

LA VIA MIGLIORE

Anno XXXIII - N. 9 (4M) - Maggio 1979

Sped. in abb. post. gr. III (70)

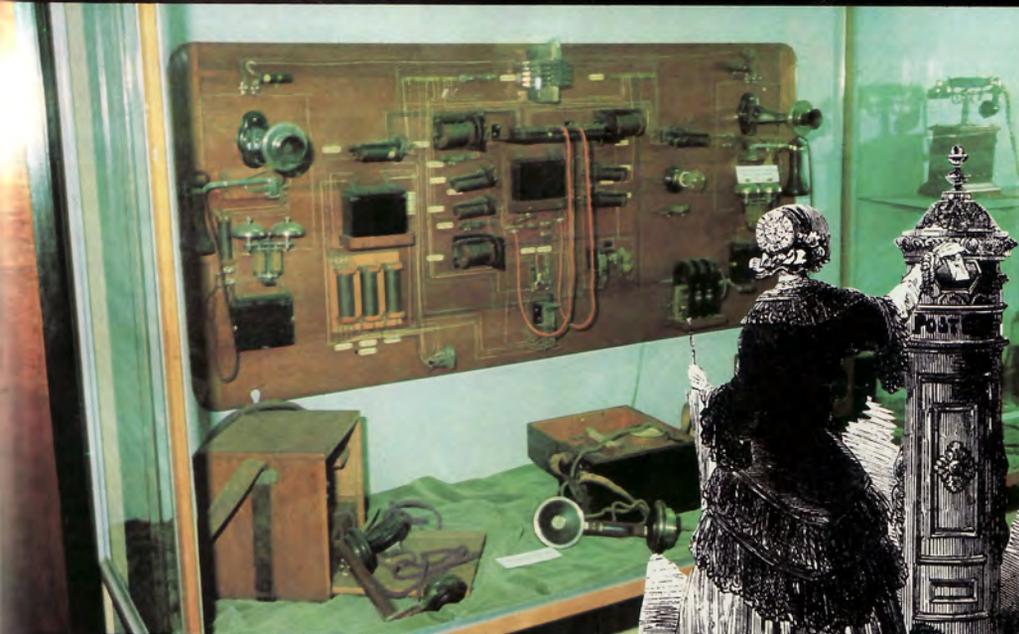


2. Le grandi feste di Primavera - 4. Viaggiare all'estero - 5. La storia della Posta - 6. Dai messi ai postiglioni, dai treni ai missili - 10. Pony express - 11. Le cassette, timbri, cartoline postali - 12. Francobolli che passione - 14. «Illustrissimo Signore...» (la lettera nei secoli) - 19. Le vecchie cartoline - 20. Quando la posta ritarda - 21. Il puro sangue - 22. I libri - 23. Sordi, storia di un italiano - 24. Pensaci un po'.



LA CASSA DI RISPARMIO PER LA SCUOLA MEDIA

LA STORIA DELLA POSTA



■ TESTI di Adolfo Chiesa, Alberto Manzi, Eric Salerno
■ DISEGNI di Raoul Verdini

■ Illustrazioni tratte da «La Posta, una storia affascinante», Editore Vallecchi
■ Foto del Museo delle Poste di Roma, per gentile concessione del Ministero delle Poste e Telecomunicazioni.

Dai messi ai postiglioni dai treni ai missili

● L'uomo non può vivere da solo. Da quando esiste ha sempre sentito la necessità di comunicare con gli altri uomini, di allargare i propri spazi. Per ragioni affettive, commerciali, di studio, tutti abbiamo sempre avuto bisogno degli altri, di far pervenire un messaggio, un saluto. Nei tempi passati, secoli e secoli fa, ci si serviva dei falò o dei tamburi, e sulle montagne si accendevano torce per lanciare messaggi; oggi ci avviamo all'era della posta missilistica, quando magari un messaggio d'affari o d'amore sarà «impostato» nel missile, a mezzogiorno, in un altro continente, e dopo pochi minuti sarà sul tavolo di casa nostra. Fantascienza? Può darsi. Ma di fronte ai grandi passi avanti che l'umanità ha compiuto negli ultimi decenni, davvero nulla può apparire improbabile. E raccontando la storia della posta, dalla preistoria ad oggi, ci sarà data un'occasione in più per riflettere sulla nostra evoluzione, sui nostri traguardi.

Una scoperta di questo secolo, compiuta da un archeologo cecoslovacco, ha dimostrato che in Cappadocia (ora parte della moderna Turchia) già tra il 3000 e il 2500 a.C. i cittadini si scambiavano messaggi

attraverso tavolette di argilla incise con una punta. Lettere di questo tipo venivano spedite e ricevute da una parte all'altra dell'impero, sia dal re che dai privati; terminavano tutte con una formula di cortesia auspicante la benedizione divina per il destinatario.

Ma facciamo un passo avanti, arriviamo a tempi più vicini, al VI secolo avanti Cristo, quando il re veniva considerato il fondamento del sistema di collegamento postale. Testimonianze sul funzionamento della posta, a quel tempo, le hanno lasciate due grandi storici, Erodoto e Senofonte.

Il re Ciro, racconta appunto Senofonte, «data la vastità del suo impero» e «per essere prontamente informato di tutto ciò che accadeva nelle più lontane regioni», fece costruire

lungo tutte le strade delle scuderie a eguale distanza una dall'altra e vi fece alloggiare dei cavalli e degli uomini adibiti alla loro custodia. «A ciascuna posta — continua lo storico — Ciro pose un uomo intelligente che avrebbe consegnato a un corriere le lettere portategli da un altro, che avrebbe provveduto al riposo e al ristoro degli uomini e dei cavalli stanchi...». La notte non fermava il progredire di questi messaggi, «che apparivano più veloci di uno stormo di uccelli e non è esagerato affermare che nessun altro uomo avrebbe potuto viaggiare più celermente attraverso la terra».

Un metodo di comunicazione più moderno e ingegnoso fu scoperto un paio di secoli dopo da uno stratega

militare greco, Enea. Si trattava di un sistema telegrafico costituito da un vaso di bronzo, forato alla base, munito di un galleggiante verticale graduato che scendeva con lo svuotarsi del vaso. Ciascuna stazione telegrafica usava lo stesso sistema. L'operatore levava in alto una torcia e contemporaneamente strappava il vaso. Il ricevente faceva lo stesso e il segnale si ripeteva lungo tutta la linea telegrafica. Ognuna delle tacche impresse sul galleggiante corrispondeva ad una frase da trasmettere: quando il galleggiante aveva raggiunto il livello desiderato, il segnalatore abbassava la torcia... Ma passiamo all'antica Roma, le cui testimonianze storiche sul sistema postale sono assai più ricche e



■ Un corriere dell'antico Egitto (da un dipinto del 1500 a.C.). Quando, dopo un lungo cammino, il messo stanchissimo si gettava a dormire, per svegliarlo in tempo gli legavano a un piede una lunga miccia...



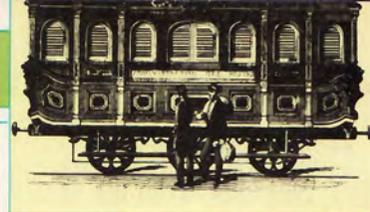
■ Bassorilievo romano con una vettura del «cursus publicus». A fianco, il sistema per la transizione dei messaggi a mezzo di torce, escogitato da Enea nel 336 a.C.

articolate. Esisteva allora addirittura un prefetto della Guardia Pretoriana, che veniva subito dopo l'imperatore ed aveva l'incarico di dirigere l'amministrazione del servizio postale o «cursus publicus». Al suo servizio erano un gruppo di ispettori, soprannominati «curiosi», che controllavano appunto il servizio postale e l'applicazione delle varie regole. Inoltre c'era a capo di ciascuna «stazione» un dirigente, «stationarius», che controllava gli schiavi addetti alle scuderie, i postiglioni, i fabbri, e teneva nota degli arrivi e delle partenze. Questa complessa organizzazione postale continuò a funzionare per diversi secoli, fino alla caduta dell'impero romano e alle vittorie barbariche, a nord e ad est.

Soltanto il Medioevo porterà nuovi e singolari metodi di servizio postale. La posta mercantile, la posta universitaria, la posta monastica furono forme diverse di comunicazione organizzate appunto all'interno dei diversi settori: quello dei commercianti, degli universitari, dei monaci che comunicavano tra loro, soltanto fra loro, attraverso organizzazioni ed uomini propri. Tuttavia nelle città più importanti esistevano messi municipali cui era affidata la responsabilità delle lettere dei magistrati e dei dignitari. Per essere facilmente riconosciuti questi messi usavano uniformi speciali, nel colore delle loro città, e ingombranti contenitori con l'emblema cittadino. Muniti di lance e talvolta accompagnati da cani da guardia, viaggiavano con tutti i tempi, a piedi o a cavallo.



■ Il postiglione (da una stampa inglese dell'Ottocento); sotto: macchine bollatrici delle Regie Poste; il primo esemplare di telefono; un'apparecchiatura telegrafica e la ricostruzione dell'ufficio Postale di Messina così come venne ritrovato subito dopo il catastrofico terremoto (1908).



Bisogna arrivare alla fine del Medioevo, agli anni del Rinascimento, perché nuovi, sensazionali avvenimenti si verificano nei servizi postali. Thurn und Taxis è il nome di una famiglia che in quel periodo ottenne il monopolio delle comunicazioni nella maggior parte d'Europa e dalla posta trasse la sua immensa fortuna. Ciascun membro di questa famiglia divenne, a suo modo, un esperto in materia postale, capostipite il Conte Roger I che organizzò nel secolo XVI un servizio di diligenze postali fra il Tirolo e l'Italia settentrionale, ottenendo a titolo di riconoscenza la nomina a cavaliere da parte dell'imperatore Federico III. Quel servizio di diligenze fu solo l'inizio. Ben presto la rete postale dei Thurn und Taxis si allargò estendendosi a macchia d'olio in tutta Europa. Nel XVIII secolo la grande famiglia disponeva di capitali ingentissimi, aveva alle sue dipendenze

ventimila persone e possedeva decine di migliaia di cavalli, castelli e proprietà. I corrieri della Thurn und Taxis venivano istantaneamente riconosciuti in tutta Europa per via della tromba d'oro ricamata sul davanti e sul dorso delle loro tuniche. Essi erano soliti suonare un corno particolare ed usufruivano di speciali lasciapassare. Ma per quanto questa famiglia fosse potente, il monopolio non poteva durare in eterno. Napoleone I non la vide di buon occhio e quando fu al potere consentì che i nuovi stati della Confederazione del Reno organizzassero sistemi postali propri. I Grandi Mestri della Thurn und Taxis furono incapaci

di puntellare il loro traballante impero che durò tuttavia fino al 1867, poco più d'un secolo fa, quando cominciò l'era contemporanea del servizio postale, ormai allargatosi a livello internazionale. L'espansione industriale e commerciale, l'evolversi del fenomeno turistico, tutto l'ampliarsi dei rapporti sociali, pose appunto sul terreno l'esigenza di un accordo postale internazionale, accordo tutt'altro che semplice e che dette origine ad una moltitudine di trattati di estrema complessità. Problemi di peso, di costi, di abitudini e di unità di misura, ostacolarono a lungo ogni trattativa in materia. Solo negli ultimi decenni le acque si sono

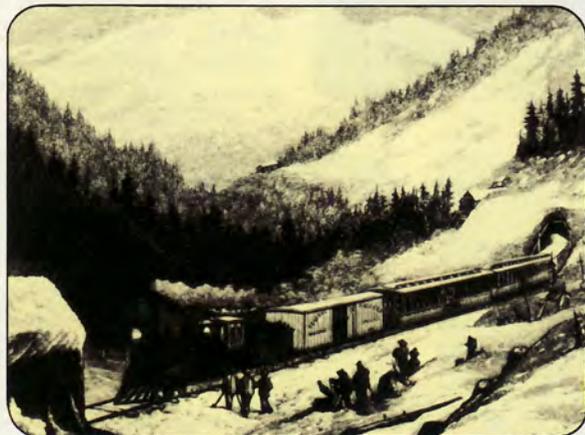
■ Una centralina telefonica degli anni '30.



calmate e al tempo d'oggi può non sorprenderci se una lettera imbucata a Londra o a Madrid impiega a raggiungere il destinatario un tempo inferiore di un'altra lettera spedita lo stesso giorno nel nostro paese o nella stessa città di

arrivo. Inconvenienti da rimediare, certo; ma intanto, tra tutte le vecchie istituzioni internazionali, L'Unione Postale Universale è l'unica tuttora esistente e che abbia conseguito lenti ma costanti progressi. □

In America

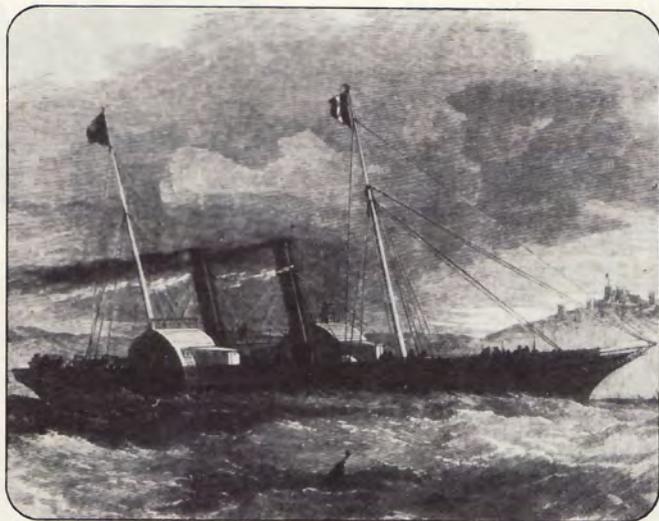


■ IN AMERICA il sistema postale ebbe un rapido sviluppo soprattutto dopo la Dichiarazione di Indipendenza del 1776. Ma già nel primo decennio del '700 funzionava un «servizio rapido» quindicinale Boston - New York - Boston. Il messo si incrociava a metà strada con un altro cavaliere che proveniva dall'opposta direzione. Entrambi distribuivano la corrispondenza lungo il percorso e si scambiavano i sacchi postali nella città di Say Brook. Successivamente, Philadelphia venne collegata a Newport (Virginia) da Henry Pratt, un «corriere» che si metteva in viaggio all'inizio di ogni mese e faceva ritorno circa tre settimane dopo. In quel periodo direttore delle poste di Philadelphia era Beniamino Franklin. Nella stampa: un treno postale americano attraverso la Sierra Nevada (1870).

In Russia



■ IN RUSSIA la prima organizzazione postale venne istituita attorno al 1630, in seguito all'evolversi delle industrie manifatturiere. Mentre Pietro il Grande fu il primo a organizzare regolari servizi postali fra le maggiori città, Alessandro I creò una serie di rapidi collegamenti a mezzo di diligenze. Un servizio regolare entrò in funzione solo all'inizio del secolo XIX (ed era piuttosto costoso). Agli albori del Novecento, la Russia possedeva oltre novemila uffici postali con un personale di circa 52 mila addetti. Il movimento annuale di corrispondenza era di 220 milioni di lettere: due per abitante. Una cifra considerevole, se si tiene conto dell'epoca e dell'alto tasso di analfabetismo. In alto: lettera aperta extraurbana russa del 1875 con annullo ferroviario.



■ Il battello postale «John Penn» varato nel 1860 e impiegato come nave-traghetto nel canale della Manica. Trasportava passeggeri e merci da Dover a Calais ed era dotato di «cassette mobili» per la posta: lettere e cartoline potevano essere imbucate anche all'ultimo momento.

LA NAVE

□ Per secoli, prima che la rete stradale si evolvesse, i corsi d'acqua costituirono un mezzo rapido e sicuro di trasporto: tra le merci trasportate esistevano indubbiamente anche le lettere. Le prime barche in legno vennero costruite in Egitto. Nell'arte dei trasporti fluviali i romani furono maestri e costituirono, sia in Italia che in Francia, una rete navigabile vastissima. Intanto dall'altro capo del mondo, i cinesi costruirono una fittissima rete di canali e corsi irrigui solcati da canoe. Il 24 settembre 1707 Denis Papin provò un prototipo di barca con propulsione a vapore che venne di gran lunga perfezionato nel 1765 da James Watt. Iniziò così l'era dei battelli a vapore. Nel 1839 venne fondata la Reale Imperiale Società per la Navigazione a Vapore sul Danubio e i suoi affluenti.

IL SOTTOMARINO

□ Il primo sottomarino che compì viaggi commerciali tra Europa e Stati Uniti fu il tedesco «Deutschland»: partì da Heligoland il 23 giugno 1916 e giunse il 9 luglio nei pressi di Baltimora. L'agenzia Wolff dichiarava: «Le comunicazioni con gli Stati Uniti sono state ripristinate per mezzo di nuovi sottomarini in grado di trasportare corrispondenza, dispacci, giornali...».



■ Los Angeles 1929: carico notturno della posta.



■ Una cartolina spedita per «via aerea» nel 1911.

L'AEREO

□ Nel dicembre 1903 i fratelli Wilbur e Orville Wright riuscirono a far volare per la prima volta una «macchina-più-pesante-dell'aria». Ciò significò, tra l'altro, un notevole passo avanti nella storia dei servizi postali. Ma bisognerà attendere il 1911 per assistere al primo servizio ufficiale di posta aerea operato dall'aviatore Pequet ad Allahabad nell'India Britannica. Centomila dollari furono stanziati nel 1916 dal Congresso americano per la creazione di un servizio postale aereo sperimentale e, nel 1919, la Danimarca istituì la «Danske Luftfart Selskab» che può essere considerata la prima organizzazione postale europea. In seguito, l'evolversi delle apparecchiature sia sul piano tecnico che su quello della velocità hanno favorito la messa a punto di altri sistemi quali l'allante, l'elicottero, fino a prendere in considerazione i moderni missili.

● «Niente sulla terra di Dio deve fermare la posta degli Stati Uniti»: lo disse John Butterfield agli uomini coraggiosi che oltre cento anni fa ingaggiava per condurre le sue diligenze attraverso tutto il continente da St. Louis a San Francisco. Nel 1856 Butterfield firmò un contratto con il governo per il trasporto della corrispondenza in California, due volte al mese e con l'obbligo di compiere il percorso di oltre 4.500 chilometri in venticinque giorni. La prima diligenza con i sacchi della posta arrivò a San Francisco con un giorno e un'ora di anticipo sul tempo previsto.

Contemporaneamente alla Overland Mail di Butterfield funzionava, su un percorso più diretto, il Pony-Express: la corrispondenza era trasportata dai corrieri a cavallo in soli otto giorni. Naturalmente il mittente



Pony Express



era tenuto a pagare una tassa superiore a quella dovuta per la corrispondenza trasportata dalle diligenze: sia per la velocità del servizio sia per i pericoli che i corrieri erano costretti ad affrontare. Mentre i banditi che infestavano le piste del Far West avevano di mira più che altro le diligenze, i corrieri, che difficilmente trasportavano valori ma soltanto lettere e plichi, e dovevano preoccuparsi degli indiani che tentavano invano di contrastare la avanzata dell'uomo bianco. All'epoca, venivano utilizzati francobolli appositamente stampati per la corrispondenza che viaggiava a cavallo. Nelle stazioni di partenza e di arrivo le lettere venivano timbrate con annulli speciali. □



■ «Si cercano giovani audaci, svelti e intelligenti. Occorre essere esperti cavalieri e non aver paura di rischiare la vita. Sono preferiti gli orfani e i non ammogliati. Compenso: 25 dollari la settimana». Questo cartello apparve nelle cittadine del West nell'anno 1860; l'iniziativa era di un certo William Russel, ex postiglione di diligenze. Un centinaio di cow-boys si presentò all'appello. Il compito non era semplice: dovevano coprire a cavallo e nel minor tempo possibile la distanza tra St. Joseph, nel Missouri, e Sacramento, in California, un percorso che richiedeva alle diligenze più veloci quasi un mese di tempo. Una galoppata attraverso migliaia di chilometri di deserto, montagne, fiumi e foreste, con la

continua minaccia degli indiani. Il servizio ebbe inizio il 3 aprile 1860. Per dieci giorni i cavalieri si davano il cambio lungo il percorso per portare all'Ovest quasi un chilo di posta. I plichi erano contenuti in due borse di pelle, sigillate, appese ai bordi della sella: le lettere e i messaggi erano scritti su carta sottilissima per diminuirne il peso; la tariffa era di cinque dollari ogni oncia (14 grammi) una cifra enorme per quei tempi. Il primato di velocità fu stabilito da William Cody, diventato poi il leggendario Buffalo Bill: aveva solo 16 anni e coprì i 515 chilometri della sua «frazione» in 21 ore e 45 minuti, senza mai fermarsi se non per cambiare cavalcatura!



TIMBRI

□ Nella storia dei timbri postali, il colonnello Henry Bishop (in alto) occupa un posto di rilievo: direttore generale delle poste sotto Cromwell e poi sotto Carlo I d'Inghilterra, nel 1661 introdusse l'uso di un bollo da imprimeri su tutte le lettere (il timbro doveva portare la data di ricezione della lettera da parte dell'ufficio postale). Da allora i timbri postali si sono diffusi nelle forme più svariate: rettangolari, tondi, con fregi o ornamenti floreali.



LE CASSETTE

□ Qualcuno identifica nelle «bocche di leone» veneziane e nei «tamburi» fiorentini i precursori della cassetta d'impostazione della corrispondenza. «Tamburi» e «bocche di leone» servivano ai delatori e ai diffamatori per le loro denunce anonime. Erano collocati sulle piazze principali e raccoglievano la «corrispondenza» diretta ai magistrati o agli uffici amministrativi con le accuse rivolte contro altri cittadini. Nel 1940 un giornale di Hannover (Germania) rispose così ad un forestiero che aveva manifestato la propria meraviglia

per non aver trovato neanche una cassetta per le lettere: «Noi non abbiamo cassette per le lettere, e ci auguriamo di non averne mai. È un'invenzione immorale e propriamente diabolica. Chiunque abbia disegni a riguardo dei suoi simili, chiunque voglia soffiare una calunnia in un orecchio, rompere fidanzamenti, seminare discordie nelle famiglie, non ha che a scrivere una lettera anonima e gettarla nella cassetta...». Nella foto in alto: esemplari di vecchie cassette delle lettere, di ogni nazione, raccolte nel museo storico delle Poste.



CARTOLINE POSTALI

□ Fu un tedesco il creatore della prima cartolina postale: Enrico Stephan, direttore generale delle poste berlinesi. Nel 1865 propose di adottare un foglio aperto per le brevi comunicazioni. Ma la prima «Corrispondenz-karten» apparve in Austria. Di formato assai piccolo, aveva un francobollo da 2 kreuzer stampato in giallo sul cartoncino. Non doveva contenere più di venti parole, oltre al nome e l'indirizzo del destinatario. Anche le cartoline postali, soprattutto quelle ufficiali emesse dalle amministrazioni governative, sono oggetto di interesse dei filatelici. A fianco: cartolina postale di Haiti, in uso sul finire del secolo scorso.

Francobolli che passione!

■ Dieci centesimi
«arancio chiaro»
del 1862

● Perché nasce il francobollo? Era un modo, forse il più efficace, per far pagare agli utenti il servizio postale. Prima, in Inghilterra, dove fu poi inventato il francobollo, si pagavano le tasse postali nel momento di ricevere la corrispondenza ma tantissimi trucchi erano stati escogitati per frodare l'amministrazione pubblica. Compreso quello di scrivere, in codice, dei messaggi sulle buste che venivano letti dai destinatari i quali poi respingevano la



■ Il «Dieci centesimi arancio», raro francobollo italiano, fa parte di un blocco di nove pezzi. A destra il primo e più famoso francobollo del mondo, il «Penny Black»: emesso il 6 maggio 1840, recava il profilo della regina Vittoria d'Inghilterra, tratto da una medaglia dell'incisore William Wyon. Il «Due cents Hawaii» era battezzato «il missionario»: lo usavano appunto i missionari per scrivere alle loro famiglie negli Stati Uniti. Il celebre «Cinque shillings St. Vincent» appartiene alla collezione della regina d'Inghilterra. L'ottagonale «Cent della Guyana» è uno dei francobolli più rari e cari del mondo: è il solo esemplare della serie.

corrispondenza senza pagare la dovuta tariffa. C'è un nome legato al primo francobollo. È quello di Rowland Hill (nella foto a fianco) l'uomo che riformò l'intera struttura postale inglese. All'inizio di maggio del 1840 furono messi in vendita i primi francobolli da un penny con il ritratto della regina. Dieci anni più tardi comparvero i primi francobolli in Italia stampati dalle amministrazioni postali del Lombardo-Veneto e della Toscana. Non sempre queste prime emissioni sono rare. Molto è dipeso dalla quantità di francobolli stampati e dalle nazioni. Molto anche dalla data di nascita del collezionismo — la filatelia (dal greco *filos*, amico, e *ateleia*, franchigia, esenzione da tassa) — che ha naturalmente portato alla conservazione dei francobolli. È stata proprio la filatelia a dare un certo impulso alla stampa di nuovi francobolli. Poteva bastare un solo francobollo o una sola serie per ogni nazione e invece non molti anni dopo l'apparizione del «Penny nero» le amministrazioni postali cominciarono ad emettere decine di francobolli dai soggetti più diversi: immagini di regnanti accanto a vedute paesaggistiche, piccoli «manifesti» propagandistici, ritratti di uomini e donne famosi, e poi fiori, alberi, conchiglie e... un po' di tutto. Perché con il passare degli

anni la filatelia si è trasformata come hobby e i collezionisti hanno cominciato a raccogliere i francobolli dividendoli per il loro soggetto e non più, soltanto, per nazione. Il presidente americano Franklin D. Roosevelt amava dire che la filatelia era il re degli hobby e l'hobby dei re. Soltanto questi ultimi o comunque persone che potevano disporre di grandi quantità di denaro erano in grado di acquistare nelle aste i pezzi più rari. Quello che è considerato ancora oggi uno dei più rari francobolli del mondo fu emesso

dalle poste della Guiana Britannica. Fu un ragazzo che stava rovistando nelle vecchie carte di famiglia a trovare il francobollo da un cent, color carminio. Era un po' rovinato e non gli piaceva. Così lo cedette, per pochi soldi, a qualcuno che ne aveva intuito il valore. Quel pezzettino di carta finì nella raccolta del barone De Ferrari, poi in quella dell'americano Arthur Hind (una raccolta valutata già trent'anni fa oltre un milione di dollari). Anche l'Italia ha i suoi «rarissimi». I più ricercati sono l'«Ottanta centesimi» (timbrato) emesso dal governo provvisorio di Parma nel 1859 e il «Tre lire» messo in vendita nel 1860 dal governo provvisorio di Toscana. L'«Ottanta centesimi» di Parma è tra i francobolli più rari del mondo: se ne conoscono solo cinque esemplari. L'«Ottanta centesimi» timbrato è particolarmente prezioso in quanto pochi esemplari vennero usati per posta: la maggioranza di essi fu utilizzata su plichi o corrispondenza diretta all'estero. I francobolli rari, però, non sono solo quelli antichi. Vi sono, ad esempio, «pezzi» recenti che hanno acquistato un grande valore sul mercato filatelico: alcuni in modo naturale, altri attraverso la speculazione, come il famoso «Gronchi rosa». L'allora presidente della Repubblica Giovanni Gronchi stava per compiere un viaggio in America latina: furono emessi tre francobolli speciali, ma la cartina geografica disegnata su uno di essi attribuiva un lembo di territorio conteso ad un paese invece che all'altro! Per evitare un incidente diplomatico il francobollo venne ritirato, ma qualcuno riuscì a speculare con gli ormai rarissimi esemplari «sbagliati». □



■ «Penny Black» (1840)



■ «Cinque shillings St. Vincent» (1880)



■ «Un cent Guyana» (1856)



■ «Two cents Hawaii» (1851)

“Illustrissimo signore...” (la lettera nei secoli)



● «Illustrissimo signore e padrone colendissimo, prostrato ai piedi di vostra eccellenza, chino, supino e disteso... io ardisco ricordare che... i venti scudi che vi ho prestato... ma se non potete... mi dichiaro di Vossignoria Illustrissima umilissimo devotissimo obbligatissimo servitore... Ranocchio Saltibene».

Una lettera. Ma che cos'è una lettera? E perché si chiama così? Non poteva chiamarsi dispaccio, comunicazione, notizia, informazione...? Lettera: forse c'entra qualcosa la lingua degli avi romani. *Littera*, indica uno degli elementi dell'alfabeto; *Litterae*, al plurale, indica invece uno scritto

indirizzato da una persona all'altra. Ma non sono stati i Romani a inventare la «lettera». Sembra che, forse, prima ancora di costituirsi in società organizzate, tipo nazione o stato, qualcuno si divertiva a scrivere lettere. C'è, infatti, chi pensa che alcune pitture rupestri ritrovate nel Sahara siano brani di lettere

«murali», indirizzate da un gruppo di cacciatori ad un altro gruppo che avrebbe dovuto seguirli. Tuttavia, le prime lettere degne di questo nome sono state ritrovate nelle località dell'Assiria e della Babilonia (terzo millennio a.C.). Erano scritte con caratteri cuneiformi e su tavolette d'argilla.

Sumeri Assiro-Babilonesi Egiziani

□ Ma se pensate che soltanto i Sumeri, gli Assiri, i Babilonesi si divertissero fin d'allora a scrivere lettere, vi sbagliate. Ci sono anche gli Egiziani. Eh, sì! E sapevano conservarle anche bene, perché di lettere egiziane risalenti più o meno al terzo millennio a.C. se ne sono ritrovate parecchie. Ce ne sono di belle, artistiche, scritte con molta eleganza, arrotolate finemente, su papiri selezionati; scritte su pezzi di coccio e altre su tavolette di argilla. Le lettere scritte sui papiri arrotolati erano quelle destinate a persone residenti in località distanti, ossia lettere che dovevano percorrere lunghissime

distanze. Le lettere scritte su cocci (óstraka) erano letterine di poco conto, scambiate tra gente vicina e in genere riportavano notizie di scarso interesse.

I greci

□ In Grecia avevano persino inventato delle lettere più pratiche: stendevano uno strato di cera su una tavoletta e poi con una punta chiamata *stilo* incidevano il messaggio. La faccenda era molto pratica in quanto che, chi riceveva la lettera non doveva preoccuparsi di prendere un «foglio» nuovo: scaldava un po' la cera e poteva riscrivere da capo sulla stessa tavoletta. Comunque anche i Greci e i Romani usavano queste tavolette, che facevano risparmiare l'inchiostro (o i

colori relativi). Egiziani e Cinesi (ah, mi ero dimenticato di loro: anche loro scrivevano sui papiri, sempre qualche millennio prima di Cristo) per scrivere sui papiri avevano dovuto inventare anche le tinte o gli inchiostri. I Fenici, scrivendo sulle tavolette cerate risparmiavano anche su questa spesa e non erano costretti a portarsi la bottiglietta d'inchiostro dietro nei loro lunghi viaggi. Ancor più naturale che Greci e Romani imitassero questo secondo sistema. Ora se le lettere erano scritte dall'imperatore o dai generali o dai comandanti vari (in poche parole: se erano lettere ufficiali, ossia dello Stato) c'era tutto un sistema organizzatissimo per farle arrivare a destinazione. Se erano scritte da privati cittadini

questi dovevano provvedere con i loro mezzi a farle arrivare.

Augusto

□ I primi portalettere cominciarono a percorrere le strade dell'immensa Cina seimila anni fa, ma un vero servizio postale, effettuato da corrieri a cavallo, venne ideato e organizzato solo più tardi dai Persiani. E tutto il mondo greco-romano copiò il sistema da loro. Chi lo perfezionò fu l'imperatore Augusto. Con il crollo dell'impero romano, andò distrutta anche l'organizzazione postale. La Chiesa, e gli Stati che andavano formandosi, quando avevano necessità di inviare messaggi



■ Un portalettere danese (a sinistra) del 1840: richiamava l'attenzione al suono di un gong. Sotto, un portalettere delle Lande (fine Ottocento): i trampoli gli servivano per muoversi più agevolmente sul terreno paludoso. Infine, un portalettere tedesco del XVII secolo.



mandavano varie copie dello stesso messaggio per vie diverse, affinché almeno uno arrivasse a destinazione. La povera gente non sapeva scrivere, non aveva voglia di scrivere (visto che doveva preoccuparsi solo di non morire di fame), non sapeva nemmeno a chi scrivere, dato che non poteva allontanarsi dal posto dove era nata. Insomma, erano solo i signori che potevano aver necessità di inviare messaggi. E solo messaggi di stato, perché anche il conte o il marchese non aveva bisogno di scrivere a qualcuno: quando avevano necessità di comunicare qualcosa con il vicino, mandavano un messaggero.

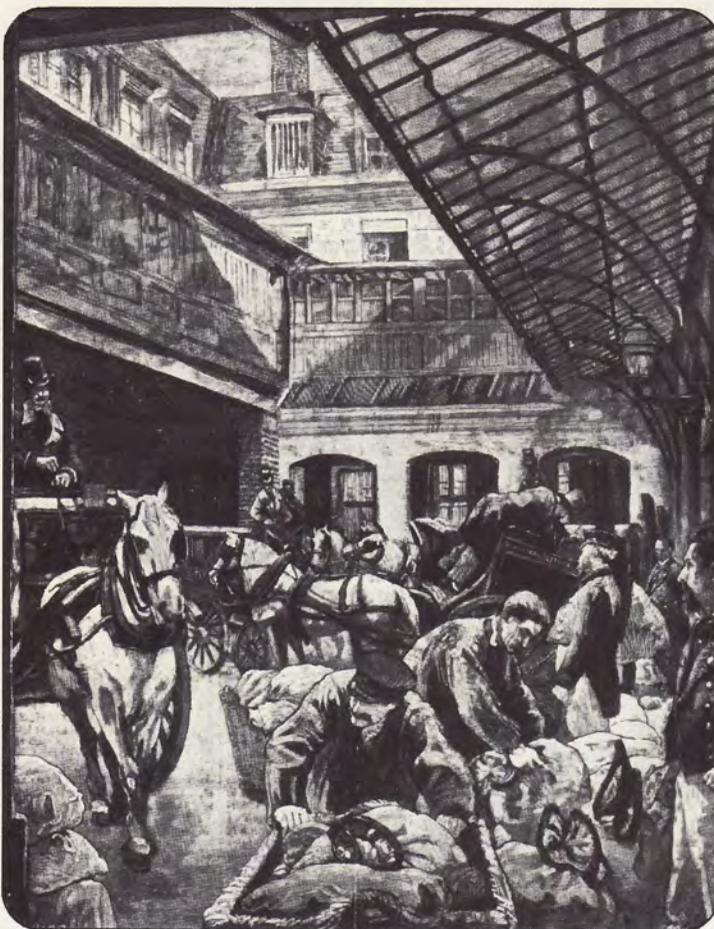
Ma quando le Università cominciarono ad essere più numerose, più frequentate, e sempre più importanti, cominciarono a far uso di corrieri regolari per trasmettersi tra loro notizie scientifiche. Naturalmente il servizio fu esteso anche agli studenti (qualcuno afferma che ciò fu voluto da Carlo Magno). Ben presto in diverse città sorsero le compagnie dei corrieri.

Venezia

□ Nel 1300 veniva fondata a Venezia la «Compagnia dei Corrieri della Serenissima» che serviva i privati cittadini. Nel XIV secolo i mercanti, riuniti in corporazioni, organizzarono una efficace rete di comunicazioni postali e ben presto tutte le nazioni europee ebbero i loro corrieri e i loro servizi. Contrariamente a quel che si potrebbe pensare, pagava chi riceveva la lettera, non la persona che la spediva.

La busta

□ Quanti sono coloro che vedendo una lettera o una



■ In alto, gli uffici della Posta centrale di Parigi nel 1880: lo sportello del fermo-posta. Sotto, la stazione di smistamento della corrispondenza (da «Illustration», rivista francese dell'epoca).

cartolina non curiosano per conoscere quel che vi è scritto? Succedeva anche nei tempi antichi: per fare in modo che i curiosi non potessero curiosare, le lettere venivano sigillate con i modi più strani: ceralacca, ostia, legacci con bolli... ognuno poteva inventare la sua «chiusura brevettata». La «busta» fu inventata in Francia nel XVIII secolo, ma chi sfruttò l'invenzione fu un certo Brevet di Brighton (Gran Bretagna). Brevet, commerciante, intraprese la produzione in serie della busta, che si diffuse ben presto in tutto il mondo, dapprima prodotta a mano, in seguito con la macchina inventata dall'inglese De la Rue nel 1845.

La busta permise di custodire il testo delle lettere all'avidità curiosità dei portalettere, dei portieri, dei commissari di polizia. Ma essendo tenera di cuore non ha mai resistito all'azione piagnucolosa del vapore acqueo, per cui si apre sempre se uno la fa assistere al pianto del vapore.

La pergamena

□ Come abbiamo visto, papiri, tavolette, cocci e argilla erano gli oggetti sui quali si poteva scrivere (o incidere). Più tardi anche la pergamena si trasformò in materiale adatto alla scrittura. Ma cos'era la pergamena? Pare che sia stata inventata — attenti: inventata, non scoperta — in seguito ad una lite tra il re Eumene di Pergamo e Tolomeo di Egitto. Tolomeo non volle più mandare il prezioso papiro egiziano ad Eumene e costui, allora, non sapendo più su che cosa scrivere, ordinò ai suoi ingegneri di inventare una sostanza da utilizzare come il papiro. Nacque così la pergamena.

La carta

□ La carta invece fu inventata prima della pergamena. Si era circa nel 105 avanti Cristo e i Cinesi la fabbricavano usando complicati procedimenti. Utilizzavano come materia prima, le canne di bambù, i cascami di seta e, soprattutto, il cotone. I Giapponesi copiarono dai Cinesi, gli Arabi copiarono ai Giapponesi e così, di copiatura in copiatura, la carta arrivò anche in Europa. E da noi si cominciò a fabbricar carta nel 1276. Però dovevano passare circa 500 anni prima che fosse inventata una macchina capace di sostituire il lavoro manuale. Le difficoltà nascevano dalla mancanza della materia prima: il cotone. Si facevano macerare tutti gli stracci, ma non era sufficiente la raccolta degli stracci per produrre carta. Fu allora che... Jacob Christian Schaffer, predicatore e botanico di Ratisbona dopo lunghe ricerche, osservando come le vespe costruissero il loro nido con delle sottili fibre di legno, impastandole e aiutandosi con la saliva, ebbe l'idea di imitarle.



■ Forziere del 1300 utilizzato nell'Ufficio postale pontificio di Urbino. In basso, l'interno di una vettura postale ferroviaria americana: le lettere venivano raccolte e smistate durante il viaggio.

Sminuzzò il legno, e impastandolo e lavorandoci sopra, tirò fuori la carta. Fu la fine dei boschi, ma il principio dell'abbondanza della carta. Il procedimento di Jacob Christian Schaffer, con qualche miglioramento dovuto agli additivi chimici, è tutt'oggi valido.

E le lettere?

□ Con la carta in abbondanza, l'inchiostro e le scuole che cominciavano a funzionare l'abitudine dello scrivere si diffuse.

Anche le lettere d'amore. «Dolcissima et onestissima mia signora, dal momento in cui il mio sguardo è caduto ai suoi piedi, e i miei occhi hanno mirato la luce del sole emanato dal suo sguardo soffuso di tiepido ambroso et verginale rossore, io son diventato un fuoco perché mi brucio tutto dentro per amore Suo. Sì, o mia divina Signora. Io non puedo dir di più, perché tutto mi si infiamma, anche la lettera. E bramo i suoi sospiri, bramo il suo sguardo che



cupido mi si posi addosso per rinfrescarmi in questo tormento d'ardore». Ma non tutti erano... poeti: nacque così un nuovo tipo di scriba, il segretario galante. Una copia, 21 centesimi. E ognuno ripeteva le stesse cose pensando di dire le cose più belle e nuove alla sua amata! Ma, si sa, che in amore tutto è nuovo. Oggi forse si scriverebbe così: Ranocchetta [(niente cara, è roba usata) ancora: (niente nome, non vale)] ricomincio: Ranocchetta, ti amo. Non lo sai? Ora lo sai. Regolati. Il tuo rospo». Scrivere le lettere: che guaio. Mi ricordo quando dovevo scrivere allo zio. Ore di tormento. Bisogna dire tutto, per benigno, dando del lei, usando il Signore, e il Lei doveva essere in maiuscolo, anche nel dire: salutarLa. E poi tutto scritto in bella scrittura, e... Una fatica. E poi la lettera che cominciava sempre così: «Caro Signor zio illustrissimo, con questa lettera Le faccio sapere...



Oppure: Le scrivo questa lettera per farLe sapere che noi tutti stiamo tutti bene, meno che la nonna, poveretta, che tossisce ogni giorno dispero e beve ogni giorno paro...».

E le lettere ufficiali?

□ Le lettere cominciavano di solito con Reverendo, Molto Reverendo, Reverendissimo, Onorevole, Onorevolissimo; Pregiatissimo, Molto Pregiatissimo, Illustre, Illustrissimo... Gentile, Gentilissimo Signore... e terminavano con l'immane Obbligatissimo, devotissimo, affezionatissimo...

E le lettere ministeriali?

□ «La S.V. Ill.ma (Signoria Vostra Illustrissima) prenda nota della nota di biasimo che Le rivolgiamo per non aver redatto le schede informative relative ai Suoi alunni...».

E Signore?

□ E Signore? Signore carissimo, distinto Signore, Signor Cavalier Ufficiale... L'uso del «signore» è assurdo. Signore significa «più vecchio» (lo dice Dino Provenzal nel suo bellissimo libretto «Curiosità e capricci della lingua italiana») e se tutti sono più vecchi c'è da domandarsi dove sono i giovani!
«Nella Bibbia, scrive

sempre Provenzal, Iddio è chiamato "il Signore". E allora tutti sono, anzi siamo, "padreterni"». «Spesso avviene che scrivendo uno ad una persona ignota, cominci con un "Caro signore". L'altro risponde: "Caro signore". Che cosa si sono detti in pratica i due "signori"? Il primo ha detto: Tu sei il mio padrone (signore, infatti); e l'altro ha risposto: No, sei tu il mio padrone, non io". E allora?



■ Soldati tedeschi consegnano le loro lettere all'addetto dell'ufficio postale da campo durante la guerra franco-prussiana. In basso, la prima spedizione di posta pneumatica alla Stazione di Euston, Londra (1863).

Ma lasciamo stare. Se non scrivete signore, risparmiate tempo, inchiostro e dimostrate anche di non dipendere da nessuno. Perciò, alla prossima lettera: Salve, oppure: Ciao, sono io.

Modi di dire

□ La carta non arrossisce. Già, è vero, e allora? Bene, si dice così quando non avendo coraggio di dire a voce qualcosa a qualcuno, si preferisce scrivere. La frase è addirittura di Cicerone. Scrisse, pregando un amico di parlar bene di lui, di dire che Cicerone era bravissimo nel suo lavoro e tante altre belle cose... «e ti posso chiedere questo, perché: *«Epistola enim non erubescit»* (la lettera non diventa rossa)».

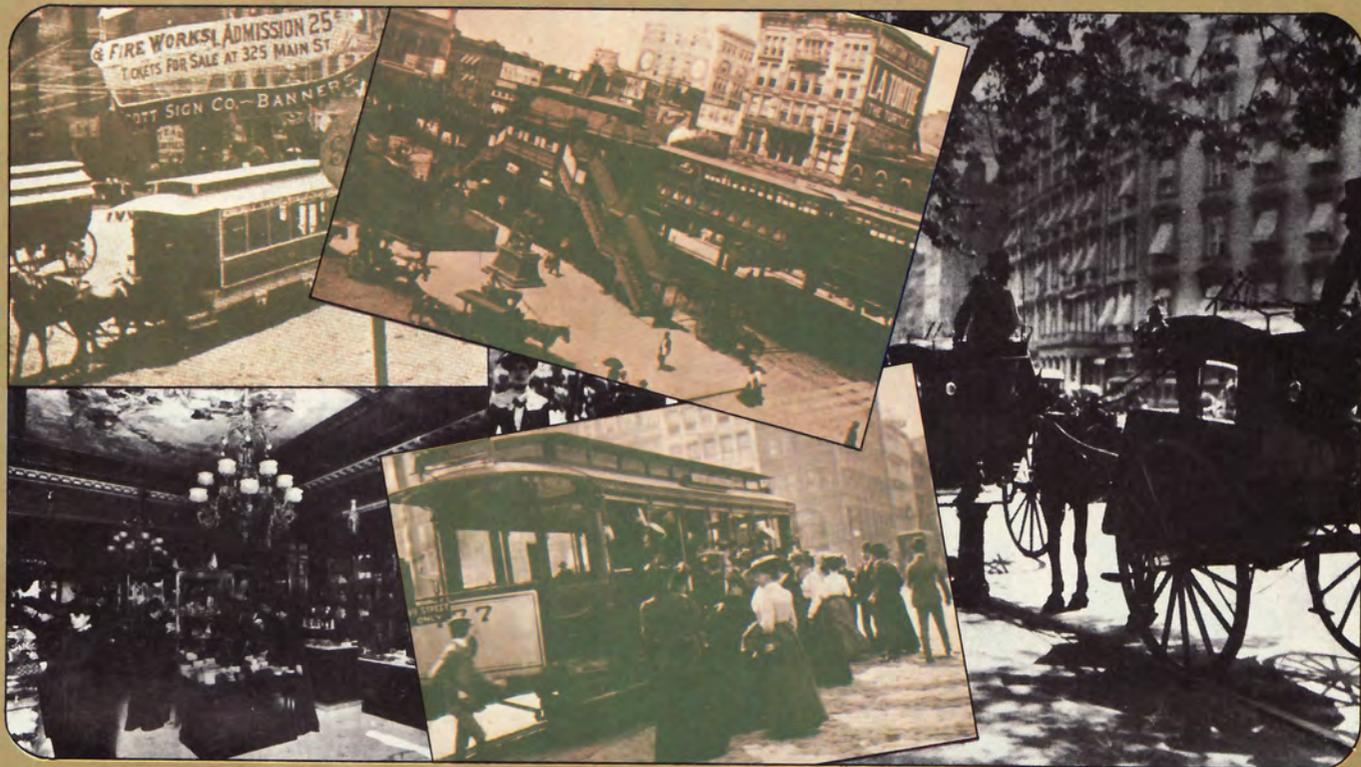
Per chi ne vuole sapere di più, legga nel libro V «*Ad familiares*» l'epistola 17°. Più complicata è la frase: Scrivere una lettera di Bellerofonte. Dovete sapere che Preto, re di Argo, odiava il nipote Bellerofonte. Lo odiava, ma non poteva ucciderlo, altrimenti sarebbe mancato ai sacri doveri dell'ospitalità. Allora mandò il disgraziato nipote alla corte del proprio suocero Giobata con l'incarico di consegnargli una lettera sigillata.

Nella lettera Preto pregava il suocero di togliere dai dolori di questo mondo il nipote Bellerofonte. Perciò dire: dare una lettera di Bellerofonte, significa: consegnare una lettera che sarà di danno al latore della lettera stessa. □



Le vecchie cartoline

di ROSSANA OMBRES



Non sono una entusiasta delle lettere, specialmente se tengono quattro pagine più un foglietto volante, e devo faticare a leggerle. Ma mi piacciono le cartoline, e i francobolli. Amo le vecchie cartoline dal francobollo spento, tutte scritte anche nella parte illustrata: con i saluti sotto le scarpe di raso di una ballerina o tra un mazzo di giaggioli e un bambino vestito da tirolese; e le nuove cartoline, spesso brutte e luccicanti come pentole, vivacemente colorate o rozze come fotografie fatte da un fotografo dozzinale, mi fanno tenerezza. A chi andranno, queste anticate

commoventi portatrici di messaggi-ricordo, così poco urgenti e spesso insignificanti da essere affidati a loro?

Molte cartoline, oggi, vanno all'estero: portano una immagine — comune e poco disinvolta, quasi sempre — del proprio paese. Dicono: siamo noi che ti pensiamo da questo posto e perciò ti mandiamo il monumento celebre, la chiesa, il lungomare, perché tu ci possa pensare lì e invidiarci un pò. O dicono: Vedi il tuo paese come è cambiato? C'è anche il grattacielo, mica ce l'hai solo tu in America. Hai visto quante belle macchine? Noi, al nostro paese, siamo ricchi. Oppure:

dovevamo mandarvi un saluto e abbiamo preso la prima cartolina che ci è capitata a portata di mano: è la cattedrale della città che sta a trenta chilometri dal nostro paese e che non abbiamo mai visto. Ma è più bella del nostro paese, certamente. Vi basta per amare le cartoline?

E mi raccomando i francobolli. Non importa il valore, basta che vi piacciono. E io so che vi piacciono quelli grandi, quadrati, con poche cose ma bellissime. Magari la riproduzione — ma deve essere molto bella — di un celebre ritratto. Anche a me. □

□ Le cartoline che riproduciamo in questa pagina fanno parte della «Byron Collection» di New York. Ecco com'era la metropoli americana verso la fine dell'Ottocento e nei primi anni del nostro secolo: gli omnibus a cavalli, la sopraelevata, i primi tram elettrici a Broadway, carrozze a Madison Square e un grande magazzino.