# Evoluzione del costo del trasporto della posta via mare nel XIX secolo

# Introduzione

- Questa breve presentazione  illustra lo sviluppo delle comunicazioni marittime e l'articolazione dei costi relativi senza indicare date perché i fatti presentati si sono svolti con tempistica diversa nei vari Stati. La tempistica può sommariamente essere analizzata come segue.
- Sino a quando i battelli a vapore non vennero usati per il trasporto della posta, questa veniva trasportata con battelli a vela commerciali.
- Già dall'inizio del secolo le poste britanniche e poi l'Ammiragliato affittavano  o possedevano battelli a vela che effettuavano il trasporto della posta, i "packets".
- Con la diffusione dell'uso dei battelli a vapore per trasportare la posta i vari Stati sentirono l'esigenza di stipulare con le compagnie di navigazione contratti per trasportare la posta. Questa esigenza iniziò negli anni 30/40 del XIX secolo.
- Per una trentina di anni rimasero in uso per il trasporto della posta anche i battelli commerciali.
- Dagli anni 70 del XIX secolo il trasporto avveniva quasi interamente con i vapori convenzionati. Si sviluppò una concorrenza tra gli Stati per accaparrarsi  i flussi postali.

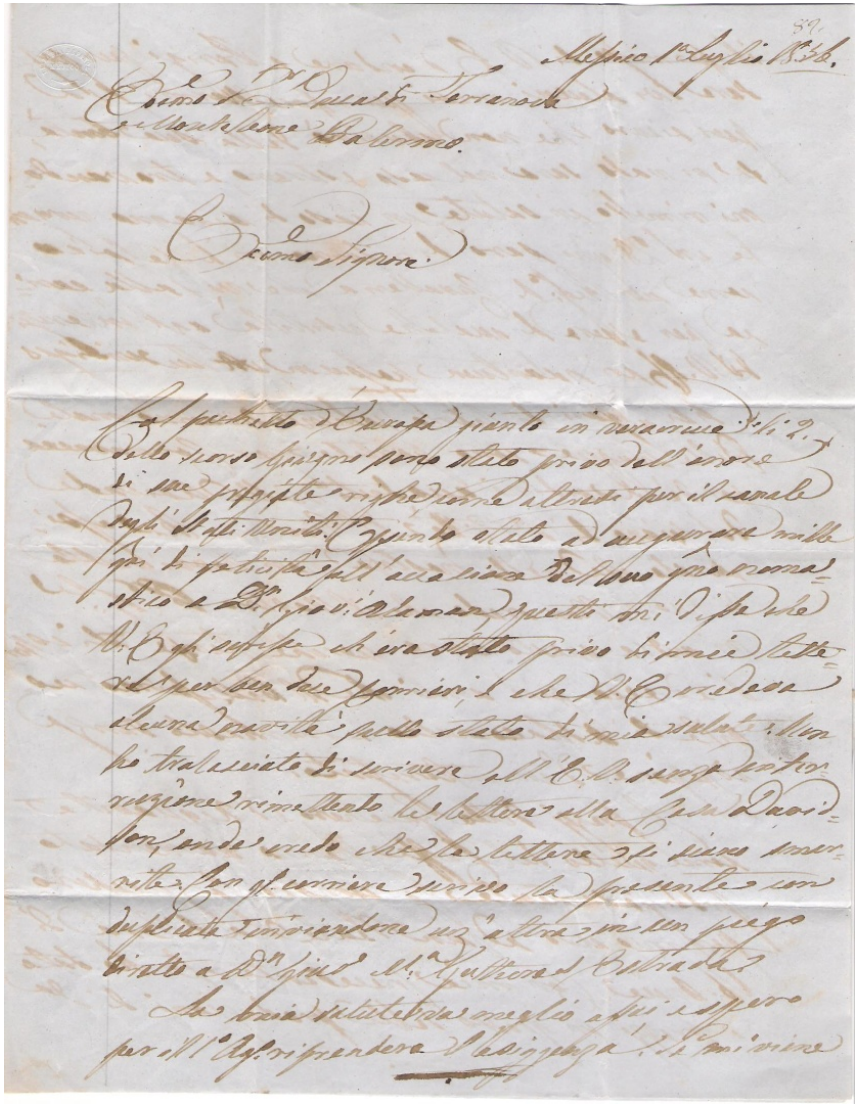
# Trasporto privato

- La posta via mare poteva venire trasportata privatamente da persone che effettuavano il viaggio ricevendo e consegnando la posta loro affidata. Le lettere non riportano alcun bollo postale. La data e l'origine della lettera sono desumibili dal testo della lettera stessa. Se fatto per piacere da persona amica non c'è costo.
- Questa metodologia di trasporto della posta, che sfuggiva ad ogni controllo, era fortemente osteggiato dalle Amministrazioni postali.

# Trasporto con corrieri privati

- Quando le lettere avevano origine in località ove il sistema postale non era adeguatamente organizzato o per altri motivi non era funzionante, corrieri privati a fronte di una remunerazione trasportavano le lettere sino a dove queste venivano affidate ad un sistema postale funzionante.
- Questa metodologia era largamente diffusa per il trasporto della posta dalle località interne dei paesi dove la posta non era adeguatamente organizzata ai porti ove era disponibile un servizio di battelli postali esempio i paesi sudamericani.
- Sino al 1865 il Messico fu travagliato da rivoluzioni e guerre civili, la posta per l'estero partiva quasi esclusivamente dai porti di Vera Cruz e Tampico. Le lettere delle località interne, tra cui Città del Messico, venivano trasportate da corrieri privati.

# Trasporto con corrieri privati

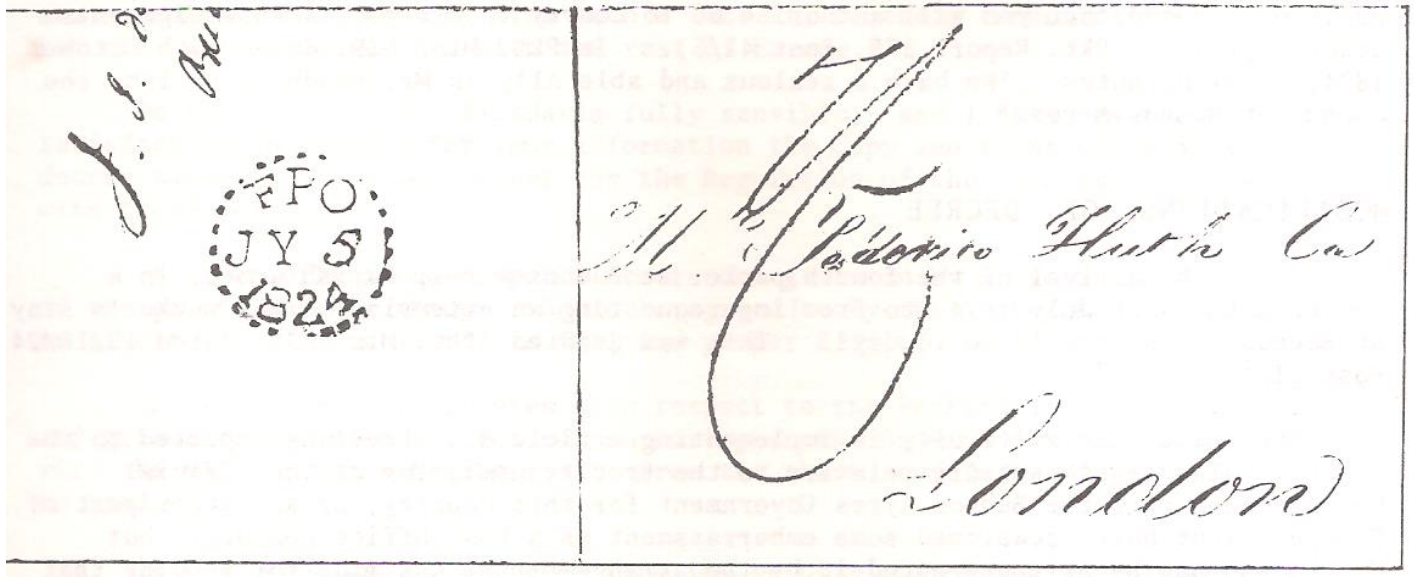


- La lettera, scritta il 1° luglio 1856, venne affidata a Città del Messico al corriere “Davidson” che, come si evince dal testo, la impostò a Londra affrancandola sino a destinazione a Palermo.

# Trasporto con i “Packets” britannici

- Il termine “Packet” venne attribuito già nel XVIII secolo ai velieri che veniva affittati o erano posseduti dalle poste per il trasporto della posta britannica. I “packets “salpavano soprattutto da Falmouth.
- La posta si rivelò incapace di gestire adeguatamente i “packets”per cui la gestione venne affidata dal1823 all’Ammiragliato che utilizzò anche battelli militari.
- Le tariffe indicate per il trasporto della posta non coprivano il costo del servizio. Il governo inglese attribuiva un valore strategico al controllo dei flussi postali, altra ragione che spiega l’affidamento all’Ammiragliato.
- L’occupazione napoleonica del Portogallo portò il Regno Unito a stipulare nel 1810 accordi con il governo portoghese rifugiatosi in Brasile.
- Un esempio del valore strategico attribuito all’uso dei”packets” si evince dall’accordo che portò l’Ammiragliato a fornire velieri che, su richiesta del governo di Buenos Ayres, collegassero Buenos Ayres con Falmouth. La linea venne stabilita nel 1824. La durata del viaggio da Buenos Ayres a Falmouth era di 65/70 giorni, il costo della gestione della linea era stimato in £ 10.000 (240.000 lire) i proventi postali £ 1.000.

# Trasporto con i “packets” britannici




- Lettera spedita il 26 aprile 1824 con un veliero dell’Ammmiragliato da Buenos Ayres a Falmouth. La lettera arrivò a Falmouth il 3 luglio e ricevette a Londra il 5 luglio il bollo che indicava provenienza da Falmouth “FPO”.

# Trasporto con battelli commerciali

- Le Amministrazioni postali sentirono l'esigenza di disciplinare l'accesso della posta sui battelli commerciali stabilendo leggi che obbligavano i comandanti delle navi ad imbarcare e sbarcare la posta nei porti di sosta. Veniva poi stabilita una remunerazione per il trasporto via mare della posta che spettava al vettore non all'Amministrazione postale.
- Il trasporto veniva compensato inizialmente con quanto richiesto dal capitano della nave. Successivamente venne stabilito un prezzo fisso per lettera. In UK 2d, in USA 2 cents.
- Le lettere dovevano pagare anche i diritti postali del paese d'imbarco e quelli del paese di sbarco.
- Con terminologia inglese le lettere trasportate con i battelli non convenzionati venivano distinte nei bolli impressi nei porti dove le lettere venivano sbarcate con l'indicazione "Ship".

# Trasporto con i battelli commerciali

- Le lettere spedite con i battelli commerciali, se affrancate sino allo sbarco, dovevano sostenere i  costi del trasporto via mare, potevano essere affrancate sino all'imbarco lasciando il costo del trasporto via mare al destinatario.
- Un altro problema dell'uso dei battelli commerciali era l'esigenza di assoggettare la tempistica delle partenze della posta alla effettiva presenza di un battello commerciale in arrivo o in partenza da quel porto. Questo metodo imponeva di attendere la partenza del battello commerciale con la stessa destinazione della corrispondenza mentre i per battelli convenzionati si potevano prevedere opportune coincidenze nei porti che consentissero il trasferimento da un battello convenzionato ad un altro battello convenzionato.
- I vari Stati cercarono di concordare con le linee di navigazione convenzionate opportune reti di linee di navigazione che consentissero una efficiente distribuzione della posta.

# Trasporto con i battelli commerciali

Si riporta l'esempio di una lettera spedita negli USA dalla Toscana.

La lettera, spedita nel 1851 da Firenze a Denvers, affrancata sino all'imbarco in Francia, venne tassata 7 cents: 5 cents per i diritti interni USA e 2 cents pagati al capitano della nave che effettuò il trasporto.
Da notare che la remunerazione per il trasporto transatlantico non dipendeva né dal volume né dal peso della lettera. Il bollo impresso a New York indica "SHIP" a confermare che il trasporto avvenne con battello non convenzionato.

# I battelli convenzionati

- Le Amministrazioni postali, per poter stipulare Convenzioni con gli altri Stati, sentirono l'esigenza di stabilire tariffe che comprendessero anche il costo del trasporto marittimo.
- Questo comportava lo stabilire contratti con le società di navigazione che avrebbero percepito un compenso forfettario per il trasporto della corrispondenza lungo un percorso stabilito e con lo sbarco della posta in porti stabiliti in precedenza.
- La remunerazione stabilita dal contratto non dipendeva dal numero delle lettere trasportate. Le amministrazioni postali stabilivano le tariffe per il trasporto della posta ed incassavano dagli utenti il corrispettivo.

# I battelli convenzionati

- Le amministrazioni di lingua inglese sentirono l'esigenza di distinguere, tramite i bolli impressi nei porti di imbarco o di sbarco, il trasporto via mare effettuato dai battelli commerciali da quello effettuato con i postali convenzionati.
- Come abbiamo visto nei porti di sbarco i battelli non convenzionati ricevevano il bollo "Ship".
- Le lettere spedite con i battelli convenzionati ricevevano il bollo "Packet".
- La terminologia packets divenne d'uso internazionale per indicare i battelli convenzionati: Paquebots in Francia, Pacchetti in Italia, di fatto poco usato.

# I battelli convenzionati

Questa lettera spedita da Volterra a Filadelfia reca il bollo nero impresso dall'ufficio postale di scambio di New York che indica trasporto con un postale inglese, utilizza la terminologia PKT per packet e BR per British.

# I battelli convenzionati

- In italiano era in uso la terminologia “piroscafo postale” con l’indicazione dello Stato che ha stipulato il contratto con la Società di navigazione, abbiamo: postali francesi, postali inglesi, postali americani, postali italiani, ecc.
- Il riferimento alla nazione riguarda l’amministrazione postale che ha stipulato il contratto e non la bandiera della società di navigazione.
- La società francese di navigazione Frassenet stipulò un contratto con le poste italiane quindi quando i suoi vapori trasportavano la posta secondo quanto previsto dal contratto questi diventavano piroscafi postali italiani.
- La società di navigazione  amburghese Hamburg – American lines (HAPAG) stipulò un contratto con le poste americane.

# I battelli convenzionati

- Nelle convenzioni tra stati che prevedevano percorsi via mare con i battelli convenzionati le tariffe venivano determinate con l'inclusione del costo dei percorsi via mare.
- Si fa l'esempio della convenzione franco – americana che analizzava la tariffa di 15 cents per un'affrancatura a destino dagli USA in Francia con transito per un porto inglese, come segue: 3 cents diritti interni americani, 6 cents per il transito via mare, 3 cents transito per UK, 3 cents diritti interni francesi. I 6 cents venivano attribuiti in base alla nazionalità del contratto del piroscafo che trasportava la lettera, tale nazionalità consentiva di accreditare (lettere spedite franche a destino) o addebitare (lettere spedite in porto assegnato) alla Francia o agli USA i diritti precedentemente analizzati.
- La Convenzione non prevedeva l'utilizzo di battelli non convenzionati.

# I battelli convenzionati

La lettera venne spedita in porto assegnato da New York a Livorno. L'addebito di soli 3 cents alla Francia indica che trasporto della lettera avvenne con un postale inglese e non americano. L'entità dell'addebito non rendeva necessario esplicitare nel datario la nazionalità del piroscafo postale che effettuò il trasporto transatlantico.

# I battelli convenzionati

19 giugno 181, lettera  franca spedita da Volterre a Filadelfia. In questo caso l'accredito agli USA di 9 cents per una lettera di primo porto è giustificato dall'uso di un postale Americano: 3 cents diritti interni USA, 6 cents per il trasporto transatlantico con un postale americano.

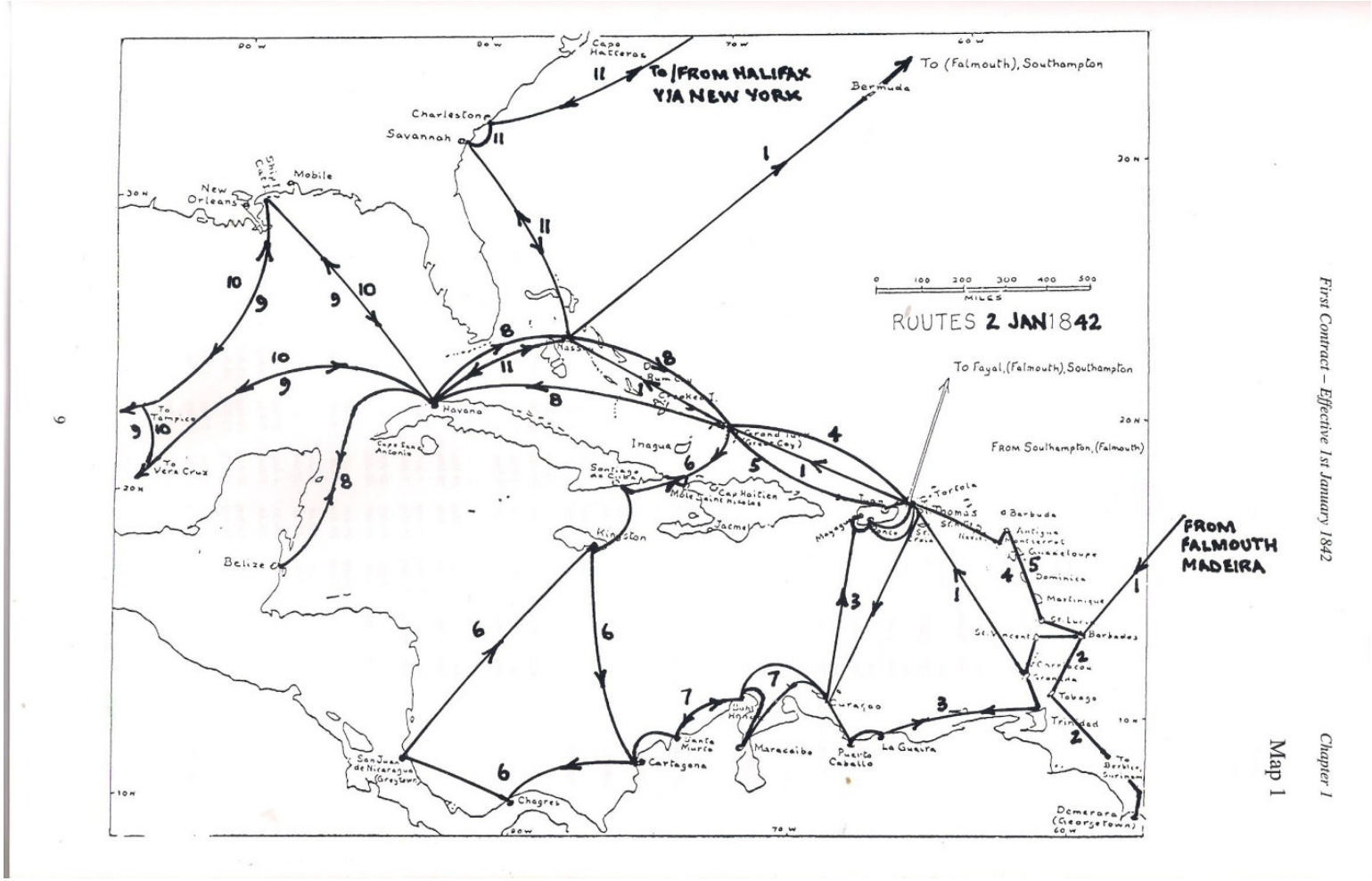
# I battelli convenzionati

- Le Amministrazioni postali di Francia e Regno Unito, anche in relazione al loro vasto possesso di colonie e per i grandi volumi di corrispondenza, sentirono per prime l'esigenza di meglio controllare il trasporto della posta via mare.
- L'Amministrazione postale francese, con decorrenza 1837, gestì direttamente con 10 battelli a vapore di sua proprietà, una linea che collegava Marsiglia con Costantinopoli. Erano previste 2 tronconi: Marsiglia – Malta e Malta Costantinopoli. Sul percorso erano previste deviazioni con servizio di altri porti.
- Non sembra che i risultati economici fossero stati soddisfacenti per cui nel 1851 le Poste francesi stipularono un contratto con la società privata "Messageries Nationales" di cui parleremo in modo specifico.
- L'utilizzo di velieri affittati o posseduti per il trasporto della posta britannica è stato precedentemente esaminato e portò all'uso del termine "packet".

# I battelli convenzionati

- A titolo esemplificativo riporto i principali termini del primo contratto stipulato tra l'Ammiragliato britannico e la società di navigazione "Royal Mail Steam Packet Company" (RMSP) per il trasporto della posta nei porti dellìAmerica centrale. Il contratto entrò in vigore nell'ottobre 1842.
- Per un sussidio annuale di £ 240.000 (circa 6 milioni di franchi francesi) della Posta britannica, la RMSP si impegnava a trasportare la posta in esclusiva per la "British Royal Mail" ed a mettere a disposizione un quantitativo necessario di piroscafi per garantire il servizio richiesto:
- Partendo e tornando a Falmouth (Southampton nei successivi contratti) i piroscafi dovevano scambiare la posta nei seguenti porti: Madera, S. Thomas ed altri 25 porti delle isole dei Caraibi e della costa Americana toccando: Portorico,Cuba, l'isola Hispaniola, Giamaica e molte delle isole delle piccole Antille oltre al Messico ed il Venezuela. Questo rese necessario organizzare linee che irradiavano da S. Thomas garantendo anche le coincidenze.
- Prescriveva i tempi di percorrenza delle varie linee e la data di partenza dai vari porti.
- Prevedeva l'imbarco su ogni piroscafo di un agente delle poste britanniche che controllasse lo smistamento della posta. L'incaricato viaggiava a spese della società di navigazione ed era spesso un ufficiale della "Royal Navy".
- La società, a condizione di soddisfare quanto indicato dal contratto, era libera di trasportare passeggeri e merci purché non intralciassero il servizio postale.
- I contratti stipulati dalle altre nazioni ricalcavano quanto indicato per questo contratto.
- Le Amministrazioni postali concedevano un sussidio per il trasporto esclusivo della posta ed incassava le tariffe postali da loro stabilite riconoscendo alle amministrazioni straniere quanto previsto dalle convenzioni bilaterali con gli altri Stati.
- Dato l'ammontare significativo dei sussidi non era assicurato che le Amministrazioni postali recuperassero i sussidi pagati tramite i diritti postali.

# I battelli convenzionati




Linee e attracchi previsti dal contratto del 1842 con la RMSP

# I piroscafi postali francesi

- Le poste francesi stipularono nel 1851 un contratto con la società “Messageries Nationales” per la distribuzione della posta francese nel mar Mediterraneo. Il numero di linee previste, il numero degli approdi e la frequenza del servizio richiesta comportava la concessione di un sussidio molto gravoso che non poteva essere finanziato dai soli proventi postali delle lettere spedite dalla Francia o indirizzate alla Francia.
- Per aumentare le entrate, le poste francesi inserirono in ogni convenzione stipulata con gli altri stati:
- Indicazione delle tariffe per raggiungere gli uffici postali francesi aperti in base al trattato delle “Capitolazioni” nell’ambito dell’impero ottomano.
- Indicazioni che consentivano di trasportare in plico chiuso la corrispondenza tra i porti toccati dai postali francesi (anche tra porti ove non erano presenti uffici postali francesi) pagando , per ogni Kg trasportato e per ogni km di distanza in linea retta tra il porto d’imbarco e quello di sbarco 10 centesimi.
- Questa clausola venne largamente utilizzata dagli Antichi Stati Italiani. La maggior parte delle lettere spedite dal Regno delle Due Sicilie nel regno di Sardegna venne trasportata con i postali francesi.

# I piroscafi postali francesi

Come confermato dal bollo impresso a Genova, la lettera venne trasportata con i postali francesi dal porto di Messina affrancata sino allo sbarco nel porto di Genova. L'affrancatura di 88 grana era incassata dall'Amministrazione postale siciliana a fronte del pagamento all'Amministrazione postale francese di quanto precedentemente indicato e confermato nella convenzione franco – borbonica del 1854.

# Il Lloyd austriaco

- Condizioni diverse da quelle precedentemente indicate regolavano i rapporti tra le Poste austriache ed il Lloyd Austriaco.
- La Posta austriaca non concedeva alcun sussidio al Lloyd, ma lasciava che questo stabilisse sue tariffe per il trasporto delle lettere con i suoi piroscafi al fine di consentire il recupero dei costi del trasporto.
- Per questo motivo quando si esaminano le lettere con origine in Austria o destinazione in Austria, trasportate da Trieste o a Trieste con il Lloyd viene sempre indicato, anche sulle lettere, l'ammontare dovuto al Lloyd e quello dovuto all'amministrazione austriaca separatamente.

# Il Lloyd austriaco

- Lettera spedita in porto assegnato da Livorno a Patrasso. Sul fronte indicazione dei 18 Nkr addebitati alla Grecia: 9 Nkr al Lloyd per il trasporto via mare da Trieste e 9 Nkr all'amministrazione postale austriaca perché Livorno distava più di 75 km da Trieste (tariffa della lega postale austro italiana) .18 Nkr corrispondevano a 90 lepta, 100 lepta vennero addebitati al destinatario con l'inclusione dei 10 lepta per i diritti interni greci.

# Il Lloyd austriaco

- Il Lloyd austriaco aveva stipulato convenzioni postali con le Isole Ionie e la Grecia.
- Il Lloyd austriaco aveva suoi uffici postali nell'impero ottomano e faceva servizio con sue speciali tariffe tra i porti del mediterraneo ove i suoi piroscafi attraccavano incassando le tariffe postali indicate in questi uffici per il servizio prestato dal Lloyd anche se venivano utilizzati francobolli austriaci.
- Il Lloyd austriaco finanziava quindi il servizio di trasporto della posta incassando direttamente i proventi postali indicati dalle sue tariffe, senza alcun sussidio.
- Quando le tariffe postali erano incassate dall'amministrazione postale austriaca questa rimetteva al Lloyd la parte di sua spettanza.

# Il Lloyd austriaco

Questa lettera venne impostata nell'ufficio del Lloyd di Varna e venne affrancata con francobolli austriaci, ma i 18 soldi vennero incassati dal Lloyd.