



# LE VIE DELLA POSTA... SONO INFINITE

Dopo i due precedenti articoli sul trasporto della corrispondenza via acqua e via terra, conclude il servizio sulle modalità di recapito postale il terzo focus, **sul trasporto via aria**

di FABIO VACCAREZZA

Solo nel 1903, con l'avventuroso e pionieristico volo dei fratelli Wright, l'uomo ha coronato il sogno di conquistare stabilmente la dimensione aerea. Da quel balzo nel cielo, infatti, si suole far incominciare l'era della moderna aviazione che ha successivamente condotto alla conquista dello spazio. Ma l'anelito verso il cielo è stato sempre un istinto umano, fin dai tempi del tentativo, mitologico e sfortunato, di Icaro. E la parola scritta è stata fin dall'inizio passeggera "imbarcata" in questa nuova sfida.

## IN VOLO CON I PICCIONI

Risale ai tempi dei faraoni egiziani l'utilizzo di piccioni viaggiatori per segnalare l'arrivo di navi con alti dignitari a bordo. Alcuni secoli dopo, verso la fine del III millennio a.C., il re Sargon di Akkad faceva accompagnare da piccioni i messaggeri a piedi: se i volatili tornavano alla base significava che il messaggero era stato attaccato. Da allora l'uso si è perfezionato con l'utilizzo di "flimsy", rotoli di carta sottile introdotti in un tubetto legato alla zampa del volatile.

In periodo bellico si ricorse frequentemente ai piccioni: furono per esempio i "messaggeri alati" cui si ricorse per le comunicazioni da Parigi assediata nel 1870-1871. In Francia, a Verdun, è stato eretto un monumento al piccione che recò il messaggio di richiesta di rinforzi, fondamentale per il successivo esito della battaglia della prima guerra mondiale.

In filatelia esistono diversi esempi di pigeon post o pigeon-gram: i più noti sono quelli relativi ai servizi, via piccione viaggiatore, attivati in **Nuova Zelanda** fra l'isola di Auckland e quella di Great Barrier fra il 1897 e il 1908. A seguito dell'affondamento del vapore postale Wairarapa che si era inabissato nel 1894 nelle acque agitate che attorniano l'isola di Great Barrier, le poste neozelandesi avevano sospeso il servizio postale, lasciando senza collegamenti i minatori che lavoravano sull'isola. Fu allora che prima un certo Mr. Walter Fricker, poi l'agenzia di Parkin-Howie attivarono un servizio postale privato e appositi francobolli (**foto 1**) furono stampati per l'uso. I dentelli delle ultime emissioni portavano la denominazione "pigeon-gram" dopo che le poste avevano protestato per il termine "special post" che appariva sui primi esemplari. Lo stesso servizio fu utilizzato anche verso l'**isola di Marotiri (foto 2)**. Molto meno si conosce sul servizio via piccione attivato in **Alaska** intorno al 1896 nella zona di Juneau (**foto 3**) durante la corsa all'oro: di esso resta solo il nome della compagnia, la "Alaska carrier pigeon mail service company" e alcuni francobolli locali difficilmente reperibili. Anche la **Marina indiana** e quella **australiana** per molto tempo ricorsero ai piccioni come messaggeri (**foto 4**).

## Il primo progetto di barca aeropostale

Nominata l'Aquila, la prima barca aeropostale fu ideata nell'Ottocento. Il progetto, pubblicato dall'editore bolognese Vincenzo Quercini e mai realizzato, esprimeva tuttavia il desiderio di razionalizzare il trasporto della posta aerea. (Archivio storico Bolaffi)





## A BORDO DI PALLONI, MONGOLFIERE E DIRIGIBILI

Il trasporto della posta con palloni aerostatici o mongolfiere evoca l'immediato ricordo dell'assedio di Parigi del 1870-1871. Durante il periodo in cui la città fu circondata dalle forze prussiane furono diversi i mezzi escogitati per far uscire o entrare messaggi: uno di questi consistette nel trasporto tramite **"ballons montés"** (foto 5), organizzati in un vero e proprio servizio aereo regolare. Furono sessantasette i lanci effettuati, di cui cinquantasei con corrispondenza a bordo.

L'uso di palloni fu introdotto anche negli USA e famosa resta la vignetta postale "balloon stamp" che rappresenta il pallone **"Buffalo"** del professore Samuel Archer King (foto 6) applicata, in aggiunta ai francobolli regolari, sulle cover trasportate il 18 giugno 1877 da Nashville in Tennessee. È da molti ritenuto il primo francobollo di posta aerea.

In anni più recenti è stato compiuto per la prima volta il giro del mondo in pallone senza scalo: avvenne nel 1999 a opera di Bertrand Picard e Brian Jones a bordo dell'**"Orbiter III"** (foto 7), e, nel 2002, in solitaria a opera di Steve Fossett a bordo dello **"Spirit of Freedom"** (foto 8).

Il successo, nel 1919, dell'**"R34"**, il dirigibile che si era cimentato nella prima trasvolata atlantica da East Fortune in Scozia a New York (foto 9), confermò come nei primi decenni del secolo scorso il protagonista del trasporto via aria fosse proprio il dirigibile nelle sue varie versioni. Nei cieli tedeschi, ma anche di tutto il mondo, era consueta la silhouette degli **Zeppelin** (foto 10). Negli Stati Uniti l'amministrazione postale sperimentò addirittura il dirigibile Akron come mezzo postale in appoggio alla flotta (foto 11). Tale supremazia però durò fino all'incendio che distrusse l'**"Hindenburg"**, il 6 maggio del 1937, un disastro che colpì l'opinione pubblica mondiale e che ipoteticamente pesantemente l'uso dei palloni aerostatici.

## La "lettera Montgolfier"... viaggia in mongolfiera

Nel 1870 capitò che una lettera indirizzata alla fabbrica dei Montgolfier di Annonay venisse inviata da Parigi assediata ricorrendo proprio all'invenzione ideata un secolo prima da Joseph-Michel e Jacques-Etienne Montgolfier. Quale felice coincidenza! (Archivio storico Bolaffi)





## I PRIMI AEREI: BIPLANI E IDROVOLANTI

Fu in India che si sperimentò il primo servizio postale tramite aeroplani con tanto di annullo speciale, precisamente fu effettuato il 18 febbraio 1911 fra Allahabad e Naimi Junction (foto 12). Seguì di lì a breve, sempre nel 1911, la Gran Bretagna, con il volo Londra-Windsor (foto 13). Nello stesso anno, in Italia, Achille Dal Mistro compì il primo volo postale fra Bologna e Venezia (foto 14). L'Italia fu anche la prima a emettere francobolli specifici, sia per il volo da Torino a Roma e ritorno del maggio 1917 (foto 15), sia per quello via idrovolante attivato il giugno successivo fra Napoli e Palermo e ritorno (foto 16).

Un servizio con idrovolante fu attivo fra l'Avana a Cuba e Key West negli USA nel 1927 (foto 17), mentre in Nuova Zelanda il collegamento postale fra Woodville e Wellington nel 1932 era effettuato su biplano (foto 18). Notevole impatto popolare riscossero nel 1930 e 1933 le trasvolate aeree di Italo Balbo, effettuate a bordo di idrovolanti (foto 19, 20).

Con il progresso tecnologico si ricorse sempre più all'aeroplano per velocizzare la consegna della corrispondenza; il più noto aereo postale è il Jenny (foto 21). In Italia voli notturni con aerei postali hanno permesso un più rapido recapito dei plichi (foto 22). Esistono anche trasporti realizzati impiegando aerei meno usuali, come, a esempio, il Concorde sulla tratta Londra-New York, in uno dei primi esperimenti nel maggio del 1979 (foto 23). Certamente inconsueto il trasporto con aerei militari, per esempio il Phantom (foto 24).

Nel 1941 l'Italia fu la prima a testare il primo volo postale tramite aereo a reazione: il tragitto, a bordo di un "Campini-Caproni", avvenne sulla tratta Milano-Guidonia (foto 25).

Con il crescere dei voli aerei crebbe anche la frequenza degli incidenti, ai quali neanche i voli postali risultarono immuni: la corrispondenza recuperata veniva inoltrata con altri mezzi e, spesso, sui plichi vari timbri indicavano le cause del ritardo e l'inoltro alternativo (foto 26).

## Il volo capovolto del Jenny: il più amato dagli americani

Il primo aereo postale statunitense, il Jenny, ritratto per un errore di stampa in volo capovolto nel francobollo del 1918, è il francobollo più amato dagli americani. Lo dimostrano le cifre corpose che spunta nelle aste di tutto il mondo. L'ultima performance l'anno scorso, quando una quartina fu aggiudicata per 2,7 milioni di dollari.





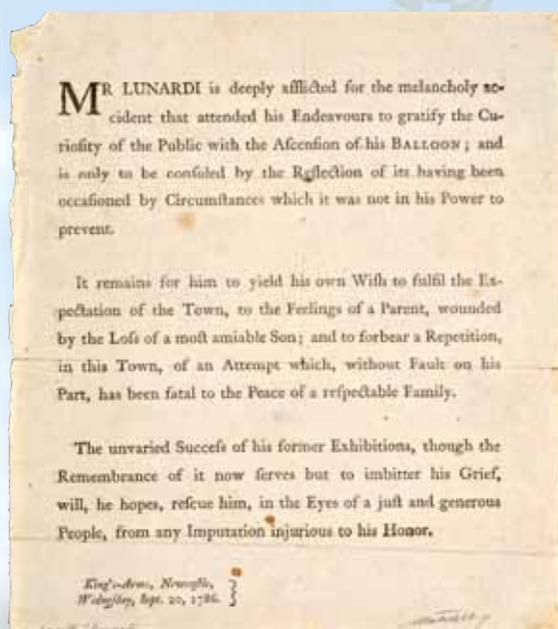
## VIA RAZZO E MISSILE

Il primo esperimento di posta via razzo avvenne a Graz nel 1928 su idea del professore austriaco **Frederick Schmidel** (foto 27). Negli anni Trenta furono tentati diversi esperimenti di trasporto della corrispondenza con piccoli razzi e due furono i principali utilizzatori di questo sistema che prevedeva la polvere pirica come carica propulsiva: **Gerhard Zucker**, che già a partire dal 1931 fece esperimenti in Europa, soprattutto nelle isole intorno alla Gran Bretagna (foto 28) e **Stephan Smith**, che operò in India dal 1934 (foto 29). I risultati furono sempre modesti e spesso la posta veniva distrutta o andava smarrita in mare. Gli esperimenti di "rocket mail" proseguirono con scopi prettamente filatelici fino ai nostri giorni anche in **Italia** nel 1934 (foto 30), in **Australia** nel 1937 per i lanci sull'isola di Fraser (foto 31) e, più recentemente, nel 1989, in **Svizzera** (foto 32).

Il primo esperimento di "missile mail" fu tentato l'8 giugno del 1959 con un missile guidato lanciato dal sottomarino americano **Barbero** (foto 33). L'ogiva recava circa 3.000 lettere, indirizzate a personalità e ai media dell'epoca, in cui con grande enfasi il general postmaster Arthur Summerfield annunciava l'inizio di una nuova era nel trasporto rapido della posta e l'impiego di missili per fini pacifici. L'esperimento non ebbe seguito, visto l'alto costo dei lanci e la necessità di successivi smistamenti dei plichi.

## Dal cielo... un volantino di condoglianze

Il lucchese Vincenzo Lunari compì la sua prima ascensione su pallone il 15 settembre 1784 alla presenza del principe di Galles. In un esperimento successivo il suo aerostato, l'Endeavours, per un'avaria precipitò, causando la morte di uno spettatore e suscitando violente critiche dell'opinione pubblica. L'aeronauta italiano per scusarsi dell'accaduto e recuperare credibilità lanciò dal cielo un volantino di condoglianze. (Archivio storico Bolaffi)





## VIA AUTOGIRO ED ELICOTTERO

Seguendo gli avveniristici progetti intrapresi dallo scienziato russo naturalizzato statunitense Igor Ivan Sikorsky, la posta fu trasportata anche a bordo di autogiri ed elicotteri. Frutto di una commistione fra l'aereo e gli attuali elicotteri, l'**autogiro** fu impiegato in numerose nazioni, fra cui l'Australia, dove negli anni Trenta era in servizio fra Melbourne e Portland (foto 34). Negli Stati Uniti era conosciuto come "rotating wings". In Italia l'**elicottero** fu oggetto di varie sperimentazioni e servizi regolari come quello fra Trento e Bolzano inaugurato nel 1967 (foto 35).

## POSTA CATAPULTATA...

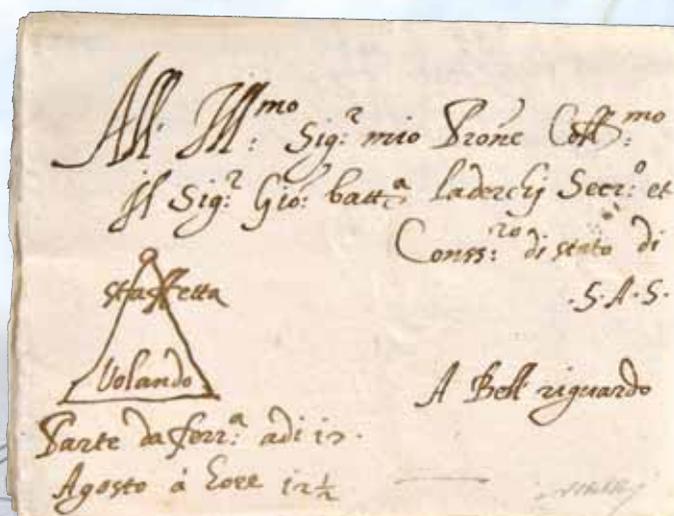
Negli anni 1928-1929 e nei successivi si utilizzò un ingegnoso sistema per far giungere più celermente la posta, trasportata via nave, sulla costa opposta dell'oceano: piccoli idrovolanti venivano lanciati da una catapulta installata a bordo delle navi in navigazione sulla rotta Europa-USA. Il lancio avveniva quando la nave si trovava a una distanza compresa fra i 1.000 e 1.800 chilometri dalla costa. Questo tipo di trasporto fu chiamato "posta catapultata": i primi esperimenti furono compiuti a bordo dei paquebot "**Ile de France**" (foto 36) e "**Bremen**" (foto 37).

Un altro ingegnoso sistema impiegato sulla rotta sud dell'Atlantico permetteva agli idrovolanti della Lufthansa di raggiungere in due balzi la costa opposta dell'oceano. Non avendo l'autonomia sufficiente per compiere un volo senza scalo, la compagnia aerea tedesca attrezzò il cargo **Westfalia** per rifornire gli idrovolanti in mezzo all'oceano (foto 38).

Sulla costa USA del Pacifico il primo servizio di trasferimento "nave-costa" fra le Hawaii e San Diego in California, fu effettuato il 12 giugno 1931 utilizzando il dirigibile "**Volunteer**" (foto 39).

## "Volando"... già nel XVI secolo

Sebbene il sogno di Icaro abbia suscitato le fantasie dell'uomo fin dai primordi, l'era della moderna aviazione fu inaugurata solo nel secolo scorso, con il volo dei fratelli Wright nel 1903. Ma già nel Cinquecento esistevano documenti postali che, almeno concettualmente, anticipavano il trasporto aereo esprimendo l'aspirazione ad abbreviare i tempi di consegna della corrispondenza; infatti l'indicazione manoscritta "volando". (Archivio storico Bolaffi)





### ...E POSTA PARACADUTATA

Durante la guerra, ma ancora oggi in zone particolari dove non è possibile atterrare, la posta viene lanciata con il paracadute: è la cosiddetta "drop mail". L'isola di Mornington sulle coste australiane sino al 1946 fu sprovvista di campo di atterraggio e le linee aeree Qantas nel periodo 1942-1946 provvidero alla consegna della posta tramite il lancio di pacchi attaccati a paracadute; etichette in diversi colori erano applicate alle buste indirizzate a quell'impervio territorio (foto 40). In periodo coloniale in Africa orientale l'amministrazione postale italiana paracadutava sacchi laddove era impossibile atterrare (foto 41). Altre consegne furono effettuate con un servizio di paracadutisti.

### IN ALIANTE, DELTAPLANO E... PALLONCINI

Nella strumentalizzazione dei mezzi di trasporto per la corrispondenza via aerea non ha fatto difetto la fantasia: il primo volo postale con aliante avvenne in Gran Bretagna nel 1923 da Lympe a Hastings (foto 42). Nel 1963 in Polonia la consegna della posta fra Leszno e Poznan avveniva via aliante (foto 43).

Improbabile il recapito via deltaplano realizzato durante una manifestazione in Liechtenstein il 27 marzo 1976 (foto 44).

Un'idea romantica la posta per palloncino, uno dei mezzi di recapito più singolare. Fu realizzata in Liguria nel novembre del 1974 grazie all'accordo fra alcuni sponsor e un'associazione di aerofilia di Genova. Un gruppo di ragazzi lanciò un migliaio di palloncini con biglietto allegato e preghiera di inoltrare il messaggio al mittente in caso di ritrovamento (foto 45). L'idea fu mutuata dai "Papillons de Metz", i messaggi legati a palloncini inviati oltre le linee nemiche da Parigi assediata nel 1870 (foto 46).



## I primi di posta aerea: la colomba di Basilea

Anche se la prima vignetta di posta aerea trasportata tramite pallone è il "Buffalo" del 1877, e tramite biplano il Vin Fiz Flyer del 911, idealmente il "primo" francobollo di posta aerea è la colomba di Basilea. Emesso dal cantone elvetico il 1° luglio 1845, primo esemplare a essere policromo, nella sua iconografia effigia il pennuto recante nel becco una lettera.





### POSTA PNEUMATICA

Posta via aria... anche se di aria compressa si tratta: anche la posta pneumatica ha dignità di essere annoverata fra la corrispondenza consegnata tramite aria. Il servizio, come utilizzo privato, avviene in singoli edifici, come, a esempio, fra uffici all'interno delle banche o nei grandi magazzini. Come recapito postale celere famoso fu quello di posta pneumatica di Parigi, che funzionò ininterrottamente fra il 1867 e il 1984. Un servizio analogo fu attivo anche in Germania (foto 47) e in altre nazioni come Brasile, Inghilterra e Italia. Quest'ultima fu l'unico paese che emise appositi francobolli (foto 48).

### POSTA SPAZIALE

Con il lancio di stazioni orbitanti e navicelle spaziali, si sono aperti nuovi confini. E la posta non ha mancato di accompagnare, e marcare, i passi dell'uomo anche nelle prime imprese spaziali. Ecco le testimonianze di grandi avventure cosmiche: **la prima corrispondenza terra-spazio**, trasportata a bordo della navicella Soyuz 4 nel 1969 (foto 49); la posta recata dall'Apollo 11 sulla Luna nel 1969 (foto 50); il **radiogramma** inviato sulla stazione spaziale MIR nel 1993 (foto 51). E l'avventura continua...

### VIA ETERE E VIA SATELLITE: LA PAROLA DEMATERIALIZZATA

Nell'immaginario comune la posta è un messaggio scritto su supporto cartaceo, o, in passato, pergameneo, papiraceo, o addirittura lapideo. Con l'avvento della "parola tecnologica" la comunicazione si è dematerializzata divenendo un impalpabile messaggio via radio, telegrafo, satellite (foto 52) o internet, come la posta elettronica.

Fabio Vaccarezza

## La "chiocciola"... prima dell'e-mail

La parola che viaggia via etere e, smaterializzandosi, diventa digitale, nel caso della chiocciolina, rivela origini molto concrete. L'@, simbolo universale della posta elettronica, trova un illustre progenitore già nel Settecento sulla lettera di un mercante livornese di cacao e caffè. In origine il simbolo aveva un etimo diverso: forse stava per "ad", o "a.c." ad indicare "al costo", oppure per esprimere l'unità di misura del contenuto di un'anfora. Dalla volgata italiana passò nel lessico commerciale britannico con il significato di at, ovvero "al prezzo di", "presso a". (Archivio storico Bolaffi)

