

A LINDAUER Bote o Corriere di Lindò

Un importante capitolo di storia postale durato cinque secoli e ricordato filatelicamente da tutti i paesi coinvolti, tranne l'Italia

di **Pierantonio Braggio**

Un amico tedesco, il dr. Horst Schmollinger di Berlino, grande studioso di storia postale e delle “Giornate del Francobollo” nel mondo, ma particolarmente in Europa, mi ha chiesto se l'Italia prevedesse per quest'anno un francobollo commemorativo del cosiddetto *Corriere di Lindò* (Lindò sta per Lindau), in tedesco *Lindauer Bote*. Un quesito giustificato dalla prossima emissione da parte della Deutsche Post di un celebrativo della Giornata del Francobollo 2014 dedicato appunto al *Corriere di Lindò*. L'iniziativa si spiega con il fatto che il menzionato corriere – o anche *lindò*, termine a cui vogliamo nel nostro caso dare il significato di *persona che svolgeva servizio di trasporto di merci e di corrispondenza* – eseguiva in condizioni eccezionalmente difficili il trasporto di lettere, denaro, oggetti e piccole merci, inizialmente e soprattutto per conto di diverse Camere di commercio tedesche, prima fra tutte quella di Lindau, allora Libera Città del Sacro Romano Impero. In seguito questa cittadina che occupa un'isoletta sulla riva settentrionale del Lago di Costanza, al confine tra Germania, Austria e Svizzera, nel 1802 perse il suo *status* di Città libera entrando a far parte prima dell'Impero austriaco e nel 1805 della Baviera. Comunque dal 1322 al 1826, quindi per cinquecento anni, mantenne il suo *Corriere di Lindò*, che la collegava bisettimanalmente con Milano. Ciò non senza che qualche corriere – che non doveva essere, sotto giuramento, originario di Lindau, ma doveva essere persona onorata e di buona reputazione, e sapersi espri-

mere in italiano – perdesse la vita, date le difficilissime condizioni del percorso, durante il quale corrispondenza e merci andavano talvolta pure perdute.

Lindau, quale fornitissimo centro di commercio, era collegata anche con le regioni tedesche di Baviera, Franconia e Svevia, con i dintorni del Vorarlberg in Austria, nonché della Svizzera e del Tirolo, il quale, con la Baviera, forniva anche sale. Circa il collegamento Lindau-Milano, oggetto centrale del nostro assunto, si trattava d'un tragitto di 325 km praticato tanto d'estate come d'inverno e con ogni situazione atmosferica, impiegando cinque giorni e mezzo – undici giorni, se il percorso era innevato o ghiacciato – attraverso le Alpi. È certo che, almeno per secoli d'attività, il servizio si svolse solo a piedi (soprattutto nei percorsi in salita) o a cavallo e che solo in un secondo tempo, tra fine '700 e inizi dell'800, venivano trasportate persone, usando un carro coperto da un telone. Quando gli animali si trovano in difficoltà in salita, i passeggeri venivano caricati su altri cavalli, se disponibili. Quanto al costo del viaggio, Wolfgang von Goethe (1749-1832) conferma in uno scritto che, di ritorno dal suo viaggio in Italia, per la propria “corsa”, per così dire, con partenza il 28 maggio 1788 da Milano e arrivo a Lindau il 3 giugno seguente, pagò 122 gulden, monete d'oro del tempo. È certo anche che egli dovette superare il difficile tragitto in parte a cavallo e in parte a piedi.

Il periglioso viaggio, che iniziava di lunedì verso mezzogiorno, aveva



La Città libera di Lindau a metà Seicento in un'incisione di Gaspar Merian e sotto il tragitto del Corriere di Lindò



il seguente itinerario: il primo giorno l'attraversamento in barca del Lago di Costanza, sul quale Lindau si trova, sino a Fussach, in Austria, sempre sul Lago di Costanza; quindi, Lustenau, Götzis, Feldkirch-Tisis, sempre in Austria. Il martedì da Feldkirch-Tisis, attraverso le cittadine del Liechtenstein dove il primo ufficio postale fu aperto nel 1817 dall'Imperial Regio Governo di Vienna: Nendeln, Schaan, Vaduz, Triesen, Balzers; quindi, entrata nei Grigioni svizzeri per Maienfeld, Malans, Zizers e Coira. Il mercoledì da Coira a Thusis e via Mala, nella stretta e profonda valle rocciosa del Reno, fino al versante svizzero del Passo dello Spluga. Il giovedì il Passo dello Spluga e fino a Chiavenna. Il venerdì da Chiavenna alla Valle di Mera e Novate, quindi l'attraversamento del Lago di Como (durata dalle 20 alle 24 ore) fino a Como e di qui senza sosta dopo circa sette ore posta, merci e passeggeri giungevano a Milano il sabato mattina.

Nella capitale lombarda il corriere Lindò – che talvolta aveva anche problemi religiosi creati dai milanesi, essendo lui protestante e loro cattolici – alloggiava presso l'osteria Tre Re, ubicata accanto al Duomo, la quale ospitava circa 200 viaggiatori e commercianti, e dal 1556 al 1730 fu pro-

tabilmente punto di scambio della corrispondenza da Lindau per Milano e viceversa.

Tornando un momento su Chiavenna, anche tale cittadina era punto di scambio di posta fra corrieri: il corriere da Lindau consegnava quella diretta in Engadina e nel Tirolo, mentre riceveva quella destinata a Milano. Al suo ritorno il nostro corriere, che partiva da Milano il mercoledì, vi ritirava la corrispondenza proveniente dall'Engadina e dal Tirolo diretta a Lindau. Come si rileva è da evidenziare il fatto che la città di Lindau aveva previsto un buon sistema di comunicazioni con l'estero, sia pure correlato ai tempi, disponendo di quattro "corrieri" a cui garantiva un introito fisso e, per quanto possibile, sicurezza. Le spese per cavalli, carri (non c'erano diligenze postali), pernottamenti, vitto, tasse per transito su possibili stradicciole e di dogana, erano a carico del "lindò".

Nella sua secolare storia, il corriere di Lindau toccava anche territori dell'Impero (spagnolo e austriaco) degli Absburgo – spiega il dr. Schmolliger in un suo articolo apparso sul *Berlin-Brandenburg Philatelie* n. 1 del 2014 alle pag. 42-51 – talché Vienna



mirava a impossessarsi di tale servizio, ancora non del tutto postale, essendo a quei tempi l'esercizio di tale attività un ulteriore segno di potenza. A causa di tale interferenza e di quella della casa Thurn und Taxis (di origine bergamasca, per cui tali cognomi suonano in italiano Torre e Tasso), nota nella storia postale soprattutto tedesca per la sua preminenza nel campo del trasporto della corrispondenza sino dal 1400, i corrieri di Lindau non furono più finanziariamente in grado di continuare la loro attività, che cessò definitivamente nell'autunno 1826. A ciò contribuirono anche altri fattori: la costante diminuzione di merci da



Al Lindauer Bote o Corriere di Lindò

trasportare; le numerose guerre che colpirono l'Europa, non ultime quelle derivanti dalla Rivoluzione francese e dalle aggressioni napoleoniche; i cambiamenti confinari fra Stati e territori, dettati dal Congresso di Vienna del 1815, e ovviamente l'evoluzione dei tempi. In tal senso va fra l'altro detto – scrive Schmollinger – che Lindau perse col tempo la sua autonomia, diventando bavarese, mentre Milano divenne centro dell'austriaco Regno Lombardo-Veneto, i Grigioni entrarono a fare parte della Svizzera, e il Liechtenstein si trasformò in principato: fatti questi, che videro sorgere uffici postali autonomi locali. L'apertura di strade – nel 1821 fu inaugurata una Reichsstrasse da Chiavenna al Passo dello Spluga, voluta dall'Imperatore Francesco Giuseppe – in qualche modo più percorribili del difficile tratto montagnoso e impervio, a poco a poco rese inutile l'impegno del "corriere", il quale cessò l'attività nel settembre 1826, poco prima che il 9 ottobre 1826 fosse ufficialmente proibito ai "lindò" dall'Imperial Regia Posta austriaca il trasporto di qualsiasi oggetto postale o merce.

Come in precedenza accennato, che si parlasse e si parli di "corriere di Lindò" – a Milano si diceva, scrive quell'ottimo ricercatore dello Schmollinger, che *Il corridere di Lindò va e viene quando può!* – deriva dal fatto che quest'ultimo termine può essere benissimo frutto della dialettizzazione milanese, del nome della città tedesca di Lindau, visto che questo corriere proveniva appunto da tale cittadina lacuale tedesca. D'altra parte quando lo stesso corriere tornava in Germania era denominato, alla tedesca, *Mailänder Bote*, ossia corriere di Milano. Mentre dai paesani di Fussach, da cui come abbiamo visto il corriere passava, era denominato Corriere di Fussach.

Un'importante complesso di corrispondenza originale, trasportata dal lindò, costituisce oggi la storica e importante collezione dell'appassionato svizzero Ernst Jenny, vice-presidente dell'Associazione Collezionisti Filatelici di Liechtenstein.

Dopo tutto quanto sopra necessariamente premesso, e che è pure storia di 'posta', segnaliamo che i francobolli commemorativi previsti dalla Deutsche Post e dalla Svizzera a ricordo del *Lindauer Bote* raffigureranno sì una diligen-

za postale, ma ciò non significa assolutamente, come dianzi evidenziato, che nei cinquecento anni di servizio del *Corriere di Lindò* si siano usate carrozze. Anche l'Austria prevede un francobollo, raffigurante il tracciato geografico del percorso praticato dai lindò, mentre il Principato del Liechtenstein progetta un blocco-foglietto, riprodotto mezzi e oggetti del passato relativi al trasporto di corrispondenza.



Il bozzetto del francobollo tedesco

In merito ai numerosi eventi celebrativi in programma, l'amico dr. Schmollinger ci comunica anche che il 27 settembre 2014 funzionerà a Lindau, dalle 9 alle 18, un ufficio postale speciale e che ulteriori uffici postali speciali sono previsti, nel giorno d'emissione del francobollo per il lindò, a Lauterach, Vorarlberg, in Austria, a Balzers nel Liechtenstein, e a Coira, nei Grigioni. Inoltre la *Deutsche Post Philatelie*, ossia il settore Filatelia delle Poste tedesche, intende organizzare per i giorni dal 26 settembre al 2 ottobre, in collaborazione con due riviste specializzate, un viaggio filatelico nelle zone percorse a suo tempo dai lindò, e altrettanto progettata di fare la *BDPH*, ossia la Federazione dei Filatelisti Tedeschi, che a tale percorso pensa di unire, il 27 settembre 2014, anche una visita ai citati uffici postali speciali. Per informazioni info@bdph.de, digitando poi "Lindau 2014". Ottimi modi per promuovere in modo costruttivo l'attenzione per la filatelia e per la storia, che nelle vignette dei francobolli si nasconde.

Abbiamo conosciuto l'importante complesso di dati di cui sopra, e di altri non del tutto qui riportati per motivi di spazio, per gentile segnalazione del già citato dr. Horst, che ci ha permesso molto cordialmente di attingere al suo menzionato articolo per redigere il presente scritto, e per correggere alcune imprecisioni che purtroppo appaiono in un nostro precedente articolo e riguardate l'antico lindò: imprecisioni dovute alle fonti consultate, non del tutto esatte.

Ma per completezza, prima di chiudere dobbiamo ricordare che il lungo e avventuroso, oltre che centenario, tratto descritto da Lindau a Milano, e ritorno, è stato ripercorso dal 1989 al 2010, a fini storico-filatelici, dall'appassionato di cavalli e di carrozze/diligenze Andreas Nemitz, di Paehl, Baviera. Il quale, partendo da Lindau con una *Kutsche* o diligenza eccezionale, di colore giallo e trainata da cinque grandi cavalli grigi, ha raggiunto Milano per ben 21 volte, accompagnando in visita sull'antica via dei lindò piccoli gruppi di appassionati di filatelia e di storia postale! Complimenti sentiti a uno straordinario amante della storia, della natura, dei cavalli, delle diligenze e dell'avventura che per ventuno anni ha voluto ricordare a tedeschi, svizzeri e lombardi che già dal 1322 esistevano organizzate relazioni umane – trasporto di posta e di merci – fra Lindau e Milano, nonostante le mille difficoltà frapposte dal difficile percorso e dalla mancanza o dalla scomodità dei mezzi di trasporto. Abbiamo scritto 1322 ma, secondo il nostro dr. Schmollinger, come abbiamo visto preciso studioso dell'argomento, già dal 1198 esistevano, sia pure non con Lindau, relazioni di trasporto fra Milano e la svizzera Coira. Non solo: egli ci segnala anche che non sempre i vari corrieri vari hanno seguito di volta in volta lo stesso percorso che invece, fra il 1519 e il 1556, fu sempre precisamente praticato da quelli provenienti da Lindau.

Una recensione modesta, quella del sottoscritto, ma voluta dal Direttore di questa valida rivista, che cordialmente ringraziamo. Una descrizione che nel suo piccolo dimostra come posta e filatelia siano motivo sempre attualissimo per ricerche e studi, che permettono di approfondire ulteriormente le nostre conoscenze e di creare nuova cultura. Nel nostro caso, con l'aiuto di internet si potranno scoprire non solo il percorso ostico e complicato praticato dai "lindò", ma anche un insieme di temi storici, geografici, della vita dell'uomo e dell'evoluzione della "posta", cui forse senza l'articolo del dr. Schmollinger non avremmo mai pensato. In merito, perché non fare un viaggio di diporto – ma anche di ricerca – fra Milano e Lindau, toccando tutte le località del percorso descritto?