituzione di questa, nel 1865, sulla Firenze-Pisa. Quest'ultima linea restò in servizio per pochissimi mesi, forse per svolgere il servizio di collegamento diretto Pisa-Firenze essendo entrato in servizio il Torino-Firenze che collegava direttamente la vecchia e la nuova capitale. Considerando il breve periodo d'uso, poco meno di un anno, sono particolarmente rari gli annulli ambulanti sui francobolli del Governo Provvisorio.



Lettera da Livorno a Rocca San Casciano con annullo Amb. LIV. FIRENZE in data 15.05.1861 su 10 ct del governo provvisorio. La validità dei francobolli toscani cessò il 31.12.1861

Senza entrare nel dettaglio delle tipologie degli annulli utilizzati nei diversi periodi di esercizio (1861/1867), ricordiamo che l'ambulante Firenze-Livorno ed il suo corrispondente Livorno-Firenze sono noti in sette varianti sia col numero di corsa (1) che col numero (2); il Firenze-Massa ed il Massa-Firenze in tre varianti, sia col numero di corsa (1) che (2). Da ricordare che, a partire dal dicembre 1863, per migliorare il servizio sulla linea ex-Leopolda furono utilizzati 12 lineari di stazione che, apposti sulla bolgetta della corrispondenza imbarcata in ogni stazione del percorso, permettevano di individuare la località di provenienza. In uso fino al 1867.



Linea Firenze-Livorno e viceversa





Linea Firenze-Massa e viceversa





Linea Firenze-Pisa e viceversa



Si conoscono ad oggi solamente 4 annulli, tutti al retro, datati giugno 1865



Si conoscono 12 lineari di stazione e 3 sottotipi per Cascina, Pontedera e San Romano





Via di Mare
Francia

P.D.
LIVORNO

5

15

Messieurs



Montelupo

14/10

10 + 11/10 1/2

26-12-1864



MONTELUPO

1873

Samuel d'Al. S. Forte

LIVORNO PER NAVARO



9

8

PISA

Sig. Ang. Sen. Modigliani

Sirizze





NO 2

PONTEDERA

50 PONTEDERA
250

20

20

Messa Signora
Sig. Giuseppe Bivocchi

Following

TIPO 2

S. ROMANO

N. 12

9981

S. ROMANO 50

216

All' Eccell. mo. Signore
Il Signore Giovanni Beer laqua
via delle Formiche N. 5 = 4. piano

Sivorno

TIPO 1



18.2.86
 Signa
 Civico Castellucci
 R.R.
 S. PIERNINO Livorno

(15) +
 S. PIERNINO (11)
 Mio figlio Sig. Sig. Pronfalmo
 N. Sig. Giuseppe Urbino
 Livorno

6
 Signa
 Signa
 Signa
 Signa



Assolutamente rari sono i lineari usati per annullare i francobolli. Dato il loro uso sulla prima lettera della bolgetta a bordo del vagone ambulante, dotato del doppio cerchio a data, si può affermare che solamente per errore furono utilizzati quali annullatori. Si conosce ad oggi una sola lettera con bollo di: Livorno, Pisa, Pontedera, La Rotta, San Pierino e San Romano.



Lettera affrancata con 15 c. litografico da Livorno per Lucca viaggiata con ambulante n.1 ed annullata col lineare di Livorno in data 15 dicembre 1860, prima data d'uso ad oggi conosciuta.



Lettera da Cascina per Firenze affrancata in frode col 15 c. litografico, fuori corso dal 31.12.1863. La lettera fu tassata quindi per il doppio della tariffa con 30c.