

SOUTH ITALIAN RAILWAY: ADRIATIC LINES  
INDIA MAIL: LONDON-BRINDISI-BOMBAY

*Weekly Train Peninsular Express.*

LONDON  
to  
BRINDISI  
45 hours



# LA VALIGIA DELLE INDIE

PAOLO GUGLIELMINETTI

Congresso USFI

Torino, 17.09.2022

# Indice

1. Quando e perché nacque la Valigia delle Indie ?
2. Come veniva attraversato l'Egitto prima del canale di Suez?
3. Quando la ferrovia entrò nella storia della Valigia delle Indie?
4. Il suo itinerario passò sempre dalla Francia?
5. Il Canale di Suez fu subito sfruttato per trasportarla?
6. L'itinerario italiano nacque con l'apertura del traforo del Moncenisio?
7. Come era organizzato il servizio nel tratto italiano?
8. Il treno della Valigia delle Indie trasportava anche passeggeri?
9. Come fu sconfitta la concorrenza del Gottardo?
10. Quale era il volume di corrispondenza trasportato?
11. Quando e perché Marsiglia tornò a sostituire Brindisi?
12. Quali eventi chiusero la storia ferroviaria della Valigia delle Indie?



LA MALLE DES INDES : ARRIVÉE DU Calais-Douvres A CALAIS

*Oltre alle fonti citate nelle varie sezioni, le informazioni sono tratte prevalentemente dall'opera di Jean-Paul Caracalla e Jean Des Cars « L'aventure de la Malle des Indes », 1996*

# 1. Quando e perché nacque la Valigia delle Indie?

- Nel 1757 inizia il dominio formale inglese in India, attraverso la **Compagnia delle Indie Orientali**, che nei cento anni seguenti estese progressivamente il suo controllo nell'area
- Il trasporto della posta tra l'Inghilterra e l'India per supportare gli scambi commerciali e mantenere i collegamenti con la madre patria, fu realizzato per **via marittima** via Capo di Buona Speranza, 3-4 mesi di viaggio
- Dal 1815 il servizio fu attivo come «Packet Service» dell'amministrazione postale, verso Madras e Calcutta.
- Nel 1819 furono stabilite speciali tariffe che richiesero l'uso del bollo **INDIA LETTER** nel porto di arrivo

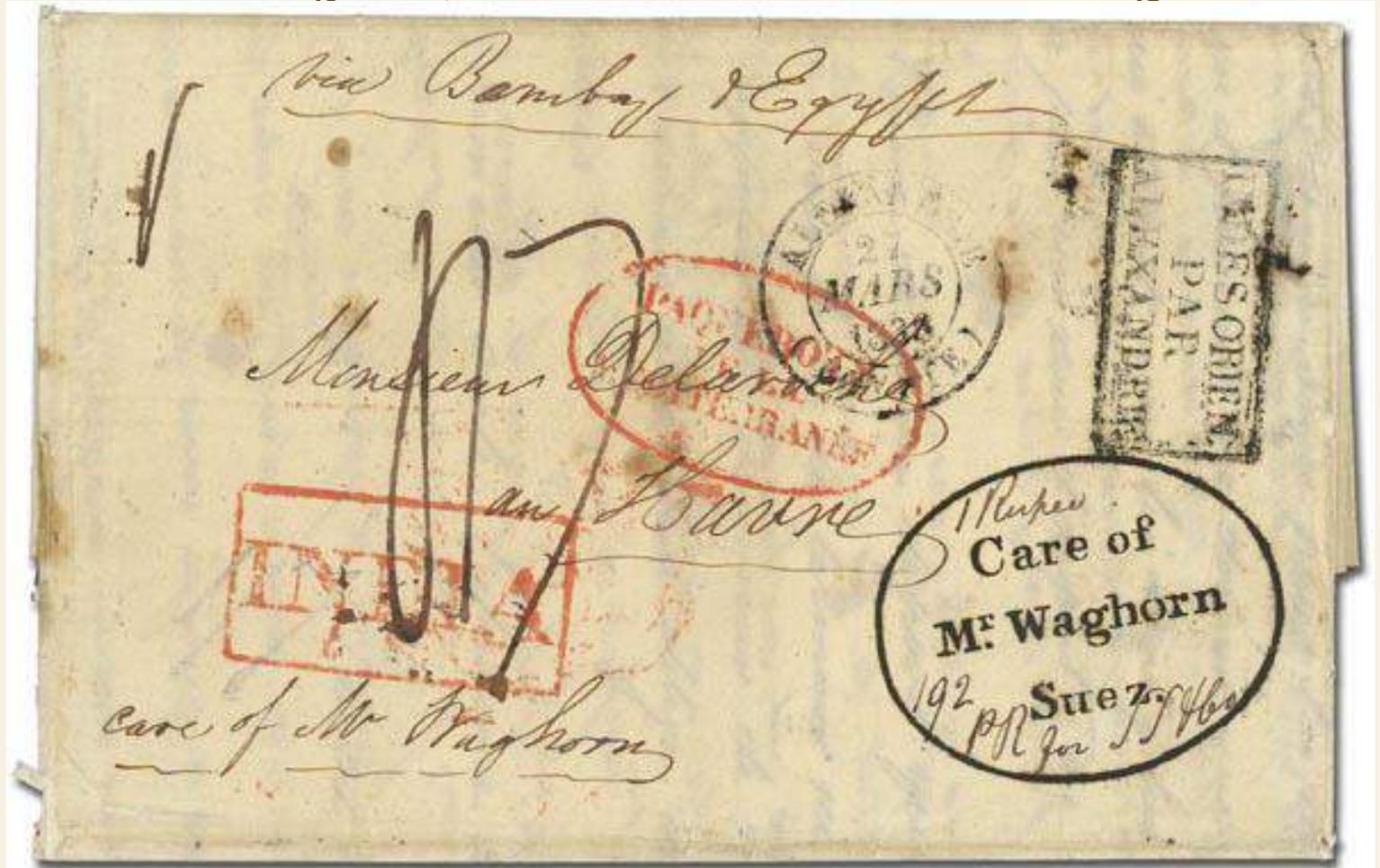


Lettera da Ceylon (aprile 1824) a Londra via Madras, "INDIA LETTER" in cartella apposto allo sbarco a Portsmouth

Fonte: Asta Stanley Gibbons, 26 luglio 2022

## 2. Come veniva attraversato l'Egitto prima del canale di Suez?

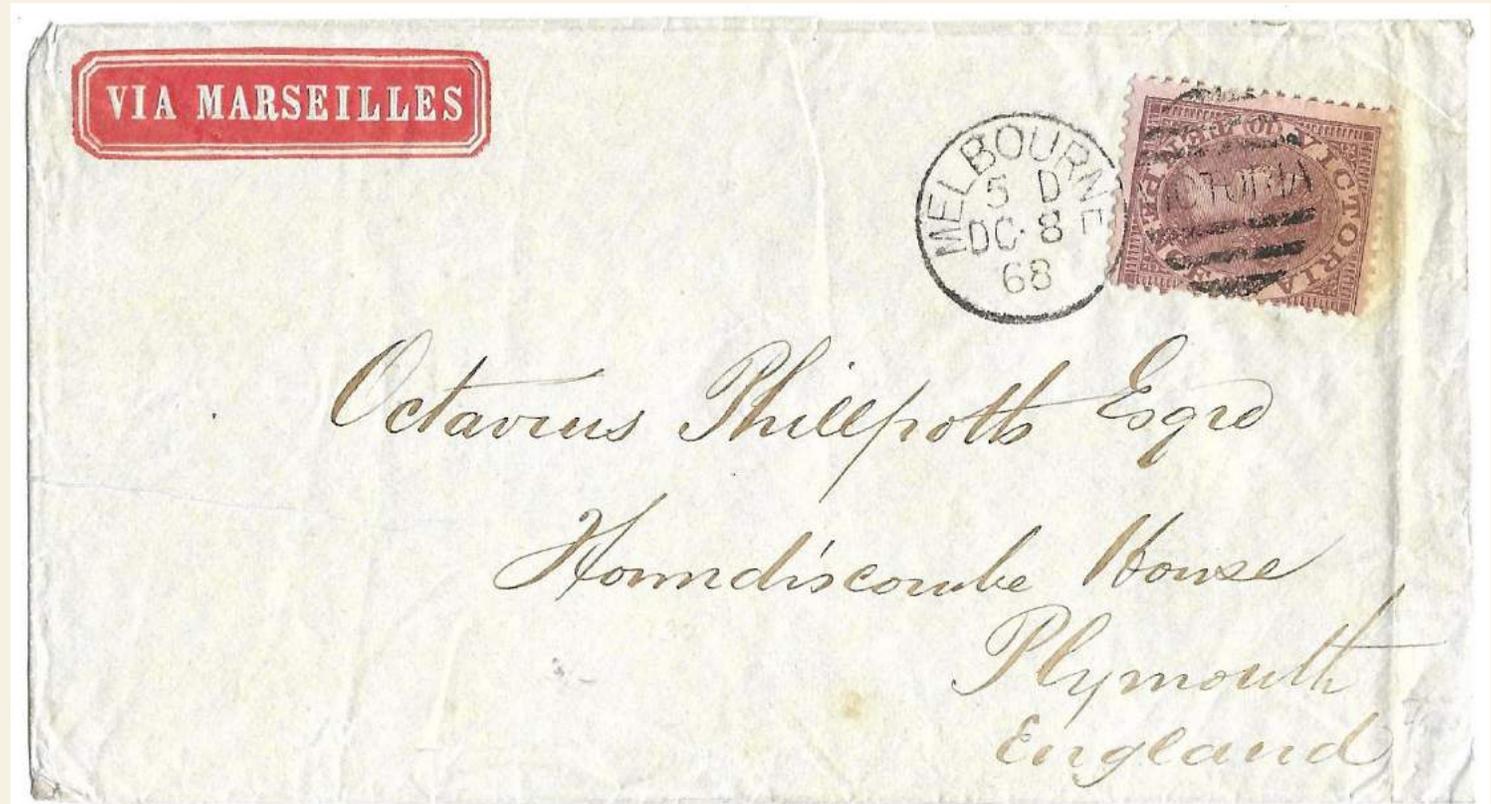
- Dal **1829** furono effettuati viaggi di prova per dimostrare la possibilità di ridurre il tempo di viaggio Londra Bombay sotto i 70 gg attraversando l'Egitto via terra («**Overland Route**») con cammelli o asini
- Grazie alla determinazione del suo promotore Thomas Waghorn, il servizio consentì tempi ridotti sino a 35-40 gg
- Nel **1835** venne riconosciuto come la servizio principale per l'India anche dal Post Office
- Le lettere affidate a Waghorn venivano bollate con speciali contrassegni (sono note circa 200 lettere del periodo 1837-1842 con 14 diversi tipi di bolli)
- Il servizio fu poi rilevato dalla P&O`
- Dal 1859 fu possibile collegare Alessandria a Suez via Cairo su ferrovia



Lettera da Calcutta (12 febbraio 1838) a Le Havre via Suez, "CARE OF MR WAGHORN SUEZ" in ovale (transito Alessandria 27 marzo e arrivo a Le Havre al retro 17 aprile)

### 3. Quando la ferrovia entrò nella storia della Valigia delle Indie?

- Lo sviluppo relativamente lento della rete ferroviaria francese rese necessario il trasporto almeno parziale su diligenza nel tratto francese da **Calais** (o Boulogne) sino a **Marsiglia**
- Questi ritardi posero a rischio il mantenimento della «Valigia» via Francia
- L'attraversamento della Francia divenne progressivamente al 100% ferroviario, in particolare con il completamento nel **1855** della tratta Lione - Valence che consentì di completare l'itinerario Calais - Parigi - Marsiglia
- Dal **1856** l'ufficiale postale inglese può accompagnare la «valigia» in vetture postali appositamente predisposte e instradate senza trasbordi da Calais a Marsiglia



**Lettera da Melbourne (8 dicembre 1868) a Plymouth con indicazione di itinerario VIA MARSEILLES nel periodo di completo attraversamento della Francia via ferrovia, al retro arrivo a Plymouth (25 gennaio 1869)**

I dispacci da India e Australia viaggiavano chiusi e quindi le lettere ivi contenute non ricevevano bolli nel transito francese

## 4. Il suo itinerario passò sempre dalla Francia?

- Fin dal 1847 fu studiato un itinerario alternativo via Prussia, Baviera, Austria e Trieste, fortemente sponsorizzato dal Lloyd austriaco
- Secondo alcuni autori, grazie al maggiore sviluppo delle ferrovie in Germania, nel 1849 la Valigia abbandonò la via francese per un tragitto via Anversa Trieste che faceva guadagnare circa 40h.
- Questo instradamento durò per 6 anni, dunque fino all'apertura completa della Parigi - Marsiglia, il 16 aprile 1855



**Lettera dall'India ad Amburgo (1854) manoscritto via Trieste / Oriental, instradata con piroscafi austriaci del Lloyd**

L'itinerario via Trieste si afferma naturalmente per le spedizioni da/per la Germania ed il centro Europa

## 5, Il Canale di Suez fu subito sfruttato per trasportarla?

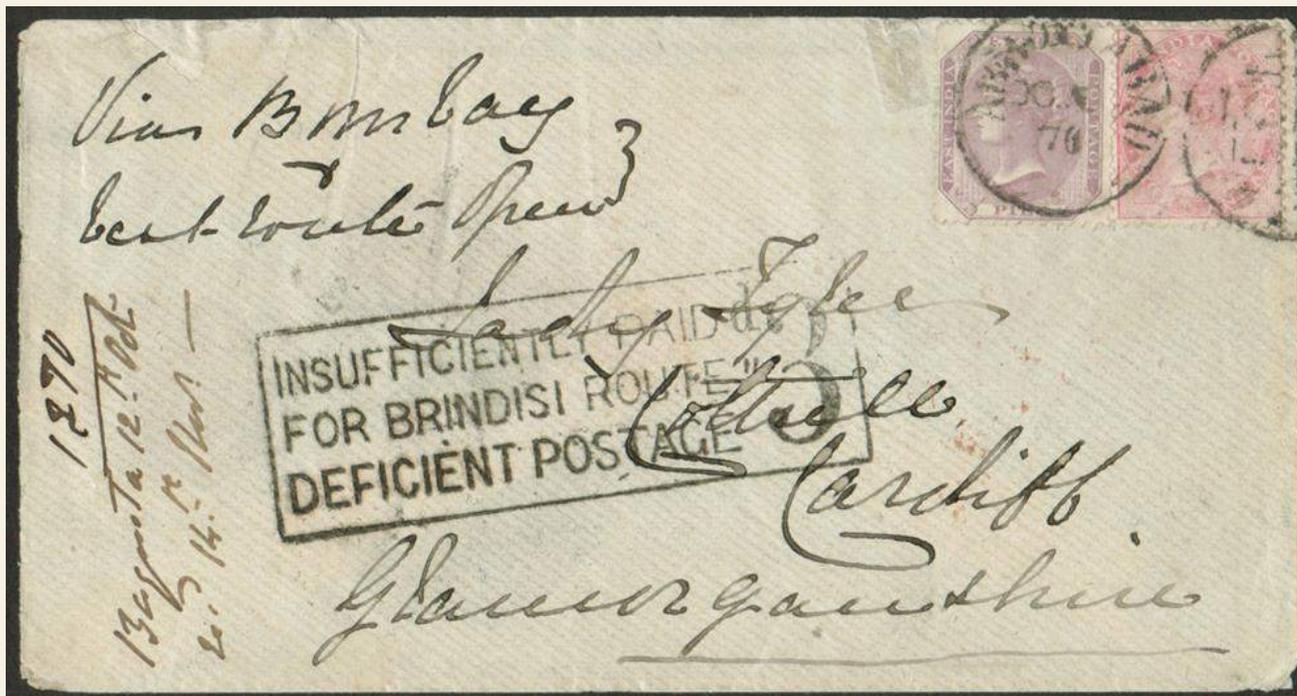
- Nel novembre 1869 il canale di Suez venne aperto al traffico marittimo
- Tuttavia sino al 1888 (quando il canale di Suez diventa a statuto internazionale e dunque aperto alle navi di tutte le nazioni, grazie alla Convenzione di Costantinopoli, 29.10.1888), la posta da/per le Indie transita in Egitto per la via ferroviaria terrestre Alessandria - Cairo - Ismailia - Suez, ove viene reimbarcata sui piroscafi della P&O
- Dalla fine del 1888 la posta tra Europa ed India attraversa il canale di Suez, probabilmente ad Aden si congiungono il collegamento Brindisi - (canale di Suez) - Aden e Aden - Bombay

**Lettera da Calcutta (3.03.76) ad Oxford con forward Ed & Hobson, Bombay**  
Piroscalo «Celyon» da Bombay (5.03) a Suez (18.03), poi via ferrovia e quindi piroscafo «Baroda» da Alessandria (19.03) a Brindisi (22.03), poi reindirizzata



## 6. L'itinerario italiano nacque con l'apertura del traforo del Moncenisio?

- Come ricordato da Bruno Crevato Selvaggi ne «Il Regno d'Italia nella posta e nella filatelia» (2006), già nel **1861** l'Italia aveva provato ad ottenere l'instradamento della valigia
- Dall'ottobre **1869** ad ottobre **1870** venne attivata una valigia supplementare via **Modane** e **Brindisi** dopo vari sopralluoghi nel porto pugliese [trasporto di oltre 1100 kg di lettere e 3800 kg di stampe]
- Le prestazioni furono soddisfacenti, con tempi generalmente migliori rispetto a quelli della valigia via Marsiglia utilizzando anche la speciale **ferrovia Fell** per attraversare le Alpi
- Lo scoppio della guerra franco-prussiana portò dal 26 settembre **1870** a cancellare i servizi via Francia a favore di un itinerario via **Brindisi - Ala - Brennero**.
- **Brindisi** divenne così unico punto di transito a scapito di Marsiglia



**Lettera da Abbotabad (16.10.70) per Cardiff, «via Bombay / Best Route Open»** - La lettera era affrancata per l'itinerario via Marsiglia (8 Anna e 8 pies), ma indirizzata via Brindisi causa chiusura di tale itinerario e tassata di conseguenza

Fonte: <https://www.stampbay.com/>

# 7. Come era organizzato il servizio nel tratto italiano?

- La valigia viaggiava su un **treno speciale** ed era accompagnata da un **corriere britannico** che viaggiava in compartimento riservato
- A **Brindisi** il servizio era in coincidenza con i vapori della **Peninsular & Oriental** da/per Alessandria
- Nel 1873 sul treno speciale fu istituito un ufficio postale ambulante settimanale denominato **ambulante settimanale di Brindisi** sul tratto Brindisi – Bologna e vv
- L'ambulante era incaricato nella direzione Brindisi – Bologna di aprire e smistare i dispacci per l'**Italia** (eccetto quelli già formati per le città principali), mentre nella direzione opposta di organizzare la spedizione dei dispacci dall'Italia per Egitto, Eritrea e paesi al di là di Suez
- Il corriere britannico prendeva invece in carico i dispacci da/per **Francia** e **Gran Bretagna**

Fonte: Bruno Crevato Selvaggi, «Il Regno d'Italia nella posta e nella filatelia» (2006)

- L'**annullo** dell'ambulante italiano mi è noto dal 1886 al 1914 (3 fogge), **anche come annullatore** →



**Cartolina da Porto Said affrancata con francobolli egiziani ed impostata a bordo del piroscafo per Brindisi, dove fu affidata all'ambulante che secondo le norme UPU provvedete ad annullare l'affrancatura ed a porre il bollo "PAQUEBOT"**

## 8. Il treno della Valigia delle Indie trasportava anche passeggeri?

- Il 31 marzo 1879 per la prima volta due **vetture letto** vengono agganciate al treno nella tratta **Calais - Modane - Bologna**, insieme ad un furgone blindato per i bagagli in transito che così possono evitare lo sdoganamento in Francia
- Dal 1882 il servizio delle vetture letto è esteso sino a **Brindisi**. Accetta solo viaggiatori che scendono a Bologna ed a Brindisi )per poi imbarcarsi. Quasi 2200 km sono percorsi in meno di 48h
- Nel 1890, per consentire di alleggerire e quindi velocizzare il percorso del servizio postale, questo viene diviso dal treno passeggeri
- Il nuovo convoglio per il pubblico viene denominato **Peninsular Express** che nonostante vari tentativi di percorsi in concorrenza via Balcani resta il servizio principale per l'Egitto
- Dal 1902 però un servizio **Calais - Marsiglia** viene proposto in alternativa, e grazie ad un accesso diretto al porto rapidamente soppianta quello via Brindisi per i viaggiatori



**Manifesto pubblicitario del Peninsular Express** realizzato dalla Rete Adriatica per pubblicizzare il servizio

**Il servizio passeggeri del Peninsular Express era organizzato e commercializzato dalla Compagnie des Wagons-Lits et de Grands Exprés Europeens, come l'Orient Express**



## 9. Come fu sconfitta la concorrenza del Gottardo?

- Dal 1855, con la breve eccezione della guerra franco-prussiana del 1870, il transito via Francia non fu più messo in discussione
- Tuttavia ci furono vari tentativi di «dirottamento», tra cui il più serio avvenne con il completamento della linea ferroviaria transalpina del **Gottardo** nel 1882
- Un itinerario via Ostenda - Bruxelles - Lussemburgo - Karlsruhe - Gottardo viene allora proposto all'amministrazione postale britannica
- La **riduzione dei tempi di percorrenza** sulla tratta francese, anche grazie ai citati interventi di **separazione del treno passeggeri da quello postale**, permisero alla Francia di conservare la Valigia via Calais - Modane



Il convoglio della Valigia delle Indie nel tratto francese, in una cartolina d'inizio '900, quando ormai era tornato ad essere un treno esclusivamente postale

# 10. Quale era il volume di corrispondenza trasportato?

- Il **successo del servizio** è dimostrato dalla forte crescita dei volumi, che quasi quadruplicarono nell'ultimo ventennio del XIX secolo, e poi continuarono a crescere, seppure in modo meno pronunciato
- Nel **traffico postale con l'India** mantennero una prevalenza i flussi discendenti, con una netta prevalenza, pur decrescente nel tempo, di quelli da-per l'Inghilterra
- Anche il **traffico da/per l'Australia** si caratterizzò per un andamento crescente, anche se meno pronunciato di quello indiano
- Dopo l'esercizio 1908-09 le Relazioni del Ministero non presentano più dati dettagliati sul movimento postale della Valigia

	1880	1890-91	1900-01	1908-09
<b>Europa - Indie</b>	<b>28,984</b>	<b>49,853</b>	<b>121,704</b>	<b>173,249</b>
di cui da Inghilterra	22,678	36,297	85,274	113,716
%	78%	73%	70%	66%
<b>Indie - Europa</b>	<b>11,047</b>	<b>17,876</b>	<b>30,741</b>	<b>55,502</b>
di cui per Inghilterra	8,781	13,023	21,908	35,490
%	79%	73%	71%	64%
<b>Totale valigia indiana</b>	<b>40,031</b>	<b>67,729</b>	<b>152,445</b>	<b>228,751</b>
<i>Crescita nel periodo</i>		69%	125%	50%
<b>Valigia australiana</b>		<b>19,308</b>	<b>34,994</b>	<b>46,235</b>
<i>Crescita nel periodo</i>			81%	32%

Fonte: Ministero delle Poste e dei Telegrafi, Relazioni annuali sul servizio postale

# 11. Quando e perché Marsiglia tornò a sostituire Brindisi?

- Dal 1902 un servizio Calais - Marsiglia viene proposto in alternativa al Peninsular Express, e grazie ad un migliorato accesso al porto rapidamente soppiantò quello via Brindisi per i viaggiatori
- I grandi piroscafi della P&O da allora fecero scalo a Marsiglia
- A Brindisi invece, dopo la perdita del traffico viaggiatori, battelli relativamente piccoli come l'Osiris e il gemello Isis divennero sufficienti per il servizio postale

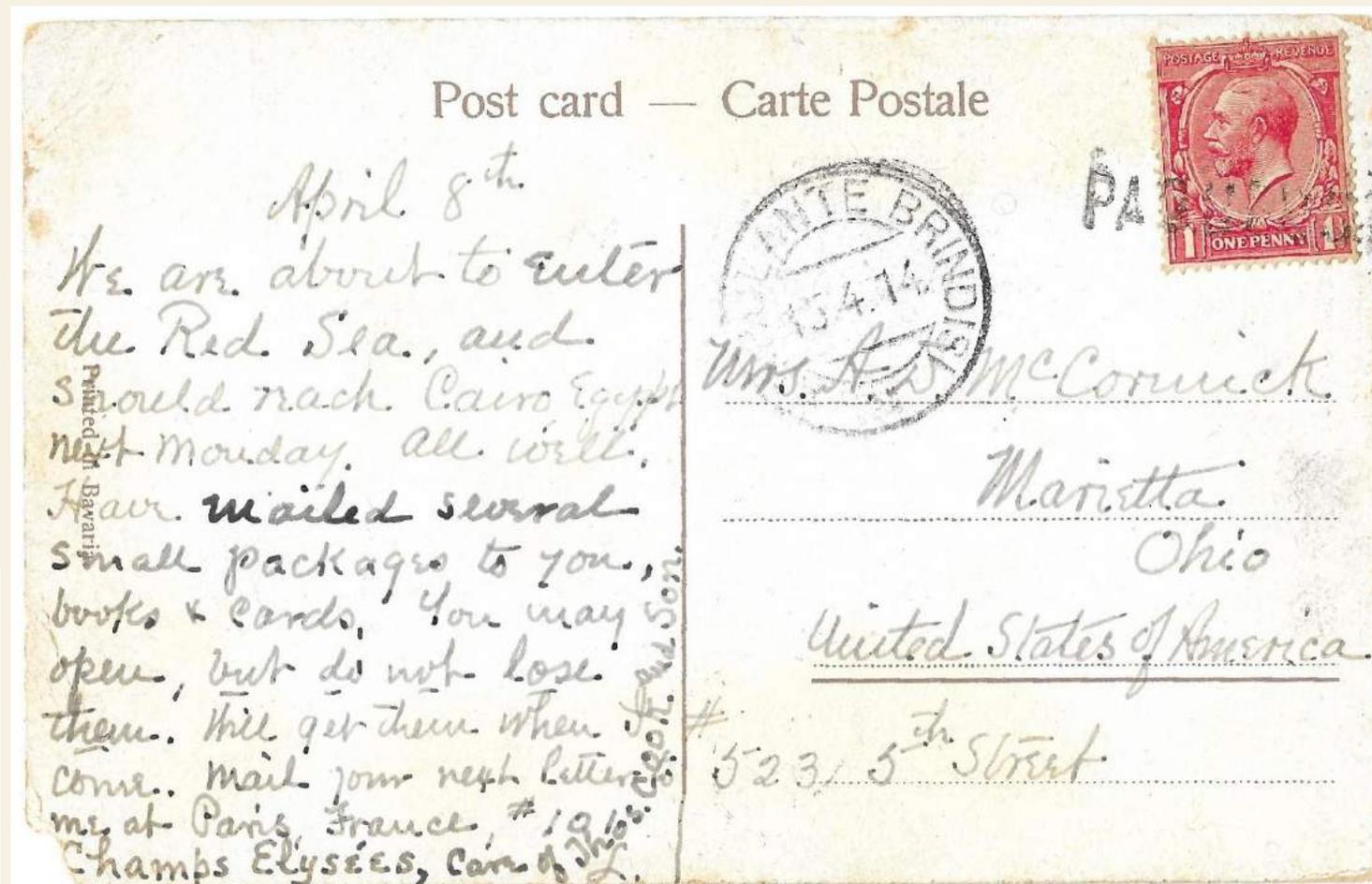


Il porto di Brindisi nel 1904, con un vapore postale Osiris della Peninsular & Oriental – 1728 t di stazza lorda, varato nel 1898 – in banchina per il carico e scarico della valigia indiana in coincidenza con treno postale

## 12. Quali eventi chiusero la storia ferroviaria della Valigia delle Indie?

- Nel 1914, con lo scoppio della **prima guerra mondiale**, il servizio fu interrotto, poiché il traffico ferroviario era diventato aleatorio o impossibile, e vi furono anche attacchi ai piroscafi P&O
- Negli anni venti si affermarono poi progressivamente i **collegamenti aerei** che consentivano una celerità ben maggiore, rendendo non più conveniente il servizio per via terrestre via Modane e Brindisi

Cartolina di Bombay impostata l'8 aprile 1914 sul postale per Brindisi ("we are about to enter the Red Sea") ed affrancata con francobollo britannico. A Brindisi fu affidata all'ambulante che secondo le norme UPU provvedete ad apporre il datario del terzo tipo (15.04.1914) ed ad annullare il francobollo, col bollo "PAQUEBOT"



Tre mesi dopo l'assassinio dell'Arciduca Ferdinando fece deflagrare la I GM

P. & O. R.M.S. KAISAR-I-HIND, 11,500 TONS GROSS.  
*India Mail and Passenger Service.*

*Thank You!*

PAOLO GUGLIELMINETTI

Email

[pgugli@yahoo.com](mailto:pgugli@yahoo.com)