

LA POSTA IN TRENO

Le carrozze italiane per il trasporto della
posta in ferrovia

Paolo Recagno – Gruppo Fermodellistico Milanese

Poste e Ferrovie in Italia

- Ferrovia e Poste un binomio durato oltre cent'anni.
- Gli Stati **preunitari** utilizzarono, con diverse modalità, le neonate ferrovie per l'inoltro della posta.
- Con l'Unità d'Italia, dal 1862 anche le Regie Poste utilizzarono il treno, gestito dalle varie Reti private, per l'inoltro e lo smistamento della posta.
- Dal 1905, anno di fondazione delle Ferrovie dello Stato (FS), le Regie Poste e le FS furono un binomio importante per la distribuzione capillare della posta ovunque vi fossero linee ferroviarie.
- Con il 1° gennaio 2000 Poste Italiane e Ferrovie dello Stato cessarono la loro collaborazione. **Perché?**

Poste e Ferrovie in Italia

Annuli Stati pre-unitari



MESTRE STRADA FERRATA
1843



LIVORNO STRADA FERRATA
APRILE 1855



NAPOLI SALERNO 1858



POSTALE AMBULANTE N. 2
TORINO GENOVA 16-05-1858



STRADA FERRATA LEOPOLDA
SIGNA-LIVORNO 12-03-1859

La carrozza postale, come era organizzata?

- I portelloni di carico e scarico dei sacchi erano almeno due, uno su ogni lato, per consentire l'accesso da marciapiedi a destra o a sinistra del treno.
- All'interno, la carrozza era divisa in uno o più vani sulle pareti dei quali vi erano casellari dove veniva smistata la corrispondenza.
- La corrispondenza per ogni destinazione veniva poi raggruppata e preparata. I vari gruppi erano poi inseriti in sacchi che venivano sigillati.
- Ad ogni fermata venivano scaricati i sacchi per quella stazione e presi in consegna i sacchi in partenza per altre destinazioni.
- Nei treni postali le carrozze erano dotate di intercomunicante per poter trasferire la corrispondenza da una carrozza ad un'altra. Le carrozze intercomunicanti erano dotate di corridoio laterale per non intralciare il lavoro degli addetti allo smistamento.

La carrozza postale, come era organizzata?

- Carico dei sacchi con la corrispondenza sulla carrozza postale Ulz 1530, si nota il portellone di carico e il classico carrello delle Poste sul marciapiede. Sotto la scritta «POSTE» si nota anche la buca per la corrispondenza affrancata (simbolo bianco).

1965 circa



La carrozza postale, come era organizzata?

- Interno di una carrozza con visibili i casellari per lo smistamento della corrispondenza, i sedili per gli addetti ecc. Le carrozze erano dotate di riscaldamento, illuminazione, vano per il vestiario degli addetti, ritirata ecc.

(1960)



La carrozza postale, come era organizzata?

- Altra vista dell'interno di una carrozza postale più moderna della precedente (luci al neon).

(1960)



La carrozza postale, come era organizzata?

- Vista di un interno con gli addetti allo smistamento al lavoro, in primo piano i sacchi della corrispondenza.

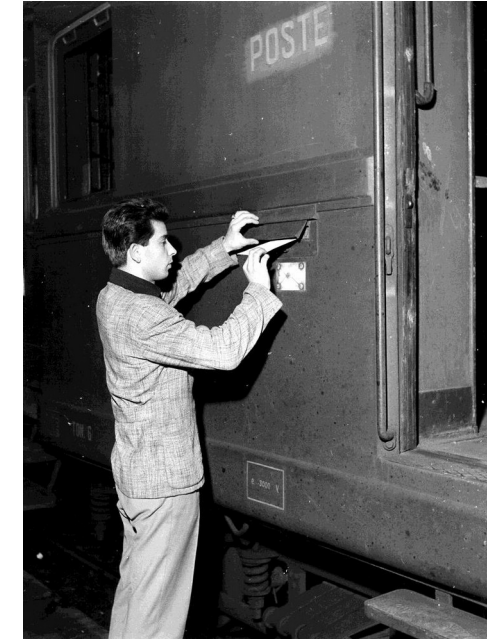
(1960)



La carrozza postale, come era organizzata?

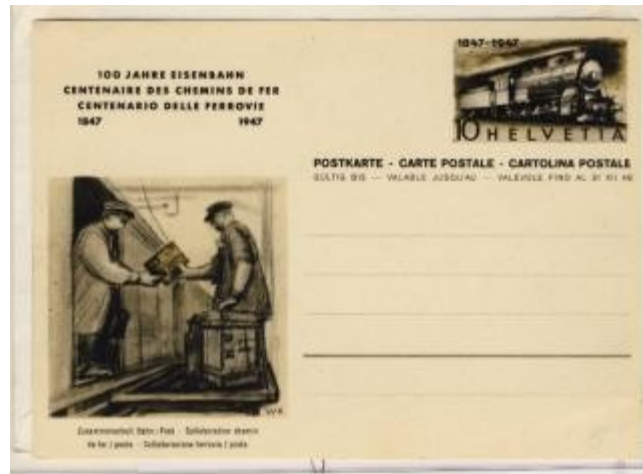
- Le carrozze postali erano dotate di una buca dove si poteva imbucare la corrispondenza affrancata. Questa veniva poi processata dagli addetti e smistata per la destinazione. Nelle grandi città **simili buche (più che buche erano delle vere e proprie cassette di formato ridotto)** erano presenti anche su mezzi urbani (tram, filobus e autobus) in servizio su linee che transitavano dalla stazione principale. Qui la posta veniva scaricata e inoltrata agli uffici postali.

(Foto in alto 1960 - Foto accanto francobollo 1961; francobollo emesso nel 2012)



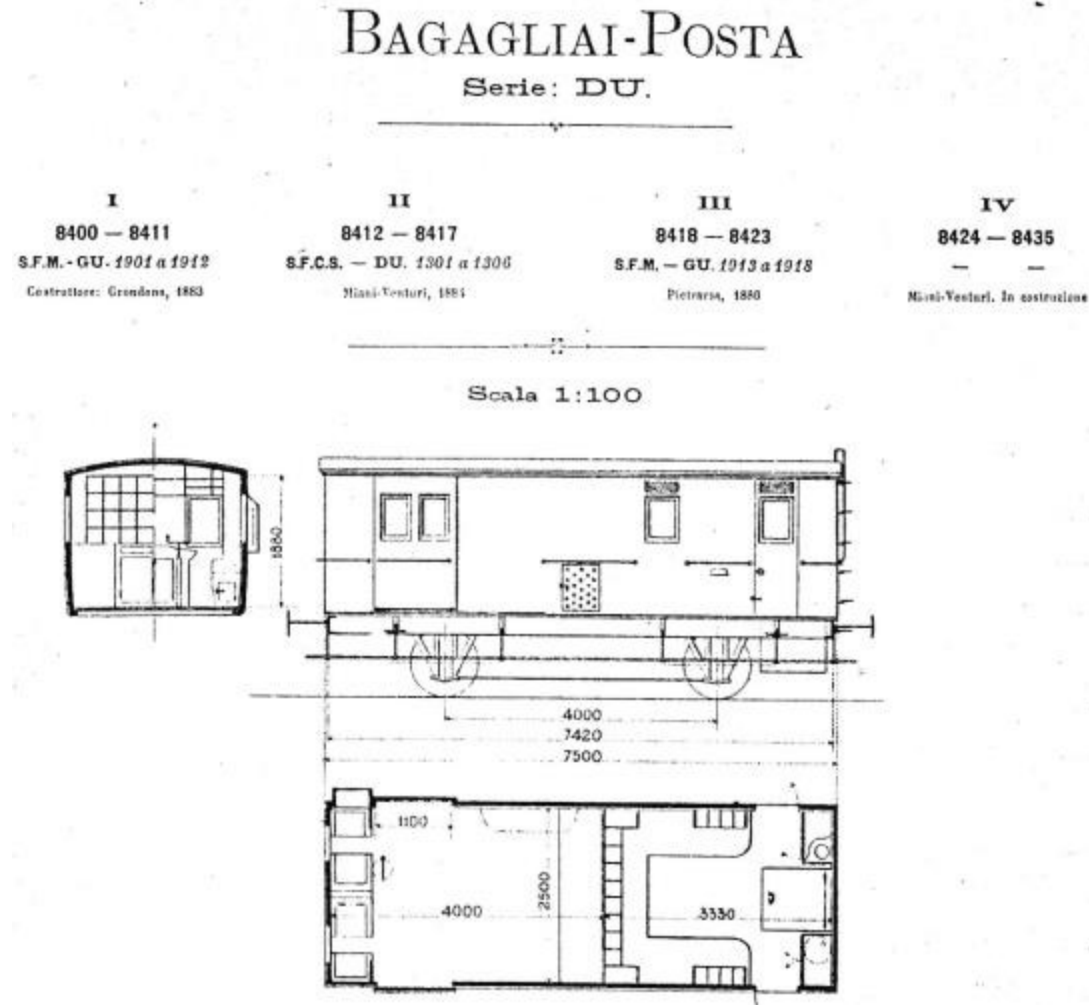
La carrozza postale, come era organizzata?

Nei francobolli del mondo, il lavoro degli addetti ai casellari



Le carrozze postali delle Reti Adriatica e Mediterranea

Rete Adriatica 1890



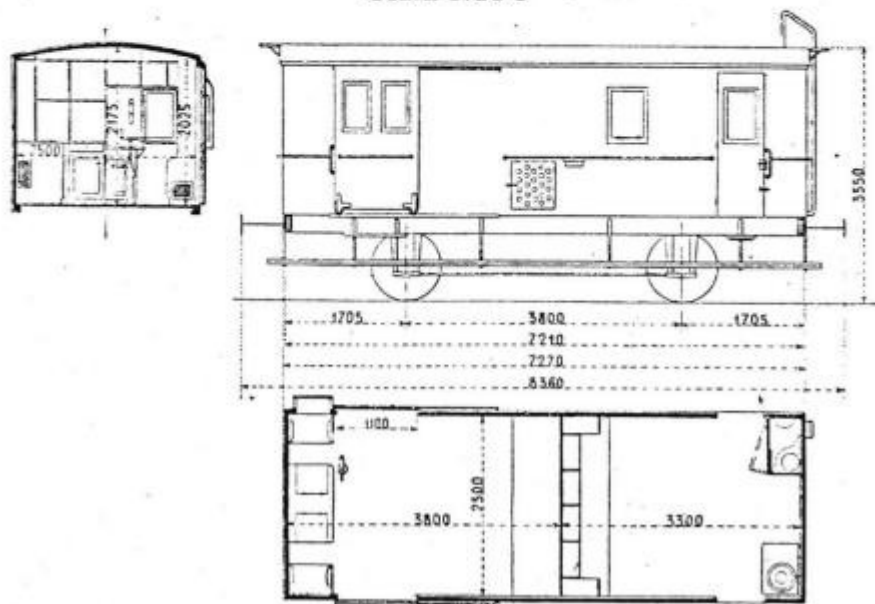
Rete Adriatica 1902

BAGAGLIAI-POSTA Serie DU

I
8455

Costruttore: Chevalier 1871

Scala 1:100

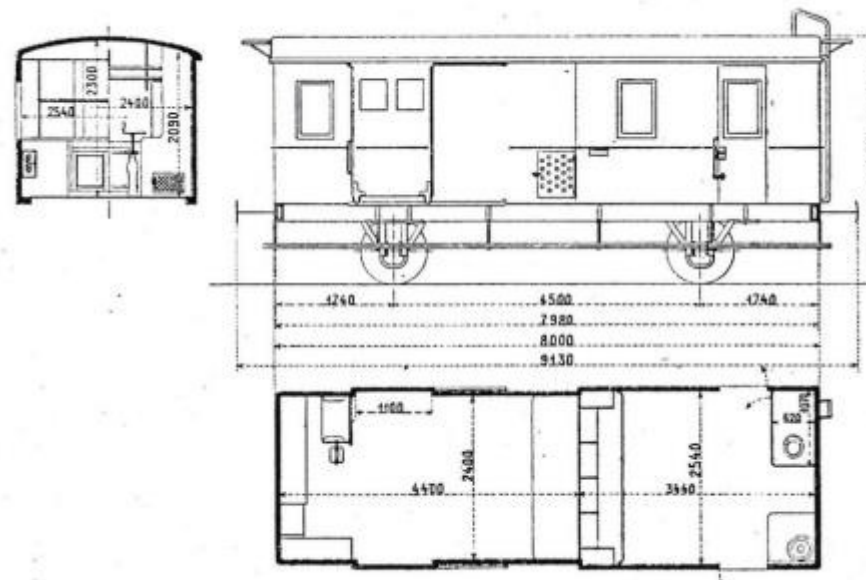


BAGAGLIAI-POSTA Serie DU

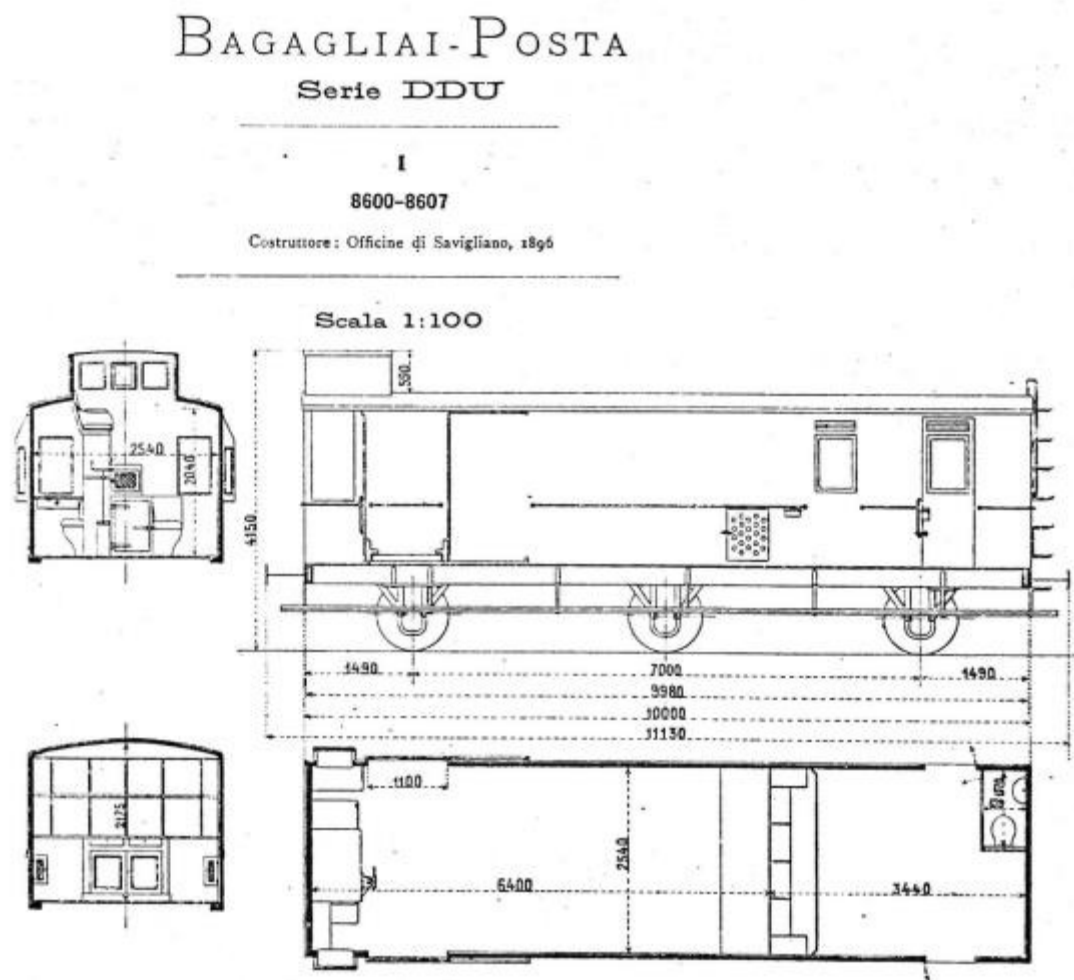
I
8456-8467

Costruttore: Officine Meccaniche già Miami e Grondona 1902

Scala 1:100



Rete Adriatica 1902



Rete Adriatica 1902

BAGAGLIAI-POSTA INTERCOMUNICANTI

Serie DUI

I

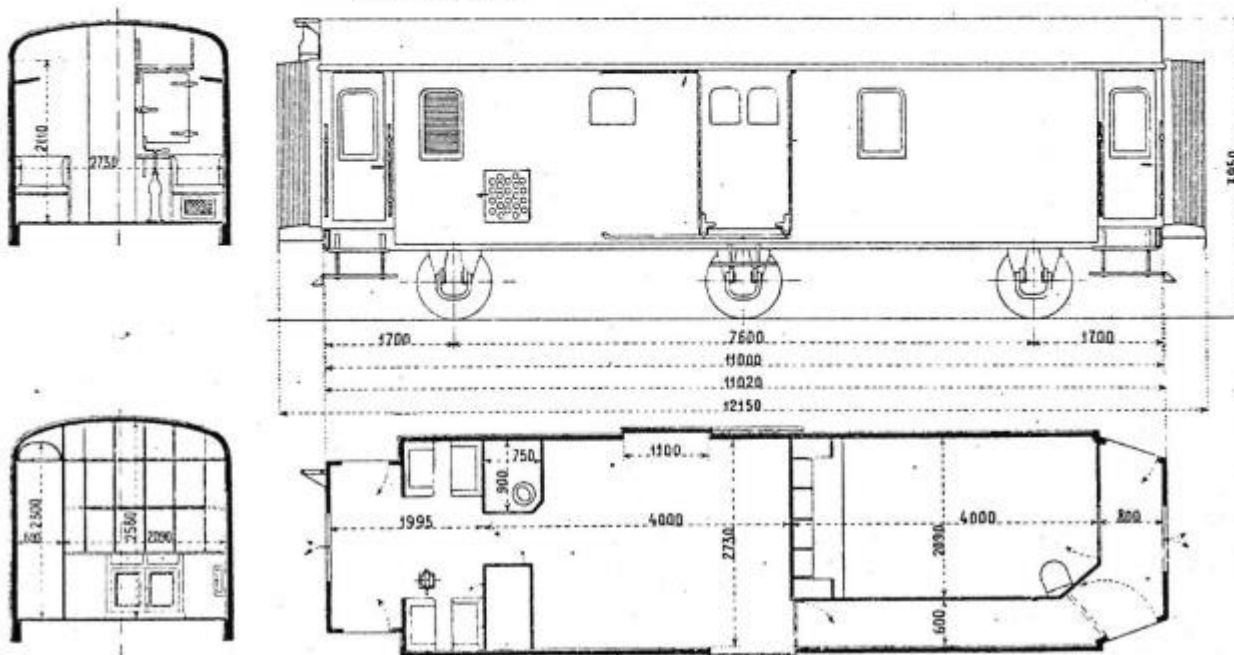
8650-8657

8658-8663

Costruttore: Officine Meccaniche già Miani Grondona, 1902

(in costruzione)

Scala 1:100



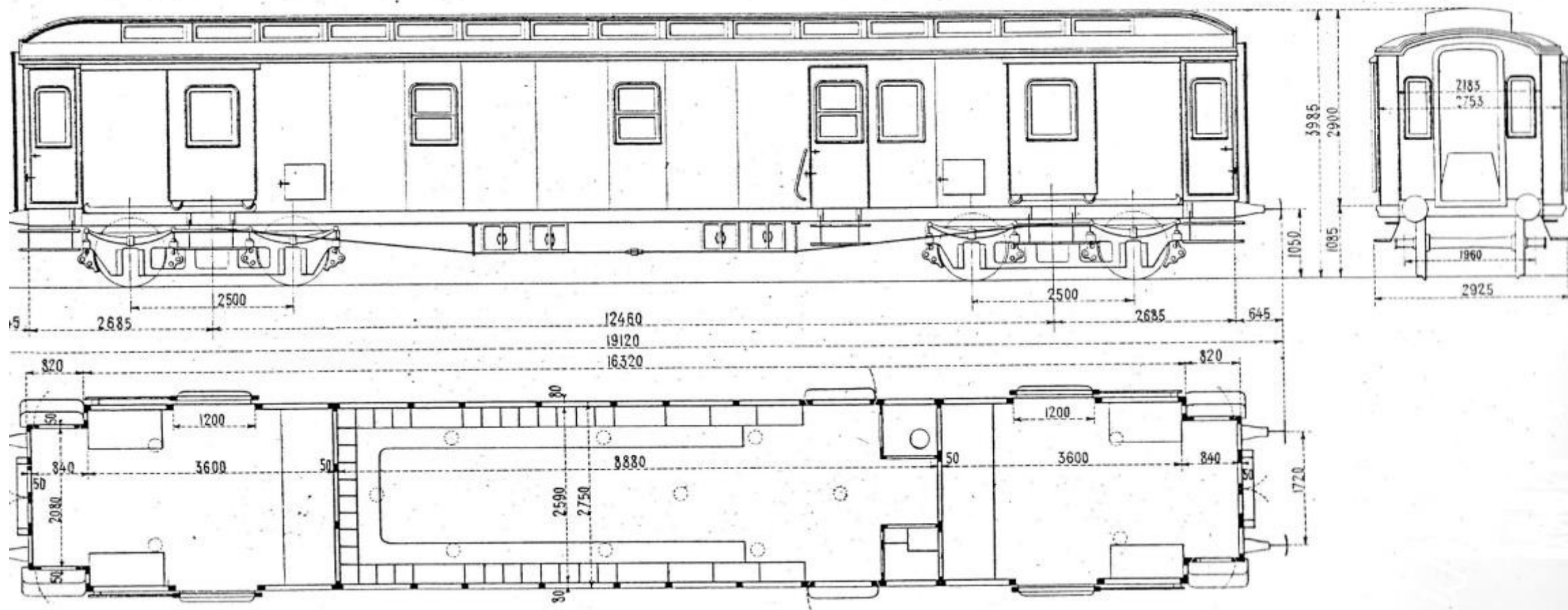
SERIE U

Gruppo **14 001-14 004** (Già SFAl 19 501-19 504)

Gruppo **14 003-14 048** (Già SPAL 19 505-19 548)

Rete Mediterranea 1905

Serie DDDU
Bagagliaio con 2 compartimenti a bagaglio ed 1 postale
Gruppo 19601

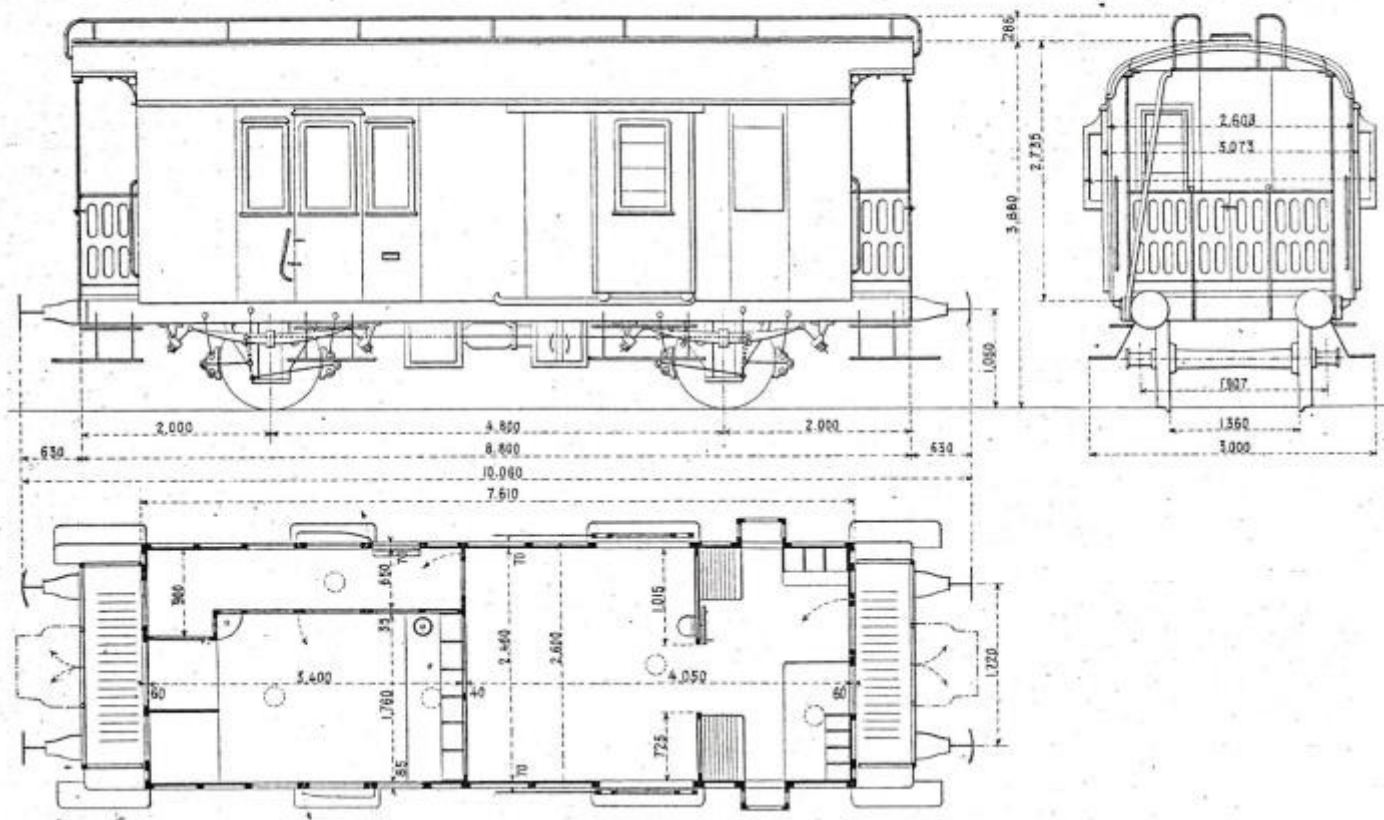


Rete Mediterranea 1905

Serie DU

Bagagliaio con 2 compartimenti a bagaglio ed 1 postale

Gruppo 19701-19735



Reti Adriatica e Mediterranea

- Annulli postali



BOLOGNA MILANO
29-05-1865



AMBULANTE CUNEO
TORINO 10-04-1865



AMBULANTE ROMA
CEPRANO 12-10-1865



BOLOGNA MILANO
21-11-1896



BRINDISI FOGGIA
10-09-1899



AMBULANTE TORINO ROMA
20-04-1902

Reti Adriatica e Mediterranea

- Annulli postali

AMB. SIRACUSA REGGIO
CALABRIA 16 03 1901



AMBULANTE BRINDISI
ANCONA 1902



AMB. SIRACUSA REGGIO
CALABRIA 14-07-1902



AMBULANTE SULMONA
TERNI 14-07-1902



Ferrovie dello Stato (veicoli a cassa in legno)

- Nel 1905 le FS ereditarono i veicoli delle Reti Adriatica e Mediterranea, per lo più veicoli datati e di scarsa capacità.
- Iniziarono così una massiccia opera di costruzione di nuove carrozze a cassa in legno (la struttura all'epoca in uso) con telaio metallico.
- Le carrozze postali non fecero eccezione. Negli anni seguenti centinaia di carrozze vennero realizzate per il trasporto e lo smistamento in corsa della posta.
- Vengono riportati di seguito in sequenza, prima le carrozze miste, successivamente quelle solo postali e infine quelle postali con comparto per messaggero postale.
- In generale, escludendo la maggior parte delle carrozze a carrelli, le carrozze ad assi per servizio postale erano prive di intercomunicante per ovvi motivi di sicurezza.

Ferrovie dello Stato (veicoli a cassa in legno)

- In generale, nei casi in cui le linee erano a scarso traffico, anche per via della limitata potenza delle locomotive dell'epoca, si preferiva realizzare carrozze miste i.e. con più funzioni.
- I servizi postali non fecero eccezione ed anche le relative carrozze vennero realizzate in varie versioni:
 - - miste (**BCDU**, **CDU**, **DU**) **B** seconda classe, **C** terza classe, **D** bagagliaio e **U** postale;
 - - **UM** comparto postale e comparto per messaggero postale.
- Significato delle altre sigle: **z** = a carrelli; **y** = a tre assi; **l** = con intercomunicanti.
- In generale le carrozze postali (**U**) erano dei veri e propri uffici postali ambulanti dove la posta veniva caricata, timbrata, smistata e scaricata. Di norma avevano una buca dove si poteva imbucare la posta durante la sosta nelle stazioni.
- Le carrozze per messaggero postale (**M**) invece avevano il compito di portare, in sacchi sigillati, la posta e di scaricarla, e raccoglierla, nelle stazioni in cui il treno si fermava.

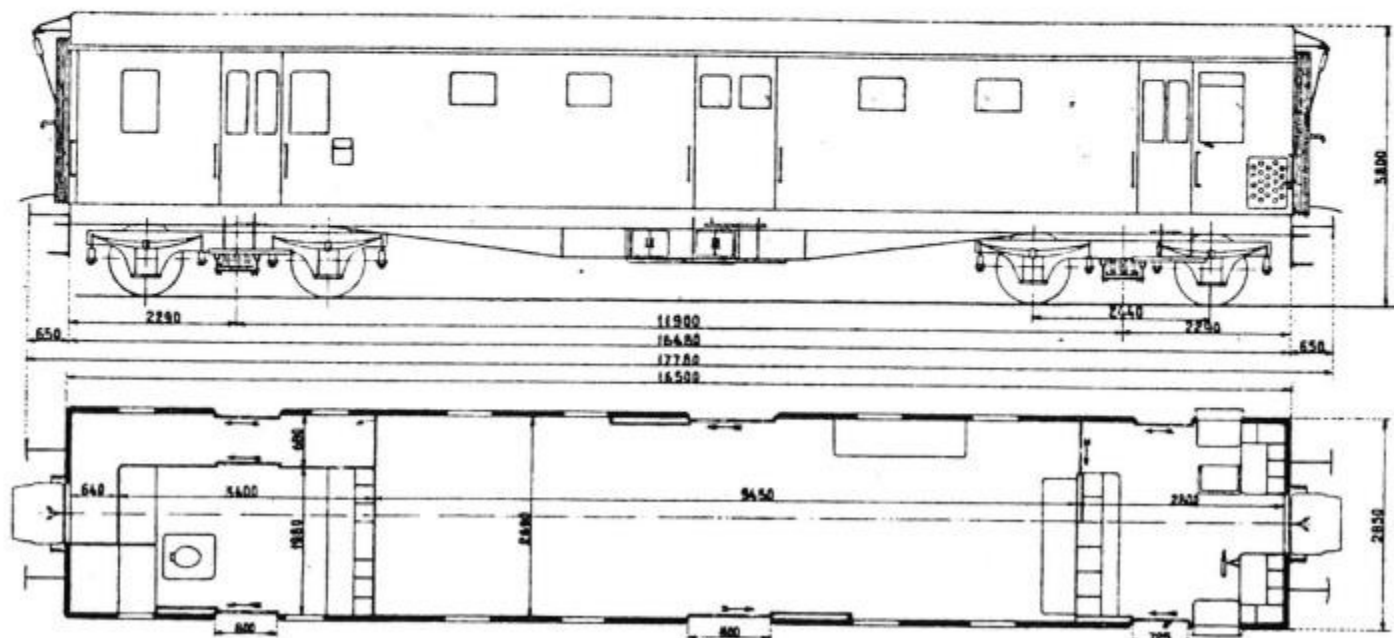
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

BAGAGLIAI - POSTA INTERCOMUNICANTI

Serie **DUZ** Tipo 1907

(ord. 1907)

94035 a '099 - '200 a '259



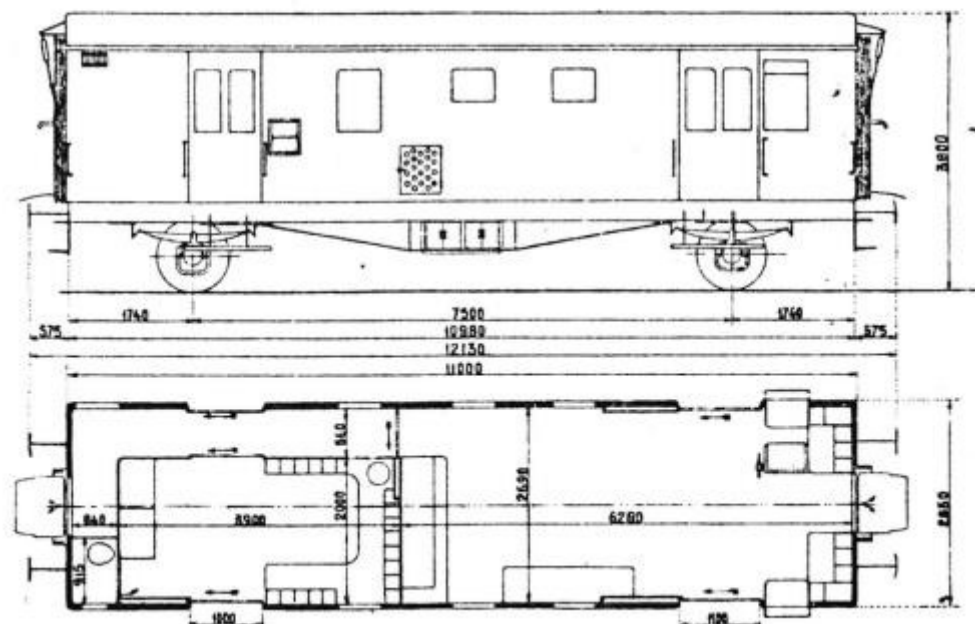
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

BAGAGLIAI - POSTA INTERCOMUNICANTI

Serie **DUI** Tipo 1909

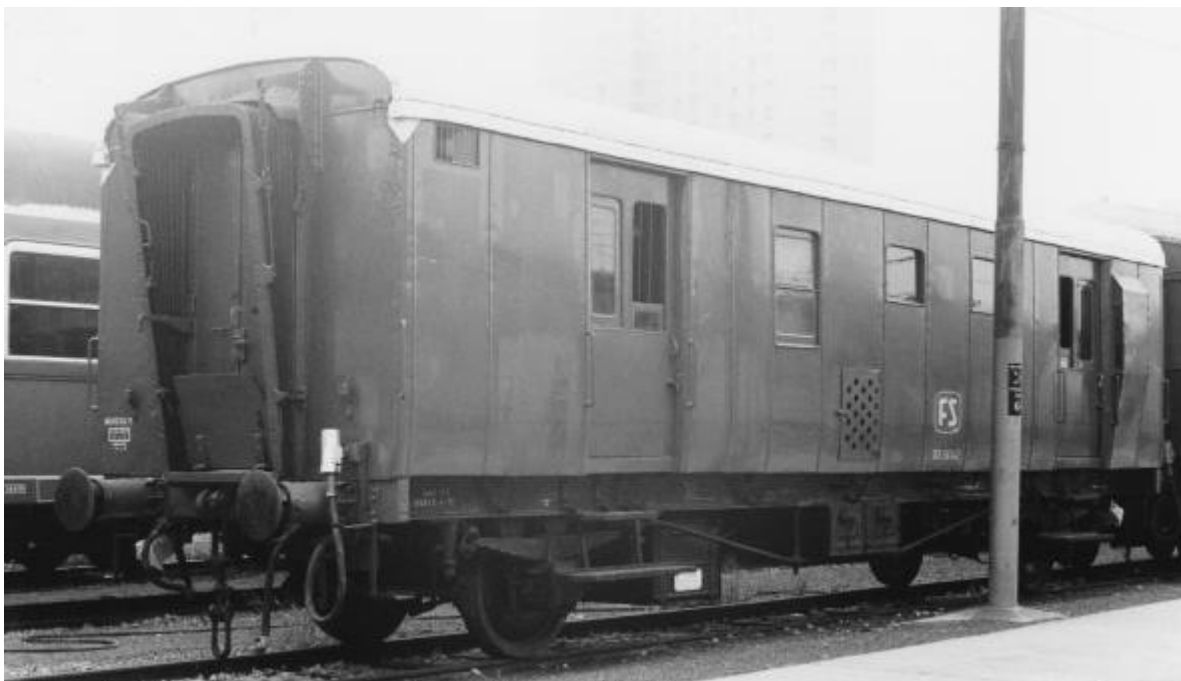
(ord. 1909 - '10 - '13 - '20)

96000 a '414 - '500 a '756 - '757



Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

DUI 96.142 e DUI 96.695



Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

- DUI 96.011 modello in scala 1:87 della ditta ACME



Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

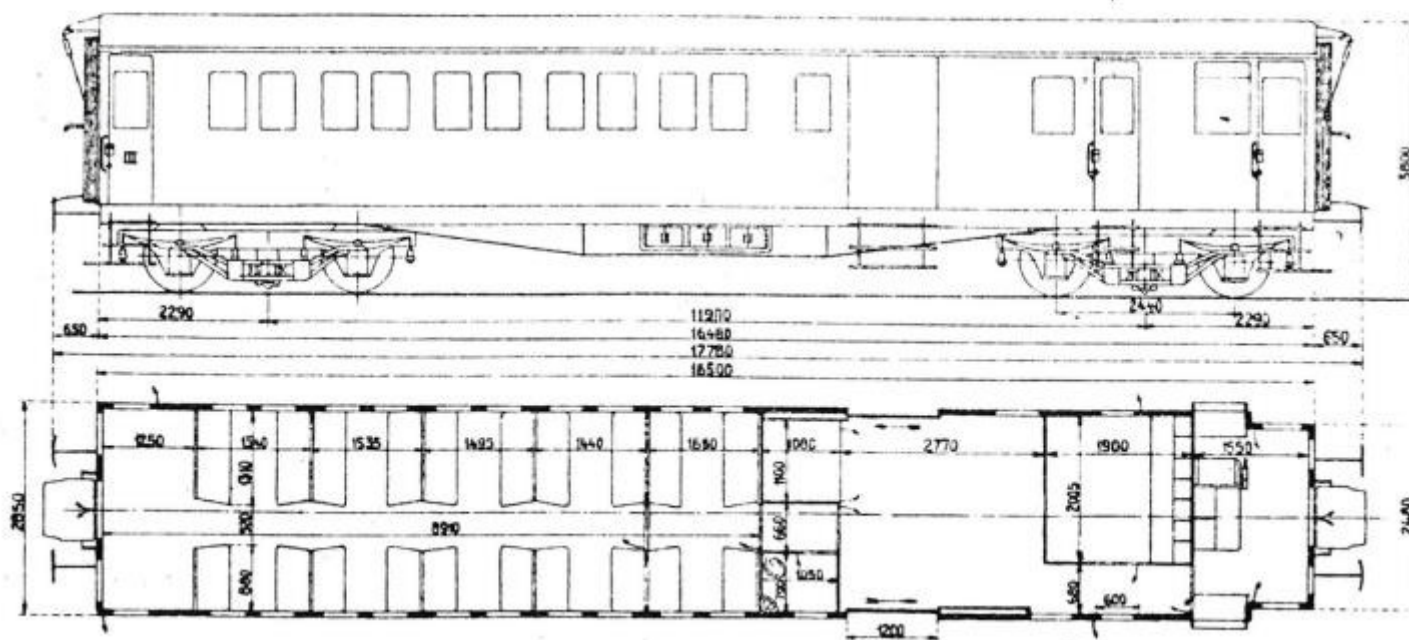
CARROZZE INTERCOMUNICANTI DI 2ª E 3ª CLASSE
CON BAGAGLIAIO E COMPARTIMENTO POSTALE

Serie BCDUZ Tipo 1921

con ruote dentate per linee a dentiera

(ord. 1921)

64904 a '908



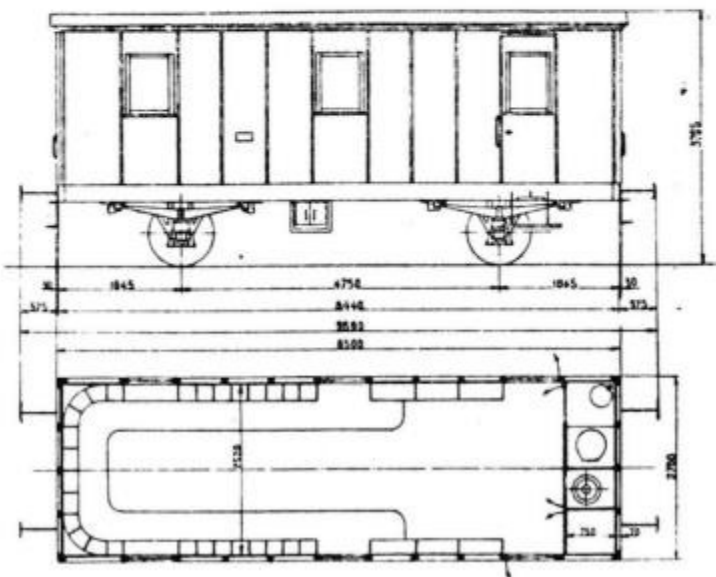
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie U Tipo 1888

(ord. 1888)

6111 - '32

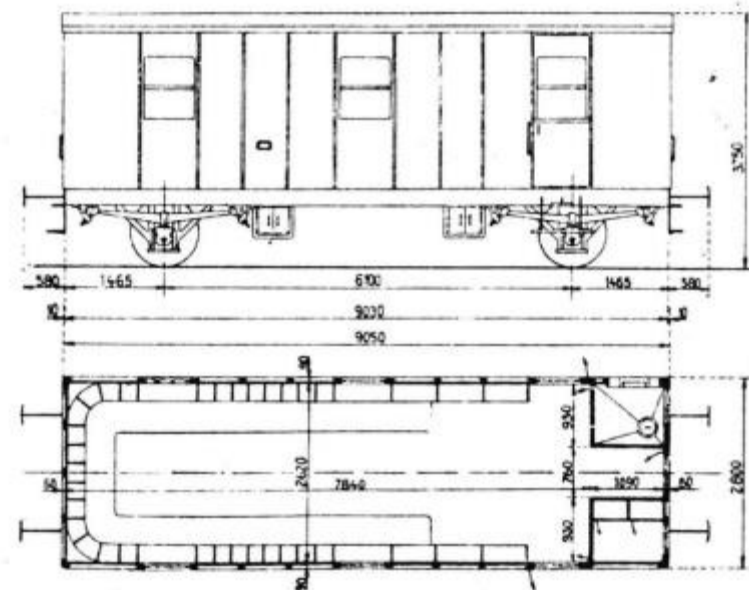


CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie U Tipo 1900

(ord. 1900 - '02)

5102 - '25



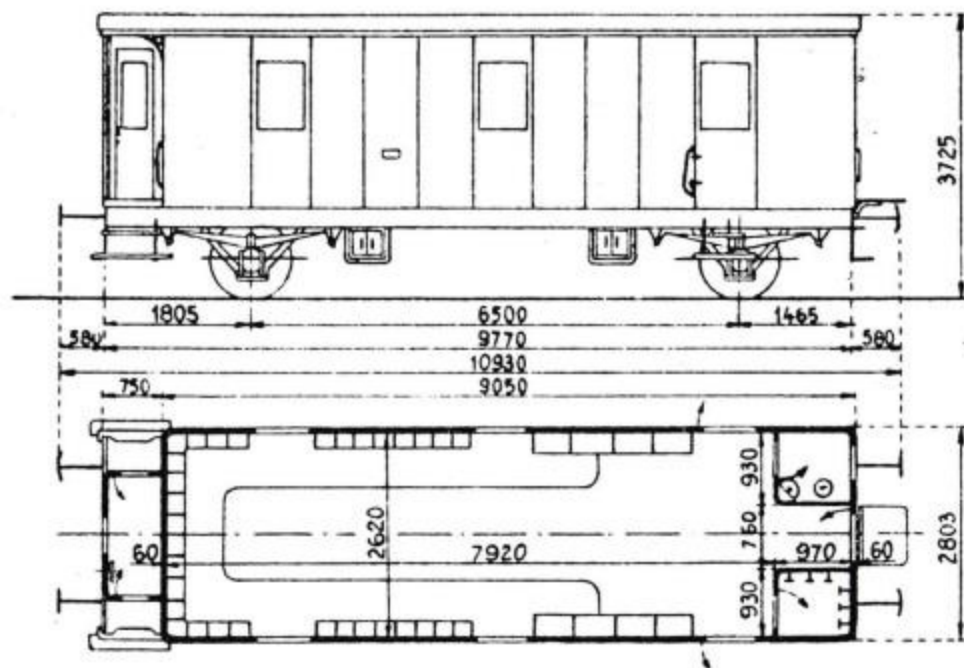
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie U Tipo 1902

(ord. 1902)

5001 - '10 - '23 - '28 - '32 - '38 - '39 - '43

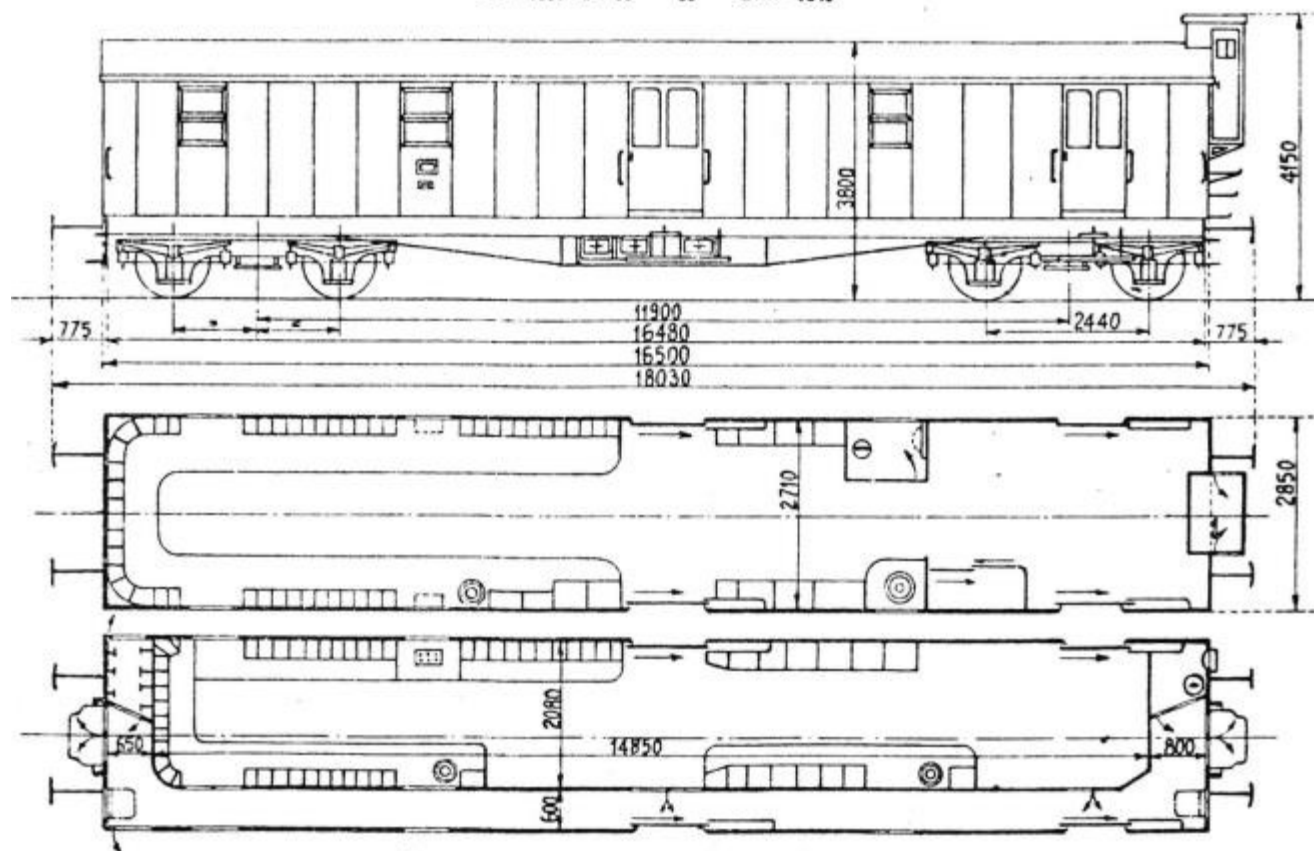


Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE
SENZA E CON INTERCOMUNICAZIONE

Serie Uz ed UIz Tipo 1907 (ord. 1907)

Uz 1001 a '03 - '05 - UIz 1040



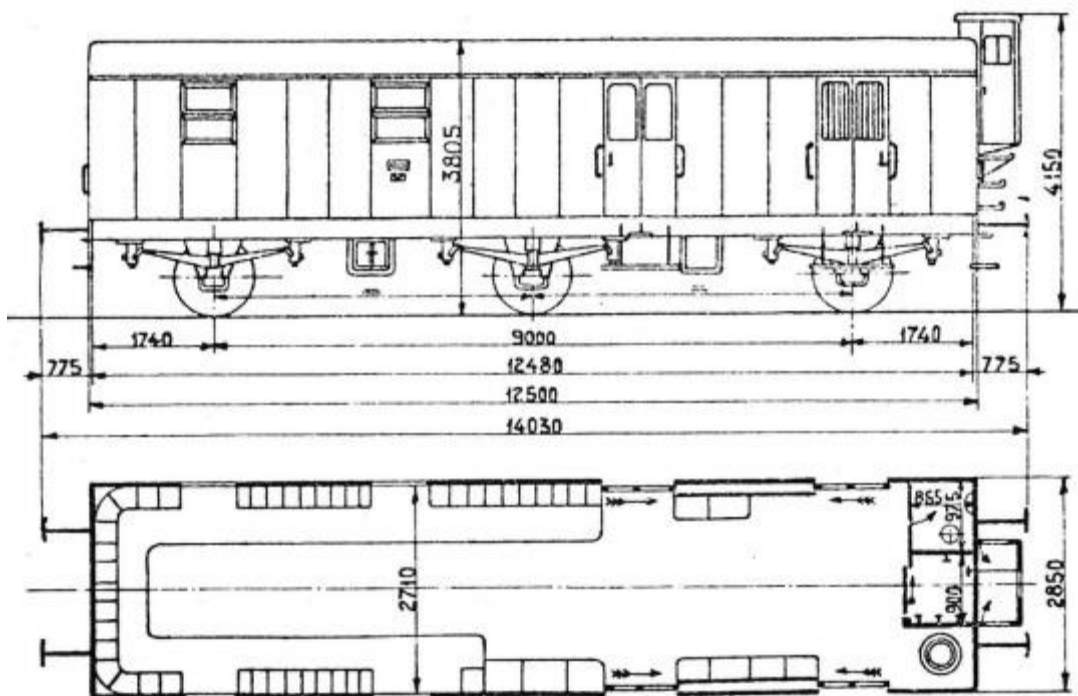
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie Uy Tipo 1907

(ord. 1910)

2000 a '60



- Uy 2.005 modello in scala 1:87 della ditta SAGI,
- dettaglio della garitta del postale Uy 2.007 al Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa.



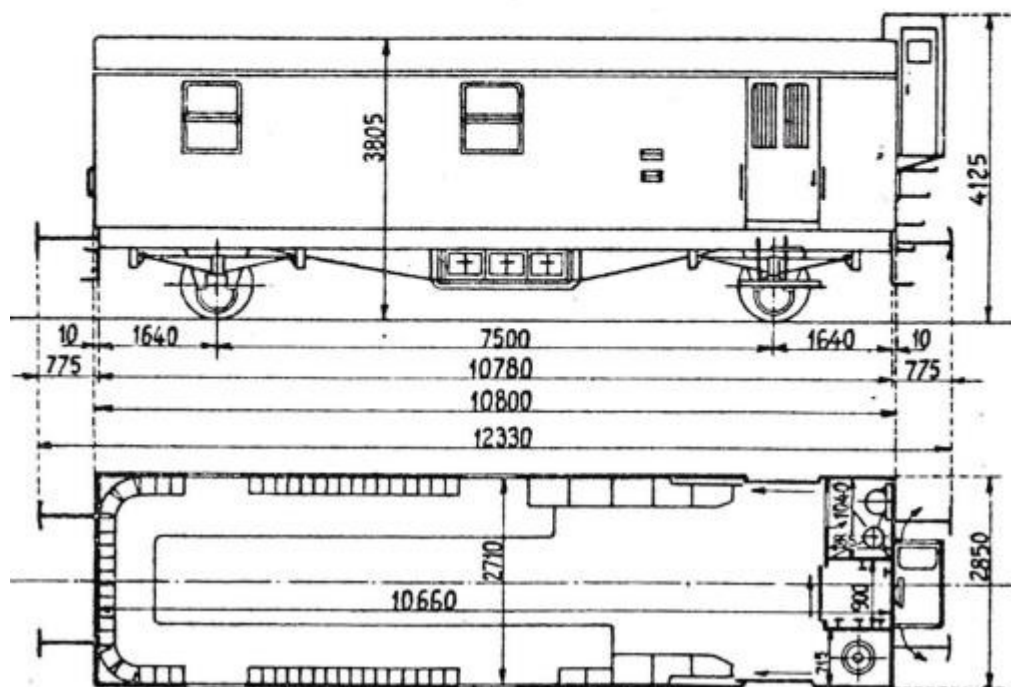
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie U Tipo 1909

(ord. 1910)

4000 a '22



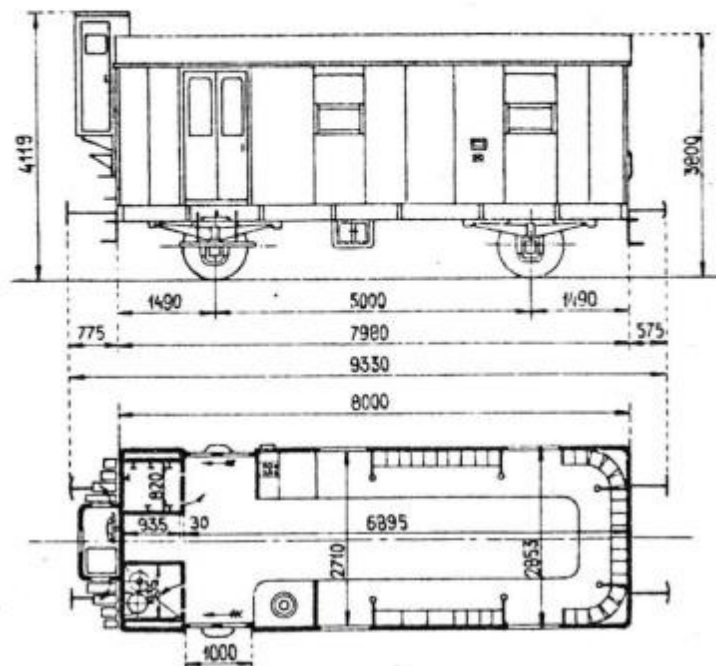
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie **U** Tipo 1910

(ord. 1910)

4023 a '25

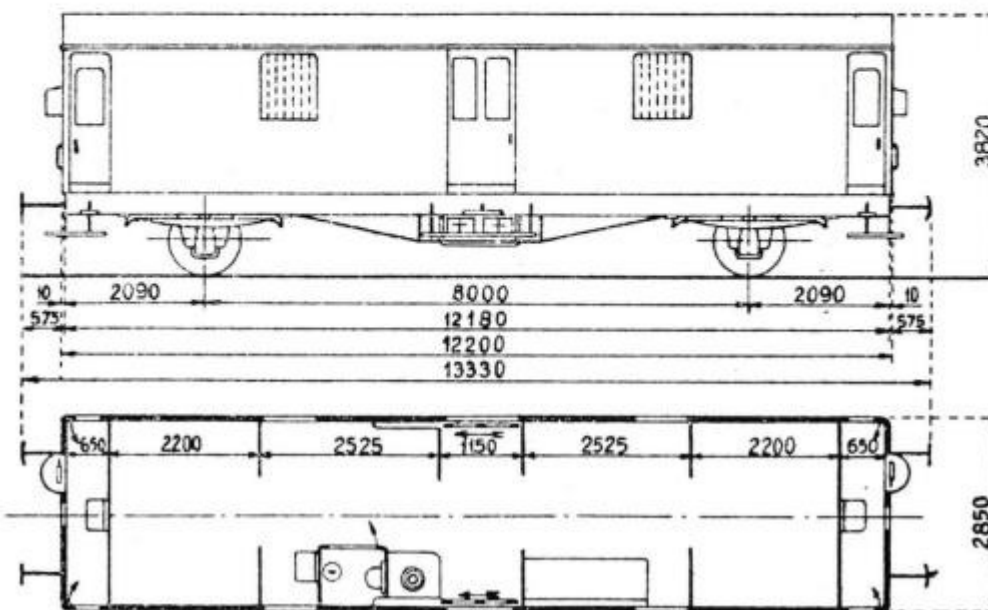


CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie **U** Tipo 1911

(ord. 1911)

6424 a '28



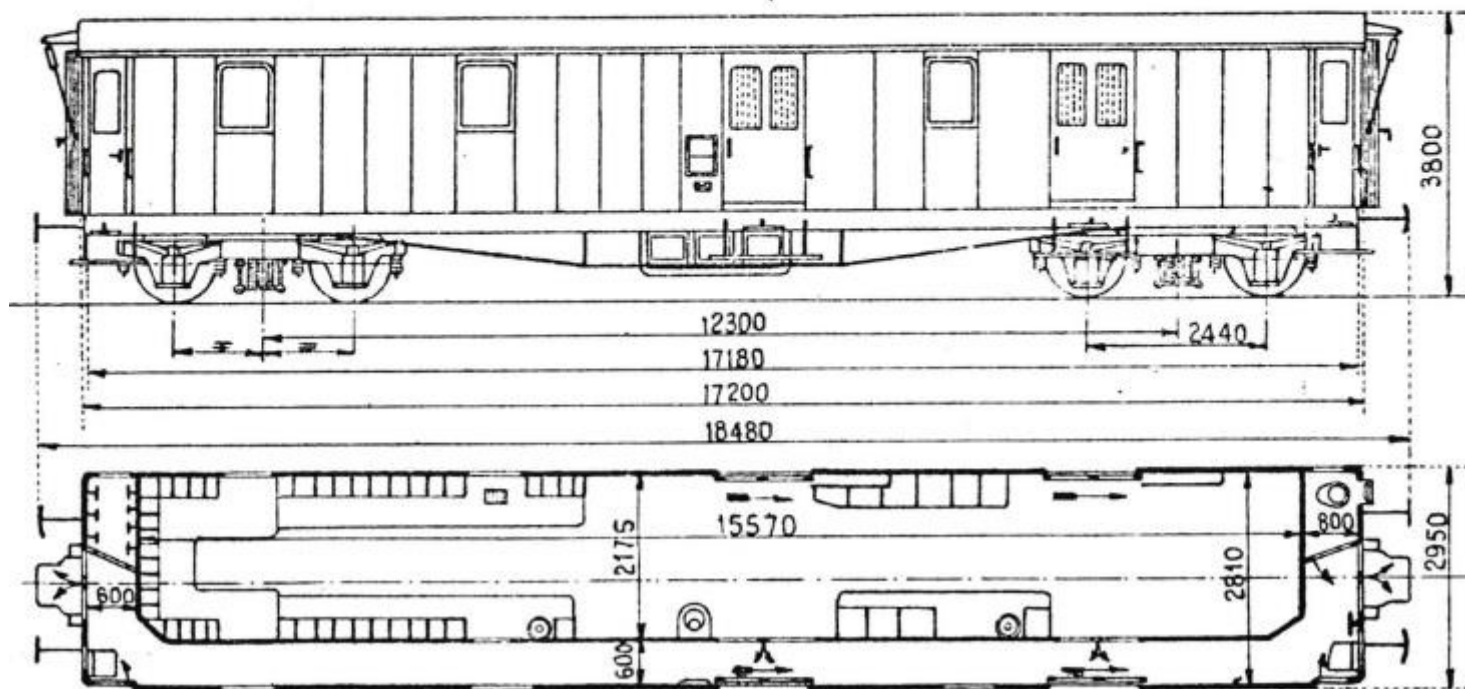
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE INTERCOMUNICANTI

Serie UZ Tipo 1913

(ord. 1913)

1050 a '97



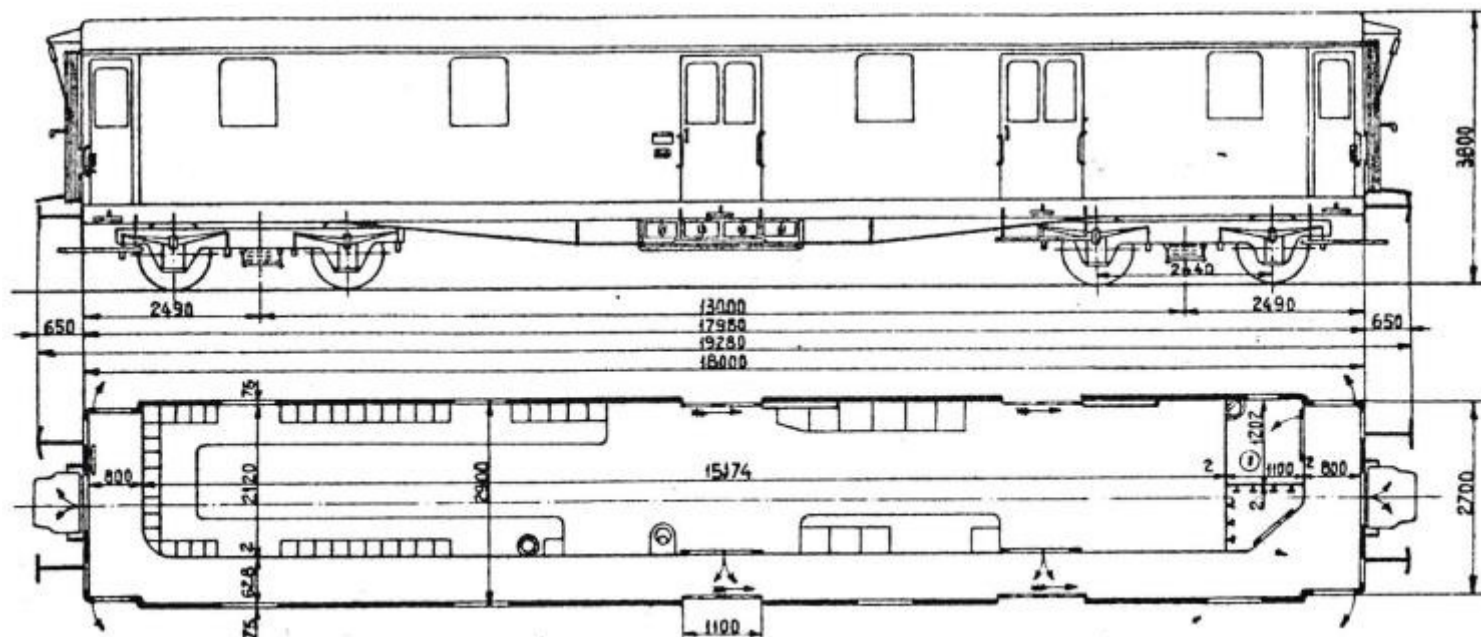
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE INTERCOMUNICANTI

Serie **Uz** Tipo 1920

(ord. 1921)

1250 a '59



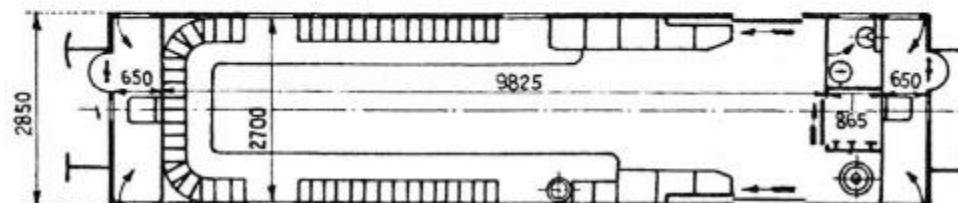
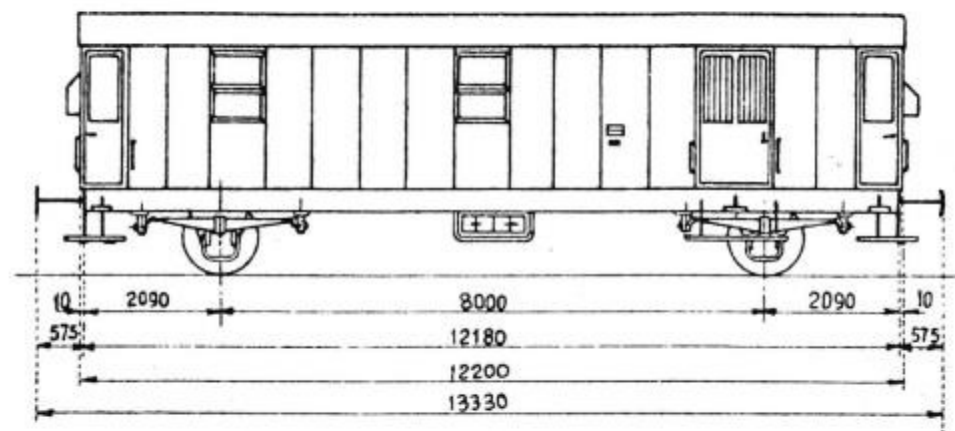
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie U Tipo 1922

(ord. 1922)

6200 a '23



Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

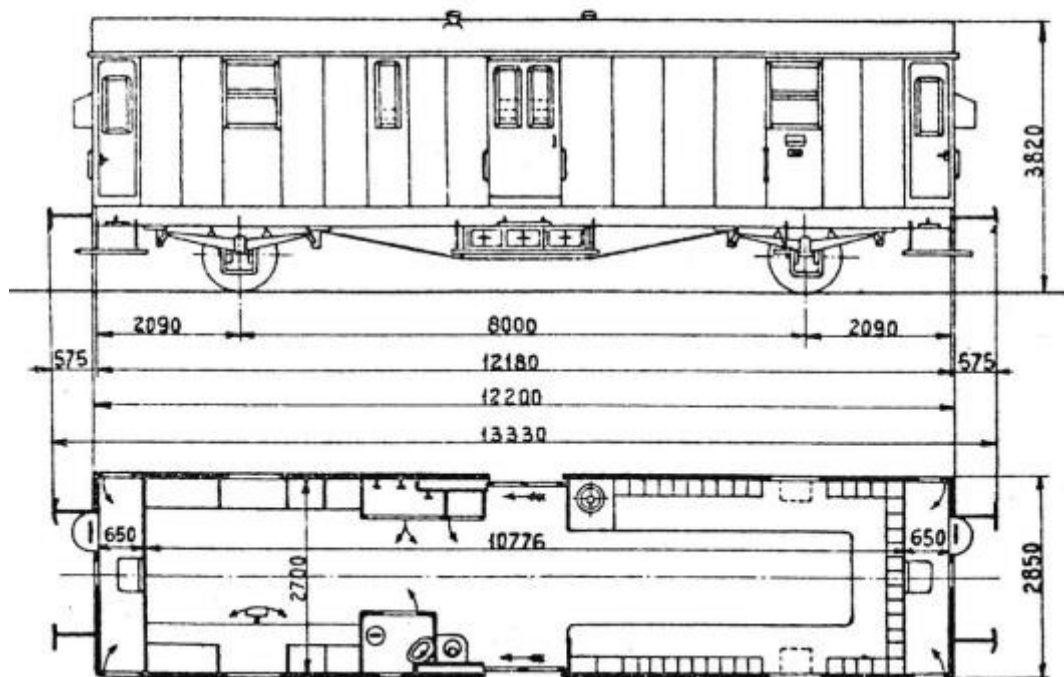
CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie U Tipo 1923

(ord. 1923)

6224 a '99

• 11 6 290



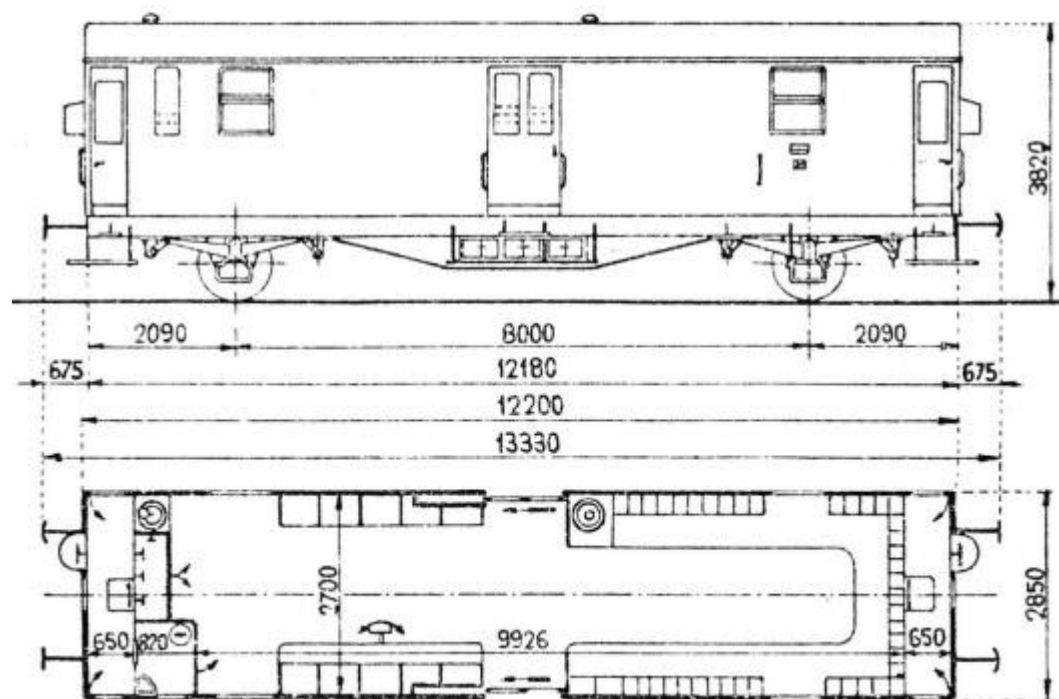
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE

Serie U Tipo 1923 modificato

(ord. 1923)

6400 a '23



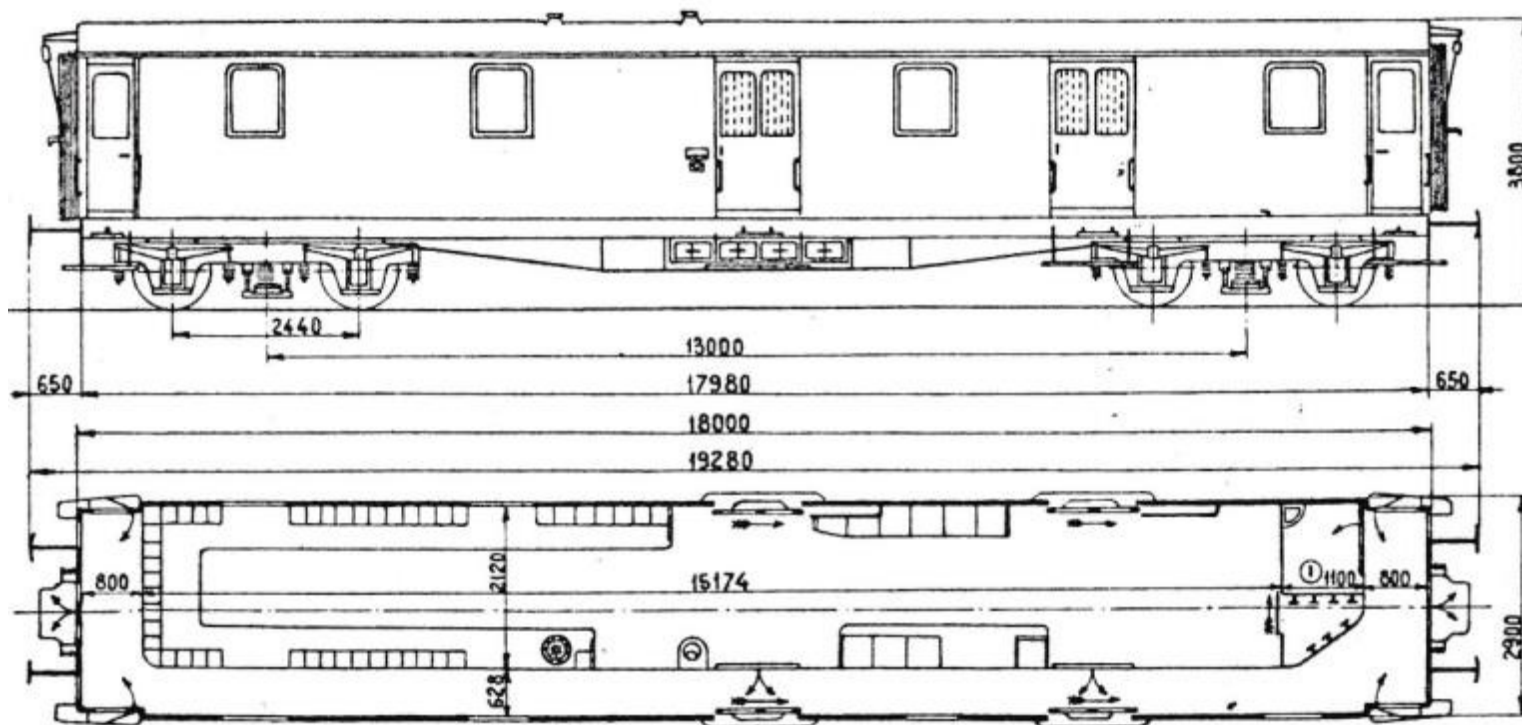
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE PER UFFICIO POSTALE AMBULANTE INTERCOMUNICANTI

Serie **Uz** Tipo 1923

(ord. 1923)

1200 a '49



Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

U 1.221



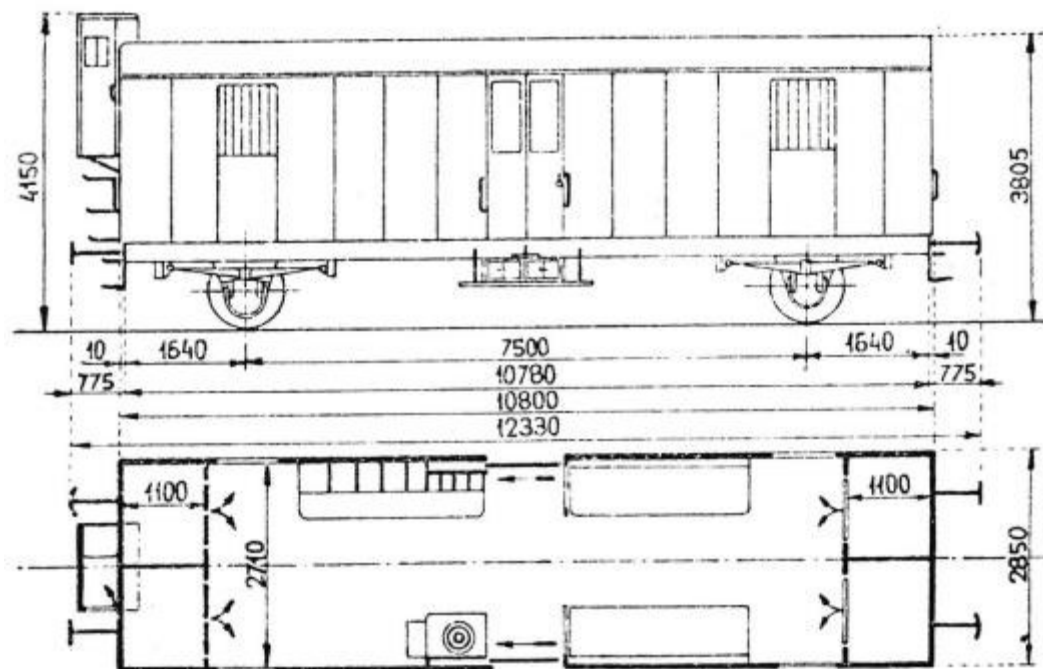
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE POSTALI PER SERVIZIO MESSAGGERI

Serie UM Tipo 1907

(ord. 1907)

7000 a '21



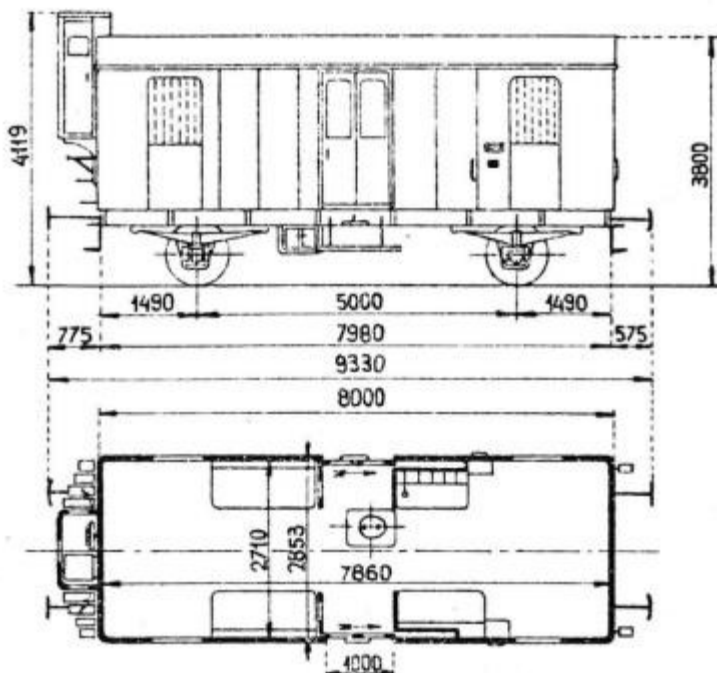
Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE POSTALI PER SERVIZIO MESSAGGERI

Serie **UM** Tipo 1910

(ord. 1910)

7022 a '25



UM 7.023 modello in scala 1:87 della ditta SAGI

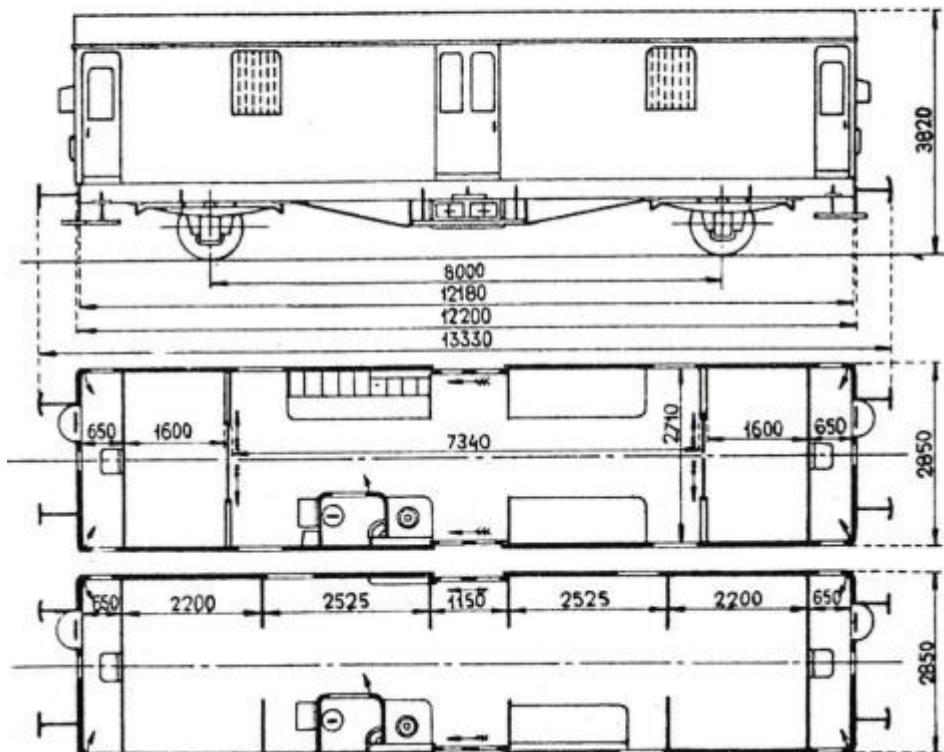


Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

CARROZZE POSTALI PER SERVIZIO MESSAGGERI

Serie **UM** Tipo 1911 (ord. 1911)

8400 a '38 - '49 a '73

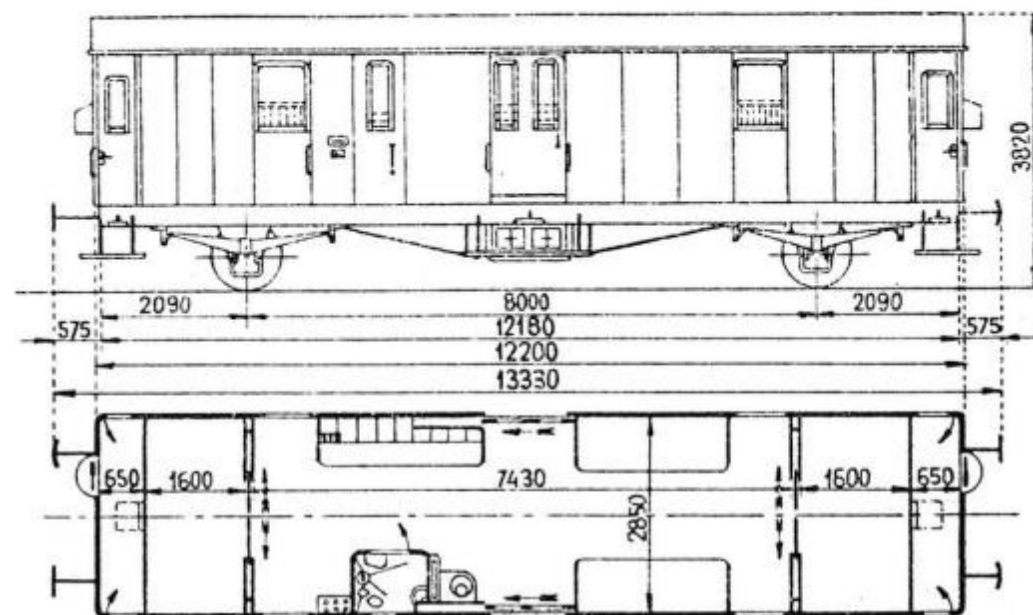


CARROZZE POSTALI PER SERVIZIO MESSAGGERI

Serie **UM** Tipo 1920

(ord. 1921)

8439 a '48



Ferrovie dello Stato (veicoli cassa in legno)

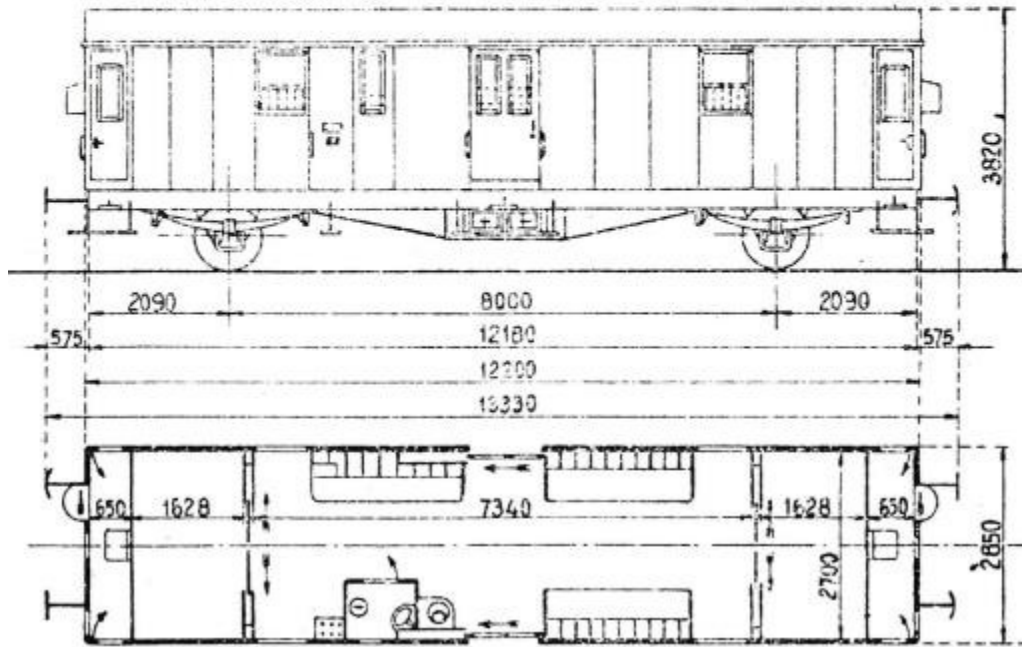
CARROZZE POSTALI PER SERVIZIO MESSAGGERI

Serie **UM** Tipo 1923

(ord. 1923 e '24)

6200 a '54

UM 8.229



Ferrovie dello Stato

- Annulli postali post 1905



AMB. BELLUNO VENEZIA
12-10-1906



AMB. ANCONA
BOLOGNA 10-01-1907



AMB. ANCONA BOLOGNA
08-10-1907



TORINO MILANO
05-06-1910



AMB. ROMA TORINO
08-01-1914



AMB. CREMONA BRESCIA
19-04-1915

Ferrovie dello Stato

- Annulli postali post 1905



AMB. TORINO PIACENZA
25-12-1915



AMB. CUNEO TORINO
07-06-1916



AMB. AOSTA TORINO
29-11-1917



AMB. MODANE TORINO
19-10-1923



AMB. VENEZIA TARVISIO
01-02-1923



AMB. VARALLO NOVARA
25-09-1926

Ferrovie dello Stato (automotrici)

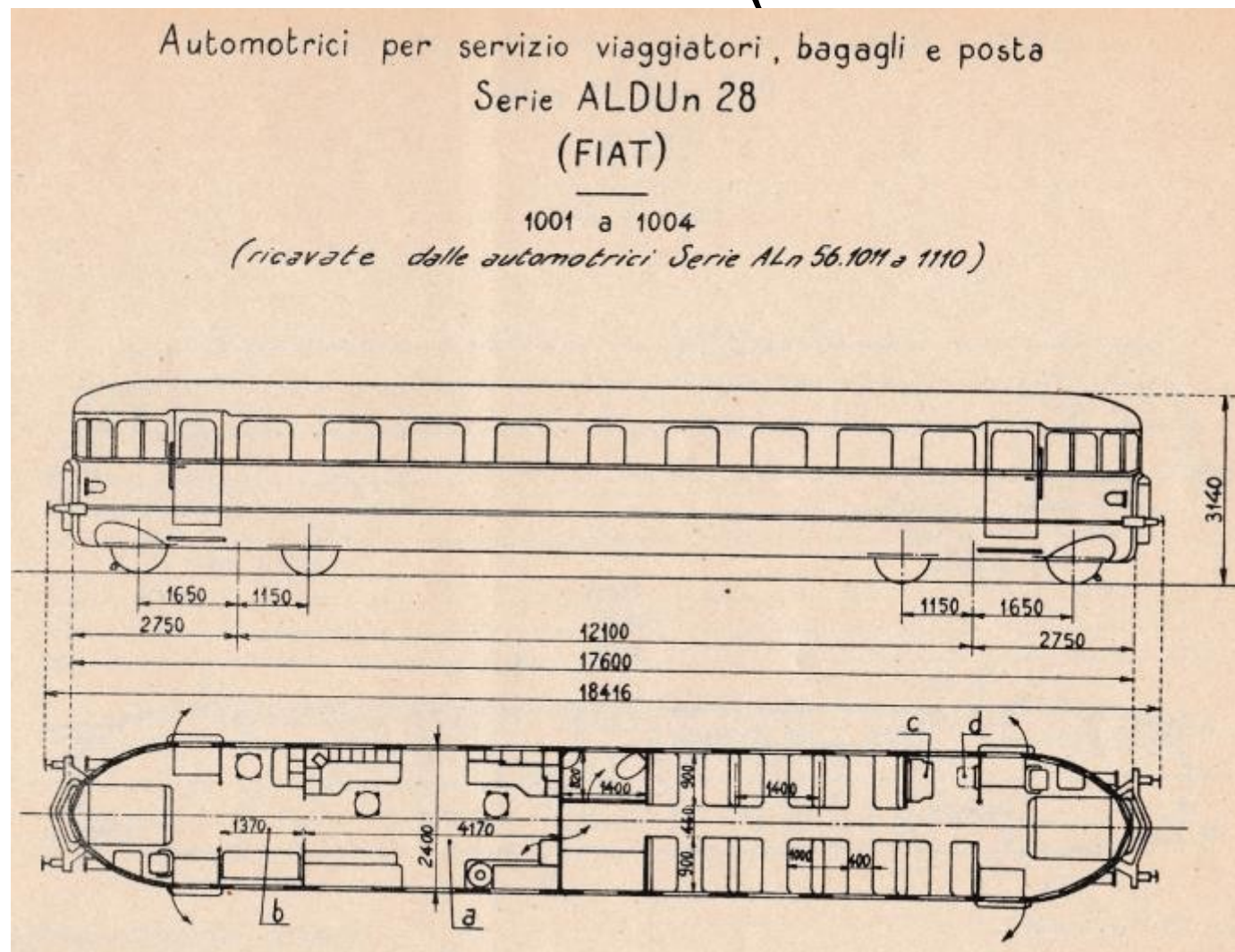
- L'avvento della trazione termica con motori prima a benzina e successivamente a gasolio portò alla realizzazione delle prime automotrici, utilizzate soprattutto per le linee a scarsa affluenza.
- Anche in questo caso su alcune automotrici furono realizzati comparti sia per la posta, sia per i bagagli, potendo così realizzare tutti i servizi (trasporto passeggeri, bagagli e posta) con un unico veicolo con risparmi in termini di gestione oltre ad una velocità commerciale più elevata rispetto ad analoghi treni a trazione a vapore.

Ferrovie dello Stato (automotrici)

Significato delle sigle:

- A = automotrice
- L = struttura della cassa leggera
- D = bagagliaio
- U = comparto postale
- n = alimentazione del motore/motori a nafta
- b = alimentazione del motore/motori a benzina
- Il numero che segue la sigla letterale indica il numero dei posti a sedere (se la prima cifra è ripetuta indica veicolo adatto al comando multiplo)

Ferrovie dello Stato (automotrici)

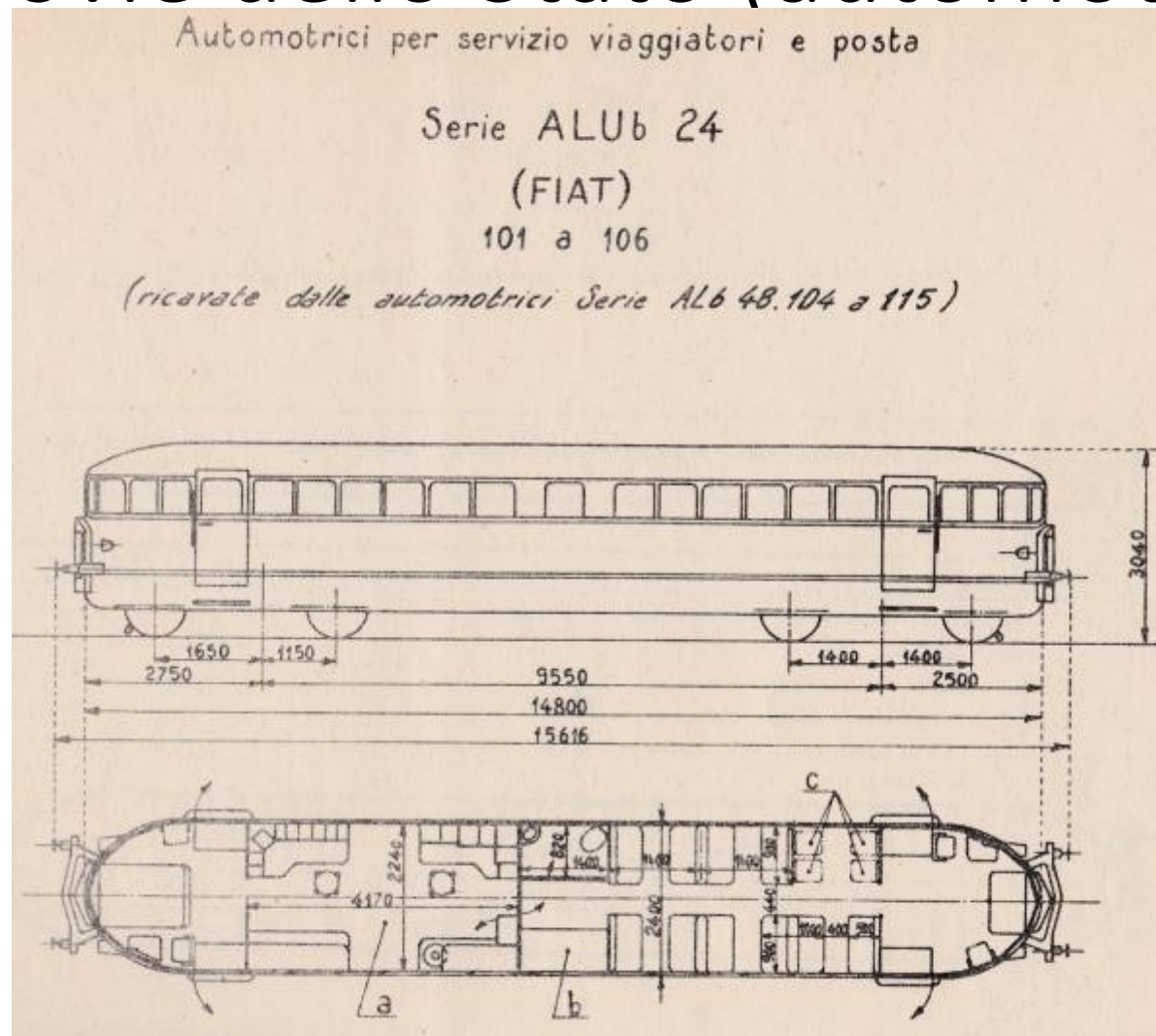


Automotrici per servizio viaggiatori, bagagli e posta
Serie ALDU_n 220
(FIAT)

1301 a 1308



Ferrovie dello Stato (automotrici)



Ferrovie dello Stato (elettromotrici ed elettrotreni)

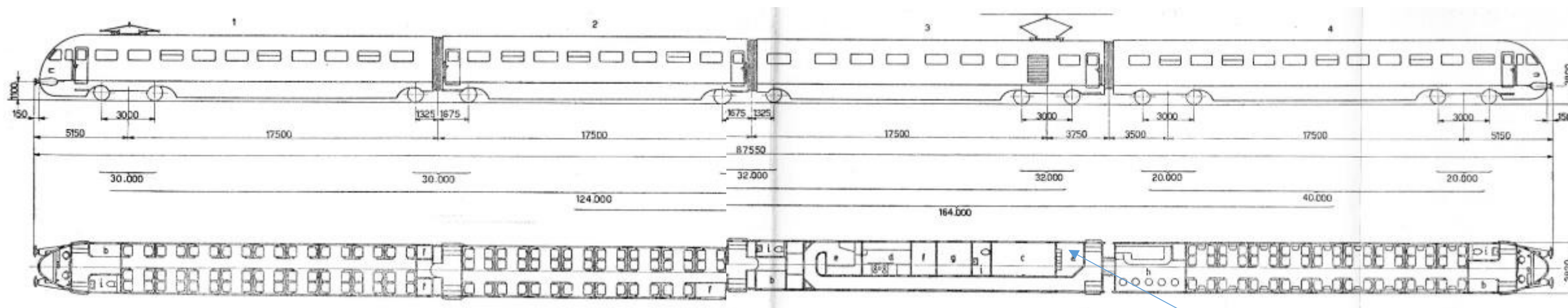
- Con l'estendersi delle elettrificazioni anche veicoli a trazione elettrica ricevettero compartimenti e settori dedicati al trasporto della posta.
- Sulle Linee Varesine a terza rotaia furono realizzati particolari rimorchi con cabina di guida e comparto bagagli e posta dedicati.
- Anche gli elettrotreni, che tanto merito ebbero nello sviluppo dei servizi ad alta velocità già dagli anni trenta, ebbero dall'inizio un piccolo comparto dedicato al servizio postale.
- Ciò è stato valido sia per gli ETR 200, poi trasformati in ETR 220, sia per gli ETR 250 (Arlecchino) ed ETR 700 (Settebello).

- Rimorchio enDII7 623.900 – 905 per linee Varesine



Ferrovie dello Stato (elettrotreni)

- ETR 220 dopo la trasformazione a quattro casse

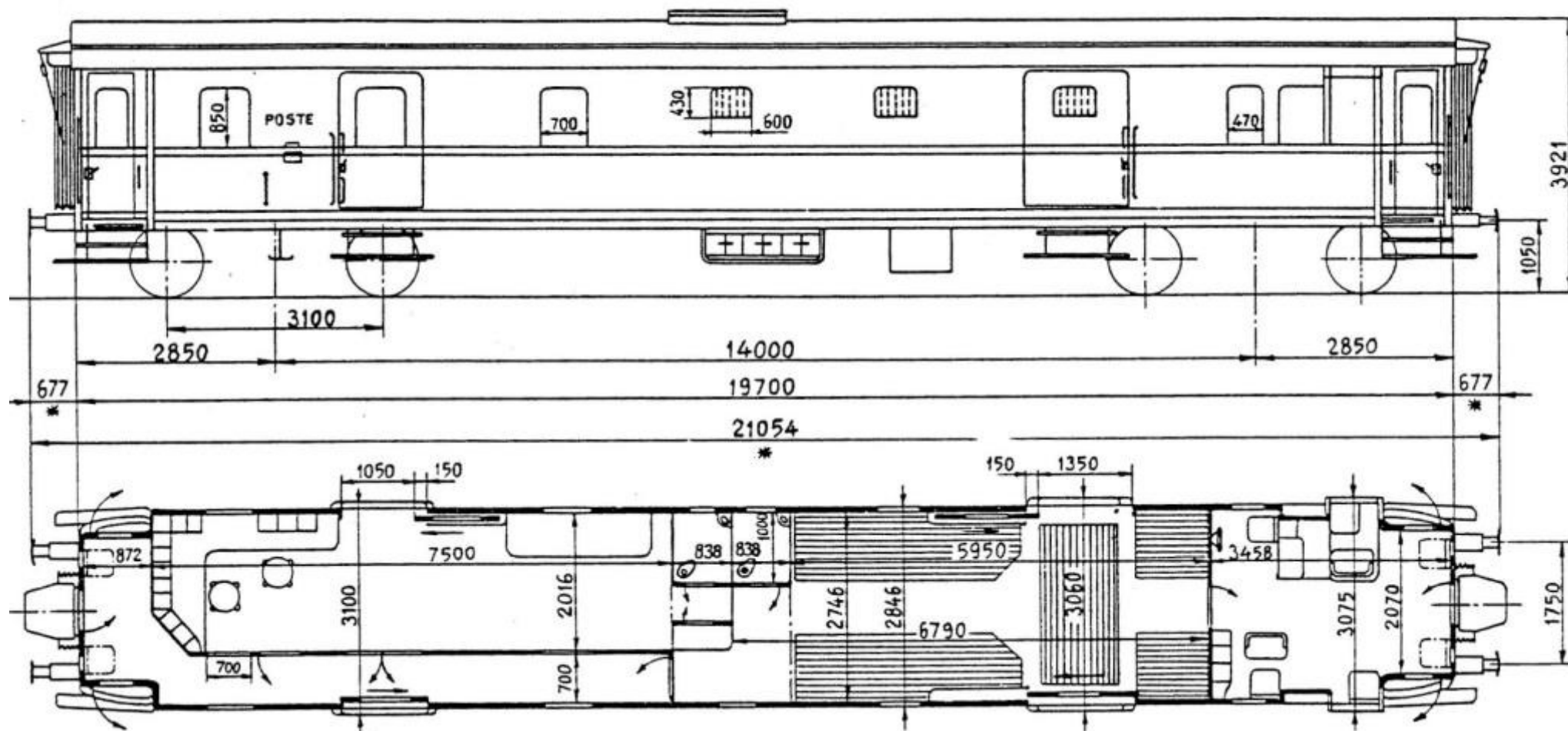


Comparto postale

FS veicoli a cassa metallica

- Agli inizi degli anni trenta, iniziarono ad essere realizzati veicoli a cassa metallica, in sostituzione di quelli a cassa in legno.
- Le casse metalliche, seppur più pesanti, fornivano maggior durata e resistenza soprattutto in caso di incidenti.
- L'aumento del peso rimorchiato era compensato all'affermarsi della trazione elettrica che offriva locomotive di maggior potenza.
- Ovviamente anche le nuove carrozze adibite al trasporto e smistamento della posta furono ordinate con cassa metallica a partire dal 1934.
- Le foto della maggior parte dei veicoli che seguono sono identificate con la marcatura uniforme (entrata in vigore a partire da metà anni sessanta) e non con la marcatura FS che avevano in origine.

FS veicoli a cassa metallica DUz 95.000-95.029 anno 1934



FS veicoli a cassa metallica

DUz 95.012



FS veicoli a cassa metallica

DUz 95.012

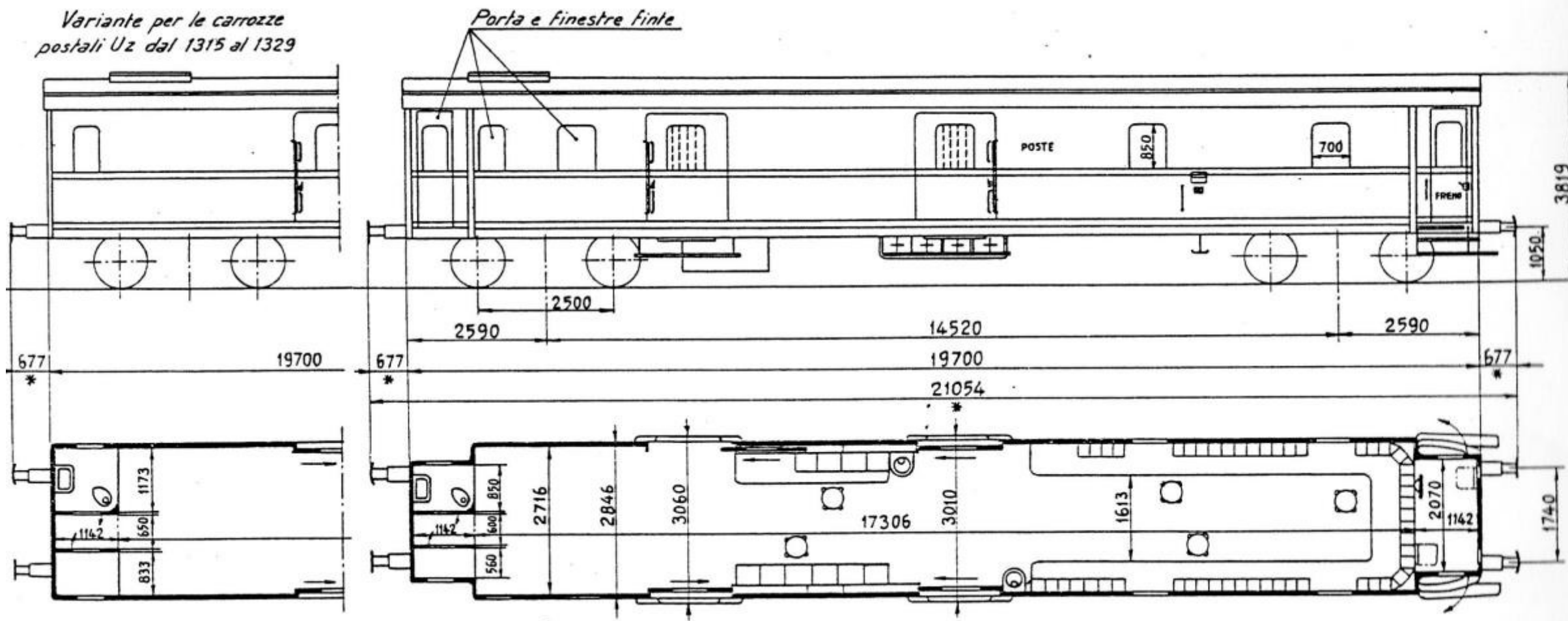
Sotto:

5083 DUz 91 48 022-7 modello in
scala 1:87 della ditta A.C.M.E.



FS veicoli a cassa metallica

Uz 1.300-1.329 anno 1934



FS veicoli a cassa metallica

Uz 1.300-1.329

5083 U 90 08 023-4



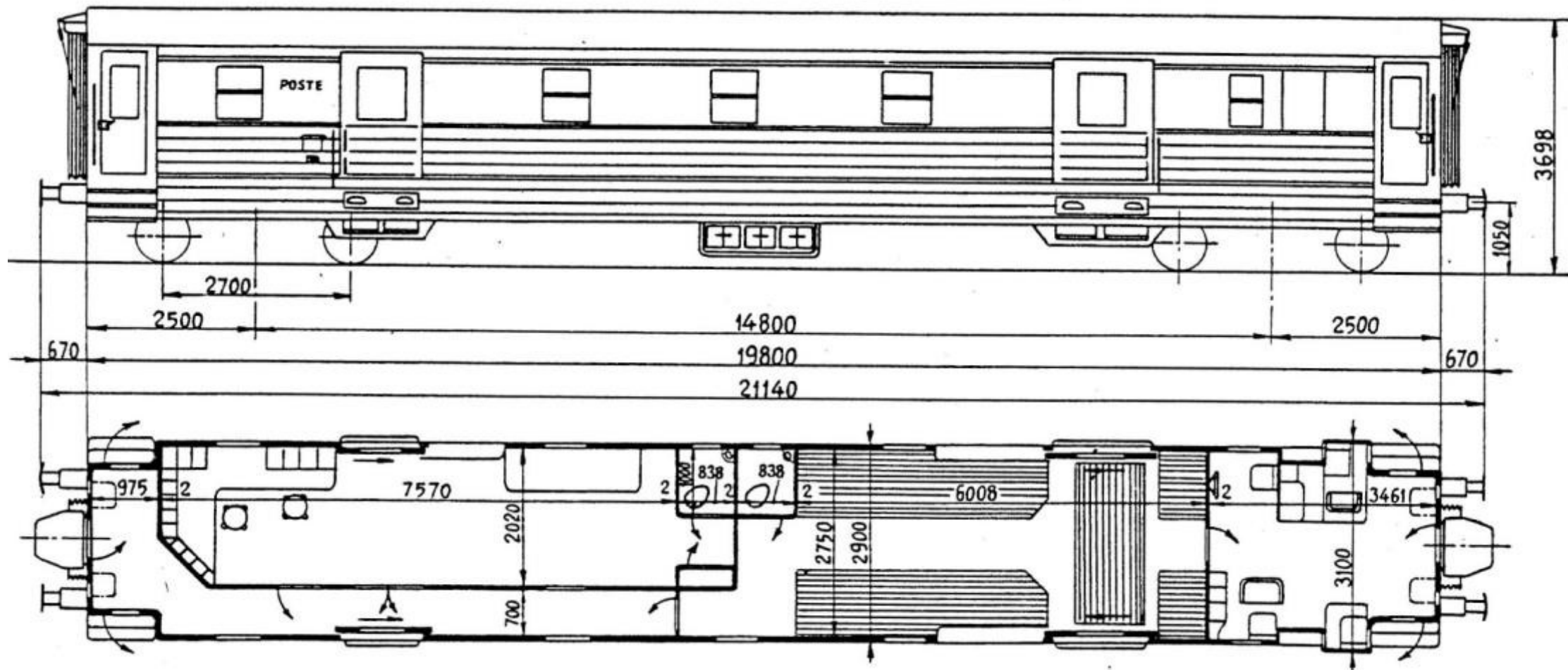
FS veicoli a cassa metallica Uz 1.300-1.329

- Uz 1.310 modello in scala 1:87 della ditta Roco, sotto il relativo logo delle Regie Poste ingrandito



FS veicoli a cassa metallica

DUz 93.000-93.001 anno 1939 (cassa in acciaio inox)



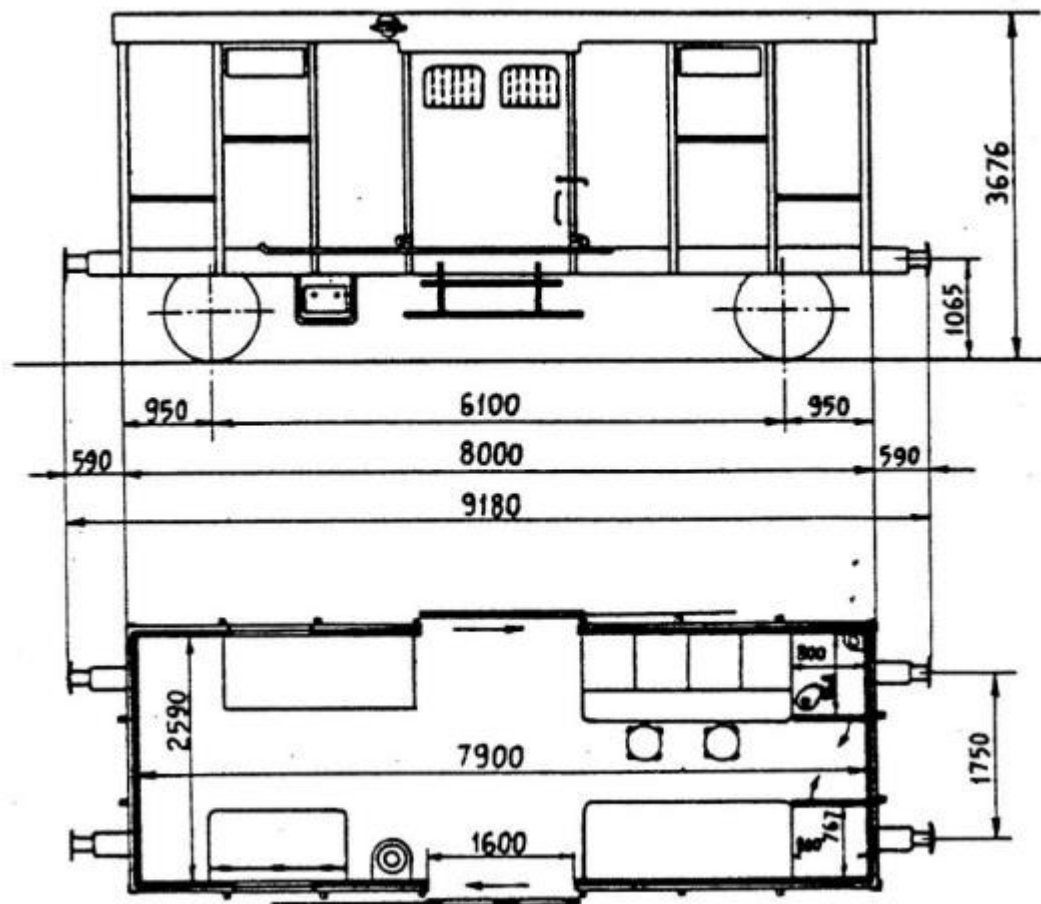
FS veicoli a cassa metallica DUz 93.000-93.001

DUz 93.000



FS veicoli a cassa metallica

UF 9.000-9.045 anno 1947



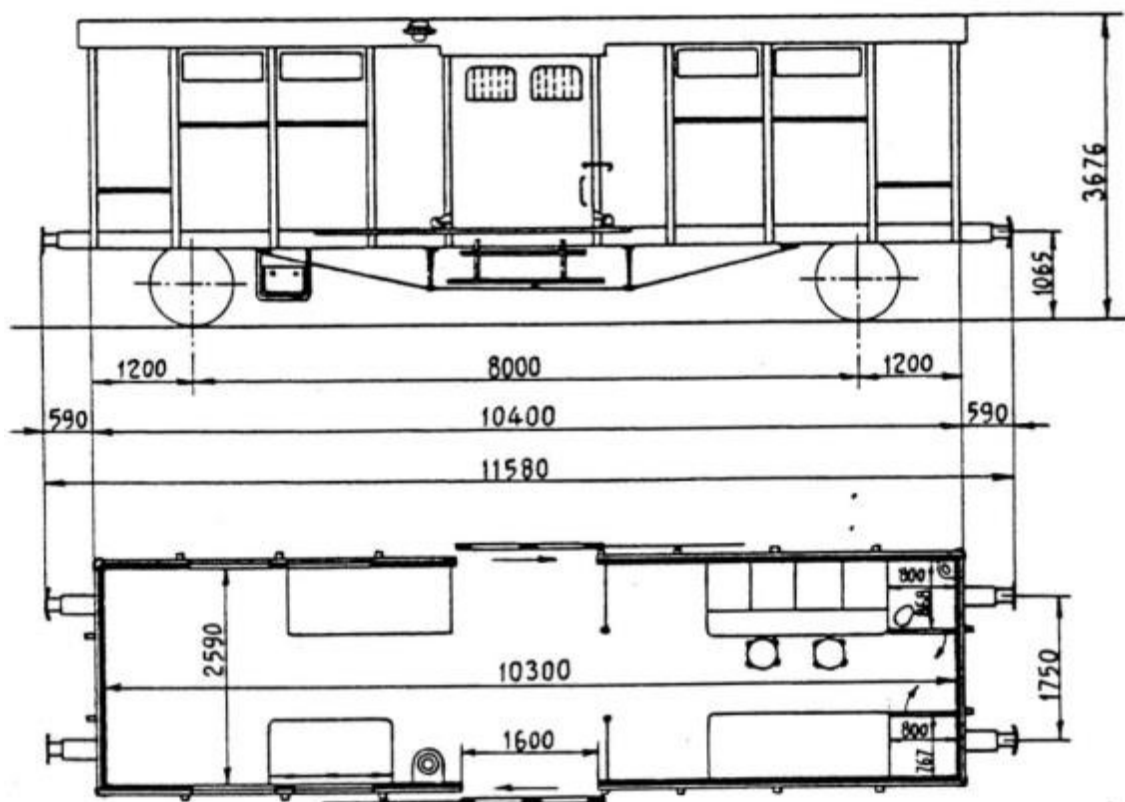
UF 9.013 modello in scala 1:87
della ditta SAGI



FS veicoli a cassa metallica

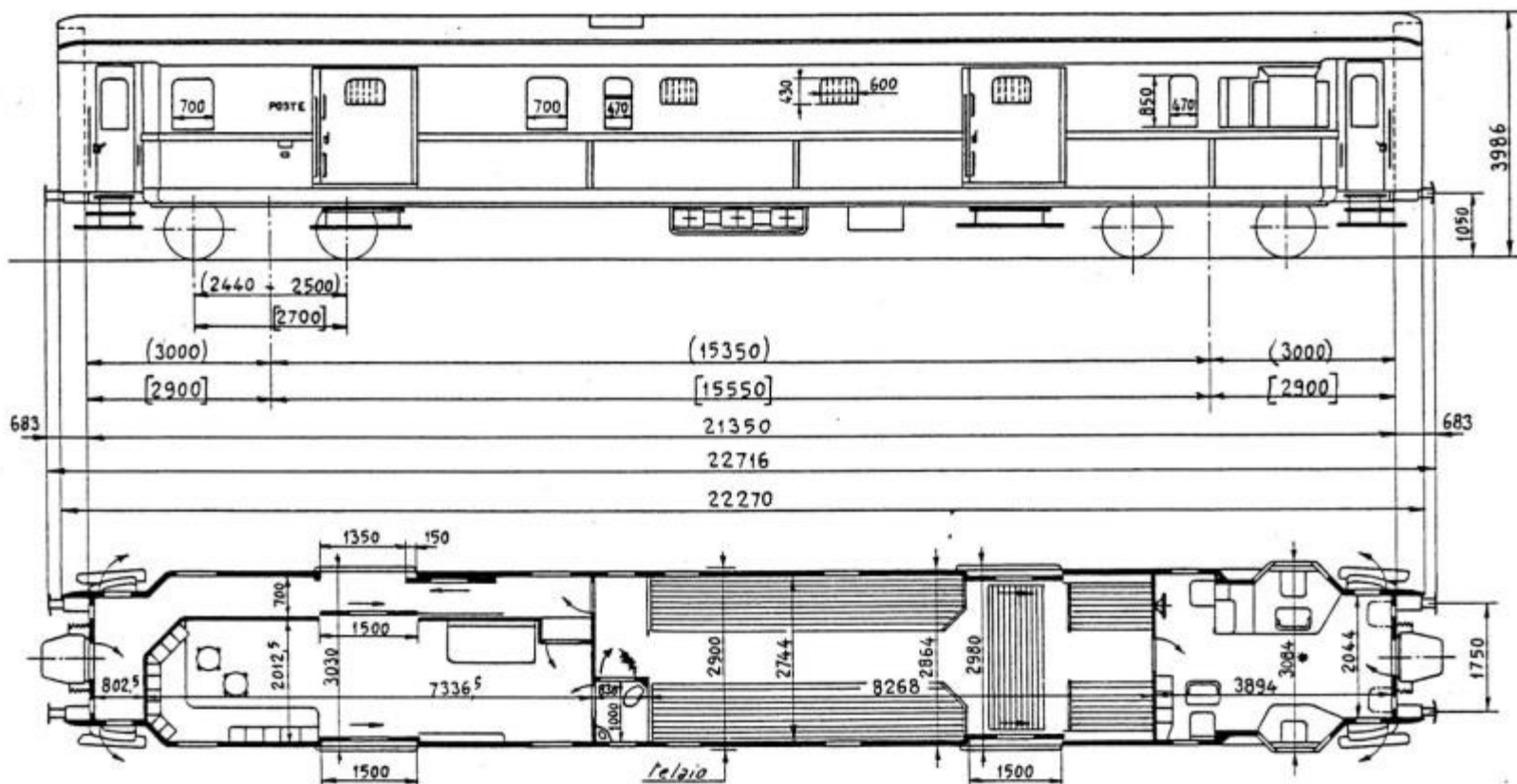
UFF 9.050-9.055 anno 1947

- UFF 9.050 modello in scala 1:87 della ditta A.C.M.E.



FS veicoli a cassa metallica

DUz 93.100 – 93.139 anno 1949



FS veicoli a cassa metallica

DUz 93.100 – 93.139

5083 DUz 91 38 103-7



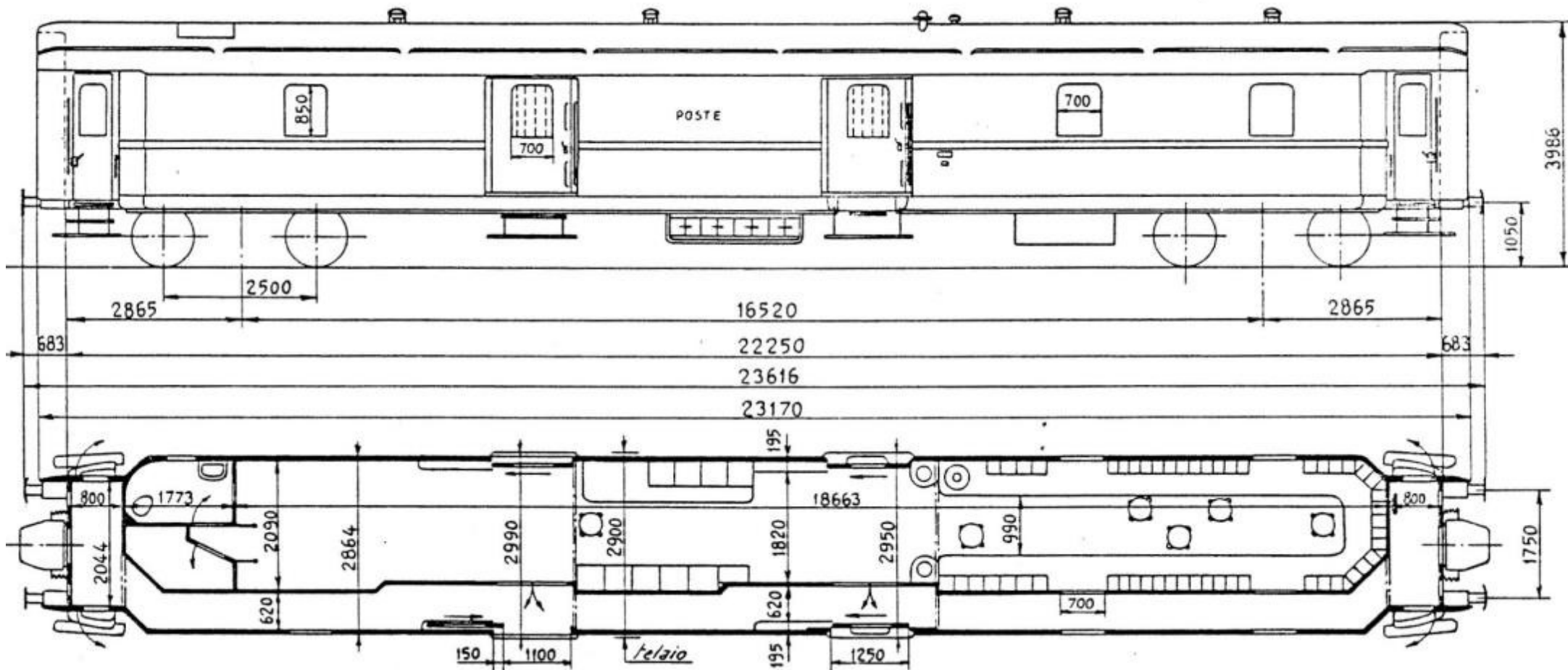
FS veicoli a cassa metallica

DUz 93.100 modelli in scala 1:87 della ditta Fleishmann



FS veicoli a cassa metallica

UIz 1.400 – 1.431 anno 1949



FS veicoli a cassa metallica UIz 1.400 – 1.431

- 5083 UI 90 38 014-7

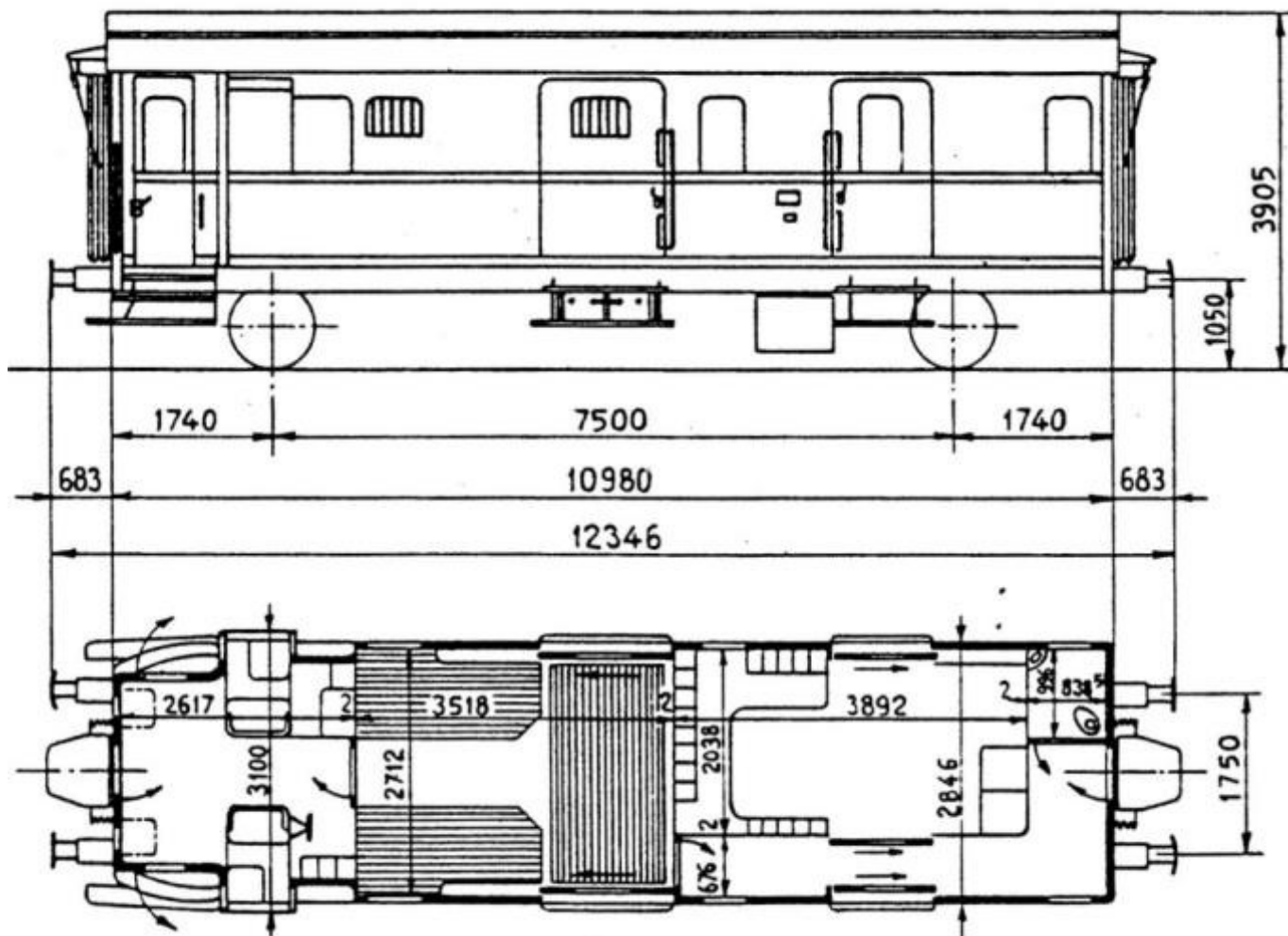


5083 UI 90 38 020-4
modello in scala 1:87 della
ditta RivaRossi



FS veicoli a cassa metallica

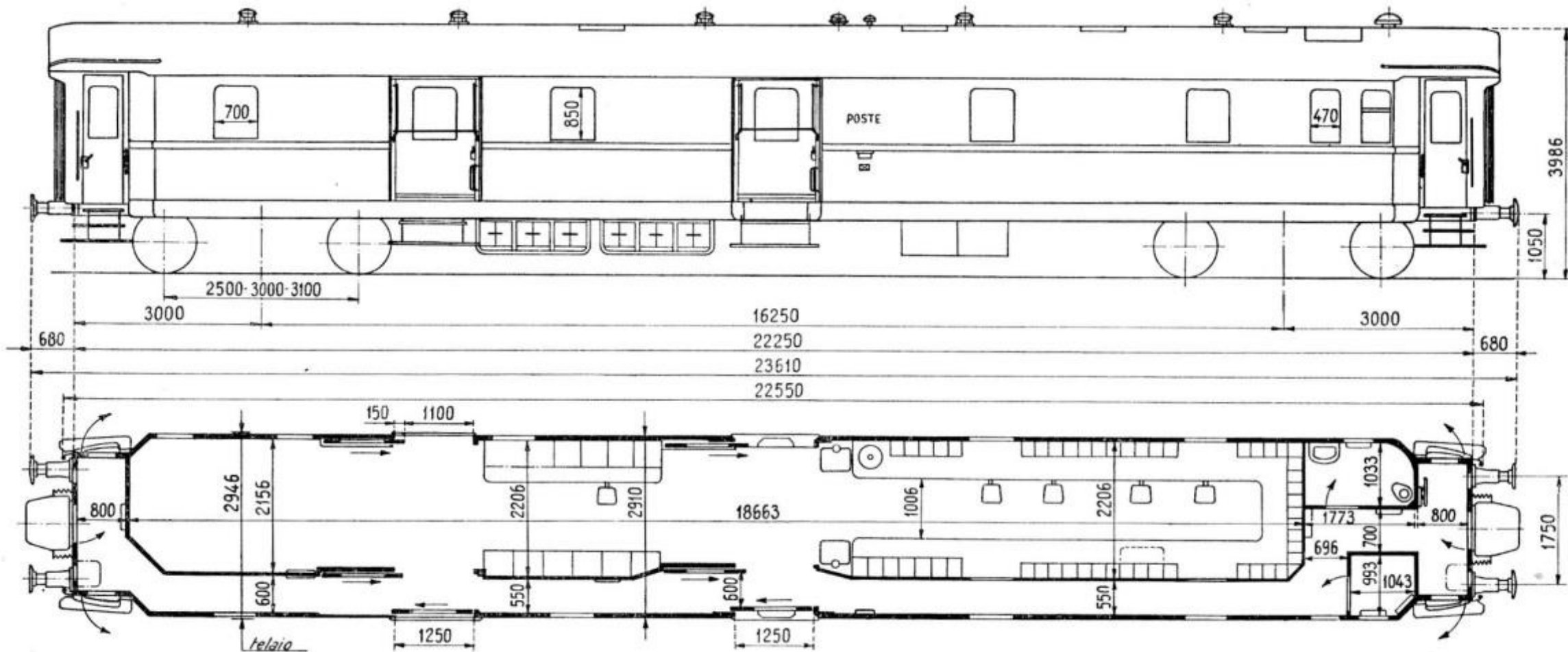
D 11 97 0000-97 082 anno 1952-53



FS veicoli a cassa metallica
DUI 97.000-97.082
DUI 97.018 e DUI 97.036

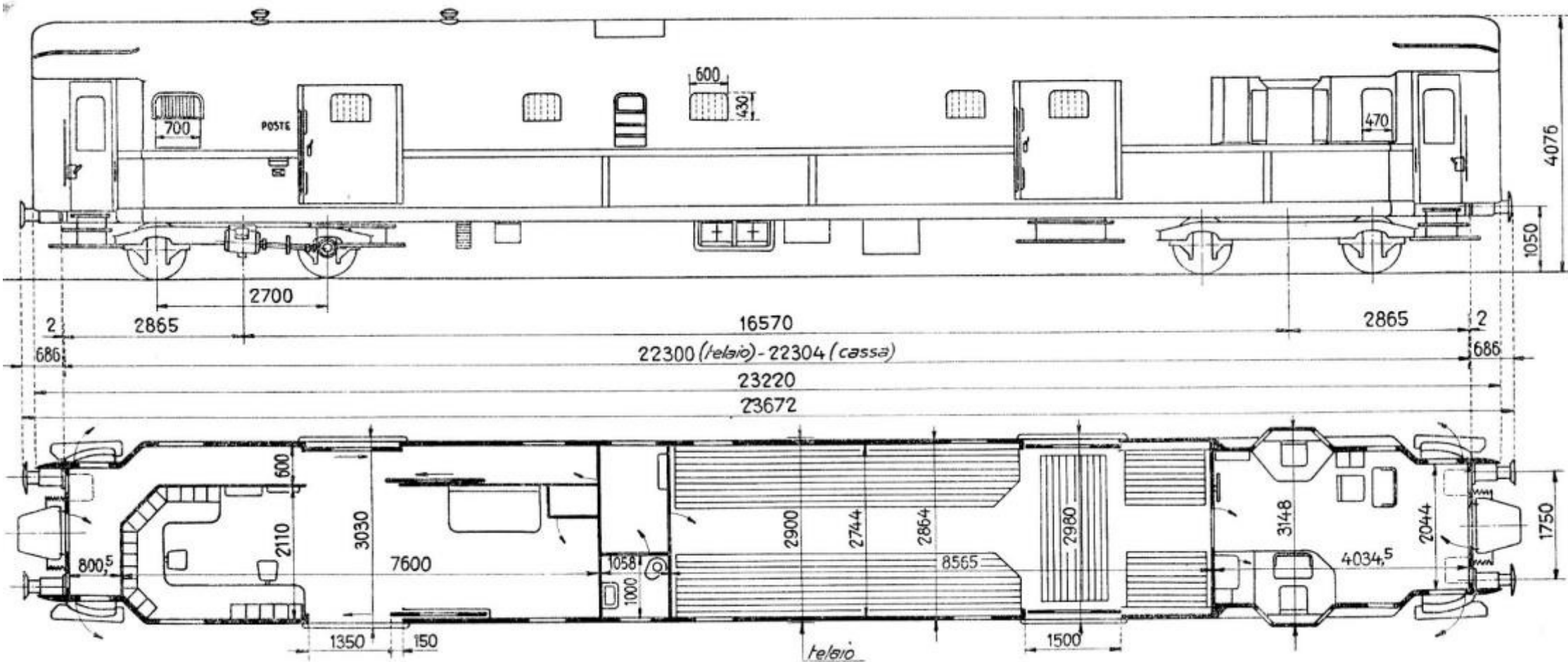


U1z 1.450 – 1.479



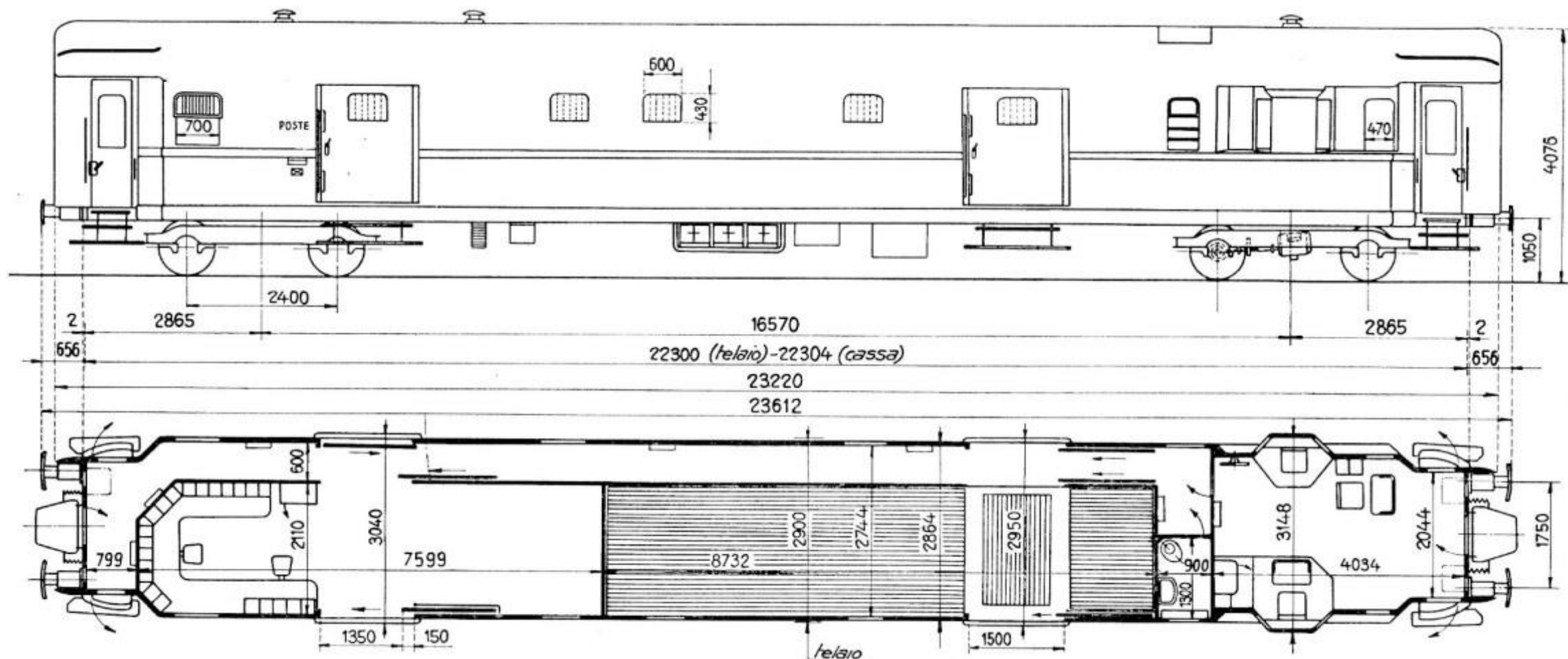
FS veicoli a cassa metallica

DUz 93.200 – 93.222 anno 1955



FS veicoli a cassa metallica

DI 17 93 250 – 93 268 anno 1964



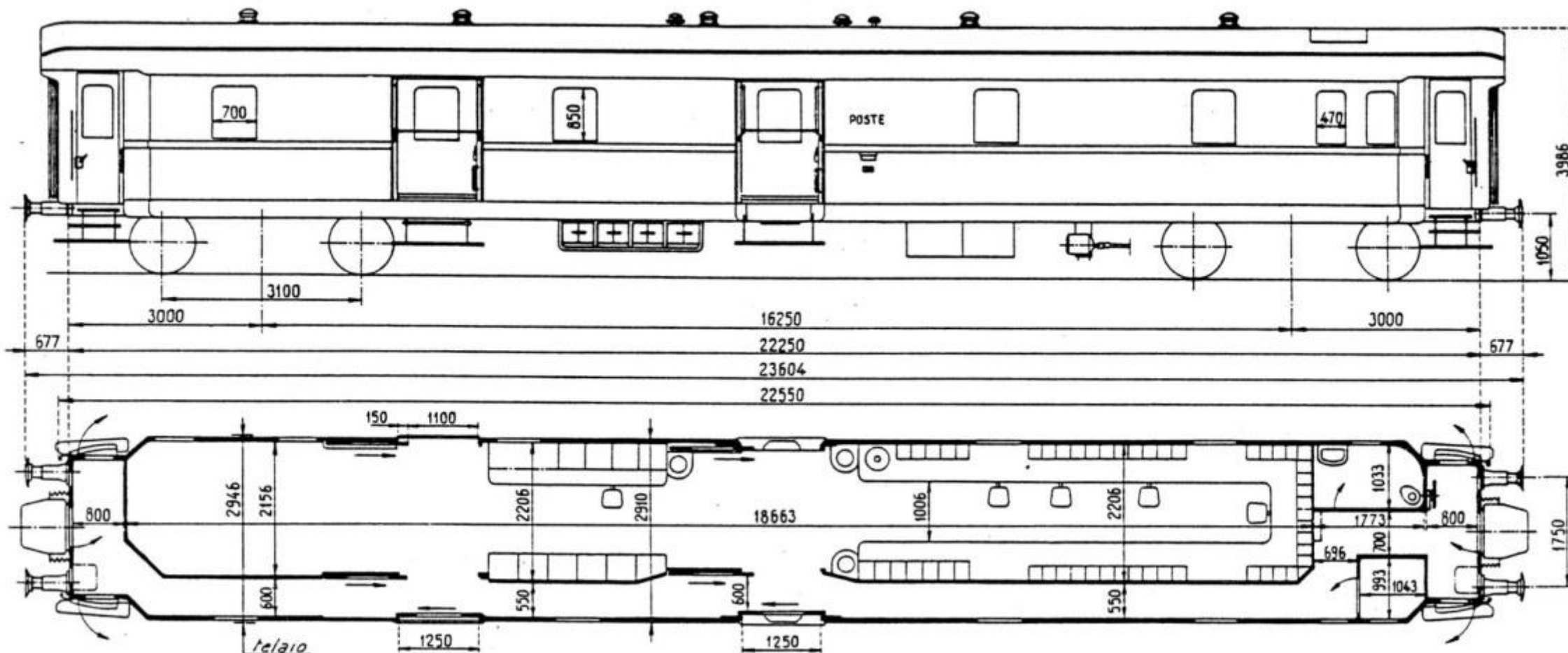
FS veicoli a cassa metallica

DUz 93.250 – 93.268 anno 1964

5083 nDU 91 78 201-0 n = attrezzato per treni navetta



FS veicoli a cassa metallica
Ulz 1.480 – 1.549 anno 1956



FS veicoli a cassa metallica

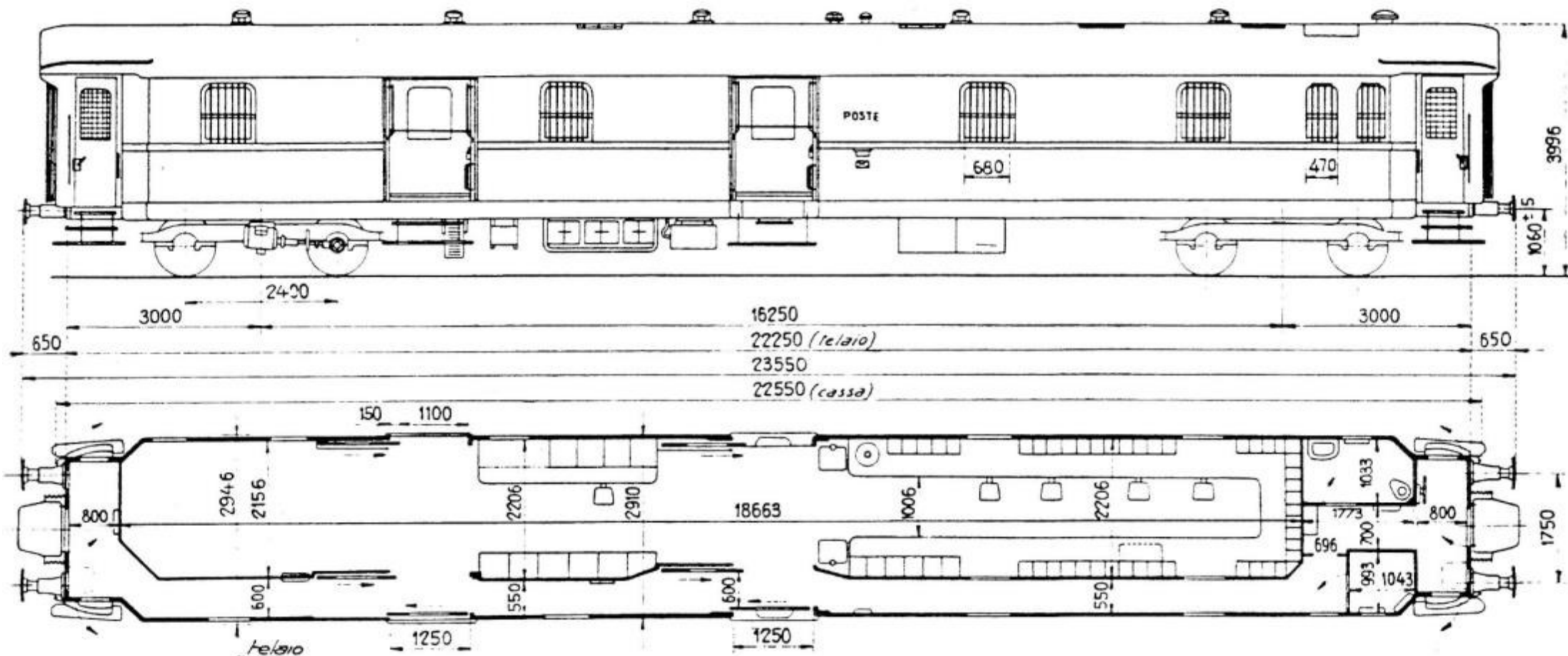
UIz 1.480 – 1.549 anno 1956

5083 UI 90 38 154-1



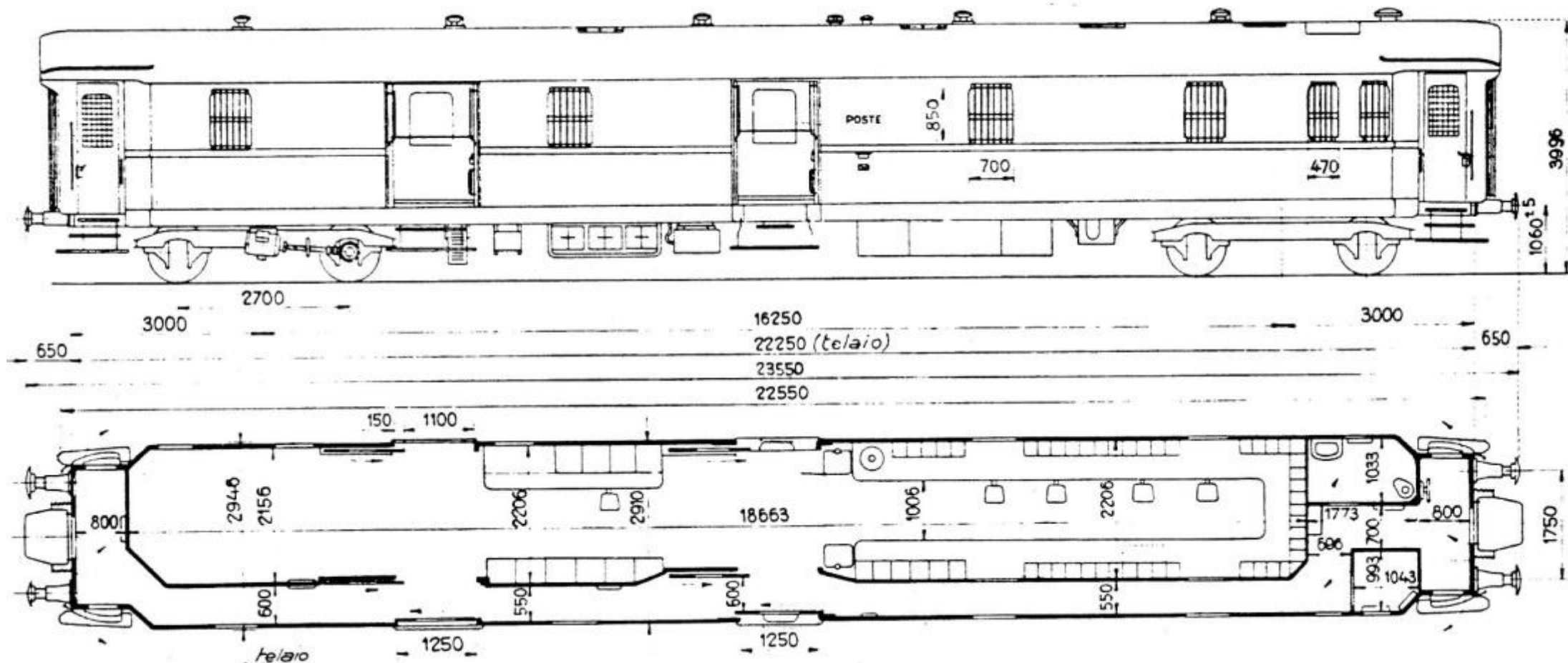
FS veicoli a cassa metallica

Uiz 1.550 – 1.569 anno 1958



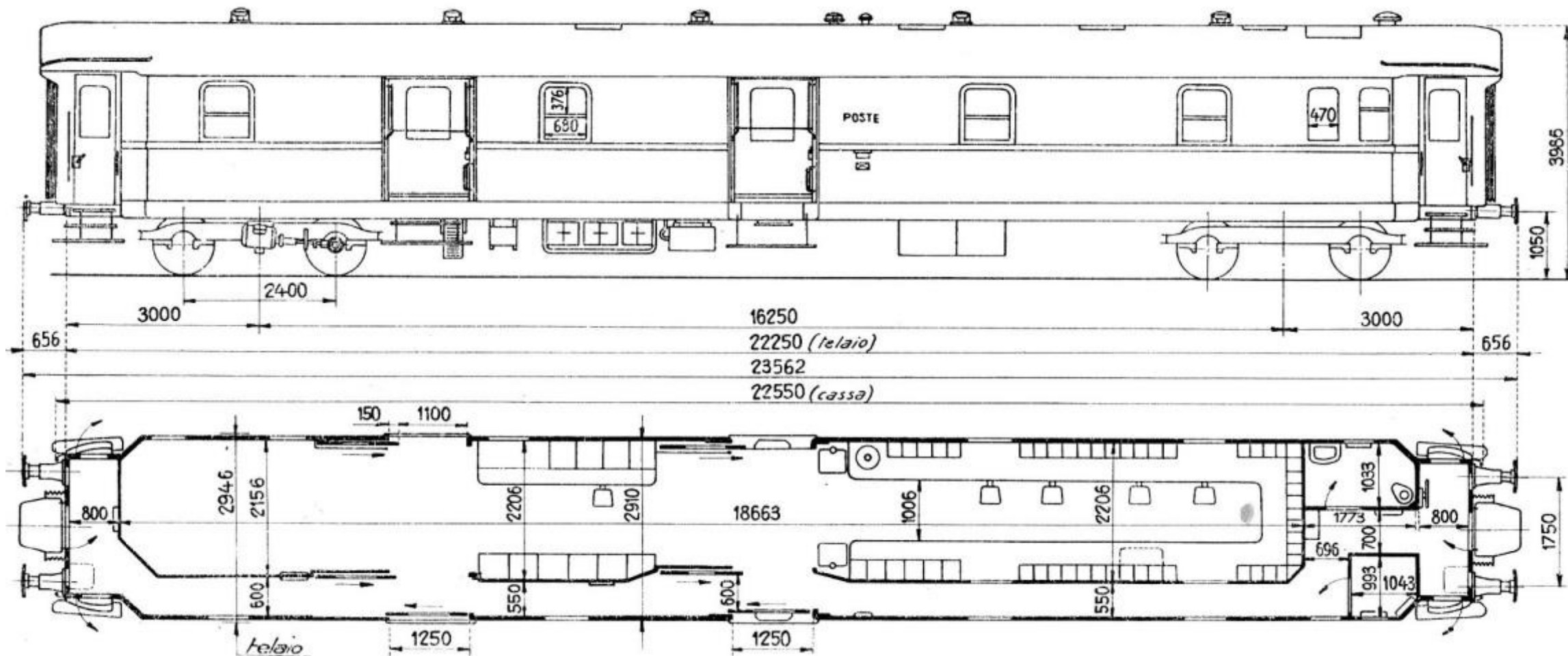
FS veicoli a cassa metallica

UIz 1.570 – 1.581 anno 1958



FS veicoli a cassa metallica

U1z 1.582 – 1.641 anno 1962



FS veicoli a cassa metallica

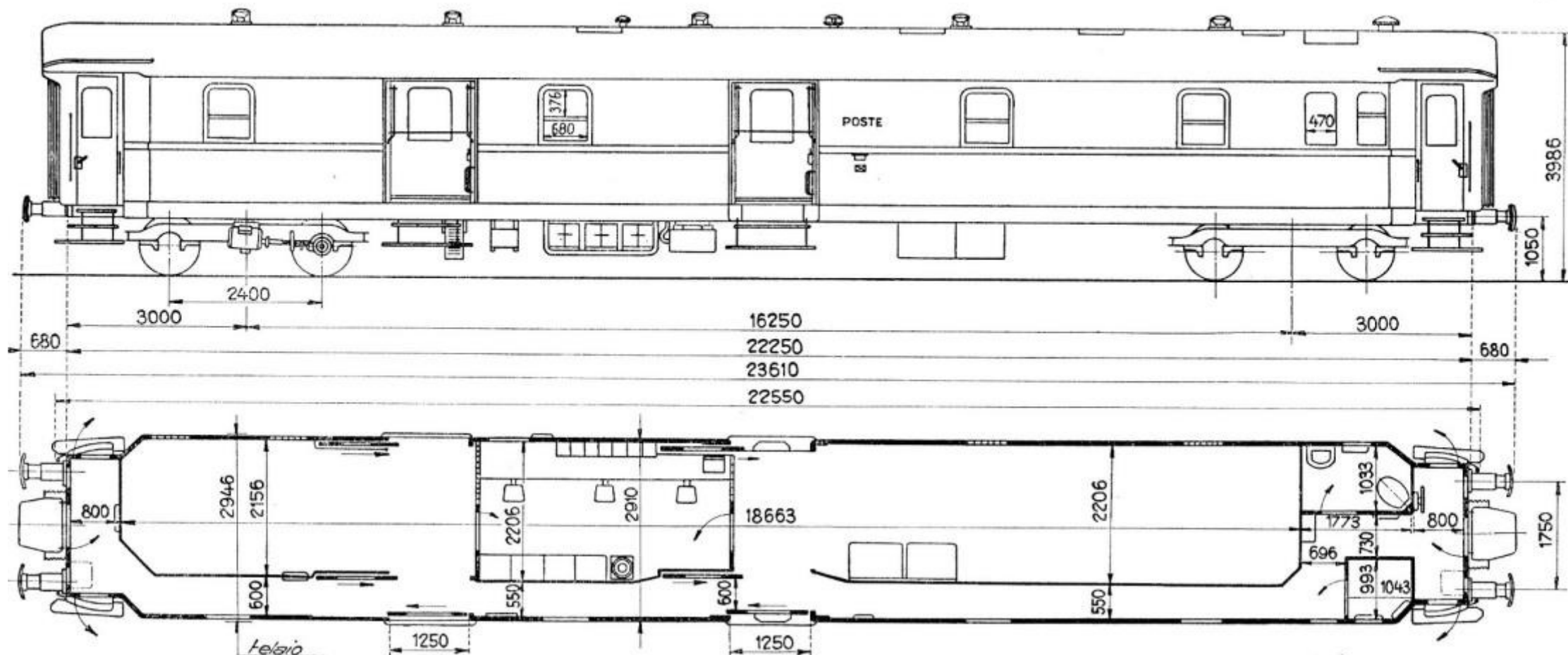
UIz 1.582 – 1.641 anno 1962

5083 UI 90 38 212-7



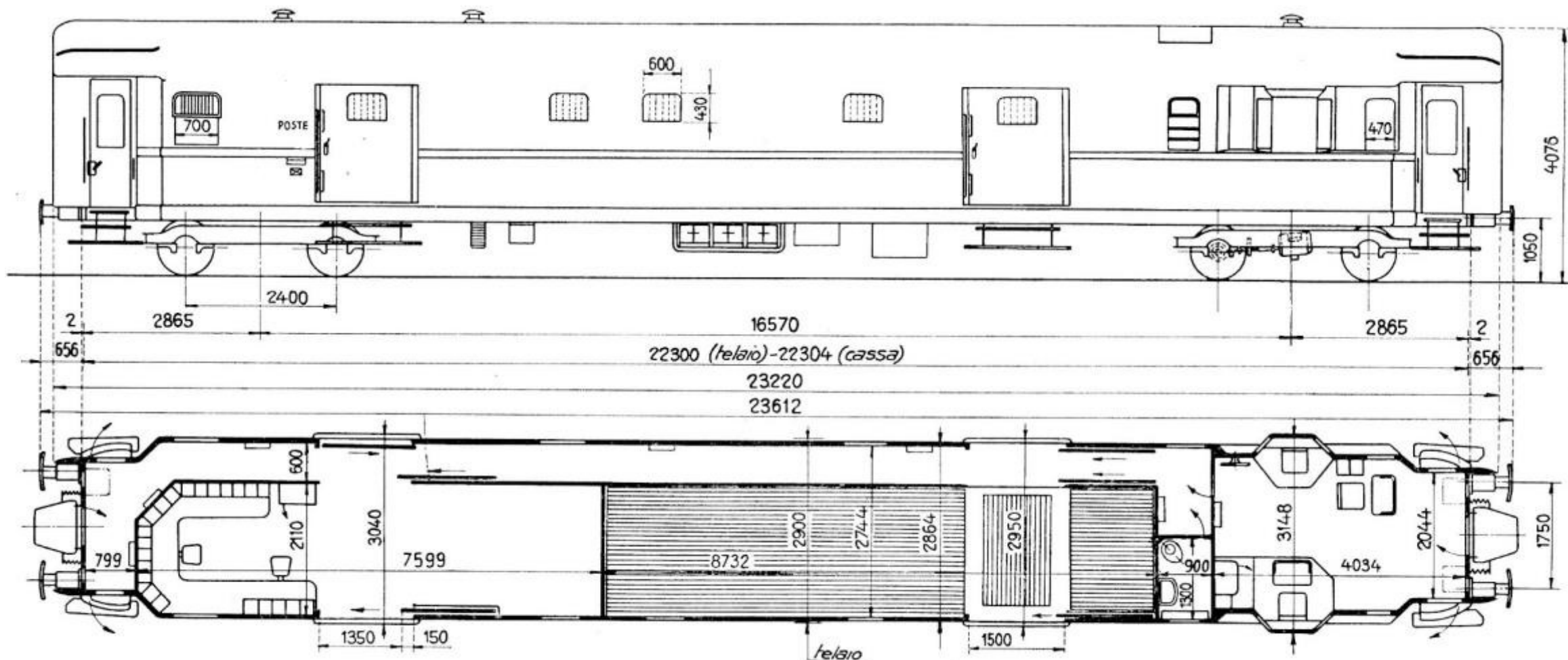
FS veicoli a cassa metallica

UMIz 8.500 – 8.529 anno 1962



FS veicoli a cassa metallica

DUz 93.250 – 93.268 anno 1964



DU 97.100 – 97 149 anno 1964 (noi UMI)



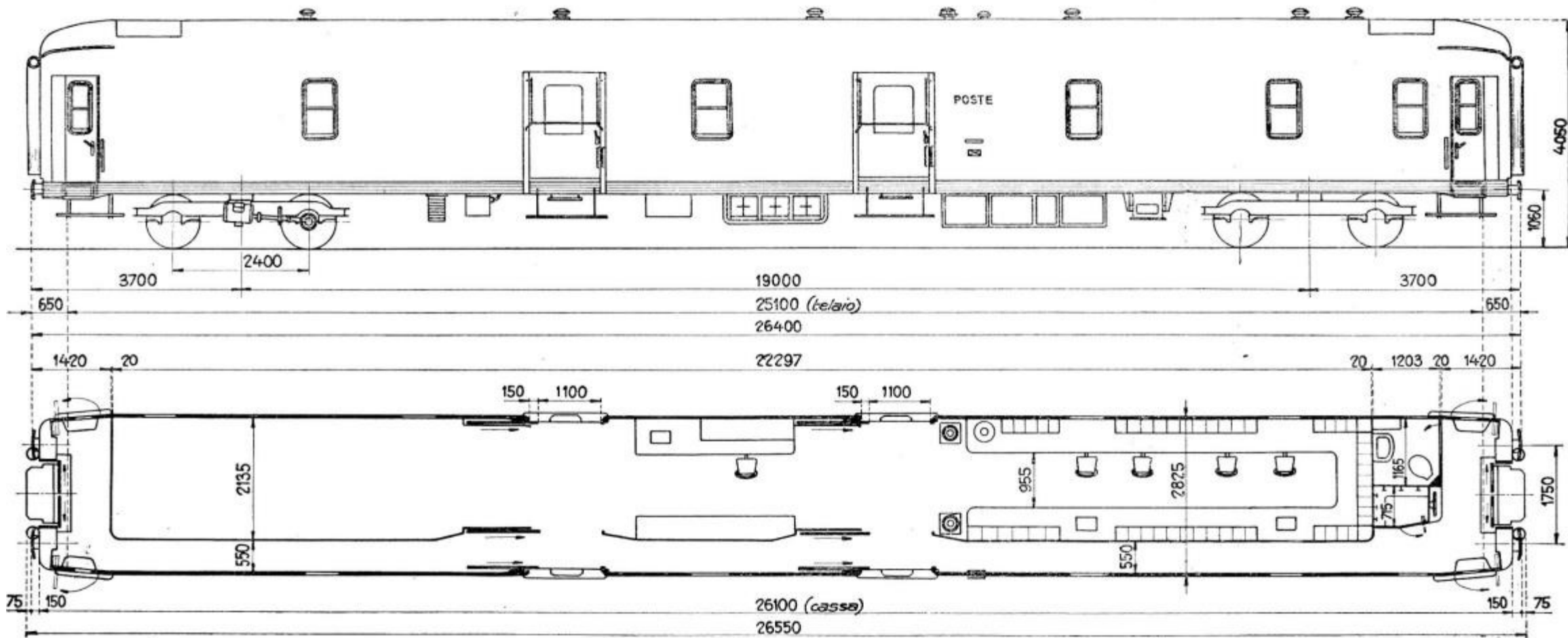
FS veicoli a cassa metallica DU 97.100 – 97.149 anno 1964 (poi UMI)

DU 97.135 e DU 97.140



FS veicoli a cassa metallica

U1z 1.700 – 1.719 anno 1964 (tipo X)



FS veicoli a cassa metallica

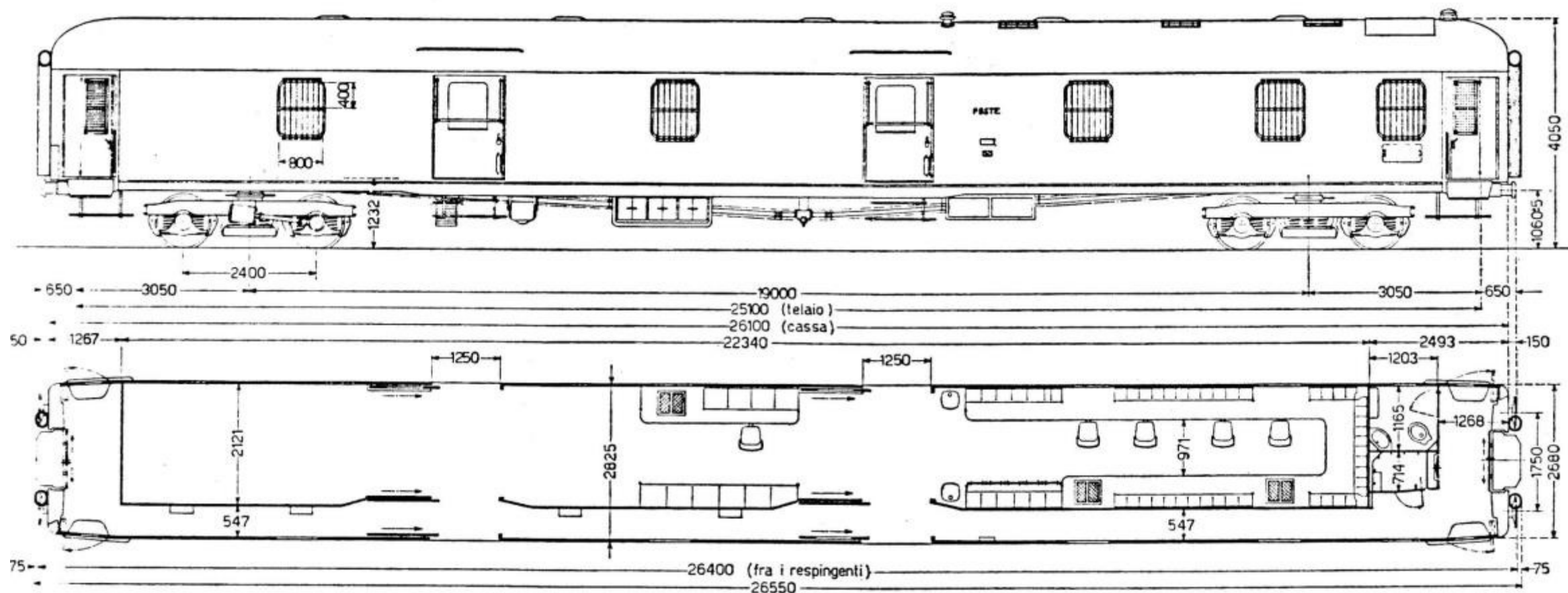
UIz 1.700 – 1.719 anno 1964 (tipo X)

5183 UI 90 70 014-5



FS veicoli a cassa metallica

U1z anno 1968 (tipo X)



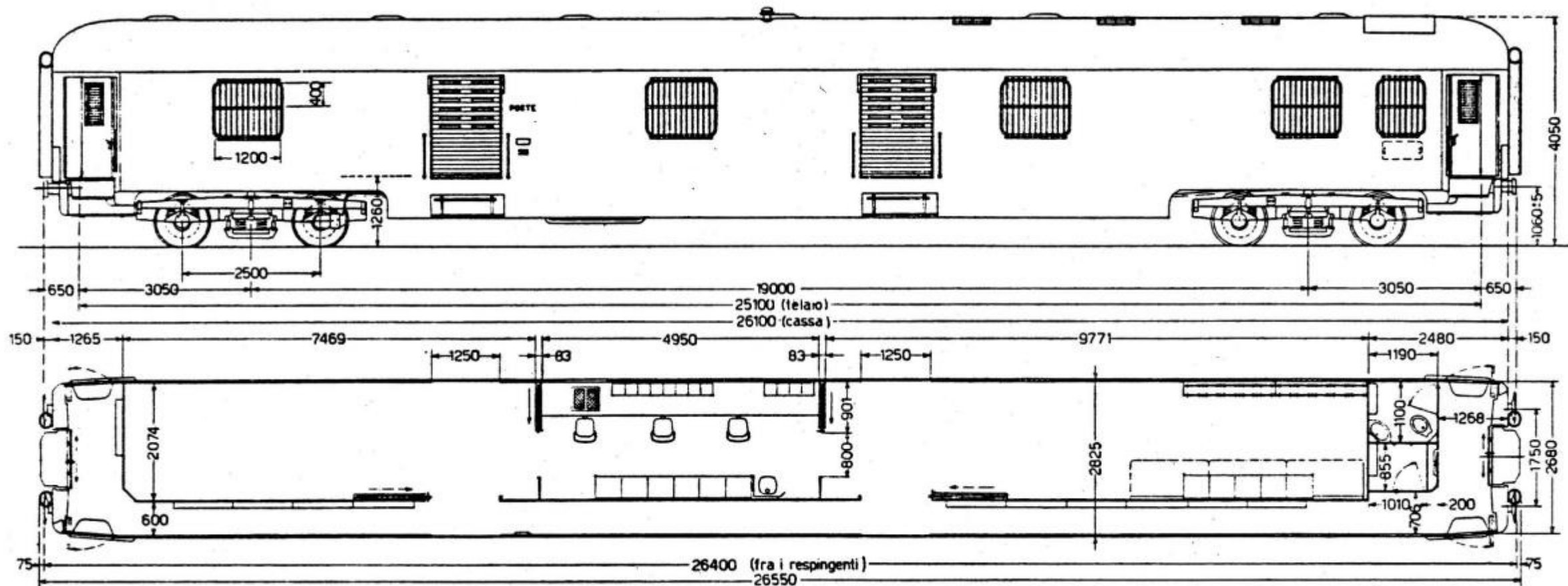
FS veicoli a cassa metallica Ulz anno 1968 (tipo X)

5083 UI 90 78 025-4



FS veicoli a cassa metallica

UMI anno 1970 (tipo X)



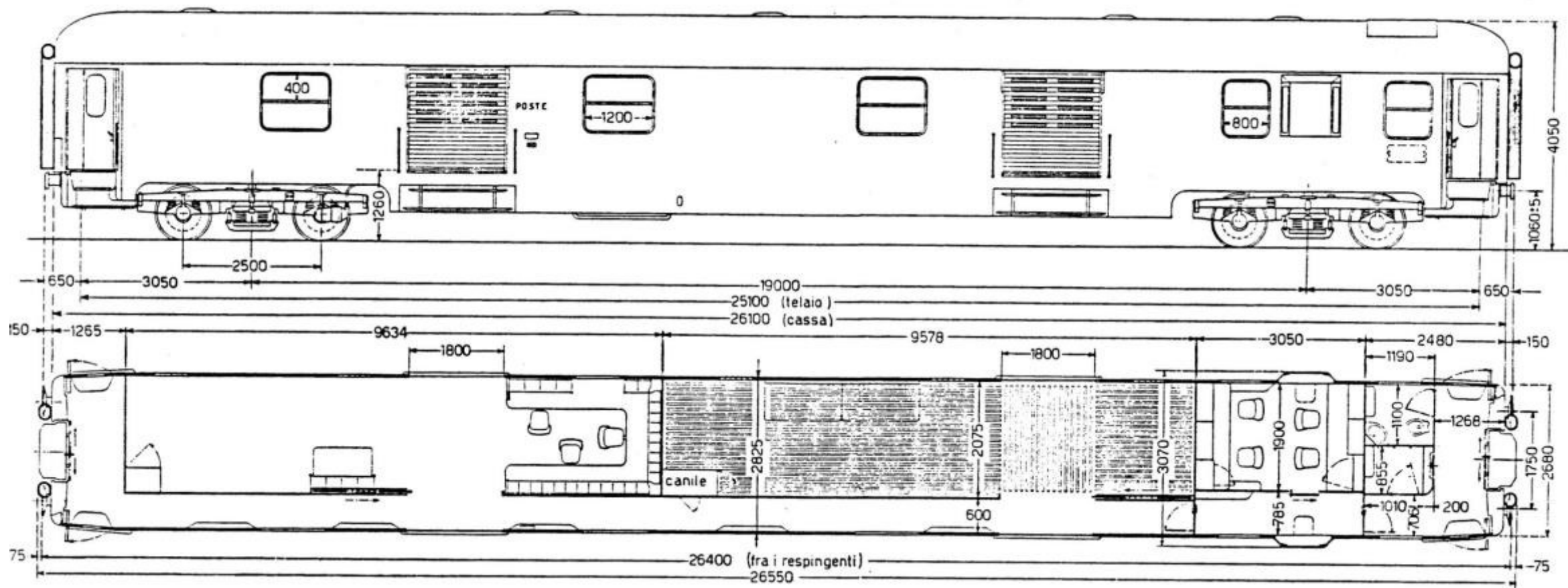
FS veicoli a cassa metallica

UMI anno 1970 (tipo X)

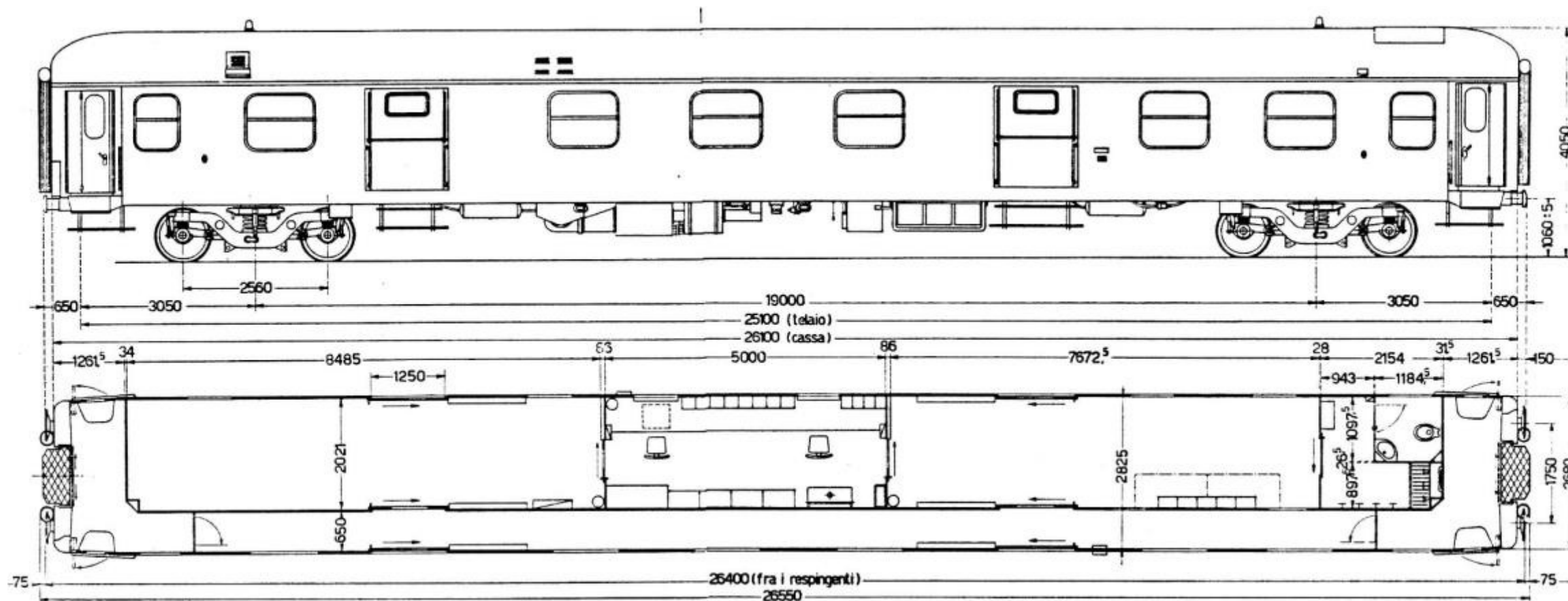
5083 UMI 90 78 604-6



FS veicoli a cassa metallica DU- nDU anno 1970 (tipo X)



FS veicoli a cassa metallica
UMI anno 1975 (tipo X)



FS veicoli a cassa metallica UMI anno 1975 (tipo X)

5083 UI 90 78 850-5



Composizione treno postale 998M

Linea Bologna – Milano (estate 1959 sopra e 1960 sotto)

«84»	«1912»	«—————999M—————»	Loc.	998M	4.18
UIz -	DUz -	UIz - UIz - UIz			
Siracusa	Roma	«—Roma—» Firenze			
«—————»	Milano	«—————»			
«—————999M—————»	«1369»	«999M»			

«1902»	«1912»	«—————999P—————»	«—————996M—————»	Loc.	998M	4.18
UIz -	DUz -	UIz - UIz - UIz -	UIz - UIz - DUz - UIz			
Siracusa	«—————Roma—————»	«Firenze»	«Bari» «—Lecce—» «Ancona»			
«—————»	Milano	«—————»	«—————»			
«—————999P—————»	«1369»	«999P»	«117» «451» «——997P——»			

Composizione treno postale 999M

Linea Milano- Bologna (estate 1959 sopra e 1960 sotto)

Treno	Ora di partenza	Binario	Fascio ed ora di prelevamento	Loc.
999M	20,25	1	1/P. 19.00	«-----998M-----» «32» «998M» «150» UIz - UIz - DUz - UIz - UIz - Dz⁽¹⁾ «-----Milano-----» «Firenze» «Siracusa» «-----Napoli-----» «-----Roma-----» «998M» «35» «-----81-----» «998M» «-38-» (1) Solo per servizio ferroviario.

Treno	Ora di partenza	Binario	Fascio ed ora di prelevamento	Loc.
999P	20,25	1	1/P. 19.00	«-----998P-----» «32» «998P» «1356» «118» «156» UIz - UIz - DUz - UIz - UIz - DUz - Dz⁽¹⁾ - Uz «-----Milano-----» «Firenze» «Siracusa» «-----Napoli-----» «-----Roma-----» «Lecce» «2354» «81» «1916» «82» «903» «998P» «68» «997P» (1) Solo per servizio ferroviario.

La Posta in Treno

- Grazie per l'attenzione
- Ringraziamenti: A. Albè, H. Helles, A. Manino, P. Merlo e Archivio Poste Italiane
 - Foto dei modelli: C. Albanese e P. Recagno