

La Posta in Cadillac nel DESERTO

*L'epopea della nuova
Overland mail
quando l'auto era
meglio dei cammelli
e persino dell'aereo*

di **Carlo Clerici**

Il sole non era ancora sorto, Gerald Nairn si sedette al posto di guida e accese il motore da 15/18 R.A.C. del potente prototipo Morris Commercial a sei ruote, guardò all'interno della vettura per controllare il carico e i sacchi di posta e rivolgendosi a suo fratello Norman gridò: "Si parte! E che oggi vada meglio di ieri."

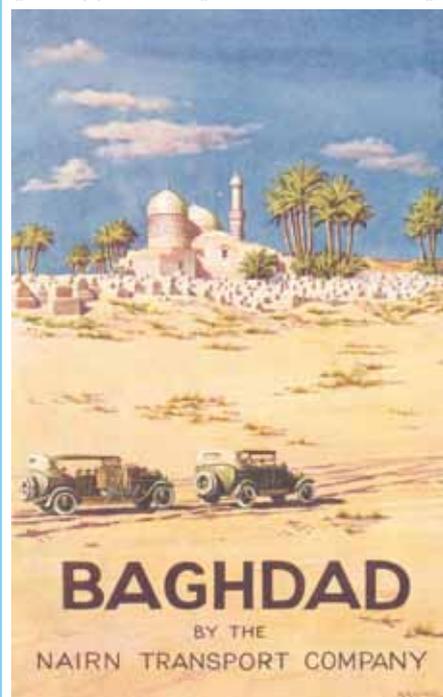
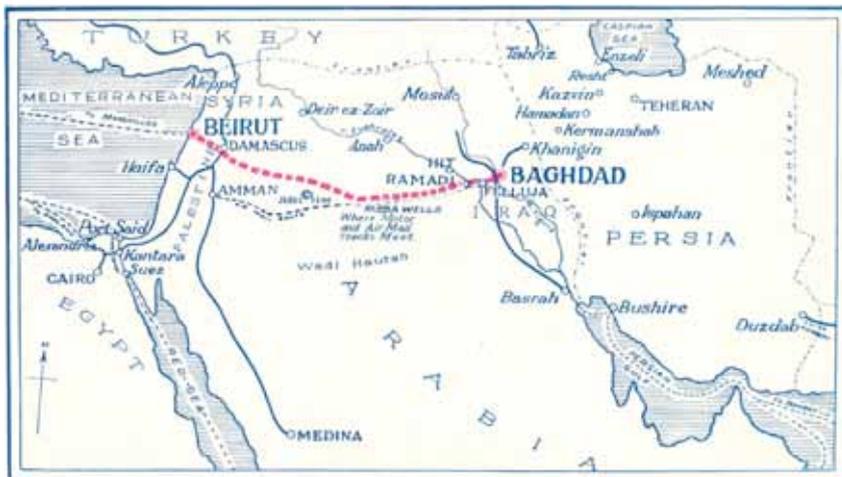
Dopo qualche minuto l'auto si stabilizzò a una velocità di 45 miglia all'ora e, nonostante il fondo del deserto fra Damasco e Bagdad fosse sconnesso, le vibrazioni all'interno erano sopportabili.

Due ore più tardi Gerald, mentre con gli occhi seguiva le tracce delle Cadillac facenti parte anch'esse della Nair Overland Transport Company e che li stavano precedendo di mezza giornata, con la mente ritornò all'incontro avuto sei mesi prima con Lord Nuffield nel consolato inglese di Da-

masco. Il magnate, che era noto per il motto "Compra prodotti british e vane fiero!", gli aveva chiesto come mai la sua compagnia di trasporti usasse solo Cadillac e Buick sul percorso Beirut-Haifa-Damasco-Bagdad invece di vetture dell'Union Jack. Gerald, che non voleva inimicarsi le autorità britanniche, aveva risposto con un diplomatico "La nostra azienda sarà felice di usare vostri automezzi una volta che ce ne fossero di adatti alle condizioni climatiche del deserto siriano e dei suoi percorsi sconnessi che hanno messo al tappeto anche le Rolls-Royce". Con aria di sfida Lord Nuffield aveva assicurato che avrebbe recapitato loro una vettura costruita appositamente e che la loro compagnia di trasporti avrebbe dovuto provarla. E così era stato.

"Se proseguiamo così, senza intoppi, entro domani dovremmo arrivare a destinazione." Già, borbottò Norman che dormicchiava sul sedile accanto. Ma non aveva ancora finito di parlare che la grossa Morris ebbe un sussulto, il motore cominciò a tossire, un sibilo sempre più forte coprì gli impropri dei due neozelandesi e, mentre una nuvola di vapore fuoriusciva dal cofano, la grossa vettura si fermò.

I due scesero a controllare. Il giorno dopo la macchina e i fratelli Nairn furono recuperati dal gruppo di Cadillac che già tornava da Bagdad con un carico di posta e un bel numero di passeggeri, ma prima dovettero sop-



La Posta in Cadillac nel Deserto

Nel deserto non solo i pneumatici potevano incendiarsi per il troppo caldo, ma spesso si finiva per rimanere insabbiati

portare le risate dei cammellieri che in carovana risalivano lentamente quelle lande desolate.

I fatti appena descritti risalgono al 1924. L'anno precedente le autorità britanniche in Iraq e quelle francesi di Beirut e Damasco avevano affidato per 5 anni ai fratelli Nairn il trasporto settimanale della posta fra Bagdad e le due città. Fu così che la posta che arrivava dall'Europa al porto di Haifa poté impiegare solo 10 giorni per raggiungere Bagdad rispetto ai 30 necessari quando la corrispondenza veniva inoltrata via Porto Said, Canale di Suez e la circumnavigazione della penisola arabica sino a Bassora e da lì, via ferrovia, alla capitale dell'Iraq.

Percorriamo ora la storia della compagnia di trasporti dei fratelli Nairn che fu attiva per una trentina di anni e con dei reperti postali evidenzieremo le caratteristiche di

quel servizio postale noto come «Overland Desert Mail» per distinguerlo dalla leggendaria «Overland Mail» di Thomas Fletcher Waghorn che aveva anticipato di 30 anni il canale di Suez consentendo il trasporto di posta e passeggeri via terra attraverso l'Egitto, evitando la circumnavigazione dell'Africa.

I fratelli Nairn, alla fine della prima guerra mondiale, avviarono in Egitto un'attività di vendita di ex-veicoli militari ma, dato che ciò non era molto remunerativo, iniziarono un servizio taxi fra Beirut e Haifa. Visto che le cose andavano bene nel 1920 attivarono un servizio passeggeri regolare fra le due città.

Nel 1923 il console britannico

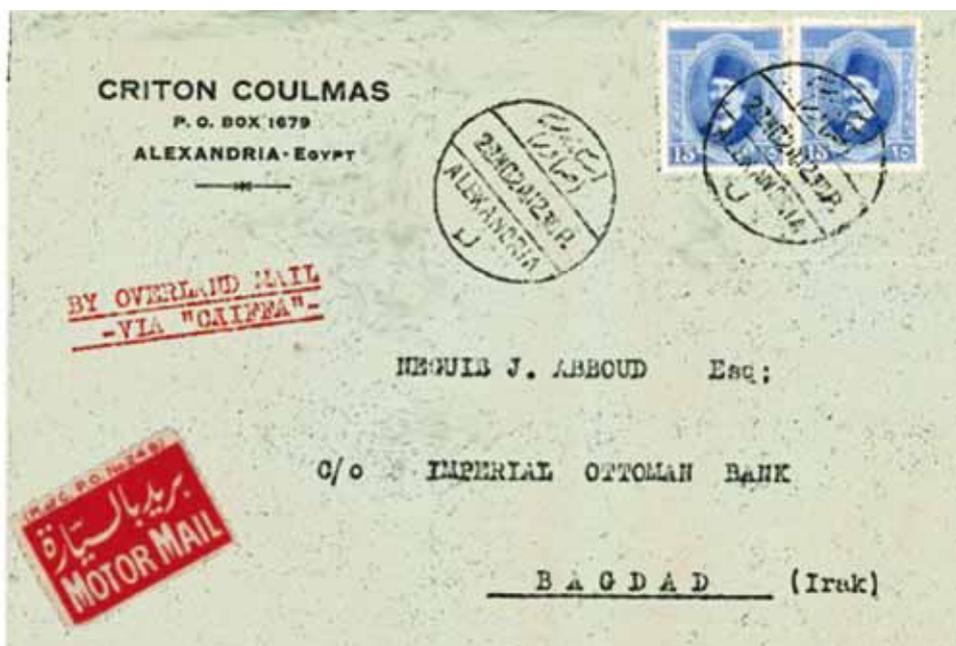


chiese loro di esaminare la possibilità di attraversare il deserto siriano da Damasco verso Bagdad. L'Iraq a quell'epoca era stato assegnato alla Gran Bretagna con un mandato della Lega delle Nazioni e i britannici caldeggiavano un servizio più rapido per il trasporto di passeggeri e posta fra Bagdad e Damasco e verso Beirut, per meglio collegare il Medio

Lettera da Bagdad alla Gran Bretagna via Overland Mail fino a Beirut; messa in posta dopo la chiusura del dispaccio, fu accettata pagando la soprattassa di *Late fee*, diffusa soprattutto nei paesi dell'area britannica



Lettera da Alessandria d'Egitto a Bagdad via Haifa e da Beirut con l'Overland Mail. L'etichetta rossa MOTOR MAIL sembra l'antitesi di quella con AIR MAIL



oriente con l'Europa. Anche le autorità francesi del Libano e della Siria appoggiarono la proposta, addirittura offrendo sussidi per pagare gli sceicchi locali onde evitare gli assalti e le ruberie nei confronti dei convogli che attraversavano il deserto siriano.

I fratelli accettarono un contratto quinquennale che li obbligava a trasportare settimanalmente la posta entro un tempo massimo di 60 ore per non incorrere in penali. Il tratto Damasco-Bagdad era di 880 km e le prove fatte con macchine dell'epoca (Buick, Cadillac, Lancia, Roll-Royce e altre marche) dimostravano che era possibile percorrere la tratta entro il tempo stabilito. Di contro le carovane di cammelli impiegavano da uno a due mesi mentre i primi voli aerei dal Cairo a Bagdad dell'Imperial Ai-



Lettera spedita da Rutba, un posto di sosta e ristoro ai confini del deserto siriano e affidata in transito all'Overland Mail diretta a Beirut per il successivo inoltro via nave sino alle Filippine

Una raccomandata diretta a un'italiana facente parte della Spedizione archeologica americana a Kirkuk, avviata da Beirut con l'Overland Mail fino a Bagdad; la regolare soprattassa di L. 1,50 venne applicata al retro, e annullata solo in transito dal verificatore di Brindisi

rways, pur essendo più rapidi, avevano un costo per passeggero di £ 150, contro le 30 che la Nairn Transport Company aveva fissato.

Per quanto riguarda le tariffe postali la Nairn veniva accreditata del sovrapprezzo alla tariffe standard che le quattro nazioni interessate avevano in essere. I quattro stati erano il Libano, la Siria, l'Iraq e la Palestina. Per esempio in Iraq il porto di una lettera di 20 grammi era di 3 annas a cui bisognava aggiungerne altri 3 per il trasporto con l'Overland mail, e altri 3 se raccomandata o imbucata all'ultimo momento, dopo che era stato chiuso il dispaccio (un servizio per cui era dovuto un LATE FEE, presente quasi soltanto nei paesi dell'area britannica). La Nairn Company non doveva consegnare la posta al destinatario, ma semplicemente la prelevava dagli uffici postali designati e la consegnava a quello iracheno e viceversa.

La posta trasportata doveva avere **la chiara indicazione** di *Overland mail*, posta via terra, e ciò avveniva tramite una chiara scritta con inchiostro rosso da parte del mittente, ovvero con etichette predisposte come quelle irachene con la dizione *Overland mail* su una striscia lunga 78 mm o come quella di piccolo formato mm 30 x 22 con la dizione *Motor Mail*. Nei principali uffici postali erano disponibili le etichette ed anche delle buste pre-stampate fornite gratuitamente dalla Nairn Company con il suo logo.

Per alcuni anni il servizio andò mi-



gliorando e ingrandendosi. La Overland Desert Mail divenne famosa in tutto il Medio Oriente. Nell'aprile del 1929 la sopratassa postale, già dimezzata nel 1927, fu abolita del tutto, il comfort dei passeggeri aumentò

grazie all'introduzione di veicoli più grandi e capaci. Alle solite Cadillac e Buick furono affiancati autobus della Marmon-Herrington a 18 ruote e a due livelli di passeggeri. Nel 1937 furono introdotte l'aria condizionata

La Posta in Cadillac nel Deserto

e altre comodità; la velocità di crociera era di 70 miglia all'ora e parte del viaggio veniva fatto di notte per evitare le alte temperature che in alcuni

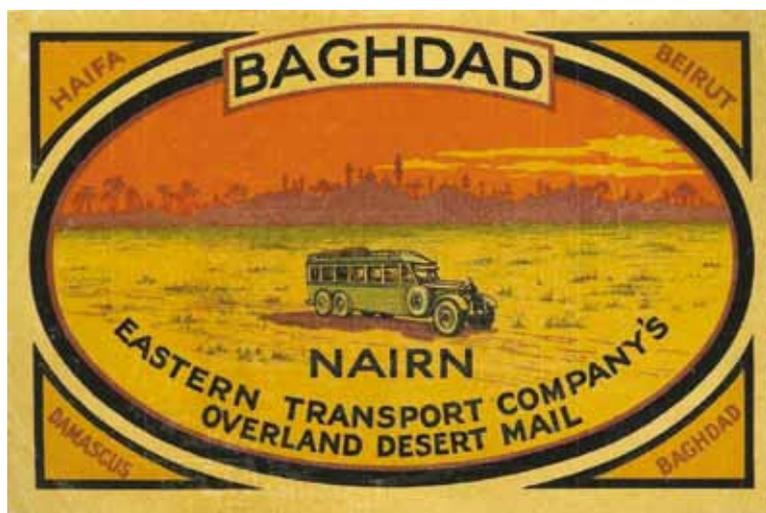


casi portavano all'incendio dei pneumatici! I primi guidatori beduini del 1923 furono sostituiti da esperti *driver* provenienti da varie nazioni, il pagamento di tangenti evitava gli assalti dei predoni; il tempo medio di percorrenza era sceso a 18 ore!

La sede della Nairn a Damasco arrivò ad avere 85 impiegati. Già nel 1927 la compagnia aveva effettuato 4.000 traversate e portato 20.000 passeggeri e 4.500 sacchi di posta. Ma il trasporto della posta subì una battuta di arresto a fine 1933 per cessare del tutto nel 1934: i cambiamenti politici e la crescita dei movimenti indipendentisti specialmente in Iraq e in Siria portarono alla cessazione dell'accordo con la Nairn Transport Company che continuò con il solo servizio passeggeri. L'intestazione della compagnia cambiò successivamente un paio di volte sino a quando nel 1952 i due fratelli Nairn la cedettero ai propri dipendenti. Nel 1959 tutte le attività cessarono: troppo elevata la concorrenza degli aerei ed eccessive le difficoltà politiche.

Per quanto riguarda gli invii dall'I-

Un'etichetta per valigie e bagagli, molto in voga tra gli anni Venti e Trenta, della Overland Desert Mail



Servizio automobilistico Damasco-Bagdad.

La « Nairn Co. Ltd », compagnia inglese di Beyrouth, ha dal mese di ottobre iniziato il detto servizio automobilistico, la cui durata è di circa quattro volte inferiore a quella del servizio Aleppo-Bagdad, che sino ad oggi era la sola strada per via di terra dei viaggiatori per la Mesopotamia e per la Persia.

§ 496.

Sopratasse per le corrispondenze dirette all'estero da avviarsi con i servizi aerei ed automobilistici.

(N. 406716-I. D. T.).

A datare dal 1° settembre 1926 le sopratasse per le corrispondenze originarie dall'Italia a destinazione del Marocco ed Iraq, trasportate con i servizi aerei ed automobilistici saranno modificate come segue:

Per il Marocco, Servizio aereo Tolosa-Casablanca:

fino a 10 grammi	L. 1,20
superiore a 10 grammi fino a 20 gr.	» 2,00
» » 20 » » 50 »	» 2,50
» » 50 » » 100 »	» 3,50
» » 100 »	» 3,50

per i primi 100 grammi, più lire 2,50 per ogni 100 grammi o frazione di 100 grammi di eccedenza.

Per l'Iraq, Servizio automobilistico Haifa-Bagdad per ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi L. 1,50.

Per l'Iraq, servizio Aereo Cairo-Bagdad per ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi L. 2.

§ 514.

Servizio postale aereo ed automobilistico per la Mesopotamia (1).

(N. 428235/T)

Si avvertono gli uffici che con effetto dal 1° ottobre e. g. le corrispondenze postali impostate in Italia a destinazione della Mesopotamia potranno fruire del servizio postale aereo Cairo-Bagdad (Air Mail) e del corriere automobilistico Haifa-Bagdad (Overland Mail) alle condizioni seguenti:

1° Via Aerea. Sono ammesse tutte le categorie di corrispondenze ordinarie o raccomandate, escluse le assicurate ed i pacchi. Le corrispondenze da trasmettersi con tale mezzo dovranno portare all'angolo superiore sinistro della busta o della fascetta, in modo visibilissimo, l'indicazione « Par avion Cairo-Bagdad ».

Dette corrispondenze sono soggette, oltre che alla tassa ordinaria di francatura, ad una sopratassa, pure a carico del mittente, di lire 1,20 per ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi.

2° Via Automobilistica. Sono ammesse solo le lettere e le cartoline ordinarie e raccomandate. Dette corrispondenze debbono portare all'angolo superiore sinistro, in modo visibile, l'indicazione « Par voie de terre Haifa-Bagdad » e sono soggette ad una sopratassa di L. 1 per ogni 20 grammi, oltre che alla tassa ordinaria.

Gli oggetti da spedirsi con aeroplano e con automobile se non affrancati o insufficientemente affrancati avranno corso per la via ordinaria.

Le corrispondenze stesse, qualunque sia il modo di spedizione, saranno inoltrate a Brindisi. Si aggiunge che i servizi di cui trattasi, essendo effettuati in via di esperimento, potranno essere soppressi o modificati.

talia alla Mesopotamia la circolare n. 4067 16-1 D.T. del 1924 relativa alle «Sopratasse per corrispondenze dirette all'estero da avviarsi con i servizi aerei e automobilistici» riportava gli importi e le norme operative, e venne aggiornata più volte negli anni seguenti. Nella documentazione postale erano anche citati sia la Nairn Co che la Overland Mail. (N.d.R: vedi anche *Sopratasse per l'estero, non solo aeree* su *Storie di Posta* n° 2 nuova serie, novembre 2010, e i riferimenti nell'articolo *Aquila chi legge* apparso su *L'Arte del Francobollo* n° 28 del settembre 2013)