



alla via così

GRUPPO TEMATICO NAVALE

Capo Gruppo: Ten. Col. Mario Oliva, Via Annia Faustina 9, 00153 Roma

La conquista del passaggio di Nord-Ovest

La storia del famoso «Passaggio di Nord-Ovest» fin dall'inizio del XVI secolo fu costellata di innumerevoli tentativi eroici e a volte tragici intesi a sfruttarlo per un rapido collegamento al Nord tra Atlantico ed Artico.

Mentre il passaggio da Nord-Est era stato aperto da Norden-skjold dal punto di vista geografico e scientifico fin dal 1879 e dai russi da quello commerciale tra il 1932 ed il 1959, quello di Nord-Ovest aveva sempre opposto agli arditi esploratori l'allucinante barriera dei suoi ghiacci.

Dai Caboto a Cartier, da Fro-bisher a Davis, da Hudson a Baffin da Ross a Parry, a Franklin, a Collinson, a Mac Clure, solo nel 1903 Roald Amundsen con il «Gjøa» riusciva a percorrerlo interamente con due sver-

ni nell'Artico canadese.

La rotta così conquistata non aveva peraltro un vero interesse economico che giustificasse enormi spese e gravi sacrifici. Durante la seconda guerra mondiale qualche raro rompighiaccio mili-



Figura 2

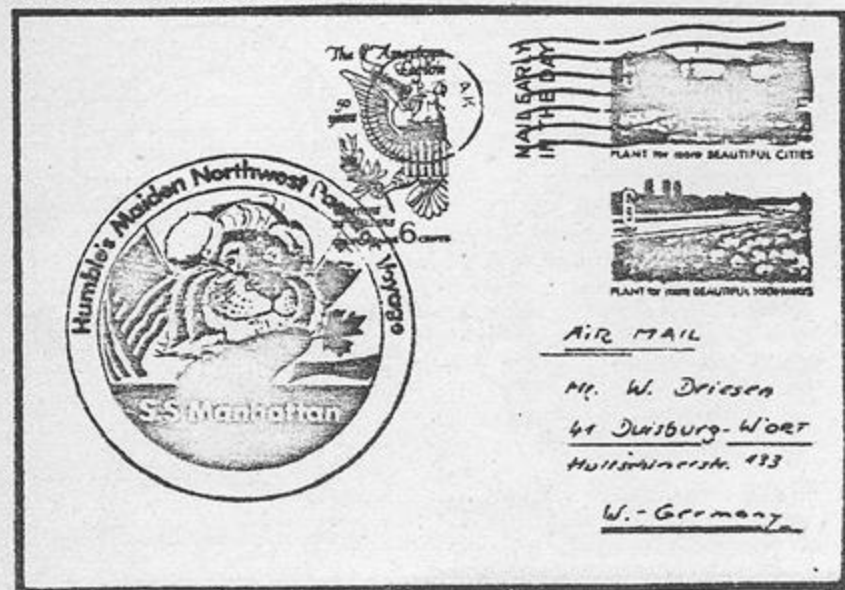


Figura 1

tare, inviato ad installare e rifornire basi artiche di difesa in Groenlandia, Canada ed Alaska, ripercorreva la rotta di Amundsen. Dopo la guerra la rotta famosa non veniva più percorsa.

Solo nel 1968 la scoperta di immensi e promettenti giacimenti di petrolio rinvenuti sulla costa artica dell'Alaska settentrionale riproponeva tale rotta come la più economica fra tutte le altre soluzioni escogitate («pipeline» comprese) per trasportare il petrolio dall'Alaska alle coste industrializzate del New England.

E di qui la necessità di saggiare la possibilità di percorrere la rotta di Nord-Ovest con una grossa petroliera.

Per l'esperimento la Humble e Refining Co. sceglieva e noleg-

giava la turbocisterna « Manhattan » di 108.599 Tp. l. della Manhattan Tanker Co. costruita nel 1962 e con apparato motore di 44.000 CV. e la sottoponeva presso i cantieri di Chester, in Pennsylvania a radicali lavori di trasformazione. Tra i principali: l'allungamento dello scafo di 25 m., la costruzione di una prua a rompighiaccio, il rafforzamento di tutto lo scafo con una cintura di acciaio,

va, il Labrador e accompagnata dal rompighiaccio canadese CO QS « John A. Mac Donald » e dal rompighiaccio USA WA GB282 « Northwind » attraversava gli stretti di Davis, di Lancaster, la baia di Melville per trovare le prime difficoltà all'entrata dello stretto di « Mac Clure ».

Liberatasi dai ghiacci forzava lo stretto Principe di Galles fra le isole Banks e Victoria, entrava nel Golfo di Amundsen, at-

traverso il passaggio di Nord-Ovest.

Il viaggio di ritorno avveniva in condizioni più favorevoli lungo la via dello stretto Principe di Galles, e la « Manhattan » veniva scortata dai rompighiaccio « Mac Donald » e « Staten Island » e di tanto in tanto anche dal rompighiaccio canadese CGS « Montcalm ».

* * *

La grande impresa non poteva non lasciare testimonianze filateliche. Dalla cortese collaborazione del nostro Consocio Mario Rinaldi mi sono stati segnalati i seguenti annulli riprodotti a fianco:

(1) Annullo di Barrow A. K.: Cachet diametro 63m/m in nero e bleu — Tigre Esso — Poppa della nave, bandiera USA e foglia di acero canadese.

« Viaggio inaugurale nel passaggio di Nord-Ovest della Humble - S/S Manhattan ».

(2) Annullo di bordo USCG cutter « Northwind »: Grande cachet m/m 76 x 49 Rompighiaccio e petroliera.

« Incontro tra USCGC Northwind e S/S Manhattan nelle regioni polari.

(3) Annullo di bordo del John Mac Donald - ed altro cachet di 37 m/m di diametro con data 15 settembre 1969 e CCGS « John A. Mac Donald - Northwest Passage - S/S Manhattan.

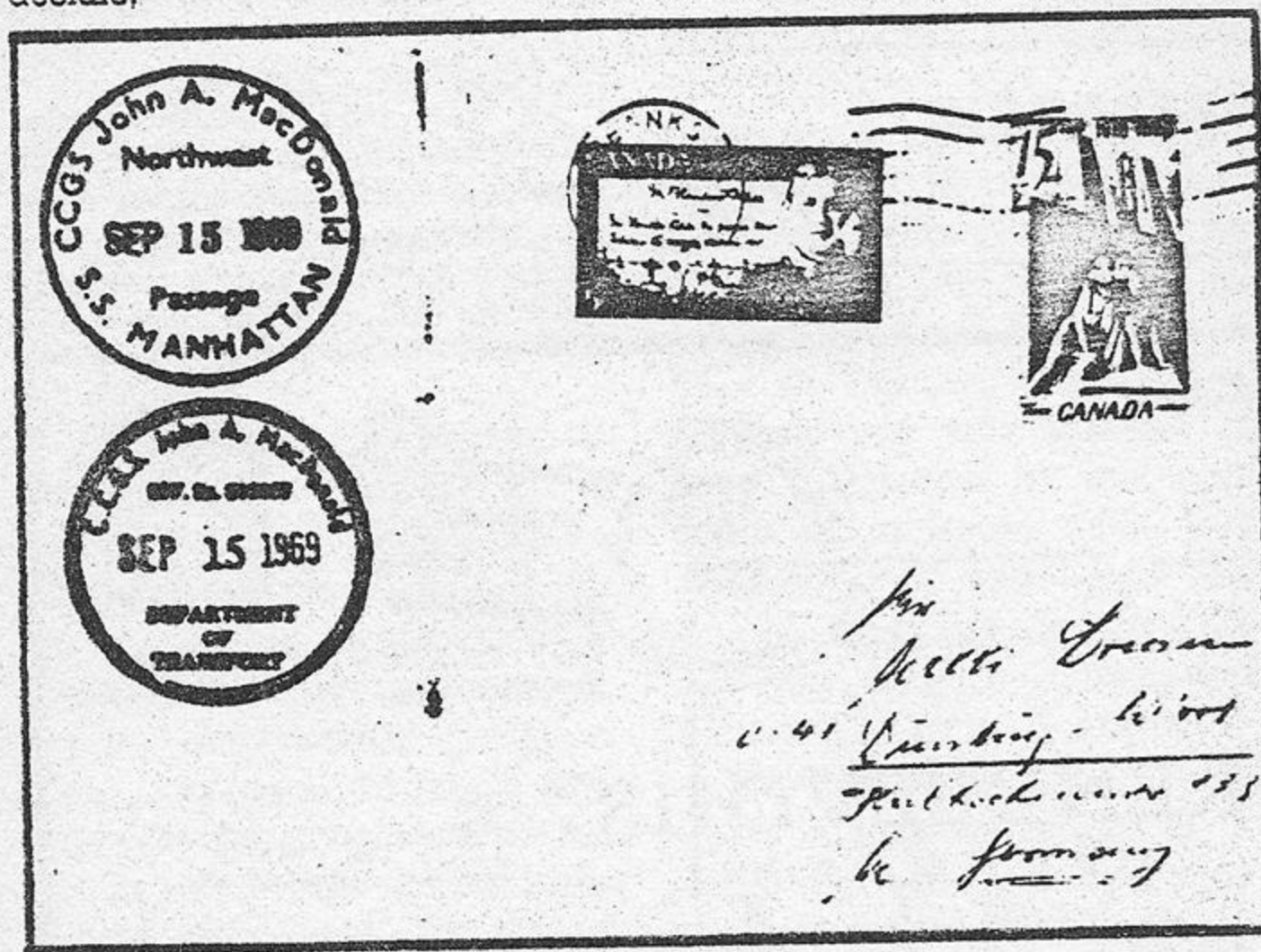


Figura 3

La « Manhattan », al comando del Cap. Steward, lasciava il 25 agosto 1969 Chester. Navigava lungo la Nuova Scozia, Terrano-

traversava il mare di Beaufort ed il 20 settembre raggiungeva il porto di Barrow violando vittoriosamente la barriera polare at-

PORTSMOUTH & SUNNY SOUTHSEA



Port of Manchester



Annullo meccanico usato a Le Havre illustrato con una nave traghetto.



LE HAVRE... Port des Car Ferries

L'Uomo sotto i Mari

(continuazione dal N. 3 e fine)

Questo tema non può infine ignorare sottomarini e sommergibili, che posson d'altra parte essere compresi nella vasta tematica « Navi da guerra ».

I sommergibili moderni sono derivati dai primi sottomarini, intendendo questi quali unità navali costruite prevalentemente od esclusivamente per navigare in immersione ed i primi quali unità che pur atte a navigare e combattere in superficie possono anche immergersi (torpediniere sommergibili, incrociatori sommergibili).

Il primo tentativo di costruire un battello sottomarino sembra debba attribuirsi a *Volturio di Verona* nel 1472, e nel 1499 il grande *Leonardo* avrebbe progettato e disegnato un battello sommergibile per consentire ai veneziani di vincere i turchi, disegni poi distrutti per il profetico ripensamento che « data la mala natura degli uomini lo adopererebbero agli assassinamenti nei fondi marini ».

Altri progetti e fortunate prove sono in seguito quelle dell'olandese *Van Drebbel* nel 1624, dell'inglese *Day* nel 1772 (che vi perse la vita), dell'americano *Bushnell* nel 1776 con il suo « *American Turtle* » che nella guerra anglo-americana falliva il suo attacco alla fregata « *Eagle* », di *Fulton* con il suo « *Nautilus* » nel 1800, del francese *Montgery* nel

1823 con il suo « *Invisibile* », del tedesco *Bauer* nel 1850 con il suo brulotto sommergibile, dei francesi *Brun* e *Bourgeois* nel 1863 con il loro « *Plongeur* », ed infine di *Hunley* con il suo « *David* » costruito nel 1861 per le forze confederate, che al comando di *Dickson* riusciva il 17 dicembre 1864 ad affondare la corvetta nordista « *Housatonic* » con il sacrificio di se' e dei suoi uomini.

Alla fine dell'800 i sottomarini raggiungono tipi di qualche utilità bellica, peraltro mai impiegati, con propulsione elettrica in immersione ed armati non più con torpedini ad asta come il « *David* », ma con siluri.

Da questo tipo, di cui era previsto l'impiego prevalentemente difensivo e per la sorveglianza costiera, con l'avvento dei motori endotermici, deriva il sommergibile nella sua moderna concezione.

Il sommergibile di tipo convenzionale è un'unità che può avere vari dislocamenti (da un minimo, per quelli detti tascabili, di 12 tonn. ad un massimo fino a 4.500 tonn.), di media velocità in emersione, ottenuta con motori a combustione, di modesta velocità in immersione, con motori elettrici alimentati da batterie di accumulatori, armato di siluri, cannoni di piccolo calibro e poche mitragliatrici antiaeree.

I sommergibili nel periodo interbellico e nella 2ª guerra mondiale, assunsero particolari compiti e di conseguenza particolari attrezzature: si ebbero sommergibili armati di artiglierie di grosso calibro, porta idrovolanti, posamine, porta mezzi d'assalto, trasporto, ecc., ed attualmente sommergibili lanciamissili, sommergibili radar, sommergibili caccia sommergibili.

I motori a perossido di idrogeno e quelli ad energia nucleare hanno attualmente liberato il problema della propulsione subacquea dalla schiavitù della batteria di accumulatori, consentendo velocità ed autonomia in immersione una volta impensabili.

E' curioso osservare che la possibilità di lunghissime crociere subacquee per le unità ad energia nucleare ripropongono ora per esse l'antico termine di « sottomarini » e se si pensa che unità americane hanno già compiuto quasi 90 giorni di immersione continua è lecito prevedere per le unità nucleari nuovi importanti sviluppi ed impieghi.

Elenchiamo ora i francobolli sui quali sono apparse varie unità di questo tipo:

Francia 1026, Monaco 435: « *Nautilus* » - Fantasiata ideazione di *Giulio Verne* nel suo romanzo « *Ventimila leghe sotto i mari* ».

Monaco 596 (a sinistra): sottomarino « *Nautilus* » - Costruito da *Fulton* nel 1800. Aveva uno scafo ellissoidale in legno, lungo mt. 6,80 e largo 1,84 con chiglia vuota in ferro fuso, che serviva quale doppio fondo per la zavorra, e torretta metallica. La elica di propulsione era mossa a braccia da due uomini ed in affioramento navigava a mezzo di una vela ausiliaria abbattibile. Dotato di timone verticale e di timoni orizzontali, era armato con una torpedine di coperta da fissare sullo scafo nemico con un succhiello manovrato dall'interno. Faceva la prima prova in immersione nella Senna il 29 luglio rimanendo 8 minuti a metri 7,30 di profondità ed una seconda volta per 17 minuti. Ripeteva la prova a Le Havre il 25 agosto rimanendo immerso per 2 ore. In immersione riusciva a coprire 117 metri in 4 minuti. Inutilmente offerto al Governo francese non ha mai avuto pratico impiego.

Spagna 1268: *Sottomarino spagnolo «Peral»* - Progettato e costruito nel 1886 da Isacco Peral y Caballero, Ufficiale della Marina Spagnola. Lungo 22 metri, largo 2,75 con un motore da 30 HP azionava anche due eliche verticali alle due estremità per l'immersione. Era armato con due torpedini Schwatz-Kopff da 450 m/m. Nel 1888 eseguiva le prove navigando per un'ora a 10 mt. di profondità, alla velocità di 3,5 nodi. Non ha avuto nessun impiego pratico.

Italia 1024: *Sommergibile italiano «Giacinto Pullino»* - Costruito a La Spezia nel 1912. Tipo Cavallini a doppio scafo resistente. Dislocamento 355/405 T. (in superficie ed in immersione). Dimensioni mt. 42,40 x 4,17; Motori Diesel 730 HP elettrici 260 HP velocità 14/10 nodi (in superficie ed in immersione). Armamento 6 lanciasiluri da 450m/m. Durante la 1ª guerra mondiale in azione sulle coste nemiche incagliava sullo scoglio della Cagliola e doveva essere abbandonato. Il suo pilota T. V. Nazario Sauro, catturato dagli Austriaci veniva condannato a morte come irredento.

Spagna 625-627-625 A-625 B-625C-Fogl. II: *Sommergibile spagnolo «Al» «Narciso Monturiol»* - Costruito a La Spezia nel 1916. Tipo Laurenti Fiat. Dislocamento 260/382 tonn. Dimensioni mt. 45,6 x 4, 22 x 3,10. 2 motori Diesel Fiat da 350 HP. 2 motori elettrici Savigniano da 225 HP. Velocità 13/8,5 nodi. Autonomia 1300 miglia a 9 nodi in superficie. Armamento due tubi lanciasiluri da 450m/m, 1 cannone antiaereo da 76m/m 30 calibri.

Spagna 626-628, Fogl. 11: *Sommergibile spagnolo B2* - Costruito nel 1922 a Montreal. Tipo Holland. Dislocamento 556/836 tonn. Dimensioni mt. 52,6 x 4,95 x 2,70. 2 motori Diesel da 700 HP - 2 motori elettrici da 425 HP - Velocità 16/10 nodi. Armamento 4 tubi lanciasiluri da 450m/m e 1 pezzo da 76m/m. 30 calibri antiaereo.

Spagna 624-629, Fogl. 11: *Sommergibile spagnolo «DI»* - Costruito nel 1935 a Cartagena. Dislocamento 1050-1370 tonn. Dimensioni mt. 84 x 6, 6 x 4. Motore Diesel da 5000 HP - Motori elettrici da 1350 HP - Velocità

29-9 nodi. Autonomia 9.000 miglia a 10 nodi in superficie. Armamento: 1 pezzo da 120m/m.; 4 mitragliere, 6 tubi lanciasiluri da 533m/m. Radiato nel 1965 dopo essere stato rimodernato nel 1952.

Romania 508: *Sommergibile romeno «Delfinul»* - Costruito nel 1927 a Fiume. Dislocamento tonn. 650/900; Dimensioni 69 x 6 x 3 x 6 mt. Velocità 14/9 nodi. Armamento 1 pezzo da 102/35 - 6 tubi lanciasiluri da 533. Molto danneggiato durante la guerra ed in seguito radiato.

S. Pierre e Miquelon: P.A. 25 - «*Surcouf*» - Sommergibile francese classificato «incrociatore sommergibile». Costruito nel 1927/34 a Cherbourg. Dislocamento 2800/4300 tonn. Dimensioni 110 x 9 x 7,2 mt. Potenza 7600/3400 HP. Velocità 18/10 nodi. Autonomia 12.000 miglia a 12 nodi. Armamento 2 pezzi da 203 - 2 mitragliere da 37 e 4 da 20 - 10 lanciasiluri da 533 e 4 da 400. Era ed è rimasto il più grande sommergibile di tipo convenzionale mai costruito. Dopo l'armistizio della Francia, rifugiato a Portsmouth, passava il 3 luglio 1940 sotto controllo inglese dopo uno scontro cruento tra marinai francesi ed inglesi. Continuava la guerra con le forze degaulliste e veniva erroneamente affondato con tutto l'equipaggio il 19 febbraio 1942 nel Pacifico dalla nave mercantile americana «Thomson Lykes».

Polonia (Governo in Esilio) 8: *Sommergibile posamine polacco «Orzel»* - Costruito nel 1936 a Flessinga. Dislocamento 1100/1460 tonn. Dimensioni 84 x 6,7 x 4,2 mt. Potenza 2000/1000 HP. Velocità 14/8 nodi. Armamento 1 pezzo da 100 - 1 mitragliera da 40 - 40 mine 8 tubi lanciasiluri da 533. Dopo un primo successo a Narvik affondando la nave trasporto tedesca «Rio de Janeiro» scompariva nel mare del Nord presso Helgoland nel giugno 1940.

Grecia 551: *Sommergibile italiano «Uarsciek»* - Costruito nel 1936 a Taranto - Classe 600 serie «Adua» - Dislocamento 683/856 tonn. Dimensioni 60,18 x 6,45 x 4,73 mt. Potenza 1400/800 HP. Velocità 14/7,5 nodi. Armamento 1 pezzo da 100 /47 2 mitragliere 6 tubi lanciasiluri da 533m/m. L'«Uarsciek»

all'alba del 15 dicembre 1942, tra Malta e Bengasi, durante una azione in cui lanciava due siluri, veniva scoperto e subiva una violenta caccia da parte dei CCTT «Petard», britannico e «Vasilissa Olga», greco. Alla terza scarica di b.a.s. lanciata dal CT greco era costretto ad emergere a seguito delle avarie subite e veniva preso a rimorchio dal «Petard». Malgrado il tentativo di rimorchio e le unità avversarie che lo tenevano sotto centrato fuoco riusciva ad autoaffondarsi ed alle 11.33 colava a picco. Fino a poco tempo fa le navi mostrate dal francobollo di Grecia N. 551 erano state interpretate come il sommergibile «Perla» e la corvetta «Hyacinth». La nuova interpretazione è dovuta al Commodoro della Reale Marina Greca Christos Y. Soliotis che ha pubblicato la rettifica sul «*Watercraft Philately*» corredandola di stralci di rapporti ufficiali della Marina Greca e dell'Ammiragliato britannico. Da parte mia ritengo esatta questa versione sia per l'autorevole competenza del Commodoro Soliotis sia perché penso più giustificato evocare per un francobollo della serie della Vittoria l'episodio descritto nel quale partecipava un'unità greca piuttosto che quello finora accettato nel quale la Grecia avrebbe solo ereditato il successo della corvetta inglese «Hyacinth» (ceduta dopo la guerra ed alla quale aveva imposto il nome «Apostolis»).

Turchia 1090: *Sommergibile turco «Sakarya»* ex «Boarfish» - Sommergibile statunitense della classe «Balao» costruito nel 1943/44. Dislocamento 1526/2425 tonn. Dimensioni 95 x 8 x 4. Potenza 6500/2750 HP. Velocità 19/10 nodi. Armamento 2 pezzi da 127 - 2 mitragliere da 40 - 10 tubi lanciasiluri da 533. Questa unità è da non confondersi con altro «Sakarya», costruito nel 1929 in Italia e radiato dal naviglio turco nel 1947.

Turchia 1759: *Sommergibile turco «Piri Reis»* ex «Mapiro» - Sommergibile statunitense della classe «Balao» delle stesse caratteristiche del «Sakarya» ad eccezione dell'armamento che, per la sua conversione a tipo Guppy (*Greater underwater propulsive power*), è stato ridotto ai soli tubi lanciasiluri.

Brasile 916: *Sommergibile brasiliano « Rio Grande do Sul »* ex statunitense « *Sand Lance* » classe « *Balao* » - Costruito nel 1942/43 - Stesse caratteristiche del sommergibile turco « *Sakarya* ».

Pakistan 259: *Sommergibile pachistano « Ghazi »* ex statunitense « *Diablo* » classe « *Tench* » - Costruito nel 1943/44 - Dislocamento 1800/2500 tonn. Dimensioni 94 x 8,4 x 5,2 - Potenza 6500/4610 HP - Velocità 20/10 nodi - Autonomia 14000 miglia a 10 nodi - Armamento 10 tubi lanciasiluri da 533m/m.

Germania 748: *Sommergibile germanico U-45 in azione di siluramento in superficie* - Tipo VII B. Costruito nel 1939. Dislocamento tonn. 753/857. Dimensioni 75 x 6,3 x 4 mt. Potenza 3000/1600 HP. Velocità 17/8 nodi. Armamento 1 pezzo da 105m/m - 1 mitragliera da 37m/m e 4 da 25m/m - 6 lanciasiluri da 533m/m.

Monaco 436 Stati Uniti 667, Panama 415: *Sommergibile statunitense « Nautilus »* - Primo sommergibile a propulsione nucleare. Costruito nel 1952/55. Dislocamento 3190/3747 tonn. Dimensioni 98,6 x 8,4 x 6,7. Potenza 16.500. Velocità 23 nodi. Autonomia 90.000 miglia. Armamento 6 lanciasiluri da 533. Nel 1958 realizzava un « raid » in immersione sotto la calotta polare artica ed il 3 agosto alle ore 22,15 passava sotto il polo Nord.

Gibilterra 195: *Sommergibile britannico « Dreadnought »* - Primo sommergibile inglese ad energia nucleare. Costruito nel 1959/63 a Barrow. Derivato dal tipo americano « *Skipjak* ». Dislocamento 3500/4000 - Dimensioni mt 91 x 9,7 x 7,9. 1 reattore ed 1 turbina di costruzione americana di circa 30.000 HP - Velocità 30 nodi. Armamento 6 tubi lanciasiluri antisommergibile.

Francia 1614: *Sommergibile francese « Redoutable »* - Primo sommergibile francese ad energia nucleare. Costruito nel 1964/69 nell'arsenale di Cherbourg. Dislocamento 7900/9000 tonn. Dimensioni mt. 128 x 10,60 x 10. Un reattore nucleare, due turboalternatori ed un motore elettrico per una potenza di 16.000 HP. Velocità 20/25 nodi. Armamento 4 tubi lanciasiluri antisommergibile e 16 missili Polaris tipo IGBM. Monaco 596 (a destra): Som-

mergibile di tipo convenzionale non identificabile.

Indonesia 395: *Sommergibile indonesiano ex sovietico classe W* non identificabile - Costruzione 1957. Dislocamento 1350/1600 tonn. Dimensioni 74,7 x 7,3 x 4,3 mt. Potenza 4000/2500 HP. Velocità 17/15 nodi. Autonomia 16.500 miglia. Armamento 2 pezzi da 57 - 2 mitragliere - 6 lanciasiluri da 533 - 40 mine.

Russia 2952: *Sommergibile stilizzato.*

Germania 794: *Camera di manovra di sommergibile.*

Polonia (Governo in Esilio) 9: *Sommergibile germanico attaccato da aereo polacco.*

Russia 2499: *Sommergibile sovietico classe M tipo V° in azione di siluramento in superficie.* Sommergibile costiero costruito nel 1940. Dislocamento 350/420 tonn. Armamento 1 pezzo da 45 e 2 lanciasiluri da 450.

Viet-Nam del Nord 424: *Sommergibile statunitense non identificabile.*

Russia 3345. Fogl. 49: *Sommergibile stilizzato.*

Russia 3165-3374: *Sommergibile stilizzato.*

Rimane infine da segnalare una emissione che si deve considerare di Posta Militare, peraltro non classificata che da rari cataloghi, usata dal marzo 1945 dalle truppe germaniche, chiuse nella sacca della penisola di *Hela* con l'avanzata delle forze alleate, truppe che venivano regolarmente rifornite da sommergibili a grande au-

tonomia.

Questo francobollo (raro allo stato di nuovo e rarissimo annullato su lettera), emesso non dentellato e senza gomma, porta il disegno di un sommergibile ripreso dai tipi IX e XIV che erano normalmente impiegati per i rifornimenti logistici della sacca.

Questi due tipi, costruiti in gran numero nel 1942, avevano rispettivamente il dislocamento di 1144/1545 tonn. e 1688/2300, grosso modo le stesse dimensioni, meno armato e meno veloce il secondo, usato prevalentemente come rifornitore di nafta.

Riteniamo inoltre che in una tematica « sommergibili » dovrebbero essere compresi i seguenti valori dove, se pure queste unità non sono visibili, sono evidenti i risultati della loro insidiosa offesa: -

Grecia 546: *Siluramento dell'incrociatore « Helli ».*

Stati Uniti 508: *Siluramento della nave trasporto truppe « Dorchester ».*

Norvegia: *Siluramento del piroscafo « Baroy ».*

Norvegia: *Siluramento del piroscafo « Irma ».*

E, per quei fortunati collezionisti che li posseggono, potrebbero anche ben figurare i francobolli della *Base Italiana Atlantica* emessi nel 1943 dal Comando Superiore delle Forze Subacquee Italiane a Bordeaux, soprastampando alcuni valori italiani, ed usati dai marinai dei nostri sommergibili dislocati in quella base.

L'Enciclopedia Nautica

E' uscito nelle edicole il primo numero della « Enciclopedia Nautica ». E' un quindicinale che si presenta ricco di rubriche riguardanti il « Mare » in tutte le sue attività: avventure, imprese industriali ed artigiane, uomini, rischi, usanze, storia, con particolare riguardo al campo della Nautica da diporto.

Tra i collaboratori molti nomi di noti scrittori marinari e di competenti in tecnica navale.

Rubriche di storia della nave e della navigazione, di storia marittima, di imprese di pi-

rati ed avventurieri ne fanno una pubblicazione che può indubbiamente interessare i soci del nostro Gruppo Tematico tanto più che la Rivista avrà in ogni suo numero una rubrica di Filatelia Tematica Navale curata da un Socio del gruppo, il Sig. Stefano Masciullo.

Il piano dell'opera è previsto in 40 fascicoli al prezzo di lire 1.000 ciascuno.

Per interessamento dello stesso Sig. Masciullo, i Soci del C.I.F.T. godranno di uno sconto del 12% sull'abbonamento.

Appunti per una tematica dedicata a Molière

Per ingannare il tempo durante un viaggio in treno, leggevo la biografia del grande attore-commediografo Jean Baptiste Poquelin detto Molière. Dopo aver letto poche pagine, la mia passione di collezionista tematico fece capolino suggerendomi che si poteva, specialmente utilizzando francobolli francesi, allestire una piccola ed interessante collezione dedicata al nostro Autore.

Mi armai di una matita e man mano che proseguivo nella lettura, annotavo luoghi e personaggi che, fidandomi della mia memoria, ritenevo comparsi su francobolli.

Ed ecco il risultato del « mio viaggio » (il n. segnato fra parentesi è quello del catalogo Yvert; ove non è indicata la nazione, si intende che trattasi di francobolli francesi):

Molière ritratto (Yv. 612).

Luigi XIV detto il Re Sole, il sovrano del nostro autore (617)

Parigi città ove Molière nacque, probabilmente, il 15-1-1622, (non si conosce la data precisa) vi trascorse gran parte della sua vita e vi morì il 17-2-1673; fra i numerosi francobolli dedicati alla città segnaliamo: lo stemma (537-1354b) e due vedute (P.A. 20 e 29).

Orazio (Italia 381) scrittore latino particolarmente studiato dal giovane Jean Baptiste quando era allievo del Collegio Clermond.

Pierre Corneille (325) Jean Racine (848) La Fontaine (397): furono suoi amici e lo favorirono, specialmente durante la sua attività giovanile di commediante in giro, con la sua compagnia, per le località di provincia.

Stemmi e vedute di città ove recitò con la sua compagnia: Bordeaux (529-1138-P.A. 25) Toulouse (530-1182) Albi (667) Carcassonne (392) Nantes (562+1185) Lione (533-1181-450, P.A. 26). Quest'ultima città fu per diversi anni la sede principale della sua attività.

Lulli (1083) musicista e mimo italiano alla corte di Luigi XIV, fu prima amico e collaboratore di Molière: nella prima rappresentazione del « Borghese genti-

uomo » sostenne la parte del « Mufti »; nel 1664 collaborò con Molière nell'allestimento dello spettacolo in onore di Mademoiselle de la Vallière. Lo soppiantò poi nei favori del Re.

Il Gran Condé (615) chiamò più volte Molière a recitare nel suo Castello di Chantilly (1584).

Celimene (956) la civetta del Misanthropo.

Scapino e Crispino (1494) i valletti di intrigo del teatro molieriano (il francobollo riproduce un quadro di Daumier).

Il Castello di Versailles (379-939-988) ove recitò più volte.

Il Castello di Chambord (924) dove il 14-10-1670 vi fu rappresentata la prima del « Borghese gentiluomo ».

Honoré Daumier (1299): dal teatro molieriano trasse molti soggetti per le sue litografie e per i suoi disegni.

Voltaire (854) biografo di Molière.

Fenelon criticò il nostro autore qualificandolo « immorale commediante » (785).

J.J. Rousseau (1084, Svizzera 693, Russia 2512): pur criticandolo nelle sue famose « Lettres à D'Alambert sur les spectacles » del 1718 lo definì « il più grande attore comico di tutti i tempi ».

D'Alambert (1209): nel suo « Discours préliminaire de l'Encyclopedie » loda Molière quale pittore dei costumi dei suoi tempi.

Bousset (990) scrittore ecclesiastico, fiero avversario di Mo-

lière, sostenne il principio che come attore gli doveva essere vietata la sepoltura in luogo consacrato.

Ludovico Muratori (Italia 563) gli fu contrario e lo menzionò brevemente nei suoi scritti.

Carlo Goldoni (Russia 2042, Romania 1573) deve molto a Molière che gli fornì il tema di alcune sue commedie come « La donna di maneggio ».

Pier Saint Beuve (1592) il maggior critico romantico francese, definì Molière « lo scrittore francese più rappresentativo ».

De Musset (891) lo giudicò di una tristezza sublime.

Stendhal (550) lo legge di continuo e copre il testo di annotazioni.

Gautier (francobollo emesso dalla Francia nel 1970) fu un suo detrattore e ne giudicò pessimo lo stile.

L'11-6-1966 le poste del Paraguay hanno emesso una serie di francobolli (trattasi di una emissione discutibile): due francobolli sono dedicati a Dante, due a Goethe e due al nostro commediografo. Questi ultimi due francobolli hanno una vignetta identica raffigurante il ritratto di Molière da un dipinto di Pierre Mignard e la scena IX del II° atto della « Scuola dei mariti », da una stampa dell'epoca della prima rappresentazione avvenuta nel 1661 al Palais Royal a Parigi.

* * *

Come si può facilmente rilevare, si tratta di brevi note stese affrettatamente; sarò molto grato a quei lettori che volessero gentilmente suggerirmi altri annulli, francobolli, vignette erinofili ecc. utili per la collezione tematica.

Ugo Bongioanni

I Premi Nobel

Ecco una bella collezione, che può avere uno svolgimento tematico o per scopo di emissione, conservando in ambedue i casi un notevole interesse filatelico e culturale. E' un altro dei temi che, inespugnabilmente i collezionisti italiani trascurano (c'è solo la collezione del nostro consocio Amelotti che sta pro-

gredendo bene, tra le poche che conosciamo). Ma anche il nostro Ministero delle Poste non fa di meglio, se per vedere celebrati i nostri « Premi Nobel » Grazia Deledda e Camillo Golgi dobbiamo riferirci a francobolli stranieri!

Alla « TEMATICA Poznan 1968 » le collezioni sui « Premi Nobel » erano una

Note sul tema «Napoleone»

Il bicentenario della nascita di Napoleone caduto nel 1969, ha notevolmente aumentato il numero dei collezionisti che si dedicano a questo tema che, specialmente in Francia, godeva già di molti cultori.

Per l'occasione sono stati pubblicati molti articoli in materia sulla stampa specializzata, fra i più interessanti indichiamo quelli che il Dr. Aragno viene pubblicando a puntate sulla giovane rivista «Attualità Filatelica e Numismatica»; su «Le Monde des Philatélistes» G. Bruneaux sta presentando «Napoleon 1er et les timbres»: nel numero di maggio della rivista è giunto alla XV puntata. Su «Philatélie», numeri di novembre e dicembre 1969, sono apparse le due puntate di un articolo del Col. Gonzague de La Ferté intitolato «Peinture et philatélie: les timbres du Bicentenaire de la naissance de Napoléon Bonaparte»: è un lavoro interessantissimo, condotto con acume e molta precisione, direi quasi con pignoleria. Il col de La Ferté, che è anche uno dei più grandi competenti mondiali di cartoline maximum, ha visionato uno per uno i quadri riprodotti dal francobollo francese e su quelli dei vari paesi francofoni (cosa questa non semplice, perché alcuni dei quadri non sono esposti al pubblico, ma conservati nei depositi nei sotterranei del Castello di Versailles) descrivendoli poi dettagliatamente e naturalmente citando pure le cartoline maximum realizzate. Apprendiamo, fra l'altro, che del quadro di David «Napoleone sulle Alpi» esistono più versioni: sulla copia che si trova alla Malmaison il mantello di Na-

poleone è giallo ed è stata riprodotta sui francobolli dell'Alto Volta e nell'emissione dello Yemen, mentre nella copia del Museo di Versailles il mantello è rosso ed è stato riprodotto sul francobollo dell'emissione del Kathiri.

Pure in questi ultimi tempi è apparsa la IV^a edizione della «Guide du collectionneur de Timbres-poste sur Napoléon et l'épopée impériale». L'autore tiene a chiarire che non si tratta di una storia su Napoleone ed il I^o impero, ma è unicamente un repertorio dei francobolli, interi postali, annulli, Cartoline Maximum, F.D.C., prove di stampa e d'autore su questo tema, e si deve riconoscere che si tratta di un elenco assai esteso. Sono, fra l'altro, indicati tutti gli uffici postali francesi, il cui annullo può avere riferimenti napoleonici; ai realizzatori di Cartoline Maximum sono consigliati gli uffici postali ove si devono inviare le cartoline per poter realizzare le varie Maximum con i diversi francobolli napoleonici onde ottenere la perfetta concordanza «Vignetta-Francobollo-Annulli».

Monsieur Carrion, Autore di quest'opera, non si limita ad indicare i francobolli napoleonici di tutto il mondo, ma per ognuno di essi annota l'avvenimento napoleonico cui si riferisce.

A titolo di esempio diremo che i francobolli italiani elencati sono:

Lucca e Genova - repubbliche organizzate da Bonaparte.

Romagnosi - membro del governo italiano.

Caserta - residenza di Murat.

Botta - medico della grande armata.

Foscolo - ode a Bonaparte;

ufficiale napoleonico.

Castel S. Angelo - arresto di Pio VII.

Manzoni - ode 5 Maggio.

Cimarosa - musicista avverso ai francesi che si sospetta l'abbiano avvelenato.

Paolina Bonaparte.

Canova - autore di busti di Napoleone.

Volta - fece esperimenti in presenza di Napoleone - conte dell'Impero.

Legione polacca in Italia - soldato polacco.

La pubblicazione è arricchita da molte illustrazioni; sono infatti riprodotti tutti (o quasi tutti) gli annulli commemorativi francesi e stranieri. Una curiosità: sono pure citati gli annulli di località aventi nomi derivanti da personaggi o fatti napoleonici, apprendiamo così che negli USA otto località portano il nome di Napoleone.

E' un volume di 37 pagine eliografate, formato 20x26 cm., che consigliamo a tutti gli specialisti. Si può richiedere all'Autore: MICHEL CARRON, 13 Rue Tivoli, Dijon (Francia) al prezzo di 7 franchi.

Ugo Bongioanni

NOTA PER I MARCOFILI

In Francia a Eysines, nei pressi di Bordeaux, ha sede la «Association des Collectionneurs de Flamme» alla quale in passato potevano aderire solo collezionisti residenti in Francia.

L'Assemblea Sociale del 24-1-70 ha deliberato, fra l'altro, che ora potranno associarsi, quali membri corrispondenti, anche persone o Società filateliche straniere.

La quota sociale annua è di 6 Frs e da diritto a ricevere un bollettino trimestrale d'informazione, si deve poi pagare «una tantum» un «diritto d'entrata» di 4 Frs.

Chi desidera associarsi deve rivolgersi a: Association des Collectionneurs de Flamme (As.Co. Flam.), 13 Rue des Eglantiers, F-33 Eysines.