



Filitalia, de vereniging voor verzamelaars van postzegels van Italië en gebieden, Vaticaan en San Marino, is opgericht op 25 oktober 1997. K. v. K. Rijnland nr. 28077878. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december, opzeggingen vóór 1 oktober. Contributie: € 15 per jaar, overmaken op rekening 34 68 19 369 t.n.v. Filitalia. Contributie buitenland: € 20 per jaar IBAN NL17RABO0346819369 met BIC RABONL2U t.n.v. Ver. Filitalia. Dit blad verschijnt zes keer per jaar. Losse nummers € 2,50. ISSN 2211-5048

Jaargang 16, nummer 4, september 2013

www.filitalia.nl

EEN ZELDZAME FRANKERING OP BRIEF



Deze brief van Tripoli naar Yukon in Oklahoma is wat wild gefrankeerd met mooie voetbalzegels van de RR Poste Coloniali Italiani. Volgens mijn gegevens zou 3,75 lire voldoende zijn geweest, maar de afzender zoekt blijkbaar naar een mogelijkheid om het 50 lire zegel weg te plakken (zeg maar 5 gulden, een maand huur in die tijd). De brief ging volgens de stempels op de achterzijde per luchtpost van Tripoli (26.5.1934), Torino Ferr. America (de trein met aansluiting op de boot naar Amerika), om via New York (5.7) op 7.7.34 in Yukon aan te komen. Je moest er als verzamelaar heel wat geld voor over hebben om al die hoge waarden van Italië op brief te krijgen!

IN DIT NUMMER:

**IN UN ANNO E MEZZO RICCO, DOPO UN ANNO DI MORTE
SEPTEMBERVEILING
DE TREINPOSTKANTOREN (T.P.K.'S VAN ITALIË) DEEL 3
CHE COSA DICE**

“IN UN ANNO E MEZZO RICCO, DOPO UN ANNO DI MORTE”

Cees Ursem

Deze veelzeggende uitspraak (In anderhalf jaar rijk, een jaar later dood) was lange tijd van toepassing op de Italiaanse vruchtbare gebieden als de Campagna Romana en het Toscaanse Maremma, gebieden maar je kreeg er geheid malaria.

Eeuwen lang ging de ontwikkeling van Italië gebukt onder de dreiging van malaria. Het is amper vijftig jaar geleden (1962) dat Italië de definitieve overwinning op deze ziekte kon melden. Het ‘economische wonder’ dat zich in het Italië van na de Tweede Wereldoorlog voltrok zou zonder deze mijlpaal nooit mogelijk zijn geweest.

Toen Giuseppe Garibaldi in 1865 tijdens het Risorgimento door de te hulp geschoten Franse troepen uit Rome werd verdreven, droeg hij zijn hoogzwangere maar doodzieke vrouw Anita door het moerasgebied van Comacchio tussen Ravenna en Ferrara. Ze stierf aan malaria die ze had opgelopen tijdens hun vlucht voor de pauselijke troepen in de vlakte onder Rome. Wie hier tijdens de zomer verbleef of door heen reisde, had 90% kans op deze dodelijke ziekte. Garibaldi zelf was door chronische malaria, opgelopen in Zuid-Amerika, redelijk resistent maar zijn vrouw was een weerloos slachtoffer. Zij stierf in de armen van Giuseppe in augustus van dat jaar, slechts 28 jaar jong.



De slag om Rome.



Het overlijden van Anita.



Garibaldi draagt Anita door het moeras.

De vlakte rond Rome, de Campagna Romana, was een woestijn des doods. Rome was in 1870 de nieuwe hoofdstad geworden maar ambtenaren en parlementariërs ontvluchtten massaal de stad zodra de zomer in aantocht was. Malaria was een ziekte die iedereen trof, zonder onderscheid in rang of stand. De grote veldheer Julius Caesar en Cavour, premier van Piemonte en drijvende kracht achter de eenwording stierven eraan, ook de eerste koning van het verenigde Italië, Vittorio Emanuele II stierf aan een combinatie van chronische malaria en longontsteking.



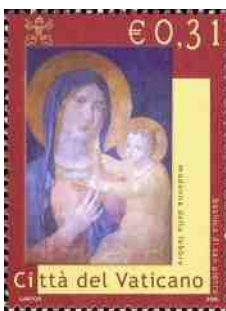
Julius Caesar Camillo Benso di Cavour Vittorio Emanuele II

De Romeinse Koorts.

De ‘Romeinse Koorts’ zoals malaria werd genoemd, was een schande voor de nieuwe natie. Maar hoe de ziekte bestreden moest worden wist men niet. Malaria was eeuwenoud en het meest waarschijnlijk, dacht men, lag de oorzaak in de kwalijke moerasdampen. De Griekse arts Hippocrates beweerde ooit dat moeraskoorts werd veroorzaakt door Miasma; vergiftigde lucht die `s zomers opstijgt uit natte gronden en stilstaand water. Deze theorie werd tot ver in de moderne tijd gehuldigd en bezorgde de ziekte haar huidige naam; “mal`aria” oftewel slechte lucht.

Huismiddeltjes als; het insmeren met urine van zwangere vrouwen, het eten van bedwantsen (gedrenkt in wijn en ei), het dragen van kriebelende kleding om veel te zweten, het offeren aan de godin van de koorts Febris of het inhaleren van de rook van verbrande geurende dennen-naalden, niets hielp.

Madonna della Febbre
(gebaseerd op Godin Febris).



De gemiddelde leeftijd in malariagebieden was 22 jaar. En zoals gezegd zonder aanzien des persoons. Dichter des vaderland Dante Alighieri overleefde een bezoek aan de moerassen rond Ravenna niet. De schilders Rafaello en Caravaggio overleden vrijwel zeker aan malaria en minstens ook vijf pausen. Paus Urbanus VII al na een pontificaat van 13 dagen. In alle lager gelegen gebieden van Italië bijvoorbeeld in de noordelijk gelegen Povlakte heerste malaria maar dat was de milde vivax-variant. In het midden en zuiden van Italië (Sardiniëse kust en Campagna Romana) kwam vaker de fatale Falciparum-soort voor. Deze veroorzaakte heftige bloedingen en verstopping van vitale bloedvaten. Vooral bij kinderen en zwangere vrouwen leidde dit tot de dood of invaliditeit.

Bekende Italianen die aan malaria zijn overleden.



Dante Alighieri Werk van Rafaello Caravaggio

Italiaanse Spoorwegen

De Italiaanse spoorwegen, symbool van het verenigd Italië, startten een uitgebreid en baanbrekend onderzoek naar de oorzaak van de ziekte.

In het zuiden stierven de spoorwegaarbeiders massaal en dat kon zo niet doorgaan. De resultaten waren schokkend. Van de 25 miljoen Italianen liepen er 11 miljoen direct gevaar om malaria te krijgen. Stierven er in het noorden jaarlijks tweeduizend mensen aan de ziekte, in het zuiden waren dat er achttienduizend! Zij die de ziekte bij zich droegen waren duidelijk herkenbaar aan hun asgrijze kleur en enorm opgezwollen buik veroorzaakt door een overuren draaiende milt. Spottend werden zij 'panettoni' genoemd naar het bolvormige Italiaanse brood. De landbouw was er op sterven na dood want de boeren hielden zich liever, met alcohol als pijnstiller, in de hoog gelegen dorpen op, dan de ziekmakende akkers in het laagland te bewerken. Door de improductiviteit van de landbouw werd Italië genoodzaakt graan uit de VS te importeren. Door de Spoorwegen werden duizenden Eucalyptus bomen uit Australië

geïmporteerd. Het idee was dat die met hun sterke aroma de 'slechte lucht' zouden verdrijven en door hun snelle groei en grondwateropname zeer geschikt zouden zijn voor het droogleggen van natte gebieden.



- 1) 100 jaar Italiaanse spoorwegen.
- 2) Ontwikkeling van woeste gebieden en moerassen. Le paludi redente. De bevrijding van de moerassen.
- 3) Dr. Charles Louis Alphonse Laveran, legerarts, fysicus en Nobelprijswinnaar.
- 4) Giovanni Battista Grassi, wetenschapper/zoöloog met malariamuskiet en microscoop.

Maar het vermoeden dat malaria toch een andere oorzaak moest hebben werd sterker en sterker. De doorbraak kwam toen de Franse legerarts Laveran ontdekte dat malariapatiënten parasieten in hun rode bloedcellen hadden. De Italiaanse zoöloog Grassi deed vervolgens de ontdekking van de eeuw, hij liet besmette muskieten vrij in een ruimte met gezonde proefpersonen en tot zijn grote 'vreugde' kregen ze allemaal malaria. Het bewijs was geleverd.



Vliegen en muggen brengen ziekten over: bescherm je ertegen.

Gesterkt door deze kennis startte Italië een ware kruistocht tegen de ziekte. Duizenden ambtenaren werden op pad gestuurd om kliniekjes te stichten en voorlichting te geven. In de zomermaanden werd iedereen verplicht kininepillen te slikken. Nederlanders waren er op Java in geslaagd de kinaboorn op grote schaal te kweken en de werkzame stof werd op grote schaal geïmporteerd,

een effectief middel om de cyclus van herbesmetting te doorbreken. Maar de bevolking was niet echt overtuigd. Kinine had als vervelende bijwerking hoofdpijn en hoogtevrees en de gratis uitgedeelde muskietennetten bleken ook zeer bruikbaar als tomatenzeef. Toch was de campagne een groot succes. Stierven er begin 1900 achttienduizend mensen aan malaria, in 1914 was dat gedaald tot tweeduizend.



Brief naar kwekersfamilie in Buitenzorg op Java.



Advertentie uit 1924 voor een antimalariamiddel Esanofele op basis van kinine.

Poststempel: Kinine is het beste medicijn tegen malaria.

Battaglia del Grano

Na de Eerste Wereldoorlog was Italië echter zo goed als terug bij af. De slechte hygiënische omstandigheden aan het front waren er de oorzaak van dat duizenden soldaten besmet naar huis terugkeerden.

Voor Mussolini, die inmiddels aan de macht was gekomen, was de strijd tegen malaria een topprioriteit. In de fascistische staat die hij voor ogen had, paste het niet dat het land zo gebukt ging onder malaria en de gevolgen daarvan zoals hersenbeschadiging, miskramen en invaliditeit. Allemaal niet echt bevorderlijk voor het imago van de nieuwe staat. Bovendien was malaria indirect de reden dat Italië voor zijn graanbehoefte afhankelijk was geworden van Amerika. Met Battaglia del Grano, de strijd om het graan, kon Mussolini verschillende (malaria)muggen in één slag slaan.

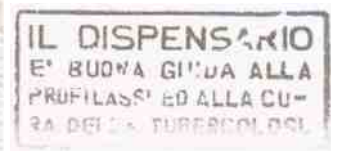
Door herbebossing en irrigatie de moerassen cultiveren, en zo de broedplaats van de larven van de malariamug verdelgen, door de verbeterde waterhuishouding de akkers geschikt maken voor graanteelt en bovendien ook de werkeloosheid bestrijden en de graanimport terugdringen.



Propagandakaart waarop het aantal hectaren herbebossing wordt aangegeven.



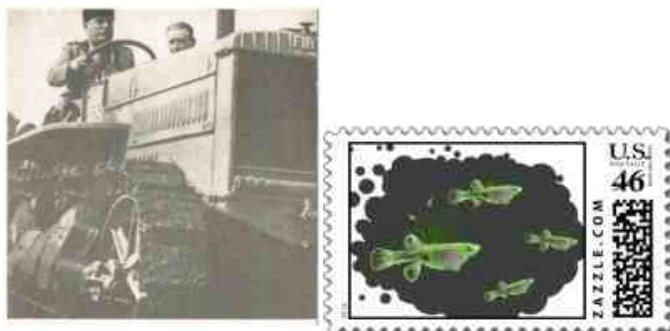
Zegel uitgegeven t.g.v. boomfeestdag als symbool voor herbebossing.



De Italiaanse posterijen werkten met de teksten op hun poststempels en de thema's van de postzegels uitgebreid mee aan de nationale campagne. Boeren werden aangemoedigd om van veeteelt over te stappen op landbouw en dan met name het verbouwen van graan. Burgers zouden moeten luisteren naar de adviezen van de kliniek.

Als speerpunt koos Mussolini voor de drooglegging van de Pontijnse Moerassen waar o.a. grootschalige herbebossingprojecten werden opgezet. Achthonderd vierkante kilometer moerasgebied was ontstaan door het onoordeelkundige beheer van de oude Romeinen. De verwoestende uitwerking van houtkap, die nodig was voor huizen- en scheepsbouw, en vervolgens de erosie hadden het gebied veranderd in een aaneengesloten moeras. Het gebied bood Mussolini een unieke kans om te tonen wat zijn fascistische staat in zijn mars had. Een nieuwe samenleving zonder de traditionele klassen en vooral zonder muskieten. Werkeloosheid werd bestreden door uit het hele land arbeiders naar de

Pontijnse gebieden te voeren. In 1933 zelfs meer dan 124.000. Ze groeven een afwateringsysteem van in totaal meer dan 16.500 kilometer: kleine en grote kanalen die uitmondden in het 'Mussolinikanaal' dat op zijn beurt bij Terracina in de Tyrrheense Zee kwam.



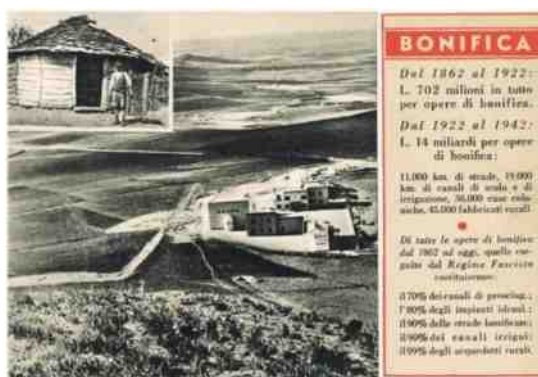
Om zijn betrokkenheid bij het project te tonen liet Mussolini zich graag ter plaatse fotograferen.
Gambusiavisjes werden uit de VS geïmporteerd.



Pompinstallaties en drainagesystemen werden aangelegd.



Geïllustreerde briefkaart met afbeelding van het vernieuwde gebied.



Propagandakaart met de resultaten van de campagne.

De arbeiders stierven weliswaar bij bosjes door deze ontberingen aan malaria maar de propagandamachine veranderde de officiële doodsoorzaak stevast in beroerte of TBC.

Op de gedraineerde akkers verzezen modelboerderijen en in een ware volksverhuizing werden zestigduizend boerenfamilies uit het noorden (Lombardo-Veneto) naar de nieuwe vruchtbare gronden getransporteerd.

Vijf nieuwe steden werden gebouwd met als hoofdstad Littoria (het huidige Latina). De huisjes van de arbeiders kregen allemaal elektrische verlichting en witgekalkte binnenmuren om de muskieten goed te kunnen bestrijden. In de kanalen werden uit Amerika geïmporteerde Gambusia-visjes (ook wel muskietenvisjes genoemd) uitgezet, een soort dat zich snel voortplant en gek is op muggenlarven. Ook kwam er een beschermingsprogramma voor vleermuizen, insectenjagers bij uitstek, inclusief speciaal ontworpen woontorens. Resultaat: het aantal malariagevallen liep drastisch terug.



Voor de buitenwereld werd malaria graag verborgen achter het label tbc met toeslagzegels voor fondswerving.

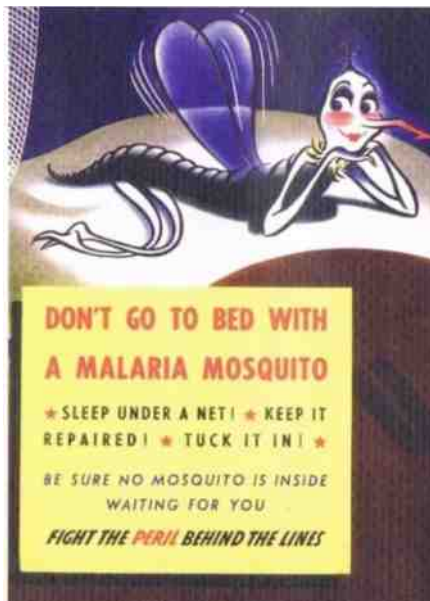
Was de strijd dan eindelijk gewonnen? Het antwoord is nee.

Toen het regime van Mussolini in 1943 ineens stortte namen de Duitsers bezit van Italië. Om de vanuit Sicilië oprukkende Amerikanen tegen te houden werden in de Agro Pontino (de vroegere moerassen) vele kanalen uitgeschakeld en pompinstallaties opgeblazen. Niet alleen om zo een waterlinie te vormen maar ook om, in een soort van biologische oorlogsvoering, de malariamuskiet weer alle ruimte te geven. De Amerikanen hadden echter op Sicilië, waar 21.000 soldaten malaria opliepen, de nodige ervaring opgedaan. Voor de toepen uit gingen nu teams met



Een Amerikaanse soldaat besproeit een Italiaans huis met een mengsel van kerosine en DDT.

bestrijdingsmiddelen en iedere soldaat had een muskietennet en instructie in zijn uitrusting.



Voorlichtingsposter van het Amerikaanse leger.

Voor de bewoners van het nieuwe land waren de gevolgen echter opnieuw rampzalig. Alleen al in

Littoria kregen 30.000 mensen malaria. Nu waren de Amerikanen de bestrijders. In Napels hadden ze met succes een tyfusepidemie met DDT de kop in kunnen drukken en DDT bleek ook uitstekend te werken om muggen en muskieten te verdelgen. Piloten hingen vaten met een mengsel van kerosine en DDT aan hun bomhaken en besproeiden zo alle risicogebieden. Geen muskiet die tegen dit geweld bestand bleek.

Malaria overwonnen

De laatste hardnekkige ziektehaard, het laagland van Sardinië, werd amper vijftig jaar geleden (1962) met hulp van de Rockefeller Foundation malariavrij verklaard. De belangrijkste

overwinning in de moderne geschiedenis van Italië. Een van de laatste Italianen die aan de ziekte overleed was Fausto Coppi in 1960. Via de WHO, de Wereld Gezondheidsorganisatie, zet Italië zich nu in om malaria overal ter wereld te bestrijden.



Fausto Coppi. Zegels uitgegeven t.g.v. de overwinning op malaria. Tweede vergadering van de Wereld Gezondheidsorganisatie in Rome.

Als basis voor dit artikel diende het artikel 'Overwinning op malaria' van Ronald Kuipers in het Italië Magazine verschenen in 2012.

CHE COSA DICE?

Veilingen

Commissies

Ik wil het graag eens met u over veilingen hebben. Als je iets wilt verkopen dan ben je minstens 15-20% van de opbrengst kwijt en als je iets koopt gaat er rond de 20% bovenop. Tenminste, in Nederland gaat dat zo. In het buitenland kan dat erg verschillen. Bij het kopen tel ik er bij Duitse of Zwitserse, Belgische of Franse veilingen maar gemakshalve 30% er bij en bij Engelse (Harmers) of Amerikaanse (Cherrystone) niet meer dan 10-15%. Ik kan niet genoeg zeggen: lees de voorwaarden aandachtig en vergeet de verzendkosten niet, die tegenwoordig bijzonder hoog kunnen uitvallen.

Lage inzetten

Is het bieden in het buitenland wel veilig? Deze vraag komt vooral van mensen die aangelokt door een lage inzetprijs veel meer dan de inzet willen bieden. Sommige veilingen speculeren daar op (ook in Nederland) en houden de inzetprijzen bewust te laag. In Duitsland zijn er zelfs veilingen die alle nummers beginnen met een vrije bieding. Als je daar te veel rekening mee houdt zit je er altijd naast en krijg je niets toegewezen.

Zo ontvang ik vooral van Duitse veilingen lijsten waarop met trots voorbeelden staan vermeld van opbrengsten van soms wel twee of 3 x de inzetprijs. Dan denk ik: heeft die veiling de boel volkomen verkeerd ingeschat. Ik vind dat geen aanbeveling. Een inzetprijs moet een goede richtlijn zijn voor serieuze bidders en zeker voor wie niet zelf bij de veiling aanwezig kan zijn.

Te hoge biedingen?

Wie een schriftelijke bieding doet moet maar afwachten of hij de volle mep moet betalen of dat een veiling zo netjes is het kavel voor de op 1 na hoogste bieding in te zetten. Uit ervaring weet ik dat veilingen in Nederland (bijvoorbeeld in

Amstelveen en Friesland) heel netjes zijn. In België kan je het wel vergeten, net als bij veel Duitse veilingen. Daar betaal je altijd het volle pond. In Italië ken ik maar een paar veilingen (Filsam, Santachiara) die niet altijd voor het hoogste schriftelijke bod gaan. Wil je zekerheid maak dan gebruik van een agent. Ik kan voor Nederlandse en Duitse veilingen de heer Bouscher (Amsterdam) aanbevelen en voor Italië de heer Bottacchi. Is het gebruik van een agent duur? Helmaal niet. Het kost een paar procent en het is de enige manier om bijvoorbeeld bij een Duitse veiling iets onder de inzetprijs te bemachtigen. Bij belangrijke aankopen is het zeer zinvol onze voorzitter om raad te vragen. Gratis nog wel!

VEILING BIJEENKOMST 7 SEPTEMBER

MONDELINGE VEILING 7 september 2013. Buitengewone, interessante veiling in het Bondsgebouw, Zeelantlaan 11 (Meubelboulevard Kanaleneiland), te Utrecht. U kunt ook tot 6 september 2012 tot 17.00 uur schriftelijk bieden per e-mail aan filitalia@upcmail.nl of via de website www.filitalia.nl of per brief/telefoon onder vermelding septemberveiling 2013 of bellen met Vincent Prange 06 533 130 00, of per brief/telefoon onder vermelding septemberveiling 2013 aan Jan de Rijke, Duinlaan 2a, 3233 EC Oostvoorne, tel. 0181-77 48 70. Inlichtingen over de kavels kunt u inwinnen bij Leo van der Meer. U kunt bij hem ook een scan, fotokopie aanvragen. **Afbeeldingen van de kavels staan op onze website.** Veilingcondities: Opslag 10%, Reclamaties binnen 24 uur na ontvangst van het materiaal. Betalingen binnen drie dagen na ontvangst van de rekening. Biedstappen: Tot 5 Euro 0,50, van 5 tot 20 Euro: 1 Euro; 20-50 Euro: 2 Euro; 50-100 Euro: 5 Euro en daarboven 10 Euro. Indien uw bieding niet overeenkomt met een van deze stappen, wordt uw bod **verlaagd** naar de vorige biedstap. Zaalbiedingen gaan voor en bij gelijke schriftelijke biedingen gaat de eerst ontvangen bieding voor. ***= postfris; ** = eerste plakker; * = meerdere plakkers; (*)= zonder gom; o = gestempeld; Br = Brief, kaart of postkaart, zie verder beschrijving; Brst = Briefstuk(je). Inzetprijzen zijn minimumprijzen. Graag verzendwijze aangeven: Aangetekend; gewone post (eigen risico), afhalen op de bijeenkomst van 9 november of anders. Let op: de kavels worden verzonden na betaling op rekening 34.68.19.369 t.n.v. Filitalia, onder vermelding van september 2013. De zaal gaat open om 10 uur, de veiling start ongeveer 13.30 uur. De bijeenkomst eindigt om +/- 16.00 uur.

SEPTEMBERVEILING. WIJ BEGINNEN MET DE OPRUIMING VAN EEN ZEER OUDE FILATELISTISCHE BIBLIOTHEEK MET VEEL UNIEKE, ZEER GEZOCHTE BOEKEN EN CATALOGI

Wij raden aan om deze unieke collectie goed te bekijken. Komt nooit weer. Op www.filitalia.nl is van deze kavels telkens 1 pagina afgebeeld.				
1	Cat.	1965	Stamps of Italy Used Abroad (in fotokopie) Kompleet. 6 delen. Het meest gezochte stempelhandboek van de Italiaanse gebieden en koloniën. 473 pag. z/w. Engelse taal. Auteurs: Bernardelli en Tchilinghirian. Onmisbaar voor wie koloniën en gebieden verzamelt. Prijzen in Eng. Ponden	40,-
2	handb.	1932	Pagine Filateliche Triestine. 188 p. z/w groot formaat. It. Onvindbaar en uniek. Alles over de postzegels van Venezia Giulia en Trentino-Trieste. Nog nooit zo'n waardevol boek gezien	40,-
3	handb.	1965	(losbladig systeem) catalogue of postmarks and cancellations of Modena. Fr. It. Eng. 84p. A5	10,-
4	handb.	1970	Sorani, Faraone. Catalogo delle annullamenti Sardo-Italiani Lombardi. 80 p. A5 z/w Een onvindbaar en uniek boekwerk met puntenwaardering (nieuwstaat)	25,-
5	handb.	1940	M. de Marchi. Il risorgimento Italiano nel francobollo. Afbeeldingen in kleur en z/w van een verzameling. Een uiterst nuttig boekwerk. 124 p. groot formaat. Genummerde oplage 200!	20,-
6	cat.	1981	Italphil. La collezione del Banco di Sicilia. Gebonden 160 p. kleur. Naslagwerk van de veiling annullamenti 1851-1863. Met boekje met opbrengsten.	10,-
7	handb.	1976	Fontana. Stati Sardi. Bolli en Annullamenti. 352 p. Gebonden z/w en kleur. Met puntenwaardering. Bijna nieuwstaat.	25,-

8	broch.	1979	Poste e Telecomunicazione. Door Italiaanse PTT uitgegeven boekje 112 p in kleur, afbeeldingen van brievenbussen, stempelmachines etc.	5,-	
9	cat.	1960	Landmans. Catalogo annullamenti Lombardo-Veneto. 60 p. z/w. met puntenwaardering	5,-	
10	handb.	1970	Banci. Catalogo Prefilatelico. 172 p. z/w met 1241 afbeeldingen van stempels. Puntenwaardering RRR	20,-	
11	cat.	1970	Sassone. Annullamenti di Sicilia. Zeldzame catalogus genummerde oplage. 180 p. z/w RRR	20,-	
12	cat.	1987	Sassone. Ant. Stati e Regno 1850-1900. 390 p. kleur. Alle postzegels in detail. RR	10,-	
12A	cat.	1987	Sassone. Ant. Stati e Regno 1850-1900. 464 p. kleur. Alle afstempelingen in detail. RR	10,-	
13	cat.	1954	Oliva. I Francobolli degli Antichi Stati. A5 z/w 185 p. met veel afbeeldingen. Vrijwel nieuw.	5,-	
14	cat.	1955	Landmans. Catalogo francobolli Italia e colonie. Met veel int. details. 276 p. A5 z/w	5,-	
15	handb.	1960	Bürgisser. Stato Pontificio. Zeldzame stempelcatalogus 1852-1863. Puntenwaarderingen RRR	15,-	
16	handb.	1972	Sassone. Annullamenti del Lombardo-Veneto. Zeldzame catalogus genummerde oplage. 650 p. z/w RRR met als zeer bijzondere extra: 6 filmsheets met de stempels om over brieven/postzegels te leggen en vervalsingen zelf te ontdekken.	35,-	
17	handboek	2012	Crevato-Selvaggi. Quel Magnifico Bienno 1859-1861. De ontstaansgeschiedenis van Italië in postzegels en brieven. Prachtboek. Grootformaat. 346 p. Veel illustraties in kleur. Nieuw	40,-	
18	cat.	2012	Somalia AFIS. Alles over de postzegels en stempels van deze ex-kolonie. 136 p.	8,-	
19	handboek	2001	De Duitse post Alpenvorland, 1943-45. 276 p. z/w met prijzenbijlage in €€. (Italiaans). RRR	25,-	
20	cat.	2000	Pertile. Cartoline Postali Militari. Incl. propagandakaarten. RRR	20,-	
21	lit.	2011	Vaccari Magazine. 44, 45, 46 en 47 (nieuwprijs € 80)	10,-	
22	cat.	1995	CEI. Speciaal catalogus Somalia en Eritrea. 1950-1993. Kleur. Prijzen in lire (1000 l. = €1)	2,-	
23	cat.		Draagtas met veilingcatalogi (soms met opbrenglijsten)		bod
			WIJ GAAN DOOR MET ZEGELS ITALIË		
24	o	1852	OUDE STATEN. Modena. 10, 2, 3, 4, 7	500,-	60,-
25	o	1859	Modena, nr. 12, de 5 c.	1100,-	145,-
26	(*)	1859	Modena, nr. 14, 15c grijs	550,-	35,-
27	(*)	1859	Modena, nr. 18, 80c oranje	300,-	25,-
28	o	1858	Napoli, 9 waarden: 4 (2), 7 (3), 8 (2), 10 (1) en 12 (1) diverse kwaliteit	2040,-	135,-
29	o	1851	Toscana, nr. 4, 1 cr.	200,-	15,-
30	o	1851	Toscana, nr. 4, 1 cr.	200,-	25,-
31	o	1851	Toscana, nr. 13, 2 cr.	225,-	15,-
32	o	1851	Toscana, nr. 14, 4 cr.	250,-	20,-
33	o	1851	Toscana, nr. 15, 6 cr.	400,-	15,-
34	o	1864	Lombardo-Veneto, nr. 45. 15 Soldi bruin	300,-	25,-
35	(*)	1853	Sardegna, nr. 4 Nadruk, 5 c. Blinddruk		20,-
36	(*)	1854	Sardegna, nr. 7 nadruk, 5c wit/groen		20,-
37	o	1854	Sardegna, nr. 8 goede vervalsing, 20 c wit/blauw		25,-
38	o	1861	Zegel van Sardegna o tijdens Regno Italia 19a dun randstipje (zie p. 84)	350,-	10,-
39	o	1863	REGNO , nr. 11, mooi paartje van de 15c.	260,-	25,-
40	o	1865	REGNO, 25, 20/15c, "hoefijzer"opdruk verschoven		25,-
41	*	1878	REGNO, nr. 35, 2c/5 L.	500,-	40,-
42	*	1891	Regno, 59, 5 c.	320,-	30,-
43	o	1910	87/88 Garibaldi	105,-	12,-
44	**	1910	90 Garibaldi 15c mooi gecentreerd	325,-	35,-
45	o	1913	99a, de 2/5 c. tanding 13 1/2	75,-	8,-
46	**	1901	Floresale 77, 78, 150, 201	230,-	20,-
47	o	1917	Michetti, 4 lastige waarden: 110, 112, 157 en 219	205,-	20,-
48	**	1921	120a, lijntanding	160,-	15,-
49	**	1921	120a en 122 a, lijntanding	380,-	38,-
50	*	1922	130, 80c Mazzini met zeer korte bovenrand (komt van 130f)	80,-	15,-

51	**	1923	S24, Propaganda Fide (3 waarden met wm lettere)	75,-	++	20,-
52	*	1923	Zwarthemdenserie met zware plakker	120,-		12,-
53	o	1923	157, 60c blauw	100,-		10,-
54	o	1926	208, uiterst licht stempel 1,25 lire Milizia I	85,-		8,-
55	***	1927	217, 2,65 lire super gecentreerd	60,-		5,-
56	***	1928	223, 5 lire Milizia II	170,-		20,-
57	*	1929	S. 52, Montecassino	50,-		7,-
58	o	1930	274, 1,25 lire Milizia III	120,-		15,-
59	**	1932	A 32-38 Garibaldi luchtpostserie	90,-		10,-
60	o	1935	380-383 Milizia IV	165,-		20,-
61	o	1935	A89, luchtpost Milizia IV	50,-		7,-
62	*	1937	419-425, Keizer Augustus	140,-		14,-
63	*	1938	439-448, Impero	100,-		10,-
64	o	1938	447-448, 2 hoogste waarden Impero echt gestempeld	125,-		15,-
65	***	1941	452-457, Hitler-Mussolini	100,-		10,-
66	***	1945	Repubblica 562. Democratica. 30 lire blauw met papierstipje. KOOPJE	550,-		20,-
67	***	1950	100 en 200 lire beroepen. 651 en 652	135,-		15,-
68	o	1958	760 65 lire wm ster	55,-		7,-
69	*	1926	REGNO Luchtpostserie 2a, 3a, 3, 4 en 6	114,-		12,-
70	o	1917	opdrukzegel luchtpost nr. 2, 2c. Palermo-Napoli	60,-		6,-
71	o	1934	luchtpost 58, zegel op briefstukje met daar overheen handtekening Lombardi RR			10,-
72	*	1934	luchtpostserie 83-88	80,-		8,-
73	***	1969	Repubblica postzegelboekje nr. 14. 100 j. PTT	60,-		7,-
74	***	1995	postzegelboekje nr. 18 Postmuseum	10,-		2,-
75	***	2012	minivel 29, Juventus	13.50		6,-
76	***	2012	vel 85, Vini DOCG Heel vel prima wijn voor een prikkie	22.50		10,-
77	o	1917	Regno ESPRESSI , nr. 3 25/40, donkerviolet	150,-		15,-
78	*	1917	Regno ESPRESSI, nr. 3 25/40, lichtviolet	50,-		5,-
79	***	1922	Regno ESPRESSI, 1.20 lire Non emessi	600,-		60,-
80	*	1924	Posta Pneumatica 4 t/m 7, opdrukserie	48,-		5,-
81	**	1925	Posta Pneumatica 9, 40 c. rosso	35,-		5,-
82	***	1927	Posta Pneumatica nr. 11, 35 op 40 c	65,-		7,-
83	*	1927	Posta Pneumatica 12/13, 15 en 35 c. rosso	36,-		4,-
84	o	1869	SEGNATASSE nr. 2	100,-		10,-
85	o	1884	SEGNATASSE nr. 15-16	175,-		18,-
86	o	1903	SEGNATASSE 31	60,-		6,-
87	***	1990	Segnatasse plus Recapito Aut. 10 zegels partijtje ongestempeld			1,-
88	**	1924	Servizio Commissione 6, Una lire /90c.	120,-		12,-
89	**	1924	ENTI PARASTATALI , 5 t/m 9	60,-		7,-
90	o	1924	ENTI PARASTATALI, 18, 19, 20	114,-		13,-
91	**	1924	ENTI PARASTATALI 70 T/M 75	64,-		8,-
92	o	1924	ENTI PARASTATALI 74	50,-		6,-
ITALIAANSE GEBIEDEN						
93	**	1918	Oost.bezetting Friuli-Veneto 9a tanding 11 1/2	130,-		15,-
94	***	1918	Trentino Alto Adige 10, 40 heller	180,-		18,-
95	***	1918	Trentino Alto Adige 11, 50 h.	120,-		12,-
96	***	1918	Trentino Alto Adige 12, 60 h.	180,-		18,-
97	***	1918	Trentino Alto Adige 13, 80 h.	300,-		30,-
98	***	1918	Trentino Alto Adige 15, de 1 K	280,-		28,-
99	o	1918	BOLZANO Porten BZ1 5-7 en 11A-14	132,-		13,-
100	o	1918	BZ/1, 8	75,-		8,-
101	*	1918	BZ/1, 8 en 10	140,-		14,-
102	o	1918	BZ/1, 10	110,-		11,-
103	**	1918	VENEZIA GIULIA 19/29	350,-		30,-
104	**	1918	VENEZIA GIULIA Espressi nr. 1	140,-		16,-
105	**	1918	Trento e Trieste Espressi 20a	120,-		13,-
106	**	1918	Trento e Trieste Segnatasse 1-9	360,-		35,-
107	***	1953	TRIEST A. 168-176 Syracuse munt	30,-		4,-

108	***	1949	Trieste A. Pacchi 24, de 300 lire	160,-	16,-
109	***	1949	Trieste A. Pacchi 26, de 1000 lire	400,-	40,-
110	***	1947	Trieste A. Segnatasse 1 t/m 4	60,-	8,-
111	**	1946	VATICAAN. 114 m, de 1 Lira met dubbele tanding dun (zie scan)	7.50	bod
112	**	1945	AMS American Mail Service onofficiële opdruk op 8 zegels		10,-
113	o	1941	Ital. Bezetting Joegoslavië. CoCi opdruk op 14 Dr. (nr. 14) RR	650,-	60,-
114	**	1945	Lokale uitgifte CLN Ponte Chiasso 1/4-6/10 Let op de lage inzet!!	1400,-	70,-
115	**	1945	Lokale uitgifte CLN Ponte Chiasso nr.14 Let op de lage inzet!!	6500,-	65,-
116	(*)	1945	CLN Valle Bormida 9/15, zonder gom zoals het hoort.	150,-	15,-
117	***	1944	Kroatische bezetting Sebenico 3, 4, 5	185,-	19,-
118	**	1944	Base Atlantica 27/29	45,-	5,-
ITALIAANSE KOLONIËN					
119	*	1930	EGEO Calino 12/16 Ferrucciserie	32,-	4,-
120	**	1944	EGEO 126-131 overdrukserie	175,-	25,-
121	**	1922	ERITREA. 54b Ontbrekende waarde in de overdruk RRRR	1100,-	125,-
122	o	1925	ERITREA. nr. 100. Een van de zeldzaamste zegels! Keur Oliva t. zie scan	12000,-	450,-
123	**	1928	LIBIA. 2 Fiera Tripoli	40,-	6,-
124	**	1934	SOMALIA. Rome-Mogadisco complete Lp-serie S.45	200,-	40,-
125	**	1933	Tripolitania. Zeppelinserie S.28	90,-	15,-
126	o/*		partijtje diverse afwijkingen gebieden/koloniën (15 stuks)		bod
			Albanië. Hoort er eigenlijk niet bij of toch wel?? Michelnummering en -prijzen.		
127	**	1919	Albanië. Opdrukserie 47III-52III	150,-	30,-
128	**	1919	Albanië. Opdrukserie 53-58	60,-	12,-
129	***	1927	Albanië. Proef nr. 158 Opdruk geel		12,-
130	***	1927	Albanië. Proef nr. 158 Opdruk groen		12,-
131	***	1936	Albanië. Port 34 IV korte e	250,-	25,-
132	***	1936	Albanië Port 34 IV	250,-	25,-
			Brieven, Curiosa, Partijtjes, etc.		
133	br	1863	Zeer mooie brief van Terni naar Ferentillo. Beport met 1 1/2 zegel van de 10c. (S 1)	125,-	20,-
134	br.	1935	Brief- niet gelopen- met stempels Comando Truppe Italiane nelle Saar. Zeldzaam.		20,-
135	br.	1955	Lokale post Milaan met voorgedrukt zegel		2,-
136	br.	1915	Cartolina speciale brevettata		5,-
137	br.	1937	Propagandabrief Hitler-Dux met mooie frankering		20,-
138	br.	1944	2 postwissels uit Lubiana gefrankeerd met zegels Duitse bezetting Laibach		10,-
139	BLP		BLPbrief niet gelopen met nr.1 Sapone Sunlight Een schoon geheel!	600,-	100,-
140	BLP		BLPbrief niet gelopen met nr.4 A Caramelle Giusti. Om te huilen zo mooi.	100,-	25,-
141	stockboek		6 stockbladen met sluitzegels en belastingzegels. Opbrengst voor de club! Dank aan inzender!		20,-
142	stockboek		oud ministockboekje met mooi voorraadjje goede zegels. Prachtkoop.		25,-
143	perfin		36 perfinzegels		5,-
144	zak		zak met ruim 400 pakkethalfjes		bod
145	br.	1850	20 brieven van Triëst uit de Oostenrijkse periode/frankeringen. Interessant		100,-
146	br.		50 oude Italiaanse kaarten gerelateerd aan scheepvaart		50,-
			DE LAATSTE KLAPPERS. EENMALIG IN DEZE VEILING!		
147	***	1944	Päckchenmarken Saloniki. 50c en 50c LP Michel. Zie artikel clubblad! RRr		500,-
148	***	1944	Duitse bezetting Montenegro Luchtpost S.32 3w. RR	200,-	50,-

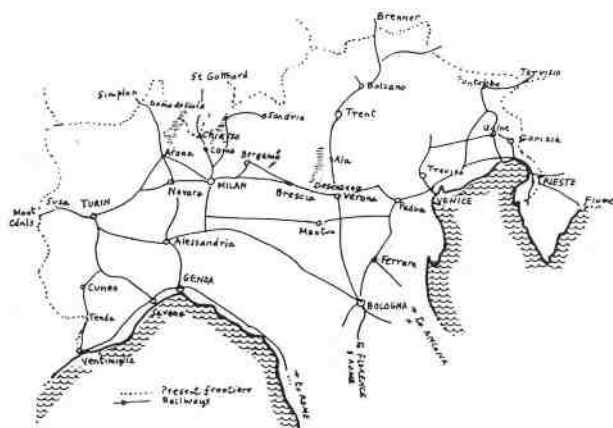
DE TREINPOSTKANTOREN (T.P.K.'S VAN ITALIË) DEEL 3

Door Jan van Riel

In juni 1866 verklaarden Pruisen en Italië de oorlog aan Oostenrijk. Het resultaat? In oktober

werd het Verdrag van Wenen gesloten en daarop volgde een volksstemming gehouden

waarbij de bevolking van Veneto voor aansluiting bij Italië koos. Cormons, Pontebba en Ala werden hiermee wel grenssteden maar nog geen eindstations voor de T.P.K.'s. T.P.K.'s naar Udine vanuit Milaan en naar Venetië vanuit Florence werden in gebruik genomen, maar die gaan buiten dit terrein.



De spoorweg lijnen van Noord Italië

Wel van belang is het gereed komen, op 21 augustus 1867, van de spoorlijn tussen Innsbruck en Verona over de Brennerpas. De Brenner, 1370 m. hoog, was de meest natuurlijke manier om de Alpen over te steken en een van de eerste passen die van een weg voor koetsen werd voorzien in 1722. De meeste andere passen kregen pas een weg ten tijde van Napoleon. Op deze weg waren geen lange tunnels nodig (de langste is 850 m.) maar de 22 kleine tunnels en meer dan 60 bruggen tussen Innsbruck en Bolzano laten een fijn stukje techniek zien. De spoorweg was een uitbreiding van de lijn Verona-Bolzano die in 1859 werd geopend. Eerst nog als enkelspoorbaan, later in 1891 als dubbelspoor. Omdat Innsbruck al enige tijd per spoor verbonden was met München was de Brenner de belangrijkste schakel tussen Italië en Duitsland.



Oostenrijkse Postzegel uit 1967 "100 jaar Spoorweg over de Brennerpas" Locomotief klasse 29 0-6-0 motor no. 671 "Südbahn".

Het jaar 1867 getuigde van het voorspel tot wat moest worden de meest drastische ontwikkeling in het vervoer van post over de Alpen. Graaf Cavour schreef:

"als de Alpen worden doorboord tussen Turijn en Chambéry, tussen Lago Maggiore en Lac Constance en ook tussen Trieste en Wenen dan kunnen de havens van Italië te wedijveren met die aan de Atlantische Oceaan en de Noordzee in het leveren aan Centraal Europa van goederen uit overzee gelegen landen.....Als mensen in kunnen

stappen bij Taranto of Brindisi dan is de afstand over zee vanaf Groot-Brittannië, Frankrijk of Duitsland naar Afrika en Azië gehalveerd.

Zodra in 1861 de spoorlijn Ancona (aan de Adriatische zee) bereikte probeerde de Italiaanse regering de Britten over te halen hun post naar India niet via Marseille te sturen, maar 15 uur en ruim 6.000 km. uit te sparen door de Ancona-Suez route te nemen. Het Franse antwoord hierop was: hun dienst verder te verbeteren, einde discussie! In april 1865 toen de spoorlijn Brindisi bereikte en daarmee een besparing van 32 uur opleverde werd de strijdbijl weer opgegraven. Een deel van de reis van Calais naar Brindisi werd niet per spoor afgelegd. Dit was het stuk over de Alpen, maar in juni 1867 werd de Brassey Fell spoorlijn geopend bij Mont Cenis waarmee Frankrijk en Italië per spoor verbonden werden. Hiermee werd op de reis naar Alexandrië nu 40 uur uitgespaard. De hoop die Cavour 20 jaar eerder uitsprak begon een realiteit te worden.

De Brenner lijn. De laatste twee stempels zijn van een Messagerie (2e klas T.P.K.'s)



De Mont Cénis tunnel

In 1870 werd het echt een feit. Op 25 dec. groef boormachine no.45. welke aan de Italiaanse kant van de Col de Fréjus werkte, zich door de laatste vier meter en ontmoette de Franse werkploeg aan de andere kant met een verschil van slechts 30cm. De doortocht over de Alpen op dit punt was vroeger alleen bekend via de Monginevrapas op 1854 meter hoogte. De weg voor koetsen over de Mont Cénis (2090m.) was tussen 1803 en 1810 aangelegd. De afstand tussen Modane in Frankrijk en Susa in Italië was 65 km. Dit was met de koets een lange reis via Verney-Lanslebourg en Molaretto.



In 1857 demonstreerde Ing. Sommeiller een boormachine welke werkte met luchtcompressie opgewekt door het gebruik van water. Hij wist zijn collega-ingenieurs te overtuigen dat deze machine doeltreffend was en het werk werd begonnen in 1861, eerst nog met de hand omdat in dit vroege stadium regelmatig verbeteringen aangebracht werden. Hoewel de tunnel naar de Mont Cénis vernoemd is loopt hij eigenlijk onder de Col de Fréjus door. Hij gaat bij Fourneaux de 2900 m. hoge berg in op een hoogte van 1600 m. en komt weer te voorschijn bij Bardonecchia op

1300m. De tunnel heeft een lengte van bijna 13 km. De trein deed er slechts 25 minuten over om de tunnel te passeren waarbij de rijtuigen werden verlicht met gaslampen. De eerste gewone trein ging op 16 oktober 1871 door de tunnel op welke dag het (Alessandria) Torino-Susa T.P.K. vervangen werd door het Torino-Modane kantoor.

Een tweede kantoor op deze route werd in augustus 1873 ingezet en in 1879 werd de dienst uitgebreid tot Modane-Bologna (opgeheven in juni 1885) en Modane-Genova (opgeheven in 1881). In 1883 werd het kantoor opnieuw Torino-Modane, het aantal werd al snel uitgebreid tot drie T.P.K.'s welke heen en terug meereden.



Illustratie van de Mont Cénis pas voor de aanleg van de tunnel. Uit een Victoriaans boek van Robert Routledge getiteld, "Discoveries and Inventions of de 19e Century"

In 1846 schreef Cavour: *"De spoorlijn van Turijn naar Chambéry, die de hoogste bergen in Europa doorkruist, gaat het meesterwerk van moderne techniek en een grootse overwinning voor stoom worden.... De stoommachine zal de eeuwige*

sneeuw en gletsjers overwonnen hebben die nu een onoverkomelijke hindernis lijkt en die mensen van elkaar scheidt.... Deze spoorlijn zal van Turijn een Europese stad maken". Op 5 januari 1872 passeerde de landpost voor het Oosten via Brindisi de tunnel. De post werd nu nog via een speciaal T.P.K., dat niet aan een bepaalde trein was gekoppeld, vervoerd. Hij bleef klaar staan voor de aankomst van bagage naar India in Modane en voor de bagage uit India bleef hij in Brindisi wachten op de boot.



Ook post uit Nederlands-Indië werd op een gegeven moment over Brindisi gestuurd.

Britse gebruikers van de postrijtuigen

In het uitbreidingsprogramma van de spoorwegen, welke de eerste decade van het Verenigd Koninkrijk van Italië besloeg, kwam het stuk tussen Genua en Nice het laatst in ontwikkeling. De rijweg werd verbeterd in 1830 en voldeed aan de plaatselijke behoeften. De kust werd regelmatig aangedaan door stoomschepen uit Nice en Marseille en de reis hiermee was (meestal) minder hobbelig dan met de koets. Pas in 1872 werd de lijn afgemaakt en kwam er een T.P.K. tussen Genua en de grenspost bij Ventimiglia. Toen de spoorlijn eenmaal in gebruik was genomen werd de Ligurische kust een populair vakantie gebied voor buitenlanders, vooral voor Britten. De briefkaarten gepost in de kustplaatsen werden meestal vervoerd met de T.P.K.'s. Dit verklaart de grote hoeveelheid briefkaarten in Britse collecties geadresseerd aan plattelandsgemeenten met treinstempels als ontwaarding. In 1879 reed er ook een T.P.K. gedurende een jaar het traject Genua - Modane en weer terug. Deze werd waarschijnlijk opgeheven omdat het afsnijden van Turijn niet genoeg uitspaarde om kostendekkend te zijn, en omdat de post voor

Poznań
 Grand Hotel
 Poznań

De St.Gotthard tunnel

werk aan de spoorlijn voldoende gevorderd om een uitbreiding van het Milaan - Camerlata (Como) T.P.K. te rechtvaardigen, zodat dit nu Milaan- Chiasso werd. Chiasso ligt aan de Zwitserse grens. De laatste secties van de spoorlijn waren de twee belangrijke tunnels bij de St. Gotthard en bij Mont Cenere tussen Bellinzona en Lugano. Post van Luzern ging eerst over het meer naar Fluëlen (2,75 uur) daarna via Andermatt naar Biasca per diligence (13,5 uur). Bij Biasca liep de spoorlijn naar Bellinzona waar de post werd overgedragen aan de postkoets voor de reis naar Lugano, en dan met de spoorwegen via Chiasso naar Milaan. De grootste tunnel werd in 1880 afgemaakt maar de eerste trein ging hier pas op 1 november 1882 doorheen, deze rit duurde 50 minuten. Problemen met de gewelven hadden de opening vertraagd. De ingenieurs hadden het probleem met de harde rots opgelost maar ondervonden moeilijkheden met de modderige stukken welke de tunnel dreigden te verstoppem. In 1882 was het aantal T.P.K.'s tussen Milaan en Chiasso uitgebreid tot twee en later tot drie.



13

Engelse rijtuigen was een paar weken geleden tot stoppen gedwongen bij Cesto en beroofd van verschillende goederen. Er was zelfs levensgevaar". Byron's groep werd niet lastig gevallen. De spoorweg bracht dus veiligheid, snelheid en comfort



De aanleg van de Simplontunnel begon in november 1898. In tegenstelling met andere tunnels werden twee parallel lopende tunnelbuizen gegraven waarvan er een niet helemaal werd afgemaakt. Deze werd gebruikt voor ventilatie, toevoer van water en het transport van materiaal en arbeiders. De tunnel is ongeveer 13 km. lang en de locomotieven zijn elektrisch aangedreven. De eerste passagierstrein passeerde de tunnel op 25-1-1906. De officiële opening door Koning Vittorio Emanuele III en de President van de Zwitserse Confederatie was op 19-5-1906. De tweede tunnelbuis werd in de loop van 1922 in gebruik genomen.

Er is een postzegel uitgegeven in 1956 ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de opening van de Simplontunnel. Er was veel kritiek op dit zegel vanwege storende fouten. De diligence is overgenomen van een schilderij van de Zwitserse schilder R. Koller genaamd "de St.Gotthard". De tweede tunnelbuis werd pas in 1922 in gebruik genomen. Door de tunnel reden al vanaf het begin elektrische treinen en geen stoomtreinen, zoals dit zegel wil doen geloven.



De Simplon Lijn. Het laatste twee stempels zijn van een Messagerie. Het eerste stempel lijkt hier ook op maar is w.s. van een T.P.K. zonder de aanduiding "AMB" wegens ruimtegebrek.

Onmiddellijk werd gebruik gemaakt van deze nieuwe route want er werden 3 T.P.K.'s voor zowel de heenreis als de terugreis ingezet tussen Milaan en Domodossola. De luxe treinen konden de hele reis van Lausanne tot Milaan in 6,5 uur afleggen. Bij Arona vonden de spoorlijnen van Turijn en Genua aansluiting bij de Simplon spoorlijn.

Tijdens de tot dusver beschreven periode werden een aantal wijzigingen aangebracht in het ontwerp van de handstempels welke door de T.P.K.'s werden gebruikt. In 1875 kreeg Lodovico Josz,

een graveur welke in Trieste woonde, opdracht om handstempels te ontwerpen voor de Italiaanse Postdienst. In het begin gebruikte hij het dubbelcirkelmodel in twee verschillende afmetingen zoals hiervoor al beschreven. In juni 1881 begon hij met de productie van enkelcirkel datumstempels met een diameter van 27 m.m. het inschrift in "Sans Serif" (schreefloze letter), en de datumaanduiding als b.v. "24/ GUI /81". De aanwijzing Ambulante varieerde van plaats. Hij kan voorkomen in het boveninschrift, bijvoorbeeld "AMB. MODANE- BOLOGNA" of onder: "AMB.N0 .3*", of "(AMB^{te})".

Gelijktijdig met het gebruik van de dubbel en enkelcirkelvormige datumstempels in de periode van 1866 tot 1889 werd er een vernietigings-nummerstempel gebruikt. Dit vernietigings-stempel was oorspronkelijk een rechthoek van punten met het kantoornummer in het midden. In 1877 werden deze stempels vervangen door een ovaalstempel bestaande uit 4 horizontale strepen boven, dan het kantoornummer met drie strepen aan iedere kant en onderaan weer vier strepen. In de praktijk waren postzegels op brieven die door het T.P.K. verwerkt werden eerder vernietigd door het datumstempel, dat nog een keer naast de zegel geplaatst werd, dan met het vernietigingsstempel. In 1889 werd een combinatie vernietiging-/datumstempel geïntroduceerd. Het ronde datumstempel werd hierbij voorzien van drie boogjes in alle vier "hoeken" om de vernietigingskracht van het handstempel te vergroten.



In het laatste jaar van de 19e eeuw en in het begin van de 20ste eeuw waren verschillende variaties van het enkelcirkelstempel ook in gebruik. Het vierkant cirkelstempel werd vervangen door enkel en dubbel cirkelstempels waarbij de vernietigingskracht werd vergoed doordat er halve maantjes onder en boven de datum in het stempel werden aangebracht. Soms bleven deze halve maantjes leeg en bij andere stempels werden zij opgevuld met dunne of dikke verticale strepen.

Tijdens deze en latere periodes moet er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de eigenlijke T.P.K. stempels welke altijd de aanduiding Ambulante hadden ("AMB.", AMB^{te} enz.) en Messagerie (Kantoor voor goederenvervoer) stempels die alleen de naam van de eindstations droegen. De Messagerie waren 2e klas T.P.K.'s en de meeste post die onderweg hierin behandeld werd bestond uit

verzegelde postzakken en werd zodoende niet afgestempeld op de doorreis. Deze kantoren konden uit een enkel compartiment bestaan of uit verschillende rijtuigen. Op een route zoals tussen Genua en Ventimiglia kon de trein een Ambulant kantoor of een Messagerie bevatten. Vlak voor de eerste wereldoorlog introduceerde de Postdienst serienummers voor de T.P.K.'s. Deze nummers stonden meestal in het bovenschrift achter het eindstation vermeld, b.v. "AMB. TORINO - MODANE 173" maar soms stonden ze onderaan waar ze niet verwisseld moeten worden met de meer gebruikelijke brigade of sectienummers. Na de tweede wereldoorlog hield de Postdienst het bij enkelcirkel datumstempels waaraan na 1969 een kleine posthoorn werd toegevoegd.



Omdat er verschil is tussen een artikel en een handboek is het niet mogelijk alle veranderingen aan te geven vanaf de opening van de Simplonroute tot nu toe. Maar twee moeten toch vermeld worden, de veranderingen in de grenzen van Italië na twee oorlogen en de introductie van de serienummers zoals beschreven. De Postdienst besloot serienummers te geven aan de T.P.K.'s in 1913.

Het uitbreken van de oorlog in 1914, ook al was Italië daar niet onmiddellijk bij betrokken, verstoorde ondanks dat de poststroom noordwaarts. Op 24-5-1915 verklaarde Italië de oorlog aan Oostenrijk waarna de verbindingen met dit land onmiddellijk stil werden gelegd. De situatie aan de grenzen werd niet eerder weer normaal dan in 1924/25. De tabel geeft een aantal kantoren van de grensplaatsen aan. Het is moeilijk om te beslissen welke kantoren moeten worden beschouwd als grenskantoren. Bijvoorbeeld, nu gaat meestal de grensoverschrijdende post bij Domodossola, Tarvisio en Villa Opicina (Trieste) met het Rome-Milaan T.P.K. no. 123. Dit verklaart dat in de tabel ook het Bologna-Bolzano T.P.K. staat hoewel Bolzano geen grensplaats is. Na de beide wereldoorlogen werden de grenzen van Italië veranderd. Na de eerste oorlog werden Trentino, Venezia, Trieste en Dalmazia een deel van Italië, waar later ook nog Fiume bij kwam. De diensten naar de grens hielden ook in: Bologna-Bolzano, Bologna-Trento, Venezia-Cadore, Venezia-Tarvisio en aan de Joegoslavische grens Trieste-

Piedicolle en later Trieste-Fiume. De bouw van een spoortunnel door de Col di Tenda vergrootte de belangrijkheid van Torino-Cuneo. Deze spoorweg werd in de tweede wereldoorlog vernield en is niet meer hersteld. Het was gebruikelijk om een handstempel met verschillend nummer te maken voor de heenreis en voor terugreis van de kantoren. Dit was echter niet het geval bij de T.P.K.'s naar Piedicolle en Fiume of die tussen Trento-Brennero en Trento-Innsbruck. Na de tweede wereldoorlog werden Istrië en Fiume deel van Joegoslavië en de grensposten bij Trieste waren Villa Opicina en Poggioreale. Er waren echter geen kantoren die deze plaatsen als eindstation hadden. Post voor deze plaatsen is waarschijnlijk afgehandeld door de Roma-Trieste T.P.K. no.137. Veel post werd afgehandeld op de hoofdroutes tussen Trieste en Milaan, Rome en Milaan en Rome en Venetië. De Torino-Limone T.P.K. verhandelde post voor de Franse Alpen en plaatsen als Vacluse. Limone is de grensplaats bij de Col di Tenda. De col zelf werd aan Frankrijk na de tweede wereldoorlog afgestaan. Hij had deel uitgemaakt van het Graafschap Nice, maar was door Napoleon III niet opgeëist omdat hij wist dat Vittorio Emanuele II erg gesteld was om in dit gebied op jacht te gaan. Voor de gewone reiziger heeft de spoorweg de Alpen getemd en het luchtverkeer heeft deze grenzen minder belangrijk gemaakt voor de postale geschiedenis, maar het heeft het transport van de post er niet sneller op gemaakt. Toen de Mont Cénis tunnel voor het eerst werd geopend kon een brief op maandag in Londen gepost al op woensdag in Turijn bezorgd worden.

Dit gebeurt vandaag de dag slechts met grote uitzondering!

serienummer van Trein Post Kantoren van 1924-1925

	Heen	Terug
Bologna - Bolzano	9	8
Bologna - Trento	7	10
Genova - Ventimiglia	47, 49, 51	48, 50, 52
Milano - Sondria	85	86
Milano - Chiasso	87, 69	88
Milano - Domodossola	67	68
Novara - Domodossola	113	114
Torini - Cuneo	163	166
Torino - Modena	171, 173	172, 174
Venezia - Cadore	187	188
Venezia - Tarvisio	203	204
Trieste - Piedicolle	343	343
Trieste - Fiume	350	350
Trento - Brennero	N. 1	
Trento - Innsbruck	N. 2	



VOORHEEN
POSTZEGELVEILING
WIGGERS DE VRIES BV

CORINPHILA

VEILINGEN IN NEDERLAND SINDS 1974
EN IN ZWITSERLAND SINDS 1926

GEVARIEERD AANBOD VAN BETERE ZEGELS,
POSTSTUKKEN, COLLECTIES EN ENGROSPPOSTEN

TEVENS PRENTBRIEFKAARTEN, MUNTEN
EN PAPIERGELD

HÉT ADRES VOOR INTERNATIONALE VERKOOP



HEEMRAADSCHAPSLAAN 100
1181 VC AMSTELVEEN
NEDERLAND
TEL . +31 - (0)20 - 624 97 40
FAX +31 - (0)20 - 624 97 49
INFO@CORINPHILA.NL
WWW.CORINPHILA.NL

G.J. GARRITSEN REGISTERTAXATEUR FEDERATIE TMV

VEILINGCATALOGI DIGITAAL VIA ONZE WEBSITE,
OP AANVRAAG PER POST VERKRIJGBAAR

WILT U OOK INZENDEN VOOR EEN VAN ONZE
VOLGENDE VEILINGEN ?

GAARNE GEVEN WIJ U VRIJBLIJVEND ADVIES EN
INFORMATIE OVER ONZE VERKOOPVOORWAARDEN

COLOFON FILITALIA

voorzitter/veilingmeester/ redacteur

Vincent Prange
Prinsengracht 284 B
1016 HJ Amsterdam
Tel: 020 421 84 85
Tel: 06 533 130 00
filitalia@upcmail.nl

vice-voorzitter

Cees Ursem
Overhagenseweg 12

6883 GV Velp
Tel :026-3613906
c.ursem@chello.nl

penningmeester

Jan de Rijke
Duinlaan 2a
3233 EC Oostvoorne
Tel: 0181-774870
j.m.derijke@planet.nl
Rabobank 34 68 19 369
t.n.v. Filitalia

secretaris/ledenadministratie

Leo van den Brun
Van Kinsbergenstraat 33
2518 GV 's-Gravenhage
Tel: 06 511 40 411
secretaris@filitalia.nl

lay-out clubblad

Leo van der Meer
Kerkhofpad 29
2201 LA Noordwijk
Tel: 071 361 20 10
mieke-leo@planet.nl

rondzendleider

W.J. Jansse
Weidestraat 16
2861 TM Bergambacht
Tel: 0182-351822,
liefst tussen 20 en 22.30 uur
wijjvere@planet.nl
Rabobank 34 68 19 369
t.n.v. Filitalia

webmaster

Hans van der Velden
havel@concepts-ict.nl
Website: www.filitalia.nl