

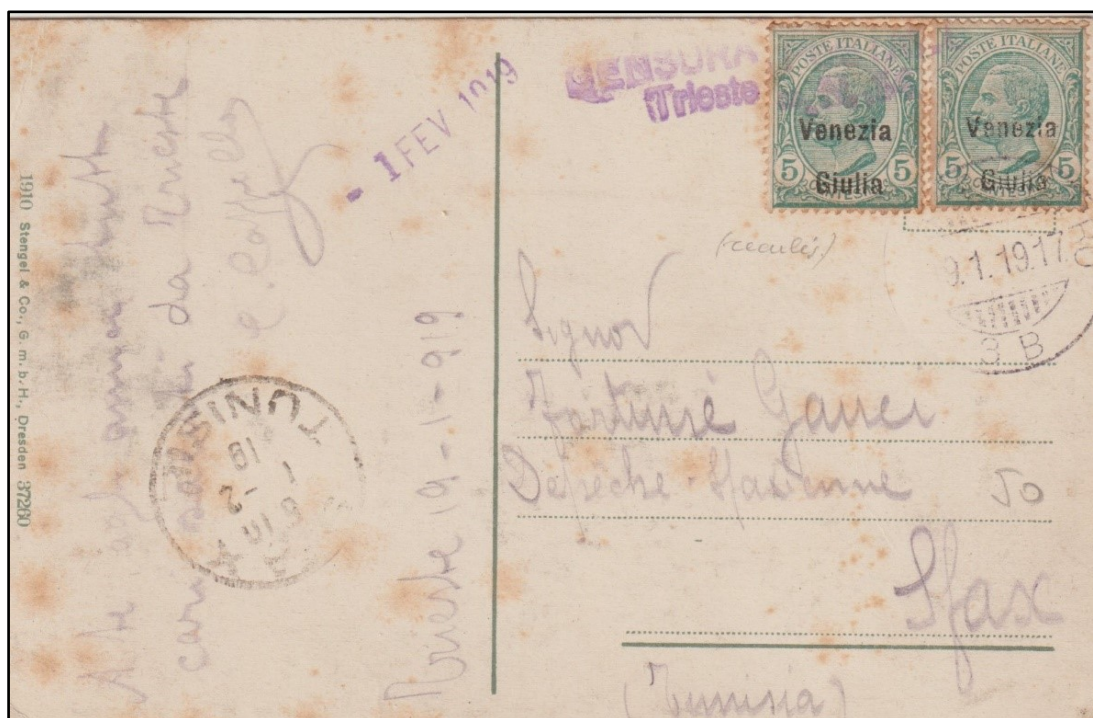
Filitalia, de vereniging voor verzamelaars van postzegels van Italië en gebieden, Vaticaan en San Marino, is door ere-lid Leo van der Meer opgericht op 25 oktober 1997. K.v.K. Rijnland nr. 28077878. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december; opzeggingen vóór 1 oktober. Contributie: € 15 per jaar, over te maken op rekening IBAN NL17 RABO 0346 8193 69 t.n.v. Filitalia. Contributie buitenland: € 20 per jaar. Dit blad verschijnt vier keer per jaar. Losse nummers € 4,00

ISSN 2211-5048

www.filitalia.nl

Jaargang 27, september 2024, nummer 3

DEZE KAART KOMT IN ONZE SEPTEMBER-VEILING



Een smoezelig kaartje zo op het oog. Maar wel verzonden op 19 januari 1919 met twee overgedrukte zegels van Venezia Giulia vanuit het door Italië veroverde Triëst naar Sfax in Frans Tunis. De Eerste Wereldoorlog was net afgelopen en dus deed de post per schip er wat langer over. Op 1 februari 1919 kwam de kaart aan na controle door de censuur in Triëst en Sfax (lijnstempel 1 Feb plus paraaf van de censor). Deze niet-alledaagse kaart maakt deel uit van onze september-veiling, die uiterlijk 1 september op www.filitalia.nl zal staan.

IN DIT NUMMER

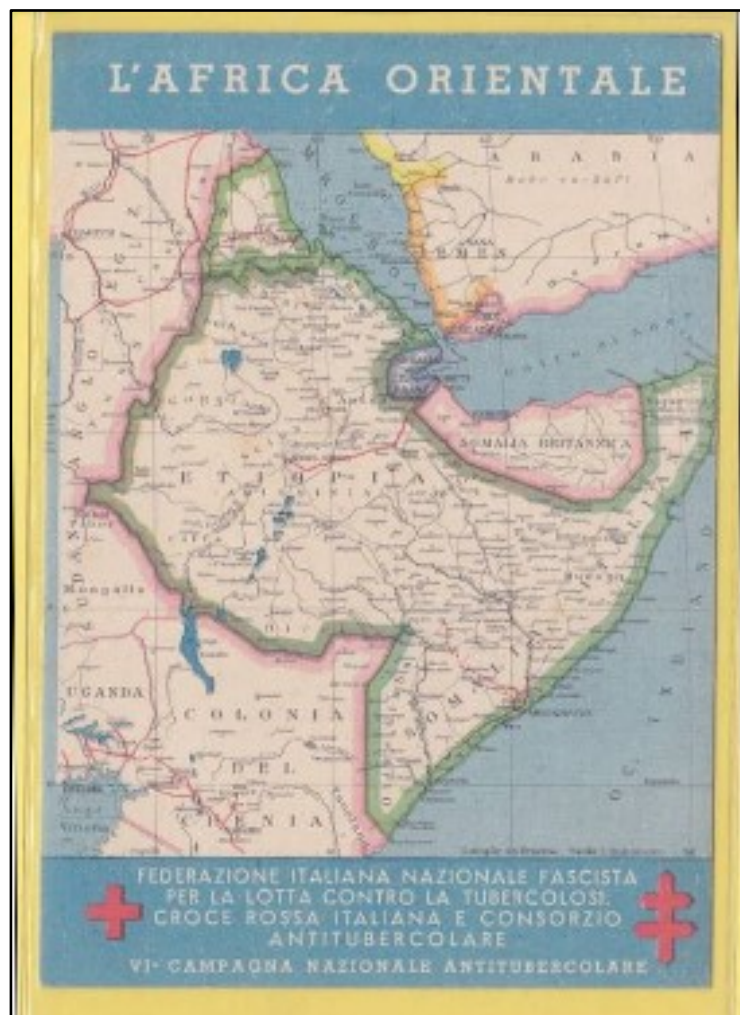
- DE EVACUATIE VAN ITALIANEN UIT DE VOORMALIGE KOLONIËN IN 1942/43
- EEN LANDBOUWMACHINE PERFIN
- IS HET TOEVAL DAT SIFAN HAAR ROOTS IN ETHIOPIË LIGGEN?
- INTERI POSTALI – AEROGRAMMI

DE EVACUATIE VAN ITALIANEN UIT DE VOORMALIGE KOLONIËN IN 1942/3

Vincent Prange

In de Afrikaanse koloniën van Italië woonden vóór het uitbreken van de tweede wereldoorlog een groot aantal Italiaanse emigranten. Veelal waren dat arme boeren die zich door de fascistische propaganda hadden laten verleiden om hun leven naar Afrika te verplaatsen met het vooruitzicht van een eigen stukje grond, waarop de landbouwers in alle vrijheid een eigen boerenbedrijf zouden kunnen beginnen. In het vaderland ging het niet zo best met de landbouw. De groots gepropageerde slag om het graan ging verloren al beweerde de overheid het tegendeel. Helder staat ons nog het plaatje voor de ogen van Mussolini die met ontbloot torso het graan oogstte. Dat zou het begin moeten worden van een fantastische oogst in eigen land, maar dat bleef helaas bij wensdromen. Dus werd de aandacht naar de koloniën verlegd. Daar zouden de arme werklozen een nieuw walhalla vinden, zo werd hun voorgespiegeld.

Schepen vol met boeren, vooral uit Sicilië, werden de Middellandse Zee overgevaren om in Somalia, Eritrea en het nieuw verworven Ethiopië de Italiaanse (fascistische) beschaving te brengen. Maar ja, het liep allemaal een beetje anders dan gedacht en vooral gehoopt. De oorlog brak uit en Italië moest, ondanks heftig verzet van de meest vooraanstaande fascist, gouverneur Italo Balbo van Libië, zo nodig meedoen van de Duce. Al na enkele maanden stond vast dat de positie van Italië in Italiaanse Oost-Afrika (AOI) onhoudbaar was. In november 1941 ging ook het laatste restje van de Italiaanse aanwezigheid aldaar verloren en was het nieuwe imperium in Oost-Afrika voorbij.



Een kaartje van Oost-Afrika, uitgegeven door het Italiaanse Rode Kruis in het kader van een anti-tuberculose campagne

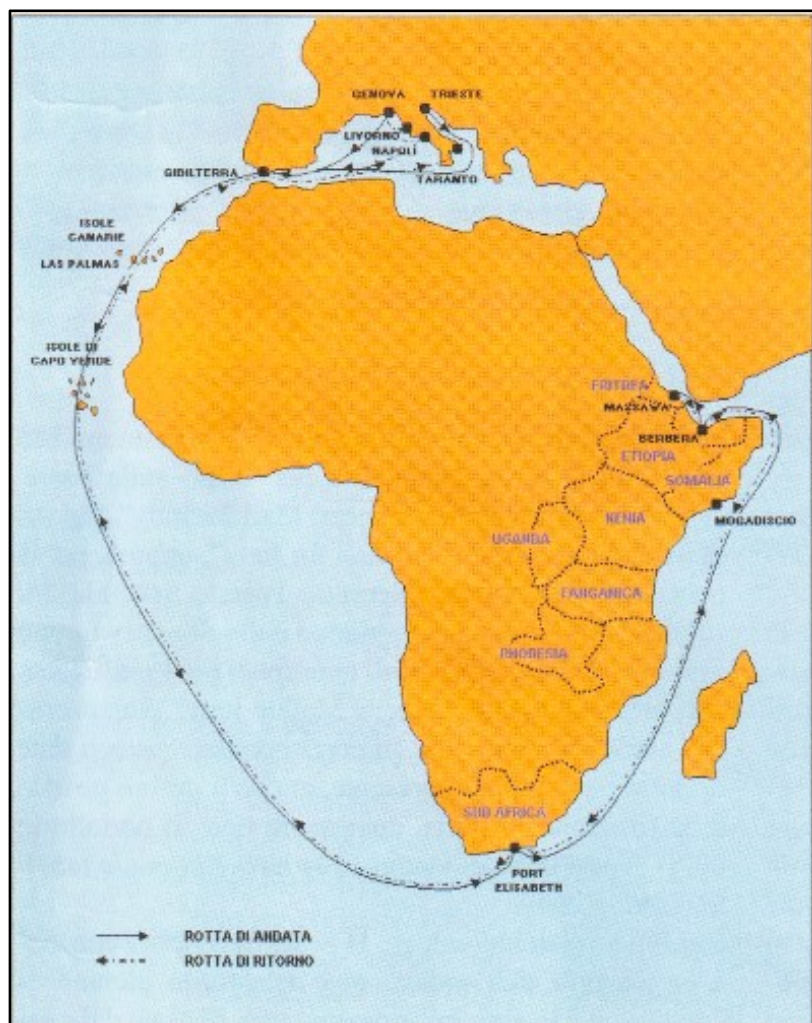
Daarna was er een nieuw, acuut probleem voor de Engelse militaire overheid.

Wat te doen met de Italiaanse burgers? De krijgsgevangenen werden zo goed mogelijk over de Engelse koloniën verdeeld maar de honderdduizenden burgers moesten ook uit Afrika weg. En wel een beetje snel alsjeblieft. In de AOI was de bevolking in het algemeen niet erg dankbaar voor de nieuwe beschaving, die de Italianen hadden gebracht en vooral in Ethiopië voorzagen de Engelsen grote problemen. Gelukkig was daar de teruggekeerde keizer Haile Selassie, die hoewel hij in 1936 verjaagd was na een verschrikkelijk vuile oorlog, zeer genereus en zeker niet rancuneus de Italianen bescherming beloofde tijdens hun terugtocht naar het moederland.

Om een inzicht te geven over de aantallen mensen waarmee men te maken had geef ik de cijfers weer zoals ze in 1949 werden opgemaakt:

Uit Ethiopië waren 55.000 burgers gerepatrieerd, uit Eritrea 45.000, uit Somalia 12.000 en tenslotte uit Libië 94.000 Italianen. Een ware volksverhuizing dus.

Men begon al in 1942 met het repatriëren van alle burgers uit Ethiopië, aangevuld met een categorie “ongewensten” uit Eritrea en Somalia. Want voor deze categorie burgers of overheidsdienaren werd het gevaar het grootst geacht. Op 4 mei 1941 maakte de Amerikaanse ambassade in Rome (de VS was op dat moment nog neutraal) bekend dat de Engelsen 28.000 vrouwen, kinderen onder de 16 jaar en ouderen boven de 60 jaar uit Oost-Afrika naar het vaderland Italië zouden teugbrengen.



Een kaartje van de evacuatie route van Italië naar Oost-Afrika en vice versa via De Kaap

Een enorme operatie in oorlogstijd onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Koloniën. Deze werd uitgevoerd door Italiaanse Rode Kruisschepen, die vertrokken uit Triëst en Genua. De reis voerde dan om de Kaap (Port Elisabeth) naar Brits Somalialand (Berbera) om de Italiaanse burgers uit AOI op te pikken. Deze enorme omweg was noodzakelijk omdat de geallieerden anders geen veilige overtocht (het was immers oorlog) via het Suezkanaal konden garanderen. In afwachting van de schepen uit Italië werden de duizenden repatrianten tijdelijk ondergebracht in overheidsgebouwen (bijvoorbeeld scholen) en interneringskampen in Ethiopië, Brits Somalialand, Kenia en Eritrea.

Deze Rode Kruis-schepen waren gewone Italiaanse koopvaardijsschepen, die van buiten wit werden geverfd en dan van een groot rood kruis werden voorzien. Als schepen werden gecharterd de peroscafi (met kolen als brandstof) Duilio en Giulio Cesare van de Lloyd Adriatica en de navi motori (brandstof: olie) Saturnia en Vulcania van de Società di Navigazione Italia.

Er zijn in totaal drie missies voltooid. Op de heenweg werd een stop gemaakt in Gibraltar om Engelse soldaten mee te nemen als gewapende escorte en om toe te zien op mogelijke spionageactiviteiten van de Italianen. Voor de rest bestond de bemanning uit Italianen waaronder ook medisch personeel. De tocht vanuit Italië duurde vanwege de omweg rond de Kaap (22000 zeemijlen heen en terug) maar liefst 4x zo lang als normaal via het Suezkanaal, namelijk ongeveer 62 dagen.

Gezien de aantallen mensen die met deze schepen werden vervoerd zou je denken dat er ook veel post te vinden zal zijn. Dat valt lelijk tegen. Ik heb in de loop der jaren maar een klein aantal stukken gevonden, die van echt belang zijn en waar ik steeds de hoofdprijs voor heb moeten betalen. Eén envelop heeft mij zelfs een klein fortuin gekost aangezien deze bij aankomst werd beport met kostbare portzegels met de MEF-opdruk. Maar u weet, als ik u iets moois wil laten zien dan is mij geen berg te hoog.

De post van de krijgsgevangenen en de geïnterneerde burgers in Oost-Afrika was meestal 3 maanden onderweg naar Italië. Een snellere mogelijkheid om met het thuisfront te communiceren waren de radioboodschappen via Radio Vaticaan maar daar kon natuurlijk geen uitgebreid gebruik van worden gemaakt. Dus lag had voor de hand dat geïnterneerden, die niet met de witte schepen meekonden via deze schepen wel hun brieven konden meegeven. Deze post is herkenbaar aan de handgeschreven of getypte tekst Posta per Italiani AOI of POW Special Mail of Evacuee Special Mail for Italy of een andere boodschap met ongeveer dezelfde strekking.

Deze drie missies waren als volgt:

Eerste reis

Heenreis van Vulcania en Saturnia in 1942:

4 april 1942 vertrek uit Genua

7 april tussenstop in Gibraltar

24 april aankomst in Zuid-Afrika



De Vulcania, als Rode Kruis schip voor deze speciale missies.

2 mei aankomst in Berbera in Engels Somaliland. Hier werden personen uit de kampen in Brits Somaliland, Kenia en Zuid-Afrika ingescheept. Op 15 mei werd Berbera ook bereikt door de Duilio en Giulio Cesare, maar deze twee schepen gingen de volgende dag door naar Massaua (in Eritrea) om daar de vluchtelingen uit Eritrea en Ethiopië op te pikken. De Duilio en de Giulio Cesare gingen pas terug op 7 december 1942. Waarom deze schepen de terugreis pas een half jaar na aankomst aanvaarden is mij niet bekend.

Terugreis van Vulcania en Saturnia

15 mei 1942 Vertrek vanuit Berbera naar Italië

27 mei aankomst in Port Elisabeth, Zuid Afrika

6 juni tussenstop in Las Palmas

21 juni 1942 terugkeer in Napels, de post werd pas op 17.8.1942 in Rome bezorgd.

Tweede reis

Heenreis van Vulcania en Saturnia

21 oktober 1942 vertrek uit Genua

8 november aankomst in Port Elisabeth

17 december 1942 aankomst in Port Elisabeth

1 januari 1943 via de Kaap Verdische eilanden terug in Napels



De Saturnia zonder Rode Kruis opmaak.

Derde reis

Deze moet uitgevoerd zijn tussen juni 1943 en augustus 1943. Het vertrek uit Massaua voor de terugreis moet begin juli zijn geweest met een tussenstop in Mogadiscio, waar nog eens 2290 personen aan boord kwamen. Bij het vaststellen van deze data moet men rekening houden met de val van Mussolini in juli 1943. De Vulcania en Saturnia kwamen op 11 augustus in Taranto aan waar de repatrianten van boord gingen. Volgens een brief bevond de "Duilio" zich op 22 juli 1943 (2 dagen voor de val van Mussolini) op de Indische Oceaan, op de terugreis naar Italië.

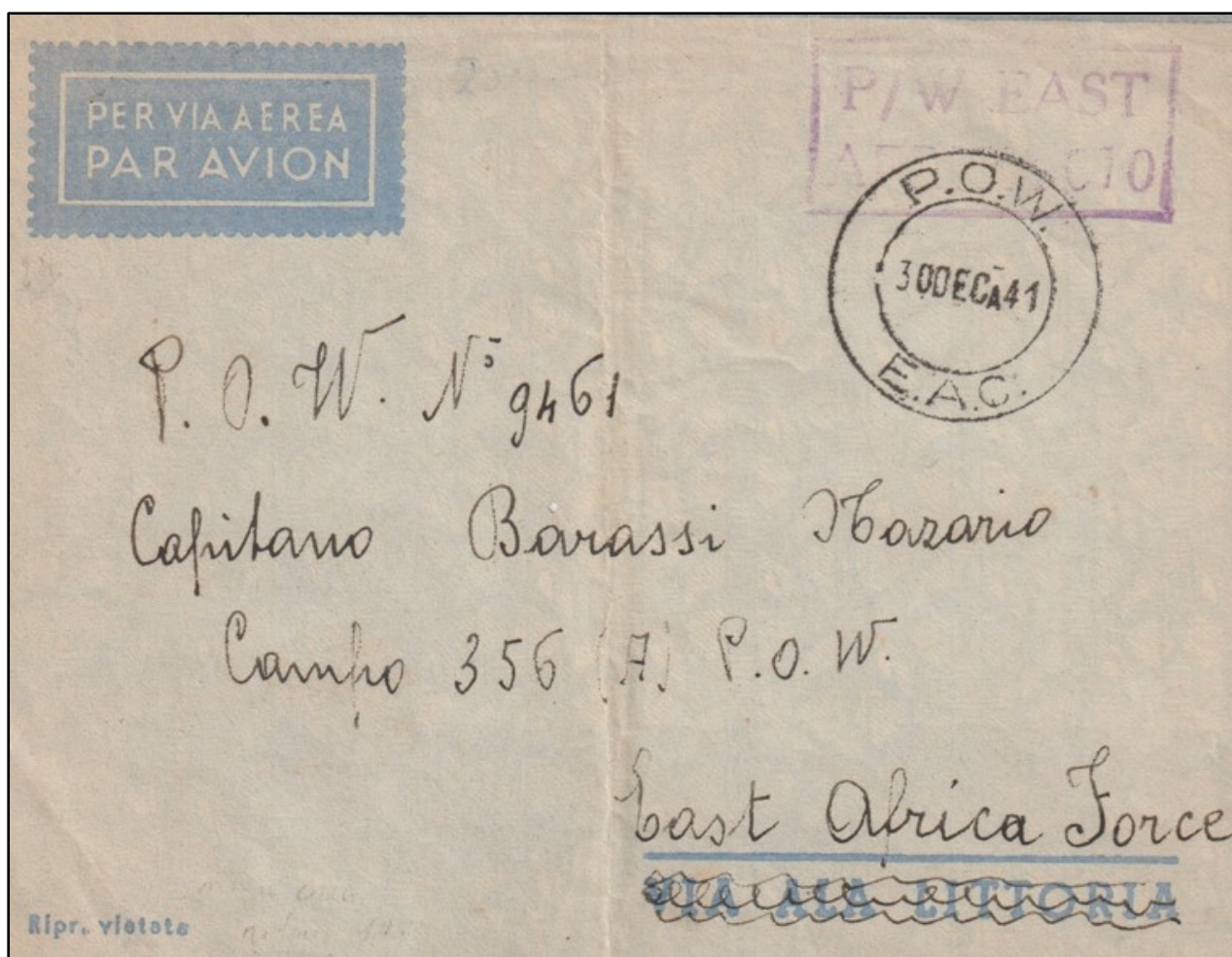
De filatelistische getuigenissen

Ik zal u laten zien wat ik op dit gebied in de loop der jaren op de kop heb getikt.

A. Correspondentie tussen burgers en militairen

Ik begin met enige brieven van Italiaanse burgers die door de Engelsen geïnterneerd waren in vluchtelingenkampen en die soms jaren moesten wachten op hun terugkeer naar Italië.

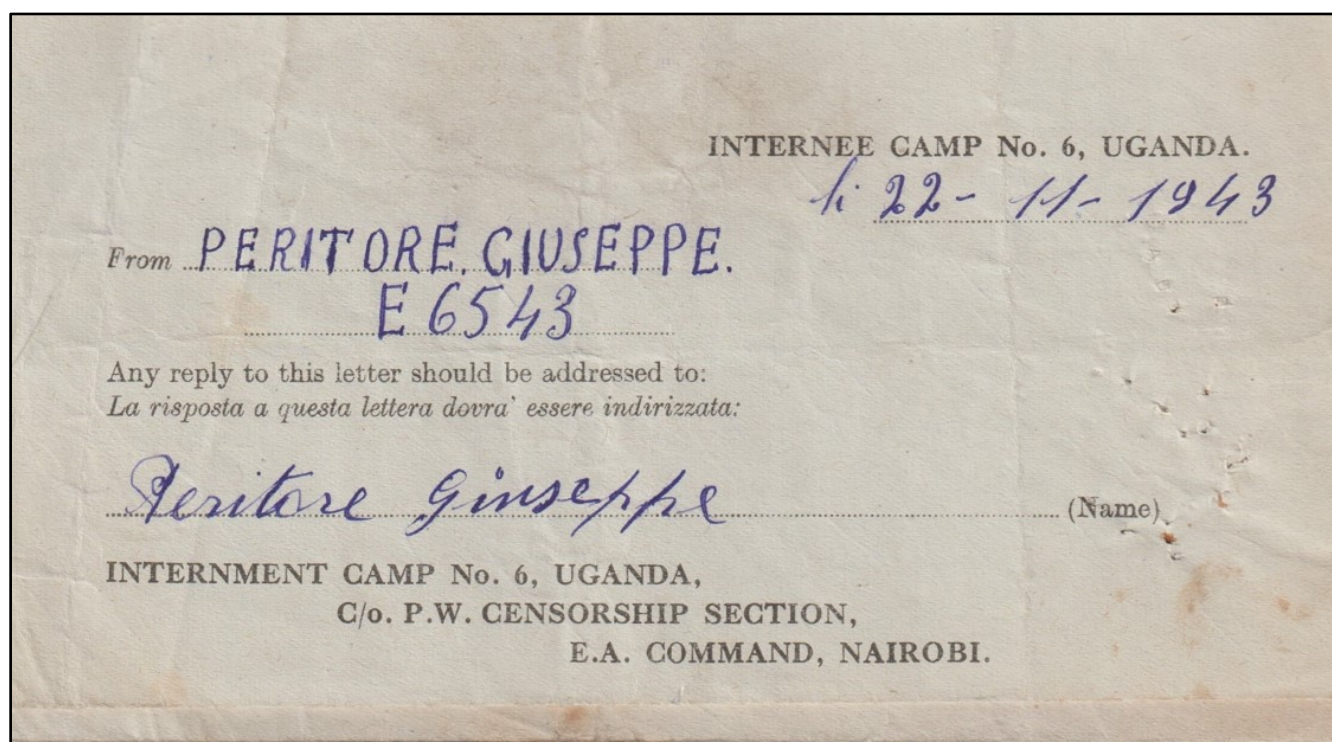
Brief 1: Maria Semeghini woonde op de Via Emilia in Addis Abeba en verzond op 30 december 1941 een brief in een niet-gesloten envelop naar Capitano Barassi, die als krijgsgevangene opgesloten was in Camp 356A in Eldoret in Kenia. Zij mocht op dat moment blijkbaar nog in haar huis in Addis Abeba blijven.



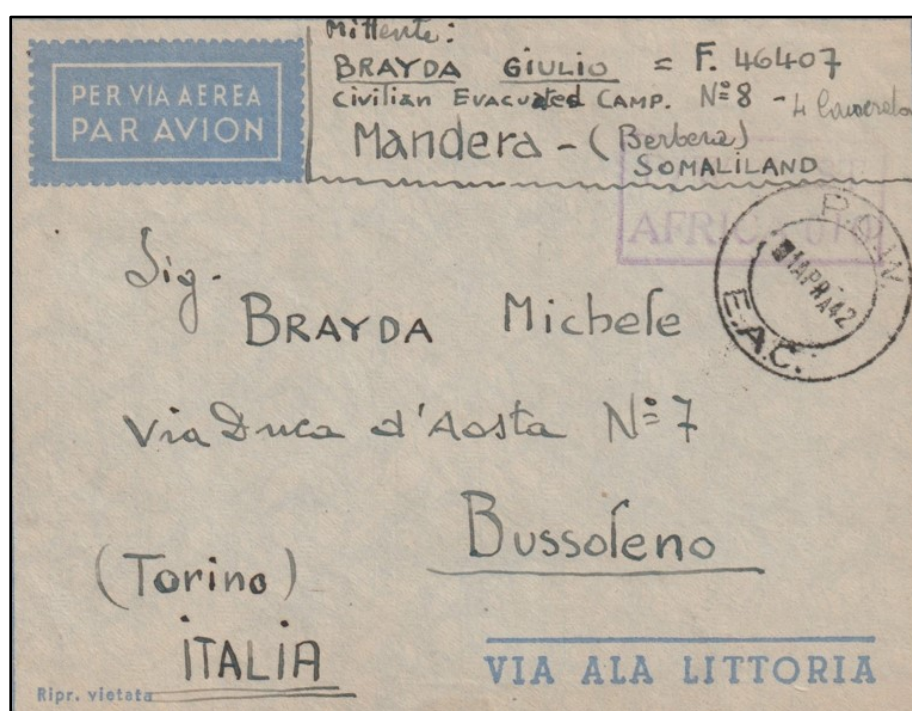
Brief 2: Door Guiseppe Peritore in gevangenkamp 6 in Uganda geschreven op 22 november 1943, afgestempeld op 13 december 1943 en verzonden naar Signora Giuseppina Peritore in Sicilië. Er is geen enkele aanduiding van de aankomstdatum van deze brief.



Voorzijde van de vouwbrief van Guiseppe Peritore aan zijn moeder in Caltanissetta op Sicilië



Achterzijde van de vouwbrief van Guiseppe Peritore aan zijn moeder in Caltanissetta op Sicilië



Brief 3: Envelop geschreven door Giulio Brayda, die vroeger in Gimma bij Fiat werkte. In editie nr. 42 van het Italiaanse blad La Posta Militare, is een brief van hem van 30/8/41 afgebeeld. Daar is zijn oude burgeradres bij Fiat in Gimma doorgehaald. Hij verkeerde op het moment dat de afgebeelde brief werd afgestempeld (1 april 1942) in het vluchtelingenkamp nr. 8 in Manderà (Berbera) in het Engelse Somaliland. Het zou heel goed kunnen dat de brief is meegezonden met een van de twee Rode Kruisschepen, die op 2 mei in Berbera aankwamen. Maar daar is geen enkel bewijs voor.

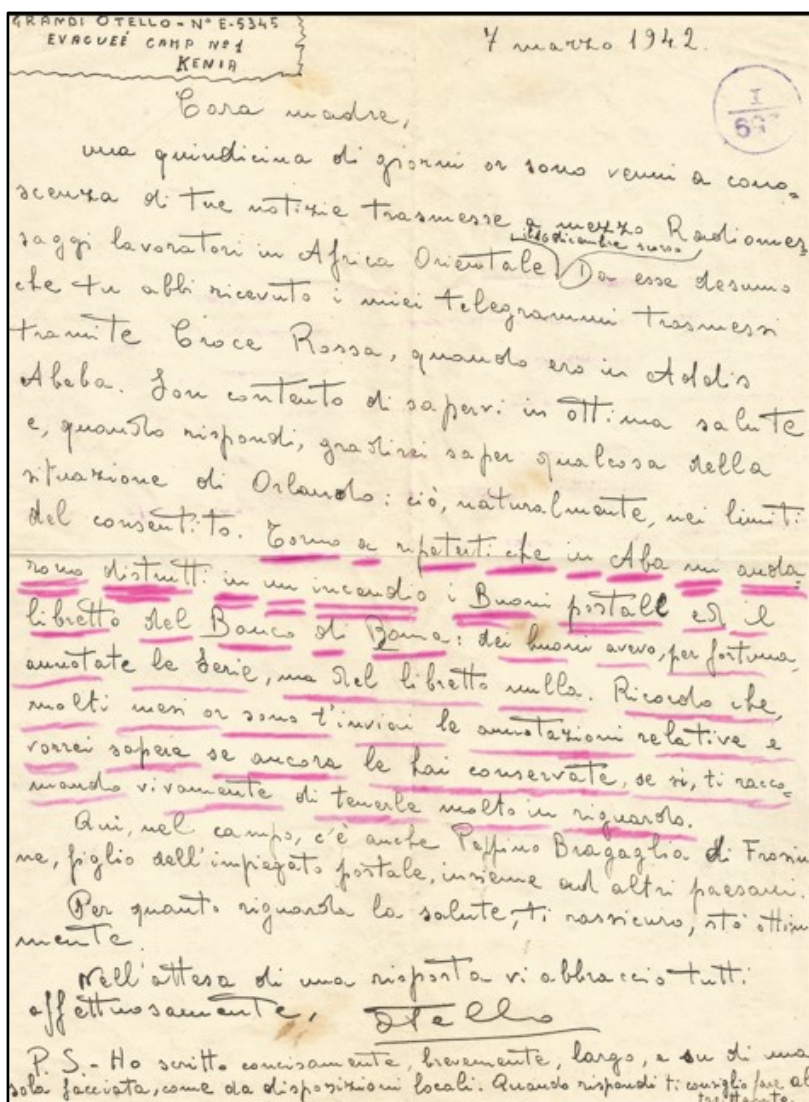


Deel van de achterzijde van brief 3 geschreven door Giulio Brayda vanuit het vluchtelingenkamp in Manderà

Brief 4: Envelop geschreven door Otello Grandi aan zijn moeder in Viterbo. Grandi was geïnterneerd in Evacuee Camp No. 1 in Kenia. Volgens een potloodaantekening zou de envelop op 17-6-1942 gearriveerd zijn, 4 dagen voor aankomst van een van de Rode Kruisschepen in Napels.



Deze envelop bevatte gelukkig ook nog de oorspronkelijke brief, die gedateerd was op 7 maart 1942. De brief is uiterst interessant en daarom vertaal ik voor u vrijwel de gehele inhoud.



Lieve moeder,

“2 weken geleden ontving ik je berichten via Radiomessagi lavoratori in Africa Orientale, op 16 december. Ik hoop dat je mijn telegrammen hebt ontvangen die ik via het Rode Kruis toen ik in Addis Abeba was, aan je hebt gezonden. Ik ben heel blij te weten dat je in goede gezondheid bent en wanneer je mij antwoordt laat me dan weten hoe het in Orlando gaat, althans wat binnen de regels (van de censuur) valt”.

En dan komt het, de tweede deel van de brief is regel voor regel rood onderstreept als een soort noodkreet aan moeder Grandi:

“Ik schrijf het nog een keer: in Addis Abeba (afgekort met het gebruikelijke Aba) zijn nu verbrand de buoni postali en de bankboekjes van de Banco di Roma. Van de buoni postali heb ik gelukkig de serienummers genoteerd maar van het bankboekje heb ik niets meer. Herinner je dat ik je vele maanden terug de benodigde volmachtiging heb gezonden en ik zou willen weten of je die nog hebt bewaard. Zo ja, dan beveel ik je van harte aan deze goed te willen opbergen”.

(Hierna is de brief min of meer afgelopen).

Het belang van de inhoud van deze brief is natuurlijk het vermelden van de brand in Addis Abeba, waarbij eveneens de oplage van de postzegels voor inwoners van de AOI (die rode en groene zegels, Sassone Franchigia Militare nr 1 en 2. Buono Posta Aerea) is vernietigd. De buoni postali waar Grandi zich zorgen overmaakt zijn natuurlijk spaarbrieven die de kopers een flinke rente beloofden. Zij werden uitgegeven door de overheid, maar ook door de grote banken. Deze spaarbrieven van de Italiaanse PTT worden vandaag de dag nog door Italiaanse filatelisten verzameld. Ze zijn voor het eerst uitgegeven in 1925 en staan bekend onder de naam Buoni Postali Fruttiferi (rentegevende postspaarbrieven).



B. Correspondentie van en naar de Rode Kruisschepen

Briefkaarten 5 en 6: Deze brieven en kaarten zijn ook niet-gelopen uiterst zeldzaam. Op het schip de Giulio Cesare werden onbeschreven postwaardestukken aan de passagiers uitgereikt die men voor correspondentie naar huis of naar vrienden in de koloniën kon gebruiken. Ik laat u twee van deze stukken, die voorafgestempeld zijn met het rode stempel RR POSTA MINISTERO AFRICA ITALIANA, data respectievelijk 9.4.1942 (6^e dag heenreis) en 27-6-1942. Beide kaarten zijn helaas niet gelopen.





Verder heb ik 3 echt gelopen stukken en wel als volgt:

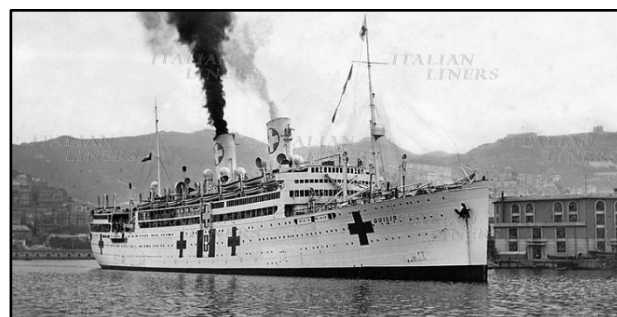
Kaart 7: Speciale kaart verstrekt op de M.S. Duilio. De kaart heeft in rood de volgende stempels: DUILIO, Servizio Sanitario C.R.I. en een rond stempel van het Rode Kruis: Croce Rossa Missione Speciale Rimpatriandi A.O.I. en het rode censuurstempel van PASSED IA/6181, dat werd geplaatst door de Engelsen in Gibraltar. Dan is er ook nog een Italiaans censuurstempel te zien, dat waarschijnlijk is geplaatst bij aankomst van de kaart in Triëst. Verder heeft de kaart geen frankering maar wel een T-straftportstempel en de potloodaanduiding 10 (centesimi). Volgens de handgeschreven potloodtekst is de kaart op 11 april 1942 geschreven.



Kaart 8: Kaart 7 nog wordt overtroffen door kaart 8, een voorgedrukt militair poststuk dat op 10-11 mei 1942 verstuurd werd door Maarschalk Arnaldo Gariboldi naar zijn familie in Rome. De Engelse censuur had over de tekst van Mussolini een Engels luchtpoststrookje geplakt, dat is doorgestreept. Verder heeft de echt gelopen kaart een mooi blauw Rode Kruisstempel met de tekst MISSIONE OLTREMARE Nave Saturnia. Op 17 augustus (3 maanden later) werd de kaart dan eindelijk bij aankomst in Rome afgestempeld.



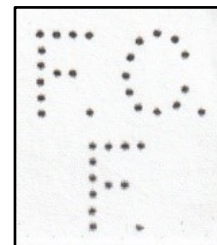
Kaart 9: Tenslotte het topstuk van de derde reis in deze kleine verzameling. Het is een voorgedrukte vouwbrief met de tekst T/N “Duilio” Ministero Africa Italiana, Missione Speciale in A.O.I. 3^e viaggio. Volgens de handgeschreven inhoud is de brief geschreven op 22 juli 1943 toen het schip zich op de Indische Oceaan bevond (misschien vlak na vertrek uit Somalia). De envelop is geadresseerd aan een Italiaan in Asmara (Eritrea) en werd vervolgens gecensureerd in Zuid-Afrika en voorzien van het stempel Paquebot. Bij aankomst in Massaua op 27.10.1943 kreeg de brief het portstempel T 30c. en de M.E.F. portzegels van 2 en 3d. Deze portzegels zijn op echt gelopen brief onvindbaar. Ik heb ze tenminste nog nooit gezien en deze brief met deze portzegels staat dan ook als zodanig in de Sassone 2024 €9500, wat ongeveer 5 x de prijs is die ik voor het stuk heb betaald. Dus qua zegelwaarde zit ik in ieder geval goed. Maar de verzameling is klein en dat zal, vrees ik, altijd wel zo blijven.



De T/N Duilio, omgetoverd tot Rode Kruis schip voor deze speciale missies.

FRANCESCO CASALI & FIGLI - EEN FABRIKANT VAN LANDBOUWMACHINES

Jan van Riel



Het bedrijf gebruikte als perfin F.C./F.

De kaart werd verstuurd op 4-2-1919 vanaf Suzzara voorzien van een tien centesimi postzegel wat een voldoende frankering was voor de reis naar Palermo. Het bedrijf perforeerde van 1915 tot en met 1922. Er zijn maar enkele poststukken bekend van dit bedrijf verstuurd vanuit Suzzara. Toen de kantoren werden overgeplaatst naar Bologna, verhuisde de perforator ook mee. Daardoor zijn er ook postzegels bekend met poststempel Bologna. Zelfs toen Casali CIMAC en vervolgens MAIS werd, gebruikte het bedrijf nog steeds geperforeerde postzegels met F.C./F., misschien als een teken van bedrijfscontinuïteit of als besparing. De zegels waren waarschijnlijk al geperforeerd in de lade aanwezig.



Francesco verhuisde vanaf het landgoed Begozzo (eigendom van Markies Luigi Strozzi) in 1877 met zijn gezin naar Suzzara.

Hij was op het landgoed al monteur van landbouwmachines. Zijn werkvreugde wist hij later over te dragen op zijn kinderen. Hij opende aan de Via Roma (nu de Via Luppi Menotti) een werkplaats voor het repareren van landbouwmachines en het gieten van gietijzer en derivaten. In 1880 nam Casali in Cremona deel aan de regionale landbouwwedstrijd waar hij een koperen medaille behaalde. Vanaf 1885 ging Casali zich niet alleen bezig houden met reparaties van landbouwmachines maar begon ook met het ontwerpen en bouwen van nieuwe modellen, zoals een egrenering machine genaamd de "Invinceble" voor het scheiden van katoenvazels van de zaden. Met deze machine kreeg het familiebedrijf succes op de markt en werd het in 1889 beloond met een gouden medaille op de tentoonstelling in Verona en in 1890 met zilver in Mantua. In de daarop volgende jaren werd het fabrieksterrein uitgebreid met de aankoop van 56.000m² grond in de buurt van het station van Suzzara voor de bouw van een grote fabriek ontworpen door Francesco Piazzalunga.

Het gezin van Francesco Casali



Deze reclamekaart laat zien welke, al dan niet door stoom aangedreven landbouwmachines er gemaakt werden door Francesco Casali & Figli



Het bedrijf had zijn oorsprong in het plaatsje Suzzara, ongeveer 20 km ten zuiden van Mantova (Mantua).

In 1891 werd de fabriek opgeleverd. Hierin was een ijzerwerkplaats, een gieterij, een houtconstructieruimte en een machineloods gehuisvest. De fabriek bood werk aan 20 arbeiders, maar in 1895 was het aantal werknemers al uitgegroeid tot 85.

Francesco Casali was een groot bewonderaar van de “Arts and Crafts School”, hier werd een verbinding gelegd tussen scholing en werk voor studenten.

In 1889 ging Francesco Casali de politiek in als kandidaat van de liberaal-monarchisten voor de gemeenteraadsverkiezingen. Op 24 april 1893 overleed hij. Het bedrijf werd overgenomen door zijn zoon Angelo Casali. Angelo trad net als zijn vader toe tot de gemeenteraad.

In 1895 werd in Suzzara een grote landbouwtentoonstelling gehouden om de economische ontwikkelingen van Suzzara te vieren. Hier ontving de Casali fabriek weer talloze onderscheidingen. In 1899 begon de export van Casali machines naar het buitenland. Er werd nieuwe machines ontwikkeld zoals de decanapulor (voor het pletten van hennep).

Mooie kleurenkalender met december 1903 als opengeslagen maand.



In de jaren 1904 tot 1913 was het bedrijf heel succesvol onder de naam Francesco Casali & Figli. In 1909 werden er per jaar ca. 330 machines geproduceerd, waarvan 60% egreneringsmachines en de overige 40% snijmachines. Op de internationale tentoonstelling van Milaan in 1907 werd een speciale dopmachine voor kleine zaden, een stoomploegmachine en een speciale oogstmachine voor Sulla en Sainfoin (hanenkammetjes en klaver als kuilvoer) geïntroduceerd. In 1909 kwam de dopmachine onder de naam “Vittoria” op de wereldmarkt, later gevolgd door de “Universal Victory” dorsmachine. In 1912 werd door Casali de landbouwmechanisatie voortgezet, maar de eerste Wereldoorlog veroorzaakte een sterke daling van de verkopen. Het bedrijf werd hierdoor genoodzaakt om zich ook toe te leggen op de productie van wapens. Doordat de mannen naar het front waren werden de banen nu bezet door de vrouwen. In 1918 was het door deze omschakeling voor veel fabrieken aanleiding om te fuseren met andere bedrijven. Casali ging in zee met de CIMAC (Compagnia Industriale Macchine Agricole Casali) die twee fabrieken had een in Suzzara en een in Mantua.

Het hoofdkantoor verhuisde in 1919 naar Bologna vanwege het vakbondsklimaat en een conflict met de kamer van koophandel te Suzzara.

In 1922 kwam de CIMAC in een liquidatiefase en stopte haar activiteiten in juni 1922. De bedrijfspanden werden overgenomen door de MAIS (Meccanica Agricola Industriale Suzzarese), geholpen door vier oud medewerkers van Casali.

Bronnen:

Wikipedia

Reclame kaarten uit collectie L. Carra en Pablo Bianchi

Foto Familie Casali van A. Premi te Mantova

Catalogo dei Perfins d'Italia van J.J.C. van Riel



Mooie reclame uiting, waarbij een koper aan Leonardo da Vinci vraagt:

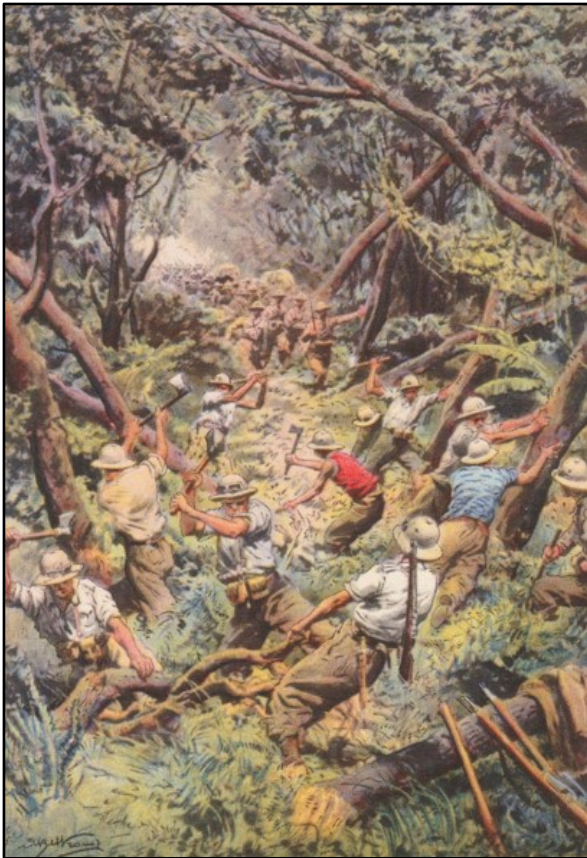
“Zeg mij, Prins van de Wetenschap, wat de beste machines zijn? Dat zijn en zullen altijd de machines van Casali zijn.”

IS HET TOEVAL DAT SIFAN HAAR ROOTS IN ETHIOPIË LIGGEN?

Vincent Prange

De Italianen komt de eer toe om als eersten de bijzonder atletische eigenschappen van het Ethiopische volk ontdekt te hebben. Van het vermogen om snel lange afstanden te voet af te kunnen leggen is in 1937 een dankbaar gebruik gemaakt om het vervoer van post naar de Ethiopische hoofdstad aanzienlijk te versnellen. Aanleiding was het feit dat duizenden Italianen in Ethiopië werkzaam waren in de wegenbouw. Mussolini had namelijk verordonneerd dat in het “onbeschaafde” Afrika een prachtig wegennet moest worden aangelegd, een nieuw keizerrijk waardig. Nu bezat Ethiopië inderdaad geen enkele infrastructuur dus een nieuw wegennet was geen overbodige luxe.

Het ging om een tienjarenplan met een investering van vele miljarden lire. Als Italië niet stuk gegaan was aan de tweede wereldoorlog dan was het misschien wel failliet gegaan aan dit megalomane plan. Maar dat is wijsheid achteraf natuurlijk.



In 1936 kwam het plan als geroepen ter bestrijding van de enorme werkeloosheid in Italië. Het eerste deel van de plan besloeg een net van 9 wegen van totaal 4389 kilometer, waarvan er al een deel klaar was, aangelegd in Eritrea als voorbereiding van de oorlog. De kosten van deze eerste wegen bedroegen 3 miljard lire. De aanleg ging natuurlijk niet al te vlot, want voor een deel moest men zijn weg banen door oerwoud en rotsgrond. Dit ruwe werk werd vooral door soldaten gedaan. De eigenlijke bouw van de wegen werd uitbesteed aan in totaal 50 firma's, verspreid over heel Italië.

Asfalt in de jungle

De asfaltwegen moesten er prachtig uitzien, alleen toegankelijk voor blanken! De lokale bevolking moest het doen met eenvoudiger aangelegde wegen die leidden naar hun eigen nederzettingen. Alleen op de secundaire wegen was "gemengd" vervoer toegestaan, met dien verstande dat de inlanders achter in de autobus moesten plaats nemen in het deel zonder ramen.

De wegeaanleg ging niet heel vlot want het werk was natuurlijk buitengewoon zwaar. Daar kwam ook bij dat in Ethiopië nog steeds guerrillagroepen actief waren, die

onverwachte aanvallen pleegden op de Italiaanse wegwerkers. Zo werden de arbeiders van de bouwfirmas Gondrand in de morgen van 13 februari 1936 bijna allemaal afgeslacht door Ethiopische opstandelingen. Een andere vertragende factor was de regen. Deze kent in Ethiopië twee seizoenen. De lichte, van maart tot en met mei, maar van juli tot en met september stroomt de regen zonder ophouden met bakken uit de hemel.

Sassabanech



grootste zeldzaamheden van Italiaans Afrika behoren. Ik laat een brief en een postwisselstrookje zien met het stempel van Sasabanech, Somalia Italiana.

De arme Italiaanse wegwerkers hadden nauwelijks contact met het vaderland, de postverbindingen waren natuurlijk nog niet klaar. Bij kleine gehuchten werden in enkele gevallen tijdelijke postkantoren ingericht. Een daarvan was Sassabanech, een werkplaats op de weg naar Giggica en Harar, zo'n 900 kilometer van Mogadiscio. Het gehucht lag in Ethiopië maar door een herindeling van het nieuw verworven gebied was het in 1937 onderdeel van Somalië. Het postkantoorje ten behoeve van de wegwerkers kende maar een kort bestaan van 5 maanden. Vandaar dat er slechts 7 brieven met dit stempel bekend zijn, die dus tot de



De firma Parisi

De directeur van de wegebouwonderneming Saverio Parisi, ingenieur Sighiera di Pisa, was bezig met de weg Addis Abeba-Gimma en had al een kleine 100 kilometer klaar. Zijn werkplaats lag in het gehucht Dillabach, dat zo klein is dat het zelfs in de uitvoerige CEI gids van 1938 niet te vinden is en vandaag de dag ook niet op Google. Kan je nagaan... Het postkantoor in Addis Abeba was dus een enorm eind weg, ook al door de vreselijke regenval.



Die slimme heer Sighiera had ontdekt dat de kleine Ethiopische jongetjes van tussen de 8 en 14 jaar rappe kereltjes waren die giga-afstanden in een mum van tijd konden afleggen. “Zouden deze mannetjes met wonderbenen en -longen niet goede speciale postbodes voor ons kunnen zijn?” dacht de slimme ondernemer. Je geeft ze een paar duiten, een leuk soort onderscheidingsteken en een mooie tas en hollen maar! De jongens werden aldus voorzien van een stevige rugzak, een gewichtig uitzierende officiële band om de linkerarm en een speciaal persoonsbewijs. En zo was de

“Servizi celeri”, de snelle postdienst geboren. Ongeacht de omstandigheden, woeste wegen, hitte en zware regen, leverden de jongens hun brieven accuraat en snel af, de afstand naar Addis Abeba in 10 tot 14 uur op blote voeten rennend aflegend.

Als bewijs dat deze brieven inderdaad met de nieuwe dienst waren gelopen kregen ze een kunstig door de lokale houtsnijder gemaakt stempel waarop de rappe voetjes met vleugeltjes zijn afgebeeld. (zie afb.) Bij aankomst in de Ethiopische hoofdstad werden deze brieven op het postkantoor gefrankeerd en afgestempeld. Ik neem aan dat de firma Parisi eens in de zoveel tijd een rekening voor de geleverde postzegels kreeg.

Het mooie aan de afgebeelde brief is dat het grote ronde stempel Impresa S. Parisi / Servizi Celeri (Onderneming S. Parisi - sneldienst) met de gevleugelde voet op de voorzijde is geplaatst. Bij bijna alle brieven is dit op de achterkant het geval.

In 1960 won Abebe Bikila, een eenvoudige herdersjongen uit Ethiopië, op blote voeten de gouden medaille op de marathon van de Olympische Spelen te Rome. Een sensatie, die in Parijs werd overtroffen door “onze” Sifan. Zij werd als meisje van 15 jaar door haar moeder op het vliegtuig naar Nederland gezet met de boodschap: je zal uiteindelijk oogsten wat je zelf hebt gezaaid. En kijk nu eens: Op de Olympische Spelen in Parijs haalt zij brons op de 5000 en 10000 meter om twee dagen later op unieke wijze de marathon te winnen. Uniek is ook hoe zij op deze prestatie terugkijkt: “Ik ben niet bijzonder, maar ik durf te doen”.



VOLGENDE BIJEENKOMST MET VEILING

De volgende bijeenkomst van Filitalia vindt plaats zaterdag 28 september 2024 in Dorpshuis De Kern, Overtoom 15, 1901 EW Castricum. De veilinglijst is op het moment van drukken nog niet gereed. Deze wordt u zo snel mogelijk gemailed. Stuur u Jan van Riel en/of Vincent Prange even een berichtje als u komt? Dit in verband met de (gratis) lunch!

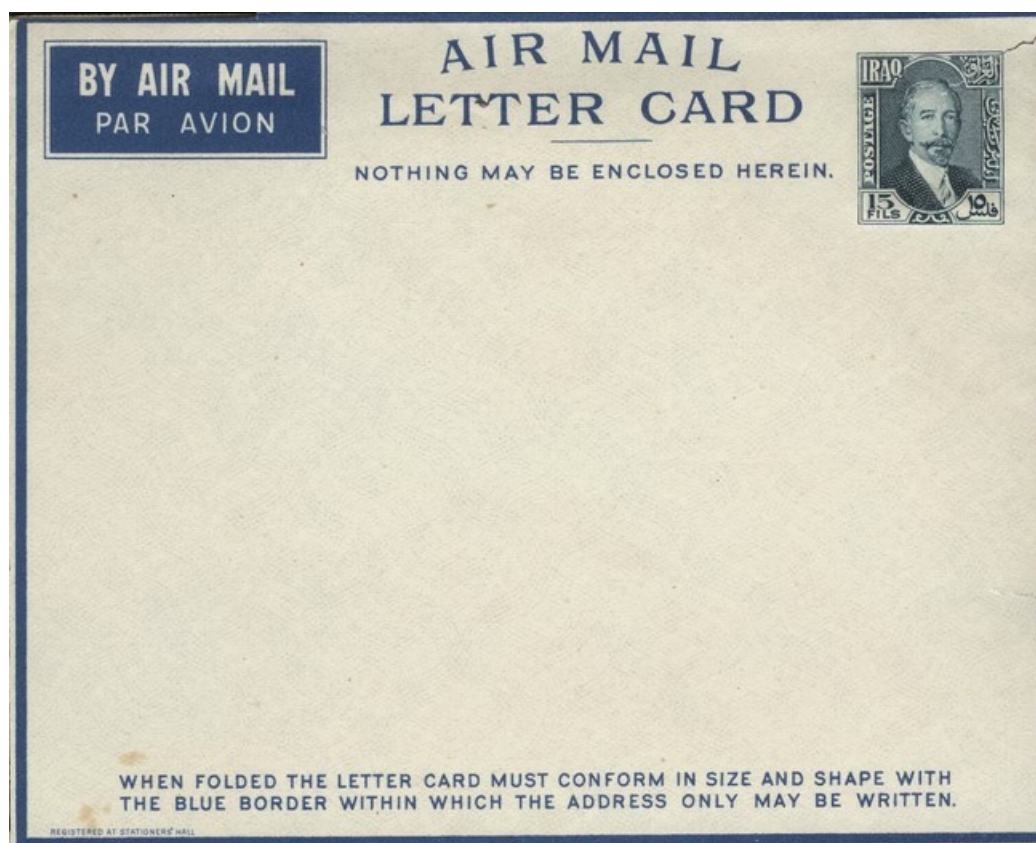
INTERI POSTALI (deel 6)

Theo Admiraal

Interi Postali zijn postale documenten met een voorgedrukt zegel. Naast onder andere de Cartoline Postali en de Biglietti Postali werden er in Italië van 1952 tot 1999 ook Aerogrammi uitgegeven. In goed Nederlands zijn dit luchtpostbladen.

Een Aerogramme bestaat uit een velletje papier dat aan twee of drie zijden is voorzien van een gomstrook. Het velletje kan na het beschrijven worden dichtgevouwen en dichtgeplakt met behulp van de gomstroken. Daarna kan het per luchtpost worden verzonden, doorgaans tegen een lager tarief dan een normale luchtpostbrief. Meestal is het dan ook verboden iets in te sluiten bij het luchtpostblad. Gebeurt dat wel, dan moet de zending volgens het normale tarief voor een luchtpostbrief worden verstuurd. Doorgaans moet de afzender dan een postzegel bijplakken. Het luchtpostblad is dus een postblad dat door de lucht wordt vervoerd.

Het eerste luchtpostblad werd uitgegeven in Irak in 1933 met een ingedrukt zegel met portret van koning Faisal I van Irak. Tot de Tweede Wereldoorlog vond dit voorbeeld weinig navolging. Tijdens die oorlog kwam de Britse luitenant-kolonel R.E. Evans met het plan om voor de correspondentie van de soldaten gebruik te maken van velletjes die dichtgeplakt konden worden, en voor de verzending dus geen envelop nodig hadden. Dat scheelde aanzienlijk, zowel in het gewicht als in het volume. Zo kon er veel meer in een postzak. Anthony Eden, de minister van Oorlog, nam het idee over en in 1941 ging de 'Air Mail Letter Card Service' voor het Midden-Oosten van start.



Het eerste aerogram ooit werd in 1933 uitgegeven in Irak.

Het luchtpostblad werd een groot succes. De lichte velletjes waren voor de veldpostdienst gemakkelijk te hanteren en de soldaten hadden geen bezwaar tegen het gebruik, want de mogelijkheid om ze dicht te plakken waarborgde de privacy.

Na de oorlog voerden steeds meer landen het luchtpostblad in. De bladen hadden verschillende namen, zoals airletter of airmail letter card.

In mei 1952 werd in Italië het eerste aerogram uitgegeven, ook al heette deze toen Biglietto Postale Aereo. Later in 1952, op het UPU congres in Brussel werd besloten tot een uniforme naamgeving. Het aerogram (aerogramme in het Italiaans)

In 1952 werden in Italië de eerste twee aerogrammi uitgegeven. Vooruitlopend op de uniforme naamgeving werden ze Biglietto Postale Aereo genoemd. Er waren twee waarden.

60 lire voor alle Europese landen, met een toeslag van 5 lire voor de brief zelf. Voor elke 5 gram extra betaalde je een toeslag van 15 lire.

120 lire voor alle landen buiten Europa, hoewel de opdruk vermeldde dat de brief alleen geldig was voor de VS en Canada.

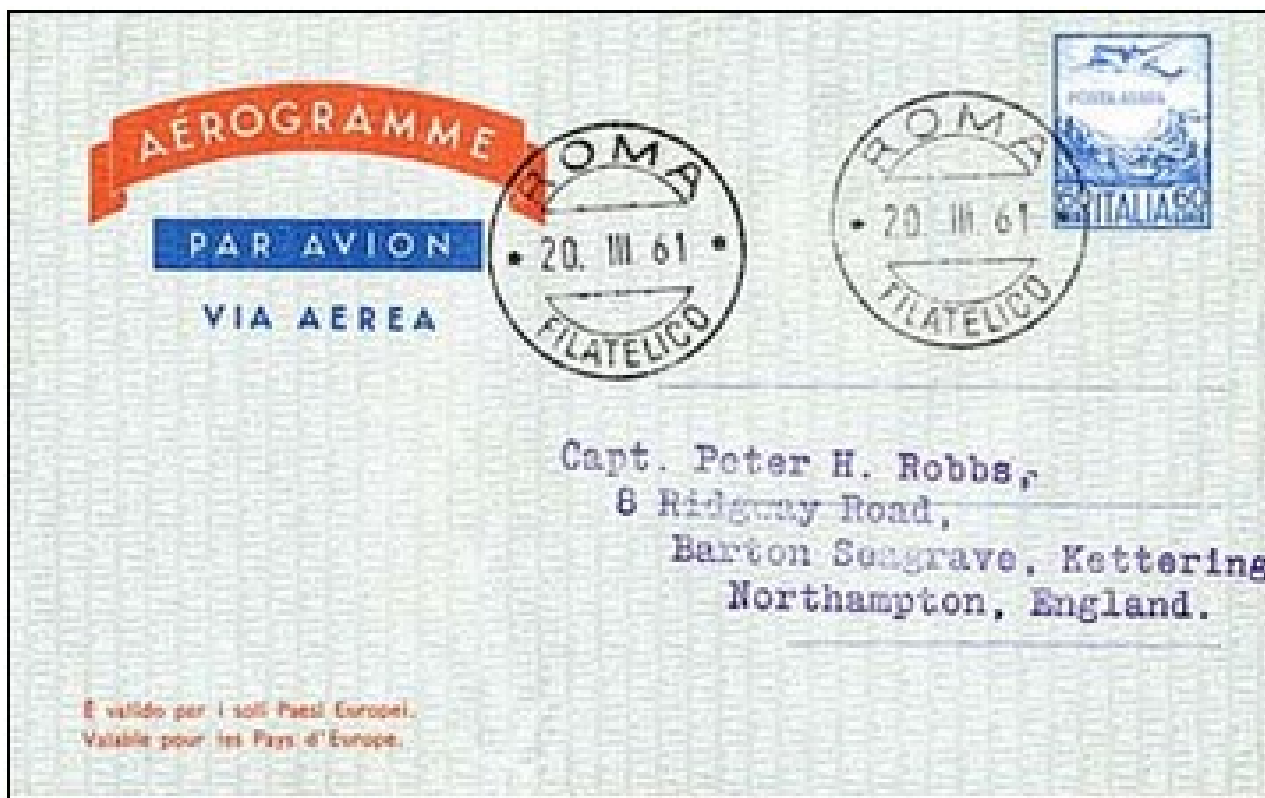


Een ongebruikte Biglietto Postale Aereo van 60 lire voor Europees gebruik



Een Biglietto Postale Aereo van 120 lire verstuurd van Merano (Meran in Süd Tirol) naar Tel Aviv in Israel op 29 augustus 1958.

In april 1960 werden 2 nieuwe aerogrammi uitgegeven met de juiste aerogramme naamgeving. In vergelijking met de eerste uitgave uit 1952 werd er geen toeslag van 5 lire meer berekend voor de brief binnen Europa en werd het tarief voor brieven buiten Europa verlaagd van 120 naar 110 lire.



Een Aerogramme van 60 lire verstuurd van Rome naar Kettering in county Northamptonshire – Engeland op 20 maart 1961. Opmerkelijk is de filatelistische afstempeling.



Een Aerogramme van 110 lire verstuurd van Rome naar Japan op 23 maart 1961. Aerogrammi werden vaak gebruikt ter herinnering aan een eerste vlucht op een bepaalde bestemming. In dit geval ging het om de eerste vlucht van de LH640 met een Boeing 707 tussen Rome en Tokio in Januari 1961.

De hierboven getoonde aerogrammi werden bijna 25 jaar gebruikt. Pas in 1976 verscheen de eerste aerogramme met een gelegenheidsopdruk. Tot 1999 verschenen er 24 gelegenheids aerogrammi. In de catalogi worden voor elke aerogramme 3 waarderingen gegeven; ongebruikt, gebruikt en FDC. Het is moeilijk om echt gelopen stukken te vinden. Het filatelistisch gebruik ligt stukken hoger dan het werkelijke postale gebruik en de cataloguswaarde van gelopen stukken is 10 keer meer dan ongebruikt / FDC.

Het tarief liep op van 200 lire in 1976 tot 900 lire (0,46 euro) in 1999.



Een Aerogramme van 200 lire ter gelegenheid van de wereldpostzegel tentoonstelling Italia '76



*De laatste aerogramme van 900 lire uit 1999 ter gelegenheid van het wereldkampioenschap hang-glijding.
De strijd met e-mail en internet was definitief verloren.*

ADRESSEN FILITALIA

voorzitter
redacteur
veilingmeester
Vincent Prange
06-53313000
filitalia@upcmail.nl

lay-out clubblad
Theo Admiraal
admiraal.tram@gmail.com

- www.filitalia.nl

penningmeester
R.J. de Neree tot Babberich
023-5247830
deneree@planet.nl

secretaris / ledenadministratie
Leo van den Brun
06-51140411
secretariaat-filitalia@hotmail.com

vice-voorzitter
rondzendleider
Jan van Riel
0251-655778
rieldrissen@casema.nl

Webmaster
Joost van Riel



PARTNER IN
THE GLOBAL
PHILATELIC NETWORK

CORINPHILA

POSTZEGELS, MUNTEN EN PRENTBRIEFKAARTEN

UW INTERNATIONALE PARTNER!

CORINPHILA VEILINGEN BV
AMSTELVEEN - NEDERLAND
INFO@CORINPHILA.NL
TEL. +31 20 624 97 40
WWW.CORINPHILA.NL

CORINPHILA AUKTIONEN AG
ZÜRICH - ZWITSERLAND
WWW.CORINPHILA.CH



CORINPHILA – EEN TRADITIE VAN SUCCES

Internationale marketing: Corinphila maakt deel uit van het Global Philatelic Network met gespecialiseerde postzegelveilinghuizen in vijf landen op drie continenten.

Filatelistische expertise: Door onze internationale ervaring en expertise en een internationaal en vermogend klantenbestand realiseren wij de hoogste prijzen.

Optimale presentatie: Hardcover veilingcatalogi voor bijzondere verzamelingen op land en op (eigen)naam.

Onze experts adviseren u graag vrijblijvend bij verkoop!

China 1897
"Small Dollar – The King
of Chinese Philately"

EUR 605.000*
CHF 605.000*
Zürich, juni 2018



Nederlands-Indië 1864
Absolute hoogtepunt –
Stempelproeven

EUR 67.600*
Amstelveen, sept. 2017



EUR 314.600*
CHF 314.600*
Zürich, juni 2018

West-Australië 1855,
"Inverted Swan"
De meest waardevolle
postzegel van Australië



Nederland 1852
Het enige horizontale brugpaar op brief

EUR 48.800*
Amstelveen, maart 2016



Zwitserland Kanton Zürich 1843
De Greifensee-brief – Icoon van Klassiek Zwitserland