

LA CASA ITALIANA



D'ASTE FILATELICHE



1862 - PROV. NAPOLETANE - 1gr. grigio scuro azzurro + 2gr. azzurro + 10gr. arancio + 20gr. giallo (19a+20b+22+23) su lettera da NAPOLI 14 MAR 1862 diretta a New York. Pregevole affrancatura "quadricolore".

Da 40 anni al vostro fianco per assistervi in campo filatelico, con esperienza e professionalità, nella vendita e nell'acquisto.

Per stime e perizie di collezioni, lotti, archivi di lettere e francobolli di tutto il mondo, i nostri esperti sono a vostra disposizione presso le nostre sedi di Roma, Milano e Firenze. Siamo inoltre presenti sul mercato internazionale tramite la nota casa d'aste HARMERS di Londra.

A richiesta inviamo gratuitamente i nostri cataloghi d'asta.

ROMA - 00187 P.za Mignanelli 3, tel. 06.6787617 - 06.69940468, fax 06.6794045

MILANO - 20121 Via G.Morone 8, tel. 02.76023396, fax.02.76020517

FIRENZE - 50129 Via Martelli 30r, tel. 055.290752, fax.055.290756

E-mail: info@italphil.org - Sito: www.italphil.org

LONDRA - No. 11, 111 Power Road, Chiswick, London W4 5PY,

tel. 0208 747 6100, fax 0208 996 0649

E-mail: auctions@harmers.demon.co.uk Website: www.harmers.com

# TOSCANA 2005

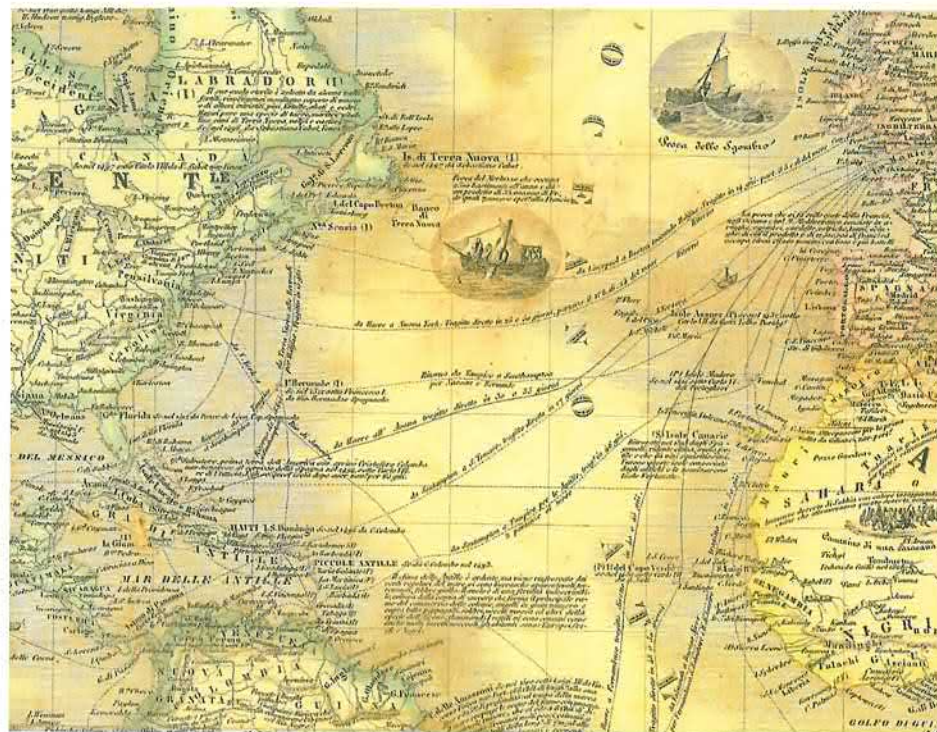
COMUNE DI FIRENZE

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

15, 16 e 17 aprile 2005

FIRENZE - Palagio di Parte Guelfa



## La posta transatlantica

# HARMERS OF LONDON

ESTABLISHED 1918



Ex collezione Achillito Chiesa, ex G. Vullo

Harmers of London è stata fondata nel 1918 da Henry R. Harmer con l'obiettivo di garantire ai collezionisti un servizio altamente professionale. Offre al filatelista un servizio completo, dall'acquisizione di collezioni per l'asta alle valutazioni e stime di eredità o divisioni. La casa d'asta ha sede a Londra a soli 15 minuti dall'aeroporto di Heathrow, permettendo così ai Clienti internazionali (arrivando in volo) di incontrare nello stesso giorno i nostri esperti per stime o visione dei lotti.

Personale di lingua italiana sarà lieto di dare assistenza per qualsiasi vostra richiesta. In Italia, potete rivolgervi alla nostra corrispondente casa d'aste Italphil contattando la sede di Roma al numero 06-6787617.

La vostra collezione verrà trattata con la massima competenza dal nostro consulente internazionale Giangiacomo Orlandini.

Contattate **Harmers of London**

Esperienza, integrità e competenza al servizio dei collezionisti da oltre 85 anni.



Harmers, No.11, 111 Power Road, Chiswick - London, W4 5PY  
Tel: +44 020 8747 6100 - Fax: +44 020 8996 0649  
Email: [auctions@harmers.demon.co.uk](mailto:auctions@harmers.demon.co.uk)  
[www.harmers.com](http://www.harmers.com)

COMUNE DI FIRENZE

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

# TOSCANA 2005

Manifestazione filatelica e storico postale

\*

Convegno Filatelico - Numismatico - Cartoline

\*

Premio P. Pantani

**15, 16 e 17 aprile 2005**

**FIRENZE - PALAGIO DI PARTE GUELFA**

## TOSCANA 2005

### COMITATO ORGANIZZATORE

Segretario generale	Luigi M. Impallomeni
Pubbliche relazioni, organizzazione e direzione	Luigi M. Impallomeni
Rapporti con la stampa	Roberto Monticini Enrico Bosi
Mostra filatelica	Pietro Lazzerini (ASPOT) Alberto Del Bianco (ASPOT)
Convegno commerciale	Paolo Vannini
Coordinamento Associazioni Storia Postale	Pietro Lazzerini (ASPOT) Adriano Cattani (AICPM) Ruggero Buzzetti (AISP) Lino Lensi (AIDA) Roberto Monticini (www.ilpostalista.it)
Premio "Pantani"	Edoardo Ohnmeiss Giuseppe Pallini Alessandro Papanti
Numero Unico	Luigi Impallomeni Giorgio Magnani Lorenzo Norfini
Grafica e realizzazione	Studio Grafico Norfini, Firenze
Stampa	Tipografia Bertato, Villa del Conte (PC)
In copertina	1856 - da <i>Nuovo Pianisfero illustrato</i> presentante l'epoca delle grandi scoperte, il nome dei navigatori, il corso dei bastelli a vapore, l'epoca delle partenze, la durata dei tragitti, ecc. Eseguito da Vuillemin geografo Stampato in Firenze presso l'incisore Giuseppe Pezzi.

## Toscana 2005, una nuova avventura!

Nel 2001 partimmo con grande entusiasmo: far conoscere la Storia Postale attraverso le immagini, i libri, le nostre collezioni, come ricorda l'amico Roberto Monticini "L'oggetto delle nostre collezioni è qualcosa di più che un pezzo di carta scritta con una calligrafia da decifrare: esso è un pezzo di storia, di geografia, di sentimenti, sensazioni e modi di vita, che dobbiamo capire e vivere, perché esso ci tramanda qualcosa che anche la memoria storica sta mandando nei suoi archivi più nascosti". La sede di "Toscana 2005" non è più quella della Fortezza da Basso, abbiamo dovuto cambiarla perché non era più possibile pagare affitti stratosferici per fare cultura e non era più accettabile presentare ai soci dei nostri sodalizi enormi passivi ogni anno.

Il Comune di Firenze, nella persona dell'Assessore Eugenio Giani, ha compreso le nostre esigenze e ha voluto collaborare alla realizzazione della manifestazione ospitandoci nel prestigioso "Palagio di Parte Guelfa" dal 15 al 17 aprile 2005. In tale occasione presenteremo in anteprima mondiale la Mostra "La nascita della scrittura", un progetto dell'AISP - Associazione Italiana di Storia Postale, costato molti anni di lavoro con risultati grafici e storico postali notevoli. Tante altre manifestazioni collaterali sono in preparazione tra cui la consegna del "Premio Piero Pantani 2005" e vari convegni, i collezionisti di *Vie di mare* sono già al lavoro per preparare un altro prestigioso Numero Unico: la "Posta Transatlantica" con particolare attenzione a quella da, e per, il Granducato di Toscana.

Pertanto, numerosi sono i motivi per una visita da parte dei collezionisti o di quanti sono interessati alle ricerche storico postali e filateliche.

Permettetemi di ringraziare il Comune di Firenze ed il Suo Assessore dott. Eugenio Giani e chi mi sarà vicino nell'organizzazione, coloro che concederanno il patrocinio, i giornalisti e le riviste che scriveranno di Toscana 2005, i commercianti che parteciperanno come sempre numerosi, molti di loro contribuiranno alla pubblicazione della monografia sulla

“Posta Transatlantica” con la loro pubblicità, i visitatori, gli appassionati ed i collezionisti che intervengono, con l’augurio di continuare, assieme al Comune, anche negli anni futuri.

Luigi M. Impallomeni  
Segretario generale Toscana 2005

# ASPOT

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO  
DELLA STORIA POSTALE  
TOSCANA



L'ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA ha finalità esclusivamente culturali e si prefigge di riunire collezionisti, studiosi e simpatizzanti per promuovere lo studio della storia postale della Toscana.

Pubblica gli articoli e i contributi dei propri Soci nel “Monitore della Toscana”.

Per informazioni:

Segreteria: Roberto Monticini, Via San Domenico n. 1 - 52100 Arezzo

Redazione: Alberto Del Bianco, Via Piave 78/L - 52043 Castiglion Fiorentino (AR)

e-mail: [dbarezzo@arline.it](mailto:dbarezzo@arline.it)

web: <http://www.ilpostalista.it/aspot.htm>

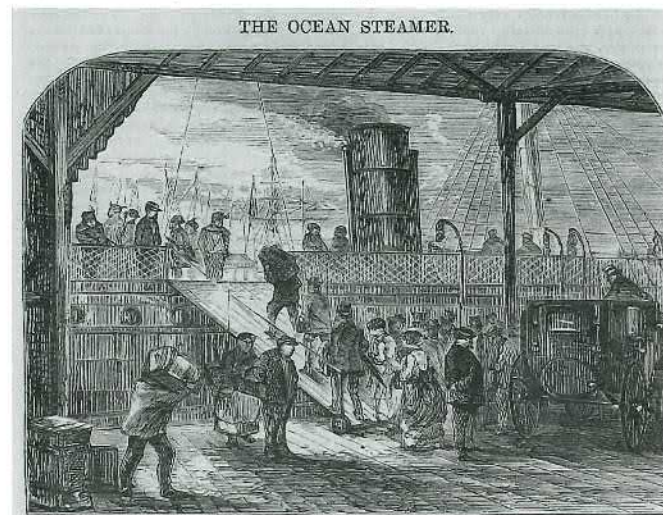
## La linea Cunard

di Luigi M. Impallomeni e Giorgio Magnani (ASPOT)  
da un documento d'epoca

### A bordo di un bastimento a vapore nel 1850

Nel 1850 uno degli elementi di maggior interesse per un straniero a New York era sicuramente una visita al porto per osservare gli “Ocean steamers”, le navi a vapore oceaniche, che congiungevano gli Stati Uniti con l’Europa e rappresentavano il massimo della tecnologia del tempo.

In quel periodo giornali e riviste raccontarono dettagliatamente la rotta dei vapori e la vita a bordo con descrizione delle rotte per raggiungere gli USA, seguendo per quanto possibile la costa, con descrizione delle città costiere e dei porti naturali come la foce dell’Hudson o quella del Mississippi.



1. Imbarco

Vengono descritte le fasi di partenza dei transatlantici. L'osservatore è colpito dall'imponenza della struttura navale, dei macchinari, degli argani, dall'atteggiamento rude dei marinai e dal portamento austero e solenne del Capitano e degli Ufficiali. Vengono descritti gli interni della nave: il grande salone che ha la funzione di sala da pranzo, di scrittura, con collegamenti con i locali per gli invalidi danno l'idea della diversità delle funzioni cui è destinato. Vengono descritti i passeggeri: uomini d'affari,

# SERGIO SANTACHIARA

STUDIO FILATELICO

Richiedeteci i cataloghi delle nostre vendite per corrispondenza e delle nostre aste pubbliche che si terranno a Verona in primavera e in autunno  
*Vi verranno inviati gratuitamente*

Chi fosse interessato ad inserire materiale nei nostri cataloghi, sia per corrispondenza che per asta pubblica, ci richieda le nostre condizioni di vendita.

Trattiamo direttamente francobolli medi e rari di tutto il mondo.

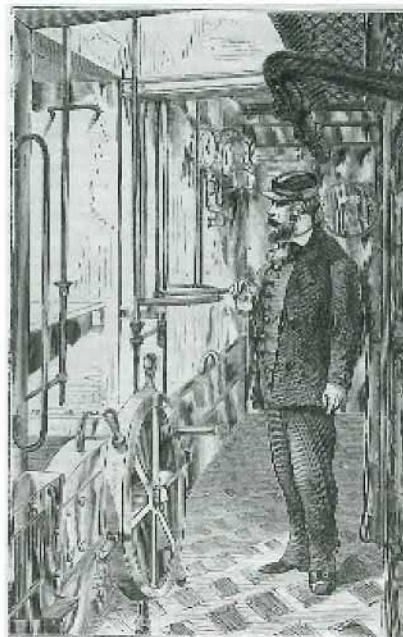
*Interpellateci*

Viale IV Novembre, 6  
42100 REGGIO EMILIA  
tel. 0522-437288/49452  
Fax 0522-49022



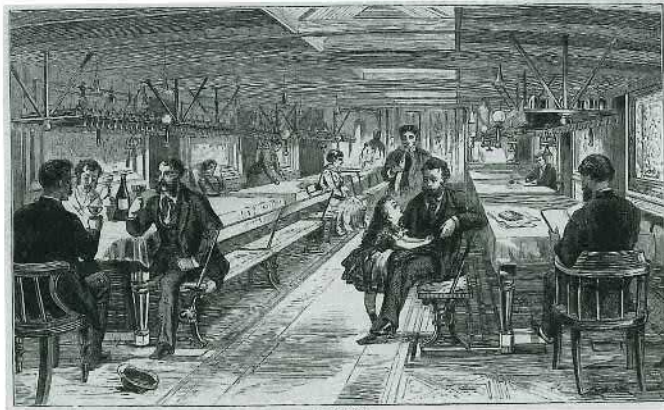
2. Cabina del Capitano

3. Addetto al timone



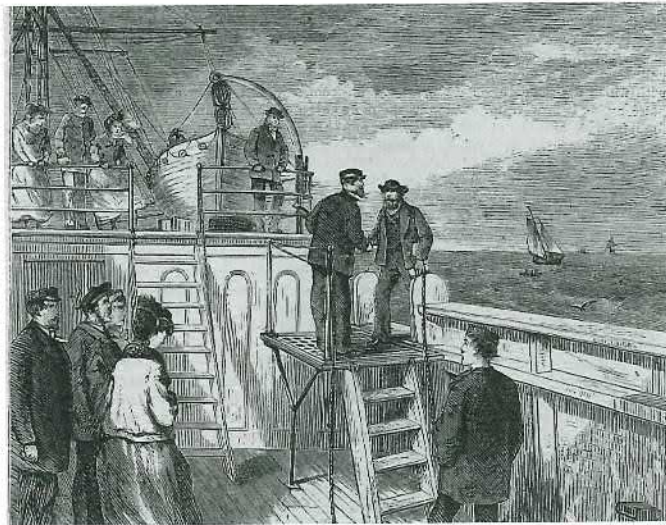
eleganti signore con marito che si guardano intorno con curiosità e languore, timore e speranza. Il suono della campana avvisa della partenza che determina a turno allegria e lacrime silenziose, e l'ufficiale in plancia dà il comando di avviare le macchine, l'acqua viene spinta via dietro il timone e la nave con le centinaia di occupanti riuniti e provenienti da ogni parte si allontana dal molo.

4. Salone principale

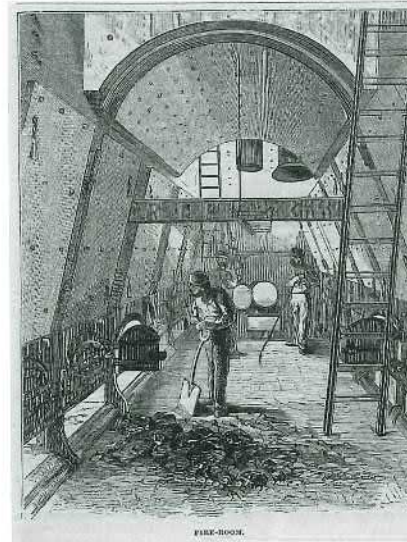


Sventolio di fazzoletti mentre la nave gradualmente accelera dando l'impressione di un fatto prodigioso. La città con i suoi edifici, i moli, il gran numero delle navi alla fonda scivolano via. Alcuni passeggeri osservano la scena, altri controllano il loro bagaglio, altri si occupano del loro alloggio, altri rivedono il

5. Il Pilota sale a bordo



piano dei loro affari. Un sentimento di preoccupazione prende chi per la prima volta lascia il suo paese. La paura di aver iniziato un viaggio pericoloso lascia il campo a un atteggiamento coraggioso, anche se alcuni insonni viaggiatori sentono nella notte il



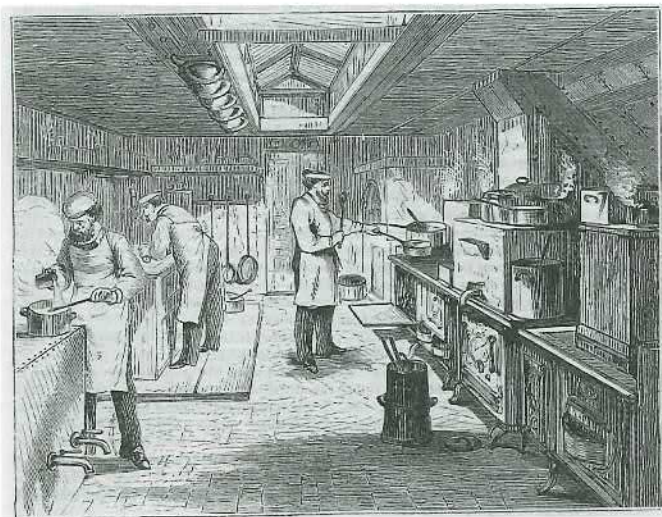
6. Sala caldaie motori

suono della sirena nella nebbia, che ha lo scopo di avvertire altri natanti dell'imminente arrivo della nave. In realtà, nonostante tutti i progressi fatti dalla tecnologia e l'allontanamento della probabilità di disastri e naufragi, nessuna altra via di commercio è così piena di pericoli e difficoltà come il viaggio fra New York e Liverpool. La

corrente del Golfo provoca la formazione di banchi di sabbia, tempeste e bufere e nebbia sono la norma e riguardano almeno la metà del viaggio. La stagione migliore è quella dei primi mesi d'estate, ma il pericolo è maggiore perché gli icebergs si staccano dalla Groenlandia e dopo un anno di lenta navigazione attraversano la rotta dei transatlantici; se si considerano tutti questi pericoli si deve dire che il fare arrivare in salvo queste navi è un risultato notevole. La Compagnia Cunard ha inviato una serie costante di navi e trasportato centinaia di migliaia di persone per circa trenta anni senza perdere una sola vita. Il raggiungimento di questo risultato può essere considerato come il più grande trionfo della scienza umana contro le forze della natura.

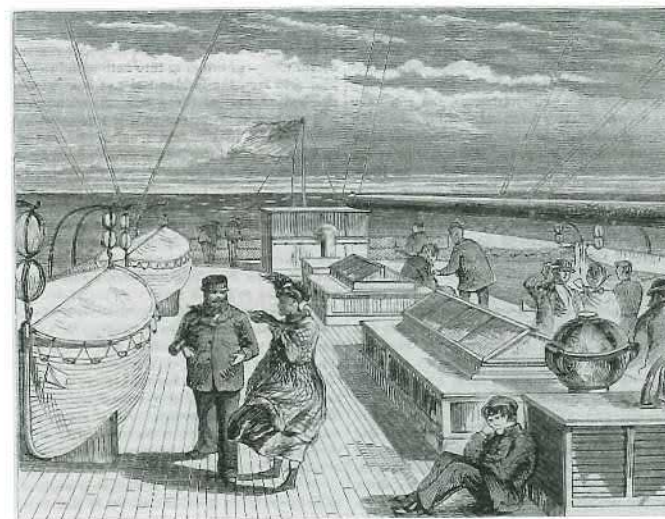
I doveri del capitano non sono solo estremamente vari, ma comportano anche il possesso di qualità molto diverse del carattere. Deve essere un capo. Nessun re è più assoluto di lui dal momento in cui il pilota lo lascia alla partenza fino a quando l'altro pilota lo prende in consegna. Egli ha tre differenti comunità da governare: i passeggeri, l'equipaggio, gli emigranti, che sommano più di mille persone; ogni comunità con le sue caratteristiche e necessità. Deve trasportarle in sicurezza attraverso pericoli di ogni sorta. Deve condurre la sua nave con l'osservazione delle stelle che si muovono, con il sole che percorre un tragitto diverso ogni giorno. L'ago della sua bussola è disturbato nelle

7. La cambusa



sue indicazioni da molte cause. La correttezza dell'osservazione del suo cronometro comporta la vita o la morte della sua nave. I suoi strumenti sono il barometro, il sestante, il cronometro; questo dà l'ora della nave, l'ora di New York e quella di Liverpool e che, con il paragone fra questi dati determina l'avanzamento verso Est o Ovest. Inoltre un quadrante graduato che individua l'inclinazione della nave, il termometro che per l'abbassarsi della temperatura segnala la presenza di iceberg. Sono strumenti che amplificano la percezione che il capitano ha dell'ambiente esterno e della nave. Il capitano non ha paura delle tempeste e dei pericoli che ha più volte affrontato, ma è anzi attratto dalla voglia di superarli. La sua carriera è piena di difficoltà superate su tutti i mari, dal Capo di buona speranza a Capo Horn alla Nuova Zelanda. I capitani sono scelti fra i migliori ufficiali della marina commerciale mondiale.

Tutto è calmo quando la nave attraversa le tranquille acque del porto, ma quando entra nelle onde lunghe dell'oceano, gran parte dei passeggeri si ritirano sulle loro cuccette, e per parecchi giorni il ponte e le sale sono deserte. Il mal di mare è diffuso, ogni rimedio è un palliativo se non quello di starsene sdraiati e fissare gli oggetti intorno a sé seguendoli nel loro movimento. Quando il cervello si abitua al continuo movimento cessa il mal di mare. Le reazioni dei passeggeri sono diverse, e qualche marito abbandona sul ponte, all'aria aperta, la moglie afflitta dal mal



8. Coperta: piattaforma passeggeri

di mare per una più confortevole sistemazione nella sala comune di sotto coperta.

Il viaggiare è un ottimo sistema di scoprire lati segreti del carattere, quelli buoni come quelli cattivi. Le indisposizioni derivanti dal mal di mare spariscono dopo pochi giorni, e la nave in quel periodo passa oltre la zona delle nebbie e iceberg, ed entra nel profondo Atlantico, dove almeno sono da aspettarsi cieli sereni e non bufere. I passeggeri cominciano a emergere dalle cabine e dalle sale dove si erano nascosti. Ogni angolo che possa comportare un piccolo rifugio contro i forti venti è occupato da persone convalescenti.

Le sedie ai lunghi tavoli nella sala cominciano ad essere meglio riempite per i quattro o cinque pasti giornalieri che costituiscono il sistema marittimo di alimentazione; e cioè colazione, pranzo, cena, tè e spuntino serale. Durante gli intervalli, quando i camerieri lasciano liberi i tavoli, si vedono gruppi di persone che vi siedono intorno, alcuni leggendo, alcuni affrontando i loro giornali, altri in conversazione, con una sensazione di grande rilassatezza. Le signore tirano fuori il loro lavoro in comodi angoli, formando piacevoli, sebbene a volte ingannevoli, immagini di industriosità e parsimonia.

Quelli che non hanno coraggio o abbastanza forza di esporsi in pubblico fanno delle cabine delle signore il loro posto preferito, un piccolo appartamento, dove si sentono perfettamente a loro

9. Cabina Prima Classe



agio liberi da problemi di cerimonie e di vestiario, e mangiano a loro piacimento. Le sale e le cabine di un transatlantico durante la parte finale del viaggio quando il tempo è accettabile, sono teatro di un attivo ed incessante innocente chiacchiericcio. Infatti non c'è niente altro da fare se non occuparsi dei vicini. Una larga

parte della conversazione che un invisibile ascoltatore potrebbe ascoltare riguarda i commenti su gruppi di persone appartenenti a un gruppo diverso dal proprio.

Al di là di questa situazione, il viaggiatore che raggiunge l'Europa porta dentro di sé il senso della grande distanza da casa e la percezione che fra lui e la sua Patria si estende il grande Oceano Atlantico, il che aggiunge un fascino misterioso ma molto reale alle sue avventure e alle meraviglie che vede.

10. Cabina per signore



## Avviso per l'inizio del servizio postale per il Nord America

No. 2, 1840.



### NOTICE TO THE PUBLIC,

AND

### Instructions to all Postmasters.

### *MAILS for NORTH AMERICA.*

GENERAL POST OFFICE,

June, 1840.

THE Packet Mails for *North America* will in future be despatched by Steam Vessels from *Liverpool* instead of *Falmouth*. The first Mail will be made up in *London*, on the 3rd *July*, the Second on the 3rd *August*, and after that period, (commencing with *September*), they will be made up in *London* on the 3rd and 18th of every Month, except when either of these dates fall on the Sunday, and then on the succeeding day. The Packets will depart from *Liverpool* the next Morning as soon after the Arrival of the *London Mail* as possible. In the Winter Months, however, viz. *November, December, January and February*, but One Mail in the Month, that of the 3rd will be despatched.

Mails by these Packets will be made up for

BRITISH NORTH AMERICA	}	UPPER & LOWER CANADA,
		NOVA SCOTIA,
		NEW BRUNSWICK,
		PRINCE EDWARD'S ISLAND,
		NEWFOUNDLAND,
		and for the UNITED STATES;

the Postage remaining as at present, viz. an Uniform Charge of 1s. the Single Letter, 2s. Double, and so on, in whatever part of the United Kingdom the Letter may be posted or delivered.

Those Postmasters whose Instructions direct them to send their Letters for *Liverpool* by Cross Post, will of course forward the Correspondence intended for these Mails in the same manner.

By Command,

W. L. MABERLY,  
SECRETARY.



## Lettere transatlantiche Dal Granducato di Toscana agli U.S.A. via Francia

di Luigi M. Impallomeni (ASPOT)

Con questo articolo mi propongo di illustrare i vapori postali e le tariffe delle lettere e stampati inviati dal Gran Ducato di Toscana agli USA dopo il 1851, l'esame è quindi limitato al periodo di utilizzo dei francobolli.

La tariffa delle lettere spedite negli USA dal Granducato di Toscana dipendeva dalla convenzione postale stipulata dalla Francia con la Gran Bretagna.

Dal 1° aprile e sottoscritta il 1° ottobre 1851 e sino al 31 marzo 1857, entrò in vigore la convenzione franco-americana, quasi tutte le lettere furono trasportate con i postali inglesi della Cunard Line, franche sino al porto di sbarco sulla costa atlantica degli USA (Boston o New York), sulla base della convenzione postale anglo-francese che richiedeva l'affrancatura obbligatoria sino allo sbarco di franchi 1,30 per ogni 7,5 grammi di peso.

Alle lettere provenienti dal Granducato di Toscana doveva essere aggiunto oltre all'affrancatura interna in transito estero attraverso lo Stato Sardo indicato nelle varie convenzioni con la Francia. All'arrivo venivano addebitati 5 cents per ogni mezza oncia di peso (14,75 grammi). La convenzione anglo-francese prevedeva anche una tariffa per il trasporto delle lettere sino all'imbarco sui postali americani dove si dovevano pagare solo i diritti francesi di 50 centesimi e il transito inglese di 30 centesimi, mentre la tariffa transatlantica e quella interna USA di 21 cents per ogni mezza oncia di peso veniva pagata dal destinatario.

Questa opzione non era prevista nelle convenzioni postali tra Francia e la Toscana, dove era indicata la sola tariffa obbligatoria sino allo sbarco in USA.

Dopo il 1° aprile 1857, durante il periodo di validità della convenzione postale franco-americana, fu possibile affrancare sino a destino o lasciare il pagamento al destinatario. Il pagamento parziale non era consentito, le lettere con affrancatura parziale erano considerate non affrancate.

(1 lira toscana, divisa in 12 crazie o 60 quattrini = 0,84 franchi francesi, quindi 1 crazia = 7 centesimi)

Pertanto le tariffe postali dal Granducato di Toscana agli U.S.A. erano le seguenti:

- ☼ Tariffa Stampe dal 1° aprile 1851 al 30 aprile 1857 – 4 crazie per ogni oncia e 1/2 - (Franchi 0,28);
- ☼ Tariffa Lettere dal 1° aprile 1851 e fino al 31 dicembre 1856 – 28 crazie per ogni 7,375 grammi - (Franchi 1,96), o 15 crazie per il trasporto con i battelli non convenzionati da un porto francese - (Franchi 1,05);
- ☼ Tariffa Lettere dal 1° gennaio 1857 sino al 30 aprile 1857 – 19 crazie ogni 7,375 grammi - (Franchi 1,33);  
Dal 1° gennaio e fino al 30 aprile 1857 l'affrancatura delle lettere di peso sino a 7,375 grammi, franche sino al porto di sbarco in USA, spedite dalla Francia "via Inghilterra", venne ridotta; alcune lettere, infatti, spedite nel periodo gennaio-aprile 1857, mostrano che l'affrancatura di primo porto sino allo sbarco in USA era ridotta a 19 crazie.
- ☼ Tariffa Lettere dal 1° maggio 1857 al 31 dicembre 1859 – 20 crazie ogni 7,375 grammi – (Franchi 1,40)
- ☼ Tariffa lettere dal 1° gennaio 1860 e fino al 31 dicembre 1862 – L. 1,20 ogni 7,5 grammi.

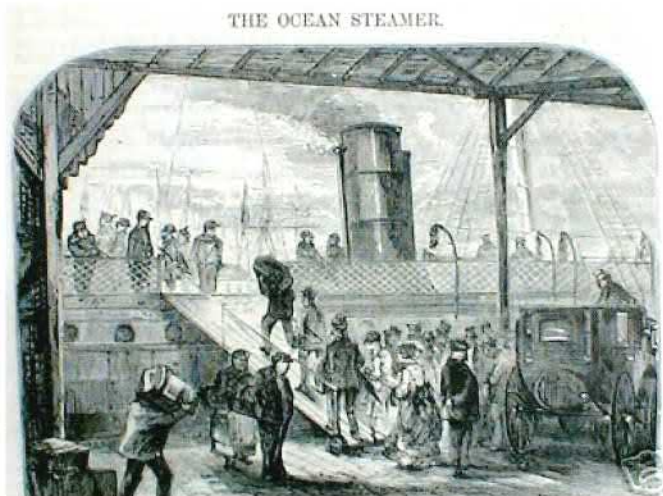
Come accennato il trasporto delle lettere avvenne quasi sempre tramite i vapori postali della "British and North American Royal Mail Steamships" (Cunard Line – British Packet) in partenza da Liverpool alternativamente per Boston o New York tutti i sabati, con arrivo in USA dopo 12/13 giorni, il Giovedì o Venerdì.

I Vapori che la Cunard utilizzò per questi viaggi, tra il 1851 ed il 1860, erano stati costruiti dai Cantieri John Wood & Co. di Glasgow o Robert Steele & Co. di Greenock con motori Robert Napier di Glasgow, tutti a tre alberi con propulsione a pale di legno, un solo fumaio ed alimentati da due motori ad uno solo cilindro.

Vapore	Comandante nel 1854*	Tonn.	Dimensioni	Velocità
AFRICA	<i>W. Harrison</i>	2226	m. 81,07 x 12,19	12 nodi
AMERICA	<i>W.J.C. Lang</i>	1826	m. 76,50 x 11,58	10 nodi
ASIA	<i>E.G. Lott</i>	2226	m. 81,07 x 12,19	12 nodi
CANADA	<i>J. Stone</i>	1831	m. 76,50 x 11,58	10 nodi
EUROPA	<i>N. Shannan</i>	1834	m. 76,50 x 11,58	10 nodi
NIAGARA	<i>J. Rynie</i>	1831	m. 76,50 x 11,58	10 nodi

\* Ad for Cunard from *The Atlantic Ferry*, by A. Maginnis – 1892 (pp. 249-251)

Imbarco a Liverpool



Busta usata dalle Poste Reali inglesi per il trasporto in USA della corrispondenza con i vapori postali



Steamer "Asia"



Firenze, 22 ottobre 1852

Fascetta per stampati in porto destino per DANSVILLE - NY - USA, affrancata per 4 crazie con annullo "P.D./ Firenze - 22 OTT. 1852".

Attraverso la Francia - via terra - raggiunse Le Havre (bollo al verso:



Bureau Maritime - Le Havre - 29 OCT. 1852) e, via mare, fu inoltrata a Liverpool ed imbarcata il 30 ottobre sul vapore "Asia" della Cunard in partenza per New York, ove giunse il 12 novembre 1852.

Tariffa stampati: primo porto sino ad oncie una e mezzo (gr. 44,250) secondo la convenzione postale Franco - Toscana ed Anglo - Francese in vigore. (Unica fascetta conosciuta per gli USA)



Firenze, 17 ottobre 1856

Lettera in "porto destino" per Williamsburg - Virginia - Usa, affrancata per 28 crazie della prima emissione (striscia di tre del 9 crazie + 1 crazia), tutti annullati "P.D.", a lato cerchio a banderuola di Firenze.

Attraverso la Francia - via terra - raggiunse Parigi (bollo rosso/arancio: TOSC. 3 Pt - DE BEAUVOISIN 3 - 21 OCT. 56) da dove, trasferita a Calais lo stesso giorno (bollo al verso: Paris a Calais 21 OCT. 56), arrivò a Liverpool, imbarcata il 25 ottobre sul vapore "Canada" della Cunard in partenza per Boston vi giunse il 7 novembre 1856. L'American Exchange Office di Boston appose il timbro di scambio circolare "BOSTON 5C - NOV 7 - Br. PKt" ed indicò manualmente in cent. 5 la tassa a carico del destinatario.



Steamer "Canada"

Tariffa Lettere primo porto (6 denari - 7,375 grammi), fino al porto di sbarco per mezzo dei piroscafi postali inglesi, secondo le Convenzioni postali Tosco/Francese ed Anglo/Francese in vigore.



Steamer "Niagara"



Firenze, 3 novembre 1853

Lettera in porto destino per Baltimore - USA - "Via steamer pr. Liverpool", affrancata per 56 crazie della prima emissione (2 striscie di tre del 9 crazie + 2 crazia), tutti annullati con muto e cinque sbarre nere + a lato cerchio P.D. di Firenze.

Attraverso la Francia - via terra - raggiunse Parigi (bollo rosso/arancio: TOSC. 3 Pt - DE BEAUVOISIN 3 - 10 NOV 53 e PD) da dove, trasferita a Calais lo stesso giorno, arrivò a Liverpool ed, imbarcata il 12 novembre sul vapore "Niagara" della Cunard in partenza per Boston vi giunse il 25 novembre 1853.

L'American Exchange Office di Boston appose il timbro di scambio con cent. 10 di tassa a carico del destinatario.

Tariffa Lettere doppio porto fino a 12 denari (½ oncia = gr. 14,750), fino al porto di sbarco per mezzo dei piroscafi postali inglesi, secondo la Convenzione postale Tosco - Francese ed Anglo - Francese in vigore.



Livorno, 8 agosto 1854

Lettera in porto destino per Boston - Massachusetts - USA, affrancata per 60 crazie della prima emissione (striscia di 5 + 1 del 9 crazie + 4 crazie + 2 crazie), tutti annullati con muto e cinque sbarre nere con a lato cerchio a banderuola di Livorno..

Attraverso la Francia - via terra - raggiunse Parigi (bollo rosso/arancio: TOSC. 3 Pt - DE - BEAUVOISIN 3 - 13 AOUT 54 e PD) da dove, trasferita a Calais lo stesso giorno, arrivò a Liverpool e, imbarcata il 19 agosto sul vapore "Niagara" della Cunard in partenza per Boston, vi giunse il 1° settembre 1854.

L'American Exchange Office di Boston appose il timbro di scambio al verso "BOSTON - SEP 1 - Br. PKt." con cent. 10 di tassa a carico del destinatario e cent 4 di diritto per il porto di sbarco.

Tariffa Lettere quattro porti, da 18 a 24 denari (gr. 29,5) con destinazione oltremare fino al porto di sbarco per mezzo di piroscafi francesi, secondo la Convenzione postale Tosco - Francese in vigore dal 1 ott. 1851 al 31 dic. 1856. Venne invece utilizzato un piroscafo postale inglese.



Steamer "Atlantic"  
della Collins Line



Livorno, 16 maggio 1854

Lettera in "porto destino" per New York - Usa, affrancata per 15 crazie della prima emissione (9 crazie + 6 crazie), tutti annullati con sbarre larghe, a lato cerchio a banderuola di Livorno.

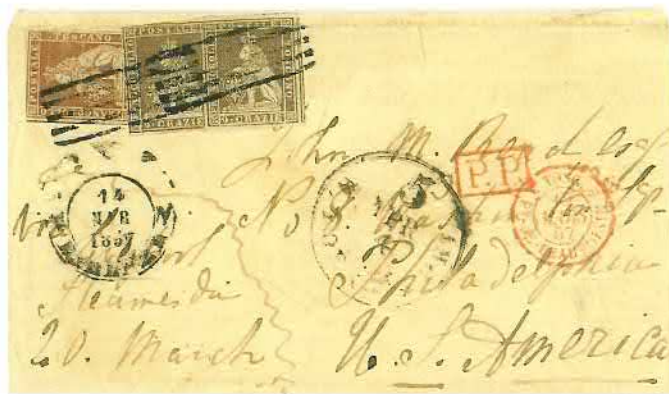
Il mittente ha affrancato a tariffa ridotta con 15 crazie pensando di inviargliela in USA da Le Havre tramite i battelli non convenzionati, invece la lettera, forse per mancanza di battelli da Le Havre per USA o forse perchè non esistevano indicazioni sulla busta è partita da Liverpool il 27/5/1854 con il vapore convenzionato "Atlantic" della Collins Line ed è giunta a New York il 7/6/1854.

Il destinatario ha dovuto pagare 21 cent. (intera tariffa) in quanto gli USA non riconoscevano l'affrancatura parziale.

Si conoscono 3 lettere affrancate con 15 crazie, inviate con i battelli non convenzionati dalla Toscana agli USA, questa è l'unica che è stata poi trasportata dai battelli convenzionati.



Steamer "Africa"



Firenze, 14 marzo 1857

Lettera per Philadelphia - USA, "Via Liverpool - Steamer du 20 March", affrancata per 19 crazie della prima emissione (2 pezzi del 9 crazie + 1 crazia), tutti annullati con muto e cinque sbarre nere + a lato cerchio a banderuola di Firenze.

Attraverso la Francia - via terra - raggiunse Parigi (bollo rosso-arancio: TOSC. 3 Pt - DE BEAUVOISIN 3 - 19 MARS 57 + PP in cartella - Port Payé) da dove, trasferita a Calais lo stesso giorno (bollo al verso: Paris a Calais 19 MARS 57), arrivò a Liverpool e fu imbarcata il 21 marzo sul vapore "Africa" della Cunard in partenza per Boston ove giunse il 4 aprile 1857.

L'American Exchange Office di Boston appose il timbro di scambio circolare "BOSTON 5 - APR 4 - BR. PKT" ed indicò in cent. 5 la tassa a carico del destinatario

Tariffa Lettere primo porto, di peso inferiore ad ¼ di oncia (gr. 7,375), fino al porto di sbarco in USA, per mezzo dei piroscafi postali inglesi, secondo la tariffa ridotta per la Posta dalla Francia "via Inghilterra" applicata nel periodo 1 gennaio - 30 aprile 1857.

(Si conoscono solo due lettere per gli USA a tariffa ridotta)



Firenze, 29 agosto 1857

Lettera in "Porto Destino" per Williamsburg - Virginia - USA, affrancatura mista per 20 crazie (2 pezzi del 9 crazie della I emissione + 2 crazia della II emissione), tutti annullati con cerchio a banderuola di Firenze con PD a lato.

Attraverso la Francia - via terra - raggiunse Parigi (bollo rosso-arancio: TOSC. 3 Pt - DE BEAUVOISIN 3 - 2 SEPT. 57) da dove, trasferita a Calais lo stesso giorno (bollo al verso: Paris a Calais 2 SEPT. 57), ar-

rivò a Liverpool e fu imbarcata il 5 settembre sul vapore "Africa" (Cap. Neil Shannon) della Cunard in partenza per New York ove giunse il 17 settembre 1857.

L'American Exchange Office di New York appose il timbro di scambio circolare "NEW YORK 17 SEP - PAID 15" indicando la tassa a carico del destinatario

Tariffa Lettere primo porto, di peso inferiore ad ¼ di oncia (gr. 7,375), fino al porto di sbarco in USA, per mezzo dei piroscafi postali inglesi, secondo la tariffa in vigore per la Posta dalla Francia "via Inghilterra" applicata nel periodo 1 maggio 1857 - 31 dicembre 1859.



Steamer "America"



Firenze, 23 settembre 1861

Lettera in porto destino Ottawa - Illinois - Usa, affrancata per L. 1,20 - Governo Provvisorio di Toscana (Cent. 40 + 80), annullati con piccolo cerchio nero di Firenze ed a lato "P.D."

Attraverso la Francia - via terra - raggiunse Parigi (bollo rosso-aran- cione: ITALIE 5 - LANSLEBOURG - 26 SEPT. 61) da dove, trasferita a Calais lo stesso giorno, arrivò a Liverpool e, imbarcata il 28 settembre 1861 sul vapore "America" della Cunard in partenza per New York, giunse l'11 ottobre 1861.

L'American Exchange Office di New York appose il timbro di scambio circolare "PAID - NEW YORK 15 - OCT 11", con tassa di cent. 15 a carico del destinatario.

Tariffa Lettere primo porto, (gr. 7,5), fino al porto di sbarco per mezzo dei piroscafi postali inglesi, secondo la Convenzione Postale Franco - Americana in vigore.

## POSTA TRANSATLANTICA - THE CUNARD LINE The British & North - American Royal Mail Steam Packet Company

### PRIMI VIAGGI DEI VAPORI

VAPORE CUNARD	1° viaggio	DA	A
ABYSSINIA	28/6/1870	Liverpool	Boston
ACADIA	4/8/1840	Liverpool	Boston
AFRICA	26/10/1850	Liverpool	New York
ALEPPO	15/9/1875	Liverpool	New York
ALGERIA	27/9/1870	Liverpool	New York
ALPS	19/2/1854	Liverpool	New York
AMERICA	15/4/1848	Liverpool	New York
ANDES	14/2/1854	Liverpool	New York
ARABIA	1/1/1853	Liverpool	New York
ASIA	18/5/1850	Liverpool	New York
ATLAS	1/5/1873	Liverpool	Boston
AUSTRALASIAN	22/12/1860	Liverpool	New York
CALABRIA	8/1/1870	Liverpool	New York
BATAVIA	21/6/1870	Liverpool	New York
BOTHNIA	8/8/1874	Liverpool	New York
BRITANNIA	4/7/1840	Liverpool	Boston
CALEDONIA	19/9/1840	Liverpool	Boston
CAMBRIA	4/1/1845	Liverpool	Boston
CANADA	25/11/1848	Liverpool	New York
CHINA	15/3/1862	Liverpool	New York
COLUMBIA	5/1/1841	Liverpool	Boston
CUBA	3/12/1864	Liverpool	New York
EUROPA	15/7/1848	Liverpool	Boston
HECLA	16/6/1863	Liverpool	New York
HIBERNIA	19/3/1843	Liverpool	Boston
JAVA	21/10/1865	Liverpool	New York
KEDAR	27/11/1860	Liverpool	New York
MALTA	20/2/1866	Liverpool	New York
MARATHON	8/1/1861	Liverpool	New York
NEMENIS	30/10/1869	Liverpool	New York
NIAGARA	20/5/1848	Liverpool	Boston
OLYMPUS	2/6/1863	Liverpool	New York
PALMYRA	25/4/1866	Liverpool	New York
PARTHIA 1	17/12/1870	Liverpool	New York
PERSIA	26/1/1856	Liverpool	New York
RUSSIA	15/6/1867	Liverpool	New York
SAMARIA 1	13/2/1869	Liverpool	New York
SARAGOSSA	23/7/1864	Liverpool	Boston
SCOTIA 1	10/5/1862	Liverpool	New York
SCYTIA 1	1/5/1875	Liverpool	New York
SIBERIA	21/9/1867	Liverpool	New York
TARIFA	22/7/1865	Liverpool	New York
TRIPOLI	19/8/1865	Liverpool	New York
UNICORN	16/5/1840	Liverpool	Boston

# TORELLO ORLANDINI

Filatelisti dal 1945

<http://www.orlandini.com> - e-mail: [info@orlandini.com](mailto:info@orlandini.com)



*Toscana 1852- coppia del 60 crazie annullata "P.D."  
"Grande rarità" - dal certificato del dott. Enzo Diena: "Quella in esame è,  
come margini e come stato di conservazione, la migliore delle coppie sciolte".*

*Una tradizione di qualità, professionalità e cortesia che dura ininterrottamente dal 1945.*

- Vasto assortimento di francobolli medi e rari dell'area italiana e d'Europa.
- Invio a richiesta dei nostri listini e preventivi dietro presentazione di mancoliste.
- Stime e valutazioni con impegno d'acquisto.
- Acquistiamo sempre ai migliori prezzi di mercato francobolli importanti di tutto il mondo.

VIA RICASOLI, 12/R - 50122 FIRENZE - TEL. 055-294555 / 0335-6499308 - FAX 055-2647175 - Perito Filatelico C.C.I.A.A.

## Il tragitto transatlantico

di Giorgio Magnani (ASPOT)

### *Il quadro storico relativo al Sud e Centro America*

Il 1800 fu il secolo delle grandi emigrazioni verso l'America, fu "il secolo degli addii".

Basta osservare le fotografie che emigranti e marinai si facevano fare prima del loro viaggio: persone con facce austere, coscienti che forse non sarebbero più tornati.

Fu il secolo della rivoluzione industriale, e in particolare delle applicazioni del motore a vapore alle navi, che rese possibile il dimezzamento dei tempi di percorrenza transatlantici e determinò la fine dell'uso millenario delle navi a vela.

Fu il secolo in cui iniziò il culto e la ricerca della velocità, in tutti i campi, dalla navigazione al trasporto terrestre e all'ingresso della corrispondenza. Filippo II doveva aspettare un anno per ottenere risposta alle sue comunicazioni con le Filippine, sei mesi per quelle con l'America. Il viaggio verso l'America del Nord durava molto più di un mese, e in pratica questi tempi rimasero identici fino alla prima metà del 1800. Ma già nella seconda metà del secolo il tragitto durava 15 giorni per ridursi a 10 negli ultimi anni.



William Turner così rappresentò l'ingloriosa fine della "Temeraire", nave da battaglia a vela della Royal Navy, trasportata alla demolizione da un piccolo e fumoso battello a vapore. Il pittore volle così rappresentare il rivoluzionario cambiamento portato dalla tecnologia.

Il 1700 e la prima metà del 1800 videro l'affermarsi della supremazia britannica, che si evidenziò nell'estendersi della "linea rossa", e cioè di quell'insieme di paesi che da una parte all'altra del globo alzavano l'Union Jack. Conseguente a questa situazione fu l'estendersi delle linee marittime commerciali e postali inglesi, solo in parte contrastate dalle linee francesi, e dopo la metà del 1800, da quelle americane; anche se segnali evidenti ci dicono che una grande potenza si stava già affacciando alla ribalta del mondo.

Gli Stati Uniti d'America avevano sconfitto gli Inglesi, si erano ingranditi con Napoleone acquistando Louisiana e Florida, avevano battuto la Spagna e il Messico con relative acquisizioni territoriali. E poco dopo, squadre di navi da battaglia americane incrociavano su tutti i mari a difesa degli interessi economici USA. Nel 1812 una flotta americana batteva le coste sud del Mediterraneo alla caccia dei pirati barbareschi; e uno dei più importanti archivi di storia postale ritrovati a Livorno, l'archivio di Thomas Pate, testimonia la l'enorme frequenza delle relazioni commerciali del porto di Livorno con gli USA. Nei primi anni del 19° secolo le rotte transatlantiche seguivano ancora quelle tracciate da Colombo. Le navi dirette verso il Nord America navigavano verso sud fino ad oltrepassare il Tropico del Cancro per sfruttare gli alisei che spirano verso Ovest fino ad incontrare la Corrente del Golfo che provvedeva a farle risalire verso New York, Boston e il Quebec. Invece le navi dirette verso il Sud America rasentavano l'Africa per schivare la Corrente del Golfo; quelle che da là tornavano verso l'Europa sfruttavano la stessa Corrente per essere trasportate indietro. Il mezzo di trasporto si affidava agli elementi naturali, che del resto non poteva contrastare: il suo motore era costituito dalle vele e dalle correnti, se favorevoli. Le grandi tempeste invernali atlantiche impedivano di fatto i viaggi transatlantici, le bonacce li ritardavano.

Appare comica oggi, ma a quel tempo era del tutto normale la modalità con cui si effettuava la verifica della zona in cui si era giunti al termine della traversata: il capitano interrogava gli occupanti della prima barca che incontrava.

Questo succedeva perché fino a quasi tutta la prima metà dell'ottocento la determinazione della longitudine (posizione di un punto su un parallelo terrestre) rimase aleatoria. Nei secoli

precedenti i Governi più importanti avevano cercato ossessivamente un metodo per determinare facilmente la longitudine sul mare, spendendo somme ingentissime, senza raggiungere risultati realmente praticabili. Un errore di un centinaio di miglia era abbastanza probabile.

Il problema era così sentito che il Governo Inglese promulgò nel 1714 il "Longitude Act", stanziando cospicue somme per chi fosse stato in grado di trovare un sistema "pratico e utile". Solo nel 1844 Harrison riuscì a costruire il primo "orologio marittimo" in base al quale calcolare con sufficiente approssimazione la longitudine. Ma non era esattamente un orologio da polso: pesava 40 kg. Pochi anni più tardi l'evoluzione tecnica consentì la costruzione di orologi molto più maneggevoli, e le navi della Royal Navy ne furono tutte dotate, risolvendo definitivamente un secolare problema.

Le emigrazioni italiane che fra la metà e la fine del 1800 si diressero verso il Sud America si concentrarono in Argentina, Uruguay e Perù. Prima i brigantini a vela, poi le prime navi a vapore, navi progettate per "insaccar miseria", secondo a terribile espressione del De Amicis, portarono i nostri compatrioti verso queste lontane destinazioni.

Si determinò così con queste zone un notevole interscambio di corrispondenza con l'Italia.

Lettere da altre paesi del Sud America sono molto più rare, ed in genere, rispetto alla massa della posta transatlantica diretta in Europa, le destinazioni italiane sono infrequenti: forse meno del 2%, e questa percentuale dà l'idea del ruolo del tutto marginale che aveva il nostro Paese nello scacchiere internazionale.

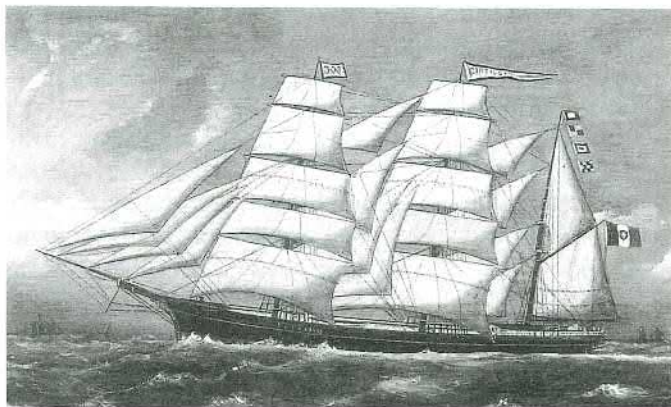
### *La tipologia delle navi*

I galeoni, poi i brigantini e i clipper furono le ultime navi commerciali a vela; le prime navi a motore avevano la stessa struttura delle navi a vela con modifiche che con il tempo diventarono sempre più evidenti.

Il Galeone: non riusciva a stringere il vento, in pratica procedeva con il vento in poppa o al lasco.



Il clipper: nave velocissima, era in grado di stringere il vento molto di più del galeone.



### *La nave a pale*

La nave U.S.A. Savannah nel 1819 per prima attraversò l'Oceano Atlantico con l'aiuto di un motore a vapore che azionava due ruote a pale, utilizzandolo in modo saltuario. Per un paio di decenni i transatlantici erano sostanzialmente delle navi a vela su cui veniva inserito un motore usato in genere senza continuità. Ma già pochi anni dopo tutte le navi che operavano sulle rotte transatlantiche, pur non abbandonando definitivamente le vele, utilizzavano prevalentemente il motore a vapore.

Da notare come le stampe dell'epoca mettono in risalto lo spirito di avventura dei naviganti: si vedono navi che affrontano mari procellosi, e numerose sono le rappresentazioni di naufragi. La successiva grande rivoluzione fu determinata dall'affermazione definitiva dell'elica rispetto alle ruote a pale; poiché la supremazia dell'una rispetto all'altra era controversa, l'Ammiragliato inglese organizzò una speciale sfida di tiro alla fune fra una nave a pale ed una ad elica, vincolandole di poppa. Vinse quella ad elica.



### LA GESTIONE DELLA POSTA

#### *Le rotte con il Sud e Centro America*

La posta transatlantica verso l'Italia fu trasportata per lo più da Compagnie agenti per conto dell'Amministrazione Postale Inglese, (con sbarchi a Falmouth, Plymouth, Liverpool e Londra), e di quella Francese, (con sbarchi a Marsiglia, Bordeaux e Saint Nazaire); passava quindi attraverso la Francia venendo raccolta a Genova e di qui inviata a destinazione. Meno frequentemente la posta fu trasportata dalle navi italiane, tedesche, belghe e portoghesi, con successivi inoltri via terra.

Uffici Postali Inglese e Francesi sorsero in tutti i porti più importanti del Centro e Sud America, quelli Italiani solo a Buenos Aires e Montevideo.

La corrispondenza di questo periodo veniva in genere spedita con porto da pagare a destino e quindi veniva tassata al porto di sbarco. L'entità delle tassazioni dipendeva dalla condizione in cui si trovava la Compagnia di Navigazione che effettuava



il trasporto, e cioè se agiva sotto contratto postale o meno, e dalle Amministrazioni Postali interessate.

Emigranti italiani fondarono a Buenos Aires una compagnia che chiamarono Italo Platense, che trasportò la lettera che segue, che fu tassata per 40 cc. come avveniva per la posta trasportata da navi mercantili. Note due sole lettere con il timbro rosso ITALOPLATENSE.



#### *La posta trasportata da navi postali italiane*

La gestione della posta transatlantica da parte delle Autorità Italiane iniziò nel 1856 con un contratto fra la Compagnia Transatlantica e il Governo Sardo che prevedeva il collegamento fra Buenos Aires e Genova con altri scali intermedi fra cui Rio de Janeiro, da cui provengono le lettere che seguono. La corrispondenza trasportata dalle sue navi fu tassata per L. 1,1 e multipli.

Sono caratterizzate dalla presenza del bollo in cartella **Vapori transatl.** La seconda lettera fu trasportata quando la Compagnia era ufficialmente fallita e quindi compì il suo ultimo viaggio in clandestinità; è l'unica a me nota di questo viaggio.



Alla Compagnia Transatlantica seguì la Compagnia Lavarello, che iniziò le sue traversate trasportando la lettera che segue. La corrispondenza trasportata dalla Lavarello fu tassata con 90 cc. per ogni 15 gr. per il porto assegnato a partire dal 1873, per diventare L.1 nel 1875; veniva coperto sia il costo

del trasporto transatlantico che quello interno italiano. Fu caratterizzata dai timbri "Da Montevideo coi Postali Italiani" e "Da Buenos Aires coi Postali Italiani" posti a Genova, con esclusione dei primi due viaggi, quando venne usato il vecchio timbro "PIROSCAFI POSTALI FRANCESI".



Buenos Aires il 20/06/74: prima spedizione postale della Compagnia Lavarello, vapore Espresso. Il bollo "PIROSCAFI POSTALI FRANCESI" fu cancellato con un tratto a penna. Una delle due lettere conosciute.

Un mese dopo la lettera che segue fu trasportata con il vapore Sud America e ricevette lo stesso timbro in origine destinato alla posta trasportata dai piroscafi francesi, stavolta scalpellato; si conoscono due lettere con questa caratteristica.



Finalmente fu pronto il timbro definitivo "Da Buenos Aires coi postali Italiani", che fu applicato il 16/08/74 sulla lettera che segue proveniente da Montevideo, non essendo pronto quello appropriato, "Da Montevideo coi Postali Italiani".



Si conoscono due lettere con questa caratteristica.

Il 18/11/1874 il bollo "Da Montevideo coi Postali Italiani", colpì la lettera spedita da Montevideo come da bollo blu "MONTEVIDEO 19 OCT 74", affrancata con francobollo da 10 cc. dell'Uruguay per coprire il porto interno.



Prima data conosciuta del bollo "Da Montevideo coi Postali Italiani".

La lettera che segue fu trasportata dal vapore Nord America della Lavarello. Sbarcò a Genova il 3 Gennaio 1878; affrancata per nove porti locali (cinque italiani) fu tassata con il francobollo da L. 5 isolato. Unica a me nota proveniente da Buenos Aires con questo francobollo di tassa isolato.



Nel 1874 l'Agenzia postale italiana di Buenos Aires fu dotata di francobolli soprastampati ESTERO con cui le lettere dirette in Italia con la Lavarello potevano essere rese franche fino a destino. L'uso di questi francobolli, in genere raro, decadde il 1° Maggio 1878 con l'adesione dell'Argentina all'UPU. Rarissimi sono gli annullamenti con il timbro a piccoli punti applicato a Buenos Aires, mentre i francobolli erano più frequentemente annullati con il bollo "Da Buenos Aires coi Postali Italiani" o "Da Montevideo coi Postali Italiani", come la lettera che segue.



La lettera che segue, trasportata dal Vapore Nord America della Lavarello, reca i francobolli soprastampati ESTERO annullati con il bollo riquadrato "PIROSCAFI POSTALI ITALIANI", mentre il bollo "Da Buenos Aires coi Postali Italiani" colpisce il fronte della lettera.



Una cosa buffa di questa lettera testimonia lo spirito risparmiatore dell'epoca: il francobollo tasse da 50 cc. è il risultato dell'assemblaggio di due francobolli diversi: una frode compiuta utilizzando le parti di due francobolli non colpite da annullamenti e già usati. Possiamo immaginare il tempo, l'attenzione che l'impiegato postale impiegò per guadagnare 50 cc.

**La posta trasportata dalle Amministrazioni Inglese e Francese**

Rare sono le lettere franche fino a destino, almeno fino al 1878, come la seguente, trasportata dalle Messageries Maritimes affrancata con francobolli francesi di due emissioni diverse.



Analoga è la lettera seguente, franca fino a Penne, affrancata a Buenos Aires negli uffici del Locale Post Office che annullò i francobolli con l'ovale B 32.



Le lettere non affrancate spedite per mezzo delle Amministrazioni Inglese e avviate in Italia attraverso la Francia furono colpite dai bolli di scambio (Accountancy markings) applicati in Inghilterra, stabilenti il valore del rimborso che l'Amministrazione Francese doveva a quella Inglese che aveva effettuato il trasporto transatlantico. Dal 1843 al 1856 indicavano il numero dell'articolo della Convenzione in base a cui veniva calcolato il rimborso; sono quelli caratterizzati dalla scritta "Art. + numero": nel caso della lettera che segue questo numero è 13. Il costo del trasporto era 3 scellini + 4 d per oncia britannica.



Dal 1857 al 1875, i bolli di scambio furono caratterizzati dalla sigla "G.B.", e indicavano il prezzo in franchi che l'Amministrazione Francese doveva a quella Inglese, come nella lettera che segue proveniente da Valparaiso.



La lettera seguente invece non porta il timbro di scambio, probabilmente perché non fu trasportata da una nave postale Inglese, pur provenendo da Lima e quindi dalla via di Panama. Tassata per 11,50 L., reca il più grande blocco a me conosciuto del francobollo di tassa da 2 L.



Un bollo di scambio lineare su due o tre righe "PANAMA TRANSIT" applicato a Londra caratterizzò il passaggio per la Via di Panama dal 1848. Il costo del trasporto era 5 scellini e 4 d. per oncia britannica. Dal 1849 al 1881 un timbro simile fu applicato a Panama.

L'Amministrazione Postale Italiana rimborsava a quella Francese quanto da questa pagato a quella Inglese, oltre il costo del trasporto in Francia, applicando una tassa pari alla somma di detti costi (oltre al costo del trasporto interno Italiano, che fu pari a 20 cc. dal 1-1-1865 al 31-VII-1889).

Dal 1867, in attuazione della Convenzione entrata in vigore fra Francia e Italia, fu introdotto un'altro bollo di scambio, con numeri diversi in funzione degli anni di applicazione e della provenienza: F.\* 56 (1869-1875, provenienza Plata); F.\* 57 (1873-1874, Prov. Brasile); F.\* 58 (1869-1874, prov. Pacifico per la Via di Panama); F.\* 60 (1874, prov. Plata); veniva applicato sulla corrispondenza trasportata da postali Francesi.

#### **La posta trasportata da navi mercantili**

Questa posta, trasportata da navi che sbarcavano a Genova, fu colpita dal timbro "VIA DI MARE / (A)" fino a circa il 1848, come la seguente:



Il brigantino Maria Teresa impiegò 105 giorni per il tragitto da Montevideo a Genova! Il Timbro VIA / DI MARE / (A) indicava la provenienza dal Sud America; fu tassata con 40 cc. per coprire il porto interno, essendo stato regolato con il capitano della nave il costo del trasporto transatlantico.

Intorno al 1870 la corrispondenza fu tassata ancora con 40 cc. e fu colpita dal caratteristico timbro "con *Bastim Mercant*" posto a Genova.



#### Le provenienze

Alcune provenienze sono molto meno frequenti di altre: così le lettere da Montevideo sono molto meno frequenti di quelle provenienti da Buenos Aires, ma meno rare di quelle provenienti dal Cile, fra le quali la seguente trasportata dal vapore Ville de St. Nazaire, caratterizzata dalla presenza del timbro ottagonale "VALPARAISO 15 NOV 73 PAQ FR. N° 2": costituisce una rarità della posta marittima francese. Infatti la corrispondenza dalla costa del Pacifico verso l'Europa venne trasportata essenzialmente da vapori inglesi. La linea francese durò solo due anni, dal marzo 1872 al febbraio 1874.



Mi sono sconosciute lettere dal Paraguay.



Le lettere che in questa epoca provengono dal Perù furono trasportate da Compagnie Inglesi, come la seguente che fu impostata ad Arica, tassata per il doppio porto con una quartina da L.1, (una delle due integre a me note), e un francobollo da 60 cc.

Molto interessanti sono le lettere provenienti dall'area caraibica, perché la corrispondenza era soggetta a frequenti trasbordi e cambi di Compagnia da un'isola all'altra. La lettera che segue fu trasportata da Maracaibo a Londra dalla nave TEUTONIA della linea tedesca HAPAG. A Londra fu colpita dal timbro "SHIP LETTER" che aveva il significato di lettera trasportata da nave mercantile, senza contratto postale.

In questa zona erano operanti anche Compagnie che emisero francobolli di posta privata, molto rare, come quelli che si trovano sulle lettere trasportate dalla nave del capitano Todd che segue; questo Capitano organizzò un servizio fra la costa del Venezuela (Porto Cabello e La Guayra) e l'isola di St. Thomas, avamposto della collana delle isole caraibiche verso l'Atlantico



e quindi snodo nevralgico da cui partiva tutta la posta diretta verso l'Inghilterra e l'Europa.



Molto scarsa fu la corrispondenza con il Messico; la seguente lettera fu trasportata dal vapore Ville de Bordeaux della Compagnie Générale Transatlantique via St. Nazaire, quindi via di terra fino a Genova.



#### La rarità

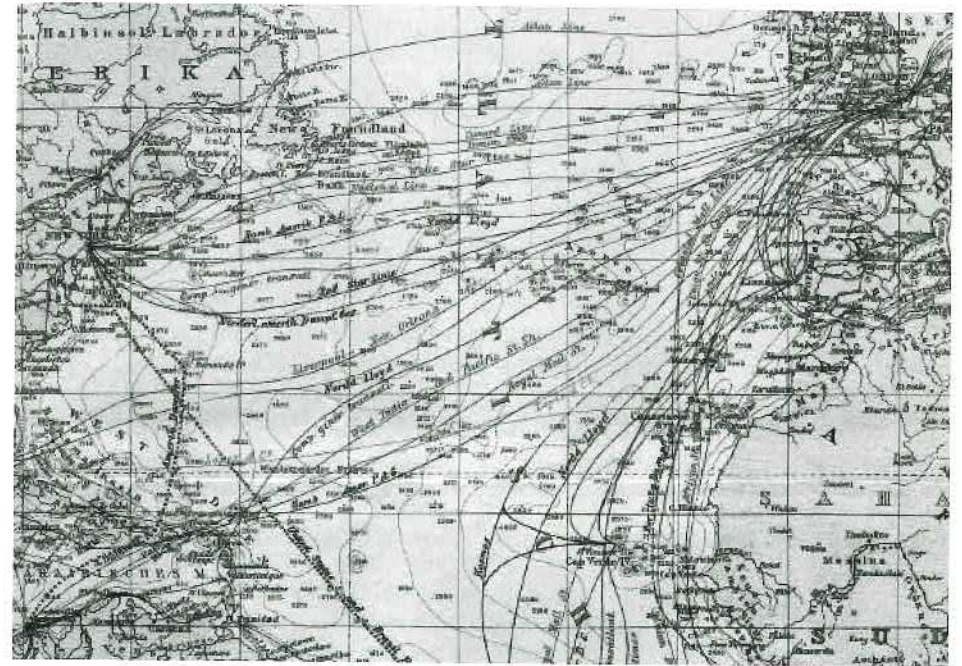
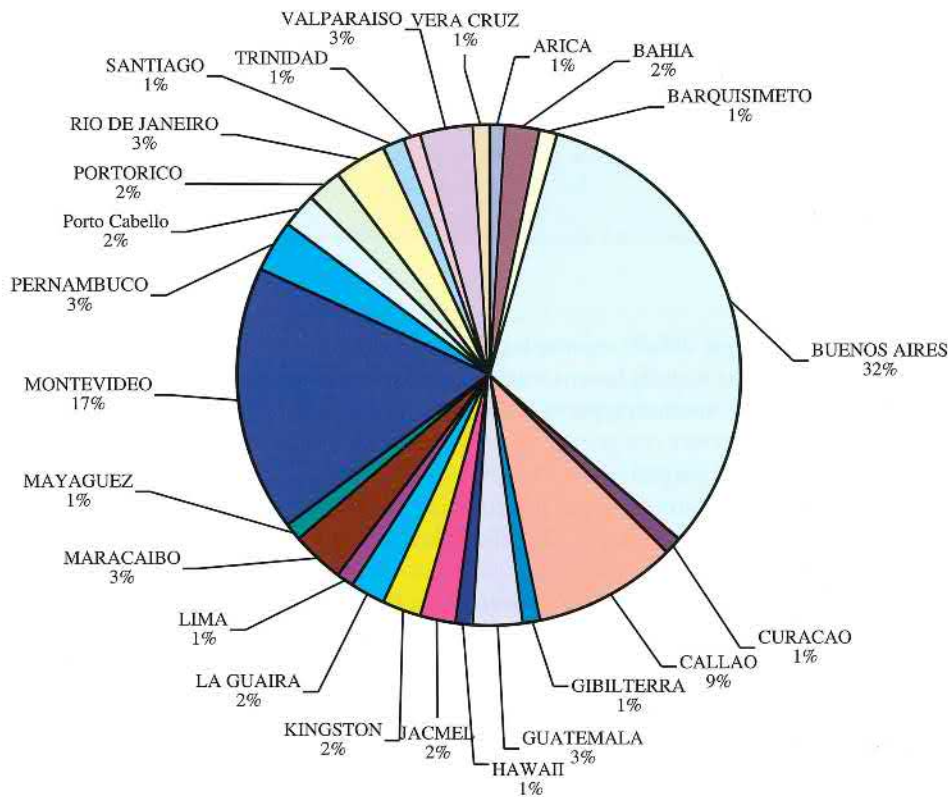
Sicuramente è molto più difficile reperire la corrispondenza transatlantica a rispetto a quella interna italiana: è anche vero però che questi documenti dovettero apparire ai destinatari come cose straordinarie, da conservare con grande cura e rispetto. Così la loro disponibilità non è poi così scarsa. Ogni collezionista sa che la rarità non va sempre d'accordo con il prezzo, nel senso che la richiesta del mercato è spesso guidata, oltre che dalla richiesta, dalla disponibilità che i commercianti hanno di questi documenti. Ad esempio la lettera trasportata "Da Montevideo coi Postali Italiani" tassata con il 5 L. tasse isolato è certamente un pezzo unico, largamente pubblicato, centrale di questo tipo di collezione: però la provenienza non è poi così infrequente, e l'alta tassazione dipese semplicemente dal fatto che riguardava una busta pesante, 5 porti Italiani. La rarità è quindi più di tipo filatelico (5 L. tasse isolato su lettera dal Sud America, rarissima tassazione), che storico postale.

*La distribuzione della corrispondenza in funzione della sua origine*

Il grafico che segue è fondato sostanzialmente sulla mia collezione e non ha quindi né pretese statistiche né di poter fotografare compiutamente la reale distribuzione delle provenienze della corrispondenza. Direi però che, avendo controllato per anni quello che appare nelle aste internazionali, il grafico corrisponde in linea di massima alla realtà.

Si vede quindi a colpo d'occhio come la provenienza incide sulla rarità, indipendentemente dall'affrancatura.

**Distribuzione della corrispondenza per provenienza**



Antique Map Ocean Liner Routes



1850 - Porto di New York





## CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

...da oltre 80 anni sempre attivo e presente a Firenze  
per lo sviluppo della Filatelia...

via delle porte nuove, 23r  
Casella Postale 62, 50100 Firenze Centro

- |                      |                             |
|----------------------|-----------------------------|
| - scambi filatelici  | e stranieri                 |
| - biblioteca sociale | - assistenza per            |
| - consultazione      | aggiornamento collezioni    |
| e prestito cataloghi | - perizie filateliche       |
| - periodici italiani | - sezione cartoline d'epoca |

aperto tutte le domeniche dalle 9 alle 12  
e il giovedì dalle 16 alle 18

## il postalista

di Roberto Monticini

rivista on-line di cultura filatelica e storico-postale

[www.ilpostalista.it](http://www.ilpostalista.it)

## Le prime Compagnie di navigazione sulle rotte Nord-Atlantiche 1819-1850

di Alessandro Arseni (ASPOT)

L'evoluzione delle prime linee di navigazione per il trasporto dei passeggeri e posta tra un continente ed un altro, ha origine nei primi anni del diciannovesimo secolo con l'introduzione del primo motore marino. La prima imbarcazione mossa dalla forza meccanica che attraversò l'Atlantico, fu una piccola nave a pale americana, la *Savannah*, di 320 tonn., partita il 24 maggio 1819 per Liverpool, ove giunse il 20 giugno. Il suo piccolo motore monocilindrico era stato azionato solo per breve tempo, poiché il Capitano aveva avuto modo di osservare che vela e motore, contemporaneamente, non potevano coesistere: una pala affondava nell'acqua e, sottovento, un'altra girava a vuoto, facendo avanzare la nave in cerchio.

Dei 27 giorni di navigazione, il *Savannah* azionò la trazione a motore solo per 80 ore. Di questo storico viaggio, si conosce solo una lettera, pubblicata sul fondamentale lavoro di Alan W. Robertson "Ship Letter". (Fig. 1)

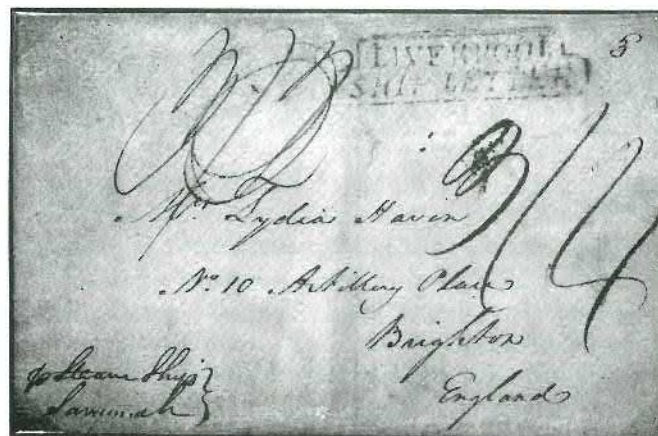


Fig. 1 - Lettera dagli Stati Uniti per Brighton, G.B., datata 17 marzo 1819. In basso a sinistra si legge "P(er) Steam Ship/Savannah".

Giunta a Liverpool la lettera fu trattata come proveniente da "nave privata" e assoggettata a una tariffa di 8d. Essendo superiore a mezza oncia, doppia tariffa da 8d. (16 pence) + 2s. (24 pence) per il viaggio Liverpool-Brighton. In arrivo il destinatario pagò 3s. 4d.

Coll. privata. Vol I-B,48/C "Ship letter" by Alan W. Robertson - Reprint by James Bendon, Limassol, Cyprus, 1992.

Alcuni anni dopo, il canadese *Royal William*, di 364 tonn., lasciò Pictou il 18 agosto 1833 con 18 passeggeri e un carico di 320 tonnellate di carbone. Giunse a Cowes (Isola di Wight) il 9 settembre. I suoi motori furono sempre in attività eccetto un



Fig. 5 - Lettera da Londonderry (Irlanda) del 17 gennaio 1847 per Philadelphia, viaggiata a bordo del Sarah Sand - Compagnia Sand - nel corso della sua prima crociera transatlantica. Partita da Liverpool il 20 gennaio, giunse a New York il 10 febbraio. In arrivo venne apposto il timbro "New York /Ship/7c", tariffa composta da 5c. per il tragitto New York-Philadelphia + 2c. per lettera viaggiata per nave.



Coll. Autore

buto alla compagnia che potesse garantire velocità, regolarità e sicurezza. Gli accordi prevedevano due viaggi ogni mese tra Liverpool e Boston.

Il contratto per il trasporto postale fu affidato ad un mercante canadese di Halifax, Samuel Cunard, che già svolgeva servizi di posta e passeggeri tra Halifax e Bermuda. Senza avere navi e mezzi finanziari per svolgere un compito così impegnativo, Cunard formò una società con George Burns di Glasgow e David Mc Iver di Liverpool, avvalendosi della collaborazione di Robert Napier, uno dei più noti ingegneri marittimi del tempo. Il nome della compagnia appena nata fu "British & North American Royal Mail Steam Packet Company".

Cunard inviò l'*Unicorn*, piccola nave di 400 tonn., per effettuare il servizio tra Pictou (Nuova Scozia) e Quebec lungo il fiume San Lorenzo. L'*Unicorn* avrebbe atteso la posta delle navi più grandi ad Halifax, ed avrebbe abbreviato il tragitto del trasporto postale con le provincie canadesi. Partito il 16 maggio 1840, trasportava le prime lettere affrancate con i primi francobolli emessi al mondo (Fig. 6).

I viaggi seguenti furono effettuati dalle prime quattro grandi navi a pale di 1.200 tonnellate, la *Acadia*, *Britannia*, *Caledonia* e il *Columbia*, che iniziarono il loro servizio transatlantico lo stesso anno, tra Liverpool, Halifax e Boston.



I risultati delle navi di Cunard furono così evidenti che nel 1844 fece costruire altre due navi, l'*Hibernia* e il *Cambria*, ancora più grandi e veloci delle prime quattro. L'*Hibernia*, infatti, fu il primo piroscafo ad attraversare l'Atlantico in meno di 10 giorni, e fu il primo a servire il porto di New York anziché quello di Boston, grazie anche ad un nuovo contratto con il Governo Americano che entrò in vigore nel 1847.

Nel 1848 mise in cantiere altre quattro navi da 1820 tonnellate e con velocità superiore ai 10 nodi: il *Niagara*, l'*America*, l'*Europa* e il *Canada*, cui seguirono, due anni dopo, l'*Africa* e l'*Asia* e, nel 1853, l'*Arabia*. A questo punto, la compagnia britannica poteva offrire, con una flotta di tredici piroscafi, un servizio più frequente e veloce. Le navi erano poste, alternativamente e secondo le esigenze, in linea con Boston o con New York, via Halifax per Liverpool.

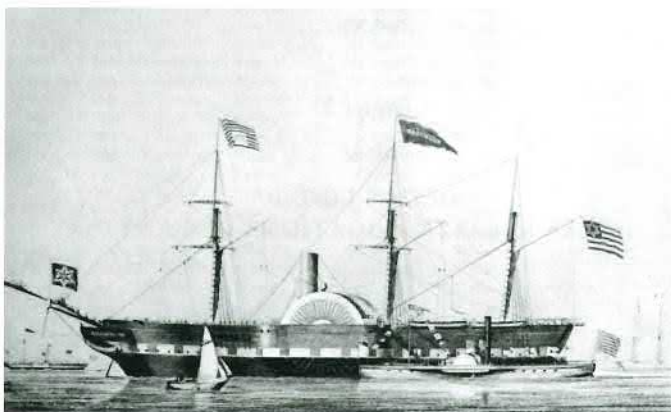
Intanto il Governo degli Stati Uniti era ancora in ritardo, rispetto all'Inghilterra, nel finanziare la costituzione di compagnie di navigazione. I primi vapori americani in servizio regolare furono il *Washington* (Fig. 7) seguito dall'*Hermann*, sulla linea New York-Southampton-Brema, della **Ocean Steam Navigation Company**.

Una seconda compagnia, costituita nel 1849, la **New York & Havre Steam Navigation Company**, effettuava servizio sulla linea New York - Southampton - Havre, con il *Franklin*

Fig. 6 - Mulready da 1 pence con affrancatura aggiuntiva da 7p. composta da tre esemplari del penny black e due del 2 pence. Tariffa da 8d. per lettere viaggiata con nave. Timbro grande in rosso "Paid/Ship letter/London/15MY/1840", reca sopra l'affrancatura il manoscritto "P. Packet Steamer unicorn from Liverpool". Oltre la bellezza e rarità dell'affrancatura (i francobolli e la busta erano stati emessi solo una decina di giorni prima), rappresenta il primo viaggio transatlantico di una nave Cunard. L'*Unicorn* compì solo questo viaggio (giunse a Boston il 3 giugno), per effettuare servizio ebdomadiario tra Halifax e il British North America, durante i periodi di navigabilità del fiume San Lorenzo.

Coll. privata

Fig. 7 - Il piroscalo a pale Washington, di 1640 tonn., della Ocean Steam Navigation Company, fu il primo a effettuare regolare servizio tra i porti di New York, Southampton e Brema. Fu varato il 30 gennaio 1847 e operò sulle rotte nord atlantiche sino al 1857. Il contratto postale alla Compagnia americana non fu più rinnovato e la nave fu venduta a una Compagnia nazionale in servizio tra New York e San Juan de Nicaragua. Compì anche due viaggi per la Pacific Mail Steamship Company lungo le coste del Pacifico. Venne demolito nel 1864.



(1850/1854) e l'*Humboldt* (1851/1853) che facevano sosta anche all'isola di Wight per sbarcare passeggeri, merci e posta per l'Inghilterra.

Nel 1847, il Governo incoraggiò un altro armatore a competere con l'inglese Cunard, affidando alla **Collins Line** il trasporto della posta in partenza per l'Europa, stanziando un sussidio di 385.000 \$ all'anno, per l'organizzazione di una linea tra New York e Liverpool. Furono costruiti quattro grandi piroscafi di circa 3000 tonn. ciascuno: l'*Arctic*, l'*Atlantic*, il *Baltic* e il *Pacific*, appena più veloci delle navi di Cunard.

I viaggi cominciarono nel 1850, e si dimostrarono veloci tanto quanto quelli della rivale inglese. Il *Pacific* fece la traversata verso est in 9 giorni e 17 ore, e il viaggio di ritorno con un'ora in più, meritandosi per questo, il "Nastro azzurro" che mantenne fino al 1856, quando, cioè, le fu tolto dal *Persia* della Cunard, che attraversò l'oceano in 9 giorni e 5 ore (record mantenuto sino al 1863).

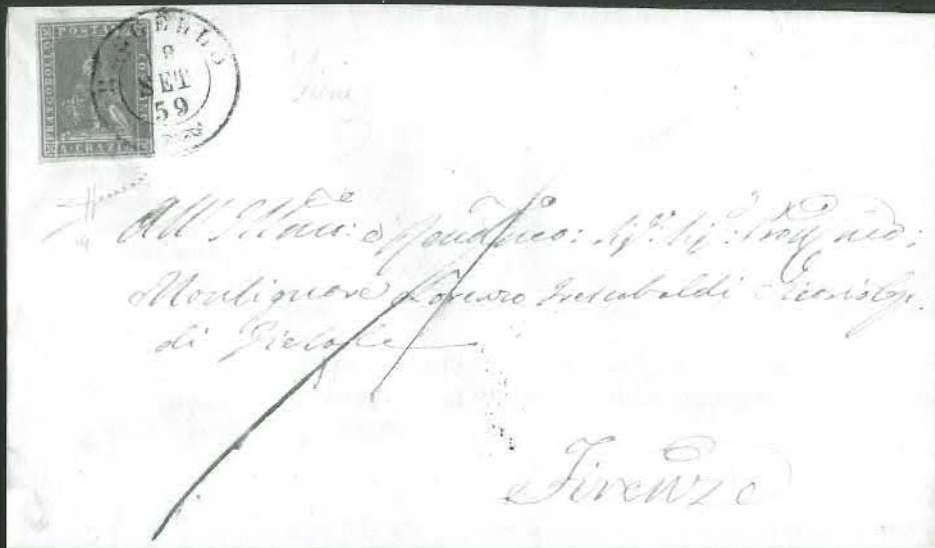
Di tutte queste navi, pioniere della navigazione a vapore transatlantica, si conoscono lettere, alcune molto rare, altre facilmente reperibili sul mercato. Esiste anche una notevole bibliografia che supporta il collezionista che volesse iniziare una collezione di "transatlantiche". Sfogliare le pagine di una collezione di lettere viaggiate sulle rotte dell'Atlantico del Nord, porta la fantasia che esiste in ogni collezionista a imbarcarsi

su navi mosse dalle ruote, ad avventure senza fine, alla ricerca di un mondo nuovo, in un tempo in cui per comunicare con qualcuno oltreoceano ed ottenere una risposta, occorreva attendere quasi un mese.

[arseni@aliceposta.it](mailto:arseni@aliceposta.it)



# INVESTPHILA



Reggello, 18 settembre 1859 per Firenze. Annullo inedito su Granducato

**Siamo sempre acquirenti di  
annulli rari di Toscana,  
grandi rarità e collezioni**

**Investphila SA**

**Contrada Sassello, 8 - 6900 Lugano - Svizzera**

**Tel: +41-91.9116200 - Fax: +41-91.9222052**

**info@investphila.com**

**www.investphila.com**

ASPOT

Associazione per lo Studio della Storia Postale Italiana

## PREMIO PANTANI

### Regolamento

L'A.S.P.O.T., Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana, al fine di onorare la memoria del proprio presidente e socio Piero Pantani – appassionato collezionista e studioso di filatelia e storia postale della Toscana prematuramente scomparso – e di sollecitare la ricerca e la diffusione nell'ambito di tale settore filatelico, istituisce il "Premio Pantani".

Il premio viene assegnato a chi – nell'anno solare trascorso o negli anni precedenti – abbia contribuito allo studio, conoscenza o diffusione della filatelia o della storia postale toscana, mediante scritti, collezioni o qualsiasi attività.

La designazione è effettuata dal Consiglio dell'Aspot oppure da un Comitato di tre soci nominati dal Consiglio.

Il premio ha cadenza annuale, ma l'organo preposto può non procedere all'assegnazione nel caso in cui non siano individuati soggetti meritevoli.

Non possono essere assegnatari del premio i membri del Consiglio o del Comitato.

Il premio consisterà in una targa ricordo.

La consegna del premio sarà effettuata da un familiare di Piero Pantani e/o dal Presidente dell'Aspot, preferibilmente in occasione di una manifestazione filatelica in Toscana.

Il C.D. A.S.P.O.T.

Livorno, li 28 ottobre 2001

filatelia

FILATELIA  
NUMISMATICA

# ULIVIERI CARLA

via Fra' Bartolomeo, 23r  
50132 FIRENZE  
Tel. 055-578882



## ALPHA®

International Insurance Brokers

ALPHA, società del Gruppo Pulsar, leader nel brokeraggio assicurativo in Italia, con ampia specializzazione nel settore delle opere d'arte e degli oggetti di valore, garantisce esperienza e professionalità nella copertura di tutti i rischi connessi all'attività FILATELICA e NUMISMATICA per:

COLLEZIONISTI  
COMMERCIANTI  
CASE D'ASTA

Viale Don Minzoni, 44 - 50129 FIRENZE  
Tel. 055-561287 - Fax 055-576507/5001464

Via Montefalco, 87 - 52100 AREZZO  
Tel. 0575-371177 - Fax 0575-371178

Società collegate e corrispondenti in Italia e in tutto il mondo  
e-mail: [limpallomeni@alphabroker.com](mailto:limpallomeni@alphabroker.com)  
<http://www.alphabroker.com>

**Abbonamento filatelico.**  
Preparati a ricevere a casa  
tutte le novità.

Con l'abbonamento filatelico ricevi comodamente a casa tua: francobolli, folder, album filatelici e tanti altri prodotti. L'abbonamento si sottoscrive negli Uffici Postali compilando l'apposito modulo.

Per informazioni chiama gratuitamente l'803.160



## Posteitaliane