

cevevano si pagava al ricevimento una tassa che variava secondo il peso della lettera, o plico, e la lunghezza del percorso. In media partiva da un minimo di quindici centesimi per giungere fino ad alcune lire.

Gli uffici postali avevano — avanti la istituzione delle ferrovie — così poca importanza da essere considerati un titolo di poco conto pel bilancio dello Stato; essenzialmente i locali adibiti per gli uffici stessi erano più che modesti.

Il servizio postale era fatto dai *corrieri* su carrozze che avevano solamente quattro posti nell'interno. All'esterno, e generalmente sul davanti, era situato un baule coperto di cuoio destinato a contenere le corrispondenze.

Dei quattro posti nell'interno il *corriere* poteva disporre con tariffa fissa ma elevatissima. Era necessario iscriversi per tempo, benchè neppure questa precauzione assicurasse il posto all'arrivo del *corriere*.

Viaggiare col *corriere* era il mezzo più costoso, ma anche il più sollecito possibile; poteva dirsi il lampo o il direttissimo di quei tempi; inoltre presentava la maggiore possibile sicurezza perchè nelle località più esposte a qualche aggressione di malandrini, c'era sempre la scorta di almeno due soldati di cavalleria. In Piemonte, l'aggressione del *corriere*, avveniva pure benchè non così spesso come negli Stati del Papa e del re di Napoli, nei quali le scene di brigantaggio sono state sempre frequenti, ed appartenevano al colore locale del paese, come ce le hanno ricordate i racconti di celebri scrittori e, fra gli artisti, bastano per tutti le conosciute acqueforti di Bartolomeo Pinelli. Del resto i vetturini, i tacchini con gli osti — quando si viaggiava sulle pubbliche vetture — formavano fra di loro una associazione della peggiore genia, che per contro godeva di un sorprendente favoritismo presso le autorità.

Il vetturino, durante il viaggio, incontrando in qualche osteria un collega, gli cedeva i suoi viaggiatori per un dato prezzo, come una merce qualunque. Poi seguiva che il nuovo accollatario negava le condizioni verbalmente stabilite anche in presenza di testimoni.

La *corriera* e la *diligenza* trionfarono incontrastate fino alla metà del secolo XIX, ed è giustizia riconoscere ch'esse alla società di allora resero indimenticabili vantaggi.

Nel 1853 venne aperta all'esercizio la prima linea ferroviaria nel Piemonte (1) e dopo di questa sollecitamente si costrussero altre linee in modo che in un decennio le principali e più importanti linee di comunicazioni erano percorse dalle ferrovie.

Dallo specchio seguente si può vedere qual'era già lo sviluppo delle ferrovie Piemontesi nel 1858:

N. d'ordine	PERCORSO DELLE LINEE	Lunghezza in Km.			COSTO di ogni linea	DATA dell'apertura al pubblico
		costruiti	in costr.	Totale		
1	da Torino a Genova	166	—	166	142000000	18-12-1853
2	» Alessandria ad Arona	102	—	102	—	14-6-1855
3	» Genova a Voltri	11	—	11	4384500	8-4-1856
4	» Mortara a Vigevano	13	—	13	2150000	24-8-1854
5	» Alessandria a Stradella	59	—	59	—	25-1-1858
6	» Tortona a Novi..	19	—	19	10000000	3-11-1857
7	» Alessandria ad Acqui	33	—	33	4000000	3-1-1857
8	» Torino a Pinerolo	31	—	31	3000000	27-7-1854
9	» Torino a Cuneo	74	—	74	—	5-8-1855
10	» Savigliano a Saluzzo	15	—	15	15400000	1-1-1856
11	» Cavallermaggiore a Bra	13	—	13	1500000	4-10-1855
12	Sezione del Rodano	165	88	253	90000000	1856
13	Sezione da Susa a Torino ..	53	—	53	6000000	1855
14	Sezione da Torino al Ticino	109	—	109	20000000	1855
15	da Chivasso ad Ivrea	—	30	30	4000000	1860
16	» Santhià a Biella..	30	—	30	4500000	8-9-1856
17	» Vercelli per Casale a Valenza ..	38	2	40	5500000	22-3-1857
Totale		931	120	1051	312934500	

(1) Due brevi tratti di ferrovia da Torino a Moncalieri e da Moncalieri a Cambiasso erano già stati aperti fin dal 1848, ma avevano pochissima importanza: la prima linea ferroviaria fu la Torino-Genova del 1853.