STORIA DELL'OCEAN LINER

Con questa collezione si è cercato di raccontare la storia della nave per passeggeri da quando essa iniziò a percorrere le vie marittime sino ai giorni nostri.
Si comincia, perciò, con l'arrivo del vapore e l'utilizzo dei primi piroscafi a ruota e con i primi tentativi di attraversare l'Atlantico; l'impiego dell'elica come propulsore, l'utilizzazione del ferro e successivamente dell'acciaio per la costruzione degli scafi consentirono la nascita delle grandi navi per passeggeri, alcune delle quali furono dei colossali errori tecnici che però servirono da insegnamento per le future realizzazioni nautiche.
L'intuitività di alcuni governi di destinarle a vettori postali, compito che svolsero egregiamente come dimostrano i documenti presenti nell'elaborato, l'istituzione del Nastro Azzurro, prestigioso trofeo destinato alla nave che compiva, nel minor tempo, la traversata del Nord Atlantico, fra l'Europa e gli Stati Uniti, e l'invenzione del motore a turbina dettero maggior impulso alle costruzioni navali, così che nei primi quarant'anni del XX° secolo videro la luce veri e propri colossi del mare ai quali fecero da degna cornice unità minori che, grazie anche ai nuovi motori diesel, contribuirono al diffondersi del fenomeno "transatlantico" su tutte le rotte intercontinentali.
Nell'ultimo dopoguerra la nave passeggeri visse, per poco più di un decennio, l'illusione di rinverdire i vecchi fasti. Poi arrivarono i jet ed i passeggeri rivolsero la loro attenzione al nuovo e più veloce mezzo di trasporto. Ebbe così inizio il lento ed inesorabile declino dell'Ocean Liner che decretò la fine di un sogno.

PIANO DELLA COLLEZIONE

1 – LE ORIGINI DELL'OCEAN LINER

1.1 - Il vapore e le navi a ruota (1687-1839)
1.2 - Il predominio inglese e la concorrenza franco-statunitense
1.3 - I piroscafi ad elica inglesi
1.4 - I rivali franco-italo-tedeschi
1.5 - Le grandi navi a vapore
1.6 - I giganti a turbina e il motore diesel

2 – L'ETÀ D'ORO DEL TRANSATLANTICO - 1918-1939

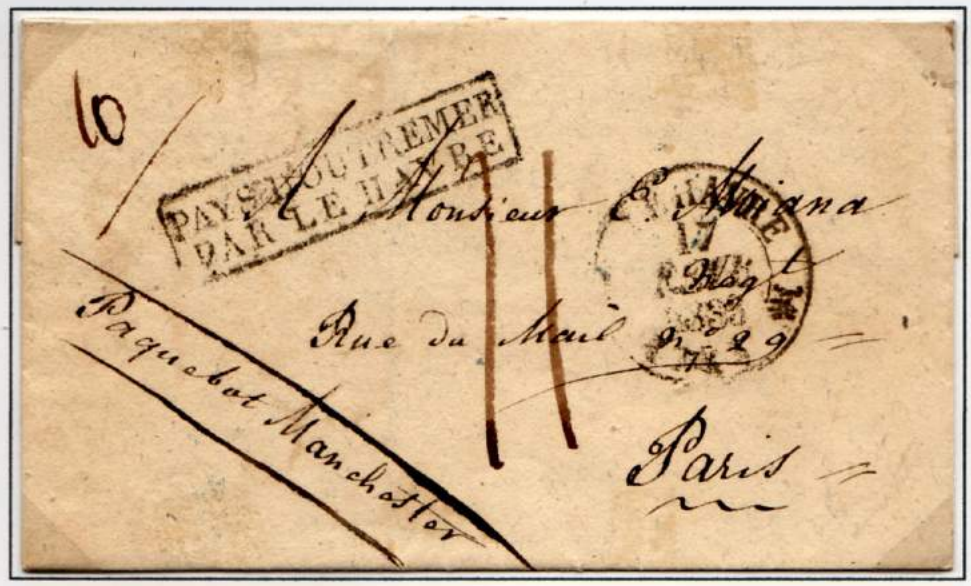
2.1 - L a ripresa anglo-francese
2.2 - La concorrenza italo-tedesca
2.3 - Stati Uniti, Olanda, Svezia e Polonia nella mischia
2.4 - I lussuosi liners degli anni '30 - '40
2.5 - I pionieri della crociera

3 – DALLA RINASCITA AL DECLINO - 1946-1970

3.1 - Gli inglesi in prima fila
3.2 - Italiani e francesi tengono il passo
3.3 - U.S.A. e Olanda alla riprova
3.4 - Svezia e Germania si accodano
3.5 - Gli ultimi giganti di linea

Totale n. 120 pagine

★ Indicatore di rarità di un documento

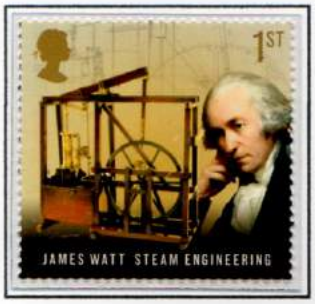


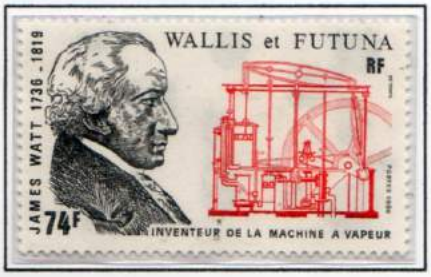
Lettera per Parigi con annullo postale di arrivo a Le Havre datato "17 febbraio 1833" e timbro in cartella "PAYS D'OUTREMER - PAR LE HAVRE" (Salles n. 84 Tipo II). Tale timbro, utilizzato dal 1832 al 1839, veniva apposto a Le Havre su tutta la corrispondenza proveniente dalle Antille e dai paesi continentali del Centro America. Tassata 10 d. (pence) per il viaggio atlantico e 11 decimi per il tragitto Le Havre - Parigi. Tale missiva sembra essere stata trasportata dalla nave **Manchester**, *come attesta la dicitura manuale. Si precisa che l'unica unità a portare tale nome, in quel periodo, era un piroscafo a ruote costruito a Glasgow nel 1832, per collegare l'Irlanda all'Inghilterra. Pertanto si suppone che questa nave abbia effettuato il viaggio transatlantico in gran segreto, visto che il suo nome non appare negli annali delle imprese marittime.*

★ *Se tale ipotesi venisse confermata questo sarebbe l'unico pezzo a me noto, trasportato dal piroscafo a ruote MANCHESTER nel suo unico viaggio transatlantico.*

Saggio di colore monocromatico con bordo di foglio.

La macchina a vapore fu inventata da **Denis Papin** nel 1687.....





.....e fu perfezionata, un secolo più tardi, da **James Watt**, al quale si deve il primo **motore a vapore**.

Questa nuova invenzione fu utilizzata, in campo navale, per azionare grandi **ruote** dotate di **pale** capaci di far muovere delle imbarcazioni.

Stati Uniti - libretto del 1989

1.1 - Il vapore e le navi a ruota (1687-1839)

Il primo esperimento di navigazione a vapore fu messo in atto dal marchese francese **Jouffroy d'Abbans** che, nel 1783, fece costruire una navicella, il **Pyroscaphe**, che navigò per 15 minuti sul fiume Saona, nei pressi di Lione. Nel 1788 fu la volta dello statunitense John Fitch con il suo **Experiment**, un battello di 18 metri capace di trasportare 30 passeggeri in numerosi viaggi di andata e ritorno tra Philadelphia e Burlington, sul fiume Delaware.

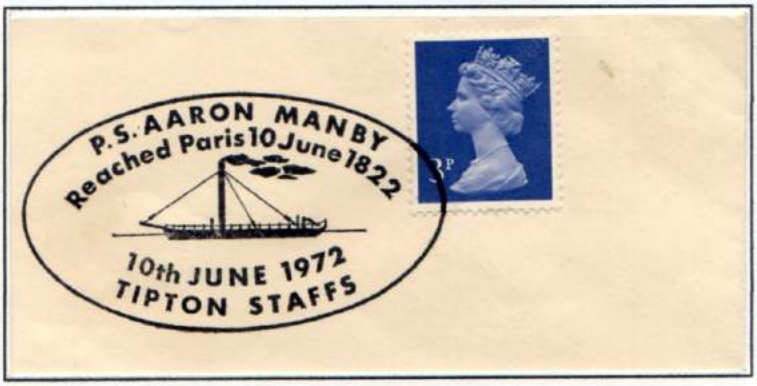
Il seme era gettato e presto nacque la pianta, nella fattispecie la nave a vapore **Clermont** che, costruita nel 1807 da **Robert Fulton**, restò a lungo in servizio sul fiume Hudson, trasportando passeggeri fra New York ed Albany.

I primi piroscafi a ruote, date le loro ridotte dimensioni, navigarono essenzialmente sui fiumi ed i laghi. Fra questi l'**Accomodation**, dal 1808 sul San Lorenzo fra Montreal e Quebec, il **New Orleans**, dal 1811 sul Mississippi, lo **Walk In The Water**, dal 1818 sui Grandi Laghi americani, ed il tedesco **Telegraph**, che dal 1840 al 1872 fu attivo, oltre che sul fiume Weser fra Brema e Bremerhaven, nel servizio costiero fra le isole Wangerooge e Norderney.

Germania, 1938 - Cartolina postale di commissione privata da 3 pf.

Nel 1809 il piroscafo **Phoenix**, costruito dall'americano John Stevens, affrontò, prima imbarcazione del genere, il mare aperto navigando lungo costa da New York, dove era stato costruito, fino a Filadelfia, dove rimase per alcuni anni in servizio sul fiume Delaware.

Nel 1822 l'**Aaron Manby**, primo piroscafo ad essere costruito in ferro, affrontò l'Oceano Atlantico. Partito da Londra attraversò il canale della Manica, raggiunse le coste francesi e con una navigazione costiera arrivò a Parigi, risalendo la Senna, sulla quale rimase in servizio per oltre un decennio.



Vinto il timore del mare aperto i primi **piroscafi a ruota** furono impiegati nei collegamenti attraverso stretti bracci di mare, collegando le rive di due nazioni prospicienti o la terra ferma alle isole vicine. Fra questi il **Constutionen** (1822), che collegava Ystad (S) a Stralsund (D), il **St. George** (1822) e il **Severn** (1825), che collegavano l'Inghilterra all'Irlanda, il **Folkestone**, in servizio sulla Manica fra l'Inghilterra e la Francia, il **Constitutionen** (1825), in servizio fra la Norvegia e la Danimarca, ed il **Mona's Isle I** (1830) che collegava Douglas (isola di Man) a Liverpool (GB).

Nel 1819, fu tentata la prima traversata dell'Atlantico. La nave prescelta fu il p.fo a ruote **Savannah**, dotato di una attrezzatura velica di sicurezza, le cui macchine funzionarono solo 85 ore, in un viaggio che durò 27 giorni. Nel 1827 il tentativo fu ripetuto dal piroscafo olandese **Curaçao** e nel 1831 dal canadese **Royal William**, ma ambedue fallirono.

Prova fotografica di color seppia del disegno finale commemorativo della prima nave che attraversò l'Atlantico.

Superata la fase di sperimentazione le navi a ruote andarono alla conquista dei mari con navigazioni di lungo cabotaggio, come fecero gli italiani e i francesi nel Mediterraneo. I primi con piroscafi come il **Castore**, del 1839, appartenente al Regno di Sardegna ed utilizzato sulla linea Genova - Livorno - Napoli, ...

Lettera per via di mare del 1843, spedita da Livorno, dove venne apposto il bollo rosso a tampone VIA DI MARE (E), per Genova, trasportata col piroscafo a ruote Castore *(manoscritto). Per partire da Livorno la lettera, che pesava 12 denari (circa 14 grammi) fu tassata per 15 crazie ed a Genova, per la consegna, di altri 14 soldi sardi, secondo le tariffe postali vigenti nel 1843 nei due Stati.*

...i secondi con piroscafi come l'**Océan** (1834), che serviva la linea Marsiglia - Genova - Livorno - Napoli.

Lettera da Marsiglia, dove venne apposto il timbro a doppio cerchio in data 1 Febbraio 1846 ed il bollo a tampone P.P. (Porto Pagato). Affidata al p.fo Océan *(manoscritto) per la consegna a Livorno.*

Nel 1838, il piroscafo a ruote **Sirius**, di 700 ton., compì la traversata fra l'Europa e l'America in 18 giorni, bruciando anche i mobili di bordo. La nave, salpata da Cork il 4 aprile, giunse a New York il 22 dello stesso mese. La macchina a vapore aveva vinto la sua lunga battaglia, ufficialmente.

Il p.fo SIRIUS ed il suo capitano Richard Roberts.

Gran Bretagna - libretto del 1969

Non si erano ancora spenti i clamori dell'impresa che all'entrata del porto fece la sua comparsa il piroscafo inglese **Great Western**, di 1.340 ton., realizzato dall'ing. **Brunel**, che, partito da Bristol l'8 aprile, arrivò a New York in soli 14 giorni con ancora molto carbone nelle stive.

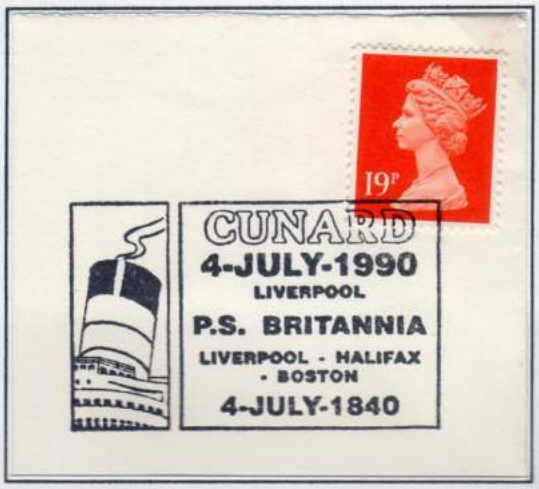
Lettera da New York a Bristol (GB) spedita il 6 nov. 1845 e trasportata col p.fo Great Western. *Al retro l'annullo di arrivo a Liverpool, 21 novembre 1845, e a Bristol, il giorno 22. Tassa di porto 8 d. (pence) a tampone.*

Un'altra nave che aprì la via al trasporto passeggeri e postale sull'Atlantico fu il p.fo **Liverpool** (1837), che fece il suo primo viaggio il 20 ottobre 1838. Nel 1840 fu venduto alla P&O Line che lo mise in servizio fra Southampton e Alessandria d'Egitto via Portogallo.

Lettera da New York, 19 ottobre 1839, per Livorno, via Liverpool e Pont Beauvoisin (Francia). Affidata al p.fo Liverpool *per il viaggio transatlantico. Tassa di porto di 2 sh. e 4 d. pagata a Liverpool. Timbro d'entrata "Angl. - 2 Calais 2 - 9 Nov. 39". Tassa di 21 decimi per transito in Francia con lineare su due righe "VIA DI PT. BEAUVOISIN".*

Copia dell'interno con data di invio e mittente.

Nel 1840, **Samuel Cunard**, fondatore dell'omonima compagnia che ancor oggi porta il suo nome, fece costruire quattro piroscafi a ruota, il primo dei quali fu il **Britannia** con il quale, il 4 luglio di quello stesso anno, fu inaugurato il primo servizio transatlantico fra Liverpool (GB) e Boston (USA), via Halifax (CDN), ottenendo nel contempo un contratto ed una sovvenzione dall'Ammiragliato britannico per il **trasporto di posta** fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti.



Lettera da Sheffield, 3 feb. 1841 per N.Y. trasportata dal p.fo Britannia *(manoscritto), nel suo quarto viaggio transatlantico verso gli U.S.A. Bollo di arrivo a Boston datato 22 febbraio.*

Lettera da N. Y, 29.09.1847, per Cognac (F), affidata al p.fo Britannia *(manoscritto) Timbro di scambio in cartella rettangolare "COLONIE &C ART. 13" ed annullo d'entrata "ANGL. - 2 BOULOGNE 2" dell'ambulante Londra/Boulogne, apposti a Londra sulla posta proveniente dagli USA diretta in Francia (Convenzione franco - britannica dal 1.6.1843 al 31.8. 1851). Tassa di 19 decimi (1F. 90 c. = 8 decimi per il trasporto via mare + 11 decimi per il percorso interno Boulogne - Cognac).*

A questa fecero seguito i p.fi **Caledonia**, Acadia e Columbia. Quest'ultimo andò perduto nel 1843 e fu sostituito dal p.fo **Hibernia**, costruito nel 1842.

Lettera da New York, 11 settembre 1849, per Lione (Francia), affidata al p.fo Caledonia *(manoscritto). Timbro in cartella "COLONIES &C ART.13" e annullo di entrata "ANGL. - 2 BOULOGNE 2" dell'ambulante Londra/Boulogne, apposto a Londra sulla posta proveniente dagli USA (Convenzione franco-britannica in vigore dal 1.06.1843 al 31.08.1851). Tassa di porto dovuta dal destinatario in Francia di 15 decimi (1,50 Fr.) per lettera di 7½ gr.*

Lettera da New York, 31 gennaio 1846, per Amsterdam (NL) affidata al p.fo Hibernia *(manoscritto). Bollo rosso di partenza da N.Y. con 5 paid (5 c. = tassa pagata per trasporto via mare con nave inglese) alla cui sinistra appare una dicitura a tampone, simile alla "n", indicante 1 sh. + 8 d., pari a 120 c. di Gulden, dovuti dal destinatario per il trasporto dall'Inghilterra in Olanda. Annulli di arrivo a Londra (15 febbraio) ed Amsterdam (19 febbraio) al retro.*

Per contrastare la supremazia ed il monopolio marittimo britannico sulla rotta atlantica il governo degli USA, nel 1846, stipulò con la Ocean Steam Navigation Company un contratto per il trasporto di posta e passeggeri che, iniziato nel 1847 con il p.fo **Washington** a cui l'anno seguente fu affiancato il p.fo **Hermann**, ebbe termine nel 1857 per le continue perdite economiche di gestione.

Dentellatura spostata a destra.

Lettera da New York alla Francia affidata al p.fo Washington. *Annullo di partenza "New York - Apr 18 - Paid 9" (tassa di 9 c. pagata fino a destinazione) sovrapposto da uno simile con "Paid 18", probabilmente perché la lettera rientrava nel secondo scaglione di peso "1 oncia = 28,35 gr.". Timbro di entrata in Francia, attestante il trasporto, via Inghilterra, con nave americana "ET. UNIS – SERV. AM. A.C. - K" (Stati Uniti – Servizio Americano - Ambulante Calais - K), in uso dal 1° Aprile 1857 al marzo 1861.*

Lettera da New York ad Aigre (F) affidata al p.fo Hermann. *Annullo di partenza rosso "New York - Nov 5 - AM. Packet" dove "AM. Packet" sta per "Nave americana". Timbro di entrata (rosso) in Francia, via Calais, per Parigi "ETATS UNIS - PQ. AM. A. PARIS "(Stati Uniti - Nave americana - Ambulante Parigi), in uso dal 1851 al 1855. Tassa di porto di 8 decimi a tampone.*

Gli USA istituirono anche un servizio statale transatlantico avvalendosi della Collins Line che , nel 1850, mise in servizio, fra New York e Liverpool, quattro piroscafi, due dei quali, **Baltic** e **Atlantic** navigarono fino al 1858, mentre gli altri due **Arctic** e **Pacific** andarono perduti poco tempo dopo. Nel 1858, causa le perdite subite e la ritardata consegna del p.fo **Adriatic**, la Compagnia finì in bancarotta con conseguente fallimento.

Lettera da N. Y. a Lione affidata al p.fo Baltic. *Timbro in cartella con la dicitura "COLONIES &c. ART.13", che ne attesta la provenienza dagli Stati Uniti, in uso dal 1846 fino all'ottobre 1851. Bollo tondo rosso di entrata in Francia "ANGL. - 2 Calais 2". Tassa di porto 15 decimi a tampone.*

Copia del mittente con luogo e data di spedizione.

Lettera dall'Avana per New York e da qui a Parigi, affidata al p.fo Atlantic. *Annullo rosso "N.Y. (illeggibile) - Jul 22" e bollo di entrata in Francia ETATS UNIS - PAQ. AM - A. PARIS (Stati Uniti - Nave americana - Ambulante Parigi). Tassa di porto di 8 dec. a tampone.*

p.fo Arctic

p.fo Adriatic

Lettera da N.Y. a Nantes affidata al p.fo Pacific. *Annullo rosso "N.Y. - Jun 13 - Am. Packet" e bollo d'entrata in Francia "ETATS UNIS - PAQ. AM. - A. PARIS". Tassa di porto di 8 dec., annullo di arrivo a Nantes, 27 jun 55, al retro.*

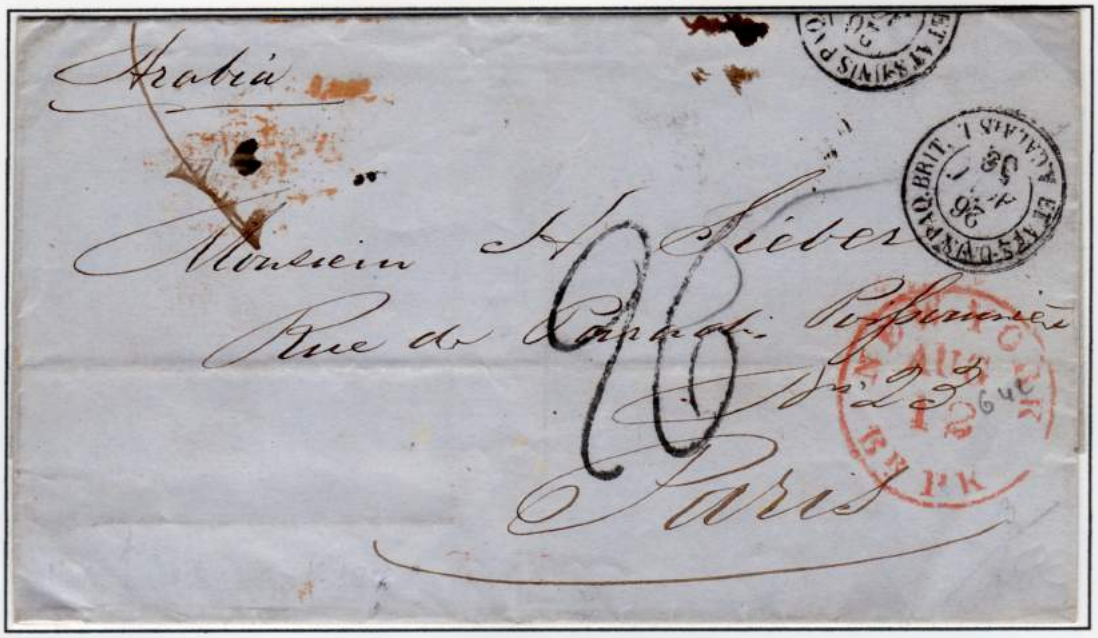
La Cunard, in risposta all'iniziativa americana, fra il 1846 ed il 1861, fece costruire una serie di navi con nomi geografici, fra questi i piroscafi **America**, **Europa** e **Niagara**, entrati in servizio nel 1848,.....

Lettera da N.Y. a Lione, viaggiata col p.fo America *(manoscritto). Annullo di entrata ETATS UNIS - PAQ. BRIT. - A. CALAIS K (Stati Uniti - nave britannica - Ambulante Calais - K), in uso dal 1855 al 1856. Annullo rosso (poco leggibile) "New York - 20 may - BR. PKT" (British Packet). Tassa di porto di 26 decimi (2F. 60 c.) a tampone.*

Lettera spedita da N. Y. a Cognac (F), 18.05. 1858, con il piroscafo Europa *(manoscritto), con annullo d'entrata in Francia "ET. UNIS – SERV. BR. A.C. - K" (Stati Uniti – Servizio britannico ambul. Calais - K) in uso dall'aprile 1857 all'aprile 1861. Bollo rosso di partenza "N.Y. - 18 May - Paid 12" (tassa di 12 c. pagata fino a destinazione).*

Lettera da New York per Parigi affidata al p.fo Niagara*(manoscritto). Annullo "New York - 5 april - 3" (3 c. = tassa di rimborso dovuta dalla Francia agli USA). Timbro d'entrata in Francia "ET. UNIS - SERV. BR. - A. C. J" (Stati Uniti - Servizio Britannico - Ambul. Calais J). Tassa di porto di 8 decimi (80 c.) a tampone.*

.... i p.fi **Arabia** (1852), **Persia** (1856) e **Scotia** (1861), che fu anche l'ultima nave a ruota della Cunard.



Lettera spedita da New York a Parigi col p.fo Arabia *(manoscritto). Bollo rosso di partenza "New York - Aug 12 - BR. PKT" e timbro di entrata in Francia "ETATS UNIS. PAQ. BRIT. - A. CALAIS L" (Salles 1776) in uso dal settembre 1855 al dicembre 1856. Tassa di porto 26 decimi a tampone.*

Lettera da New York a Lione col p.fo Persia *(manoscritto). Bollo rosso di partenza "New York - Jul 8 - Paid 24" (tassa di 24 c. pagata fino a destinazione). Timbro rosso di entrata in Francia con ambulante Calais " ET. UNIS - SER. BRIT. A.C. - J" (Salles 1778) usato dal 1° Aprile 1857 fino all'aprile 1861. Annullo postale di arrivo a Lione, 20 luglio 1857, al retro.*

Lettera inviata da New York a Parigi col p.fo Scotia *(manoscritto). Annullo postale di partenza "New York - Apr 29 - 18" (18 c. dovuti dalla Francia agli USA), timbro blu di entrata in Francia ad un solo cerchio "ET. UNIS - 3 SERV. AM. CALAIS 3" (Stati Uniti - 3 Serv. Ambulante Calais 3) (Salles 1788), in uso dal dicembre 1867 al dicembre 1869. Tassa di porto di 16 decimi a tampone.*

La Gran Bretagna volse le sue mire anche verso altre mete. Con le navi della **R.M.S.P.** (Royal Mail Steam Packet) operò esclusivamente sulla rotta Inghilterra - Indie Occidentali e dal 1850 anche verso il Sud America. Con l'apparizione di queste navi, sull'Atlantico, nacque la definizione di "Ocean Liner" o "transatlantico", che serve tuttora per indicare le navi passeggeri destinate ai lunghi percorsi sugli oceani. Fra questi si ricordano i piroscafi **Forth, Dee, Thames, Medina** (tutti del 1841), **Avon** (1843), **Orinoco** (1851) e **Atrato** (1853).

Nel contempo gli inglesi rivolsero una particolare attenzione anche alla rotta per l'Estremo Oriente. Il viaggio veniva effettuato in tre tappe: Londra – Alessandria d'Egitto, Suez – Calcutta, Calcutta – Hong Kong. Fra i piroscafi impiegati sono da annoverare l'**Alhambra** (1855), **Hindostan**(1842) e **Braganza** (1837).

Lettera da Londra ad Oporto, porto di scalo nel viaggio verso Alessandria d'Egitto, via Gibilterra, viaggiata con il p.fo Alhambra. *Timbro rosso di partenza datato 26 feb. 1859, tassa pagata 1sh + 9 pence a tampone.*

Anche la Francia, quando ormai l'era dei piroscafi a ruota stava tramontando, quasi timidamente, si presentò sullo scenario nordatlantico col p.fo **Washington**, del 1864, mentre i piroscafi gemelli **Guienne** e **Bearn**, del 1860, servirono la rotta del Centro e Sud America.

Varietà con "mare blu"

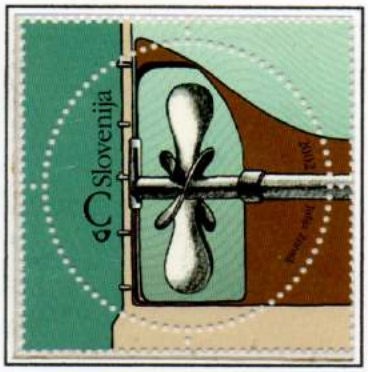
Nel francobollo a dx. - Albero poppiero privo del terminale

Saggi di colore

Lettera da Rio de Janeiro per Nantes, 25 maggio1862 (manoscritto all'interno), affidata al p.fo Guienne *per il viaggio transatlantico. Al retro annulli di arrivo a Bordeaux (17 giugno) e a Nantes (18 giugno). Tassa di 16 decimi a tampone.*

Lettera spedita il 22 ottobre 1863 (manoscritto all'interno) da Rio de Janeiro a Bordeaux col p.fo Bearn. *Annullo di arrivo a Bordeaux, al retro, datato 21 novembre 1863. Tassa di porto 16 decimi a tampone.*

In piena epoca della ruota a pale, **Josef Ressel**, boemo di nascita, aveva ideato, già nel lontano 1826, un nuovo strumento di propulsione, l'**elica** di forma **elicoidale**, che fu provata a Trieste, nel 1829, a bordo del p.fo **Civetta** ma l'esperimento fallì per la rottura di un giunto mal saldato.



Poppa del p.fo Civetta *nella quale si nota, fra il timone e la carena, l'elica elicoidale di Russel.*

Nel 1836 essa fu trasformata a **pale** dagli studi di **John Ericsson** che, trasferitosi negli Stati Uniti, costruì navi militari ad elica, fra cui la batteria galleggiante **Monitor** (1861). L'ingegnere svedese è unanimamente riconosciuto come il padre dell'**elica moderna**.

Svezia - libretto del 1979 con al centro la batteria galleggiante Monitor

Svezia - libretto del 1976

Nel 1843 l'ingegnere britannico **Isambard Kingdom Brunel** fece costruire e varare il p.fo **Great Britain**, sul quale impiegò due recenti innovazioni , l'elica come propulsore ed il ferro per la realizzazione dello scafo.

Benché avesse effettuato il viaggio inaugurale con il mare in tempesta, la nave dette prova di grande stabilità.

Un'ulteriore conferma della validità dell'elica come propulsore fu data anche dal p.fo **Chusan**, della P&O Line, che dal maggio 1852 fino al 1861 trasportò passeggeri e posta da Southampton a Sidney, via Capo di Buona Speranza e Singapore.

Sir Hugh Allan *e il p.fo* North America.

Per tutta la seconda metà del secolo XIX°, l'Inghilterra consolidò il suo predominio sull'Atlantico, grazie alla nuova compagnia di navigazione **Allan Line**, che nel 1856 mise in servizio il p.fo **North America**, e alla già famosa Cunard Line, con i suoi nuovi piroscafi **China** (1862), **Java** (1865).

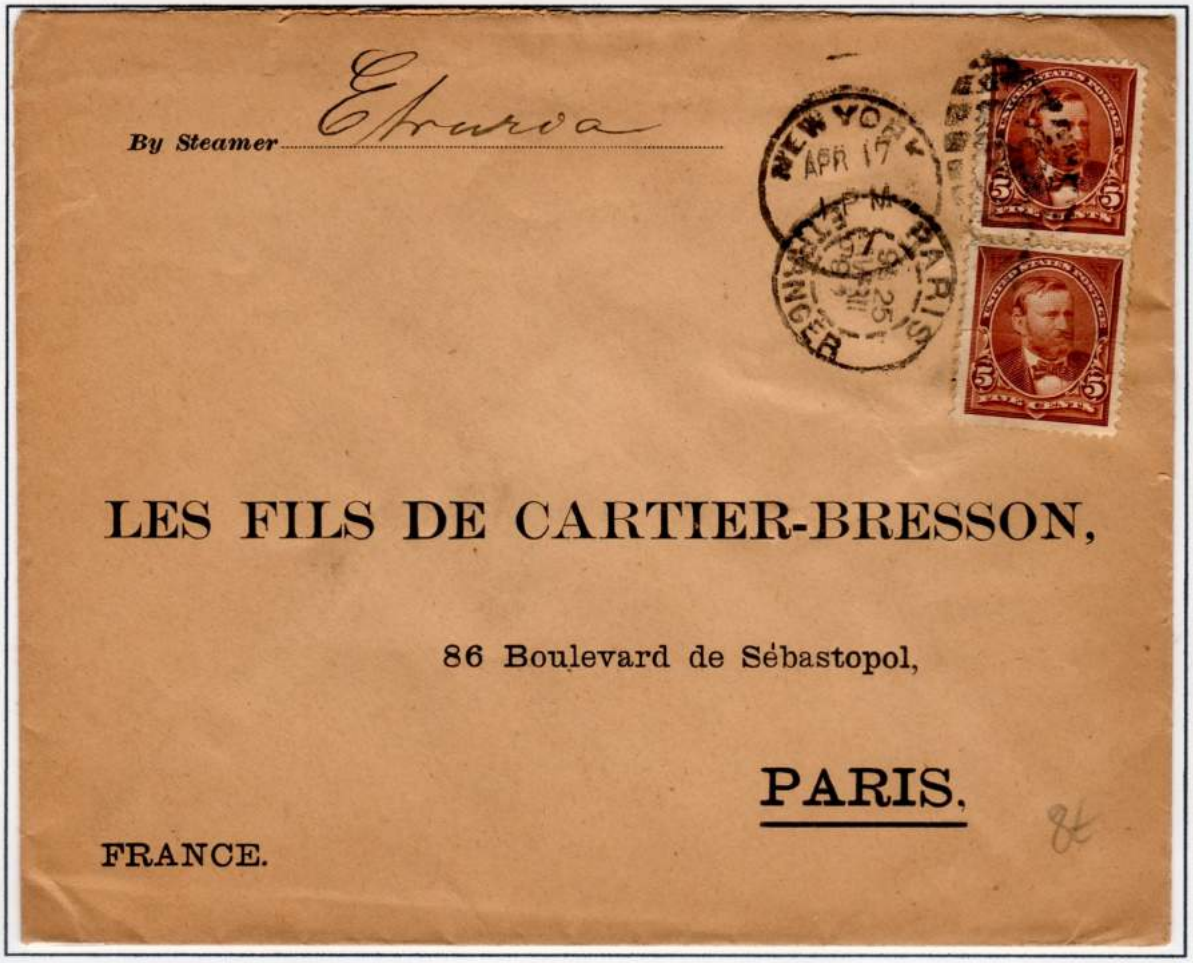
Lettera da Boston a Cognac viaggiata col p.fo China. *Annullo "Boston - 1 Jul. - 3" (3 c. = tassa di rimborso dovuta dalla Francia agli USA). Timbro rosso di entrata "ETATS-UNIS - 3 SERV. BRIT. CALAIS 3" (Salles 1785), in uso dal 1861 al 1866. Tassa di porto di 8 decimi a tampone.*

Copia dell'annullo postale (al retro) che attesta la partenza della nave per il suo viaggio inaugurale.

Lettera viaggiata da Londra a New York col p.fo Java, *nel suo viaggio inaugurale iniziato il 21 ottobre 1865. Tassa da 5 c. pagata alla partenza.*

Negli anni seguenti furono messi in servizio i p.fi **Pavonia** (1882) e i gemelli **Etruria** ed **Umbria** del 1884.

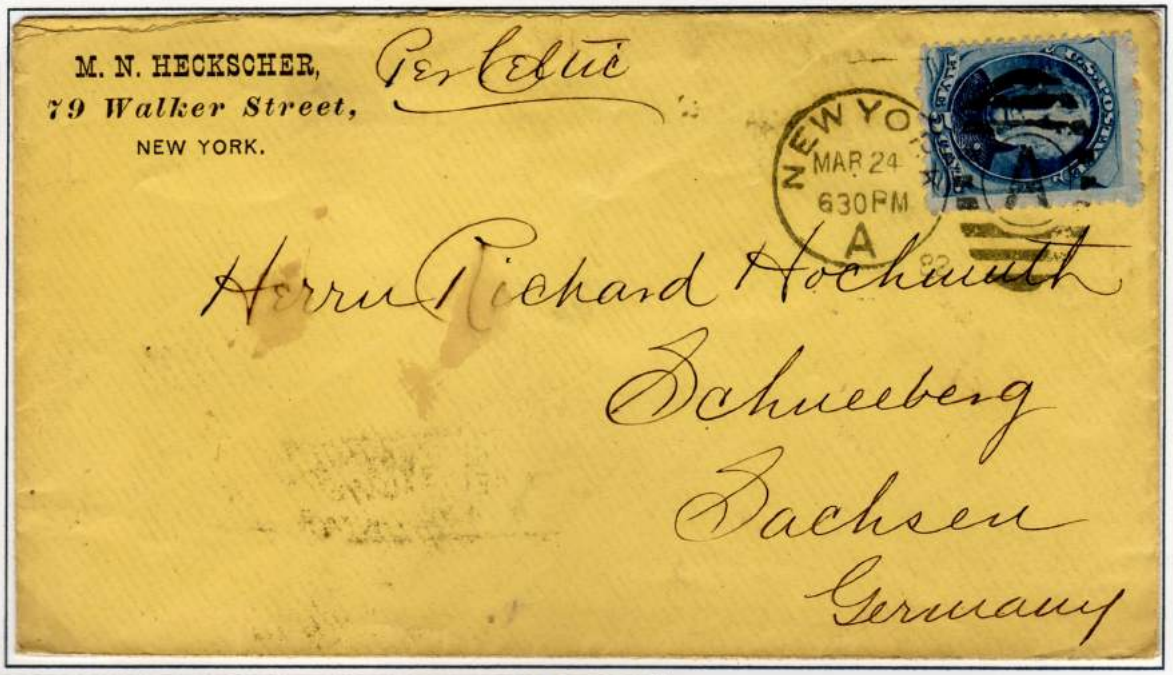
Lettera da New York. a Parigi viaggiata col p.fo Pavonia *(manoscritto), spedita il 17 gennaio 1883 ed arrivata a Parigi il 28 gennaio 1893 come attesta l'annullo di entrata blu "Paris - Etranger" (poco leggibile).*



Saggio raffigurante il p.fo UMBRIA.

Lettera spedita il 17 Apr. 1897 da N.Y. per Parigi viaggiata col p.fo Etruria, *dove giunse il giorno 25, come attesta l'annullo di entrata "PARIS - ETRANGER", apposto sulla corrispondenza trasportata da navi britanniche e diretta verso la capitale francese.*

Alla Cunard fecero da degna cornice l'emergenti compagnie armatoriali White Star Line e Inman Line, che misero in linea degli ottimi piroscafi fra i quali sono da annoverare l'**Oceanic** (1871), il **Celtic** (1872), il **Britannic** (1874) ed il **City of Berlin** (1874).



Lettera viaggiata a bordo del p.fo Celtic. Spedita il 24 marzo 1882 da N.Y. per Schneeberg (Germania), dove arrivò il 6 aprile (annullo al retro).

La caratteristica delle navi della White Star Line era quella di avere nomi che terminavano con la desinenza "**-ic**".

Lettera viaggiata a bordo del p.fo Britannic *da Liverpool, 8 giugno 1876, per New Orleans via New York, dove giunse il 17 dello stesso mese. Qui venne apposto l'annullo postale di arrivo con la dicitura "Paid All" (Tutto Pagato). Al retro bollo di arrivo a New Orleans datato 21 giugno.*

Lettera da New York a Zurigo, spedita il 28 marzo 1879 e affidata al p.fo City of Berlin *per il viaggio transatlantico.*

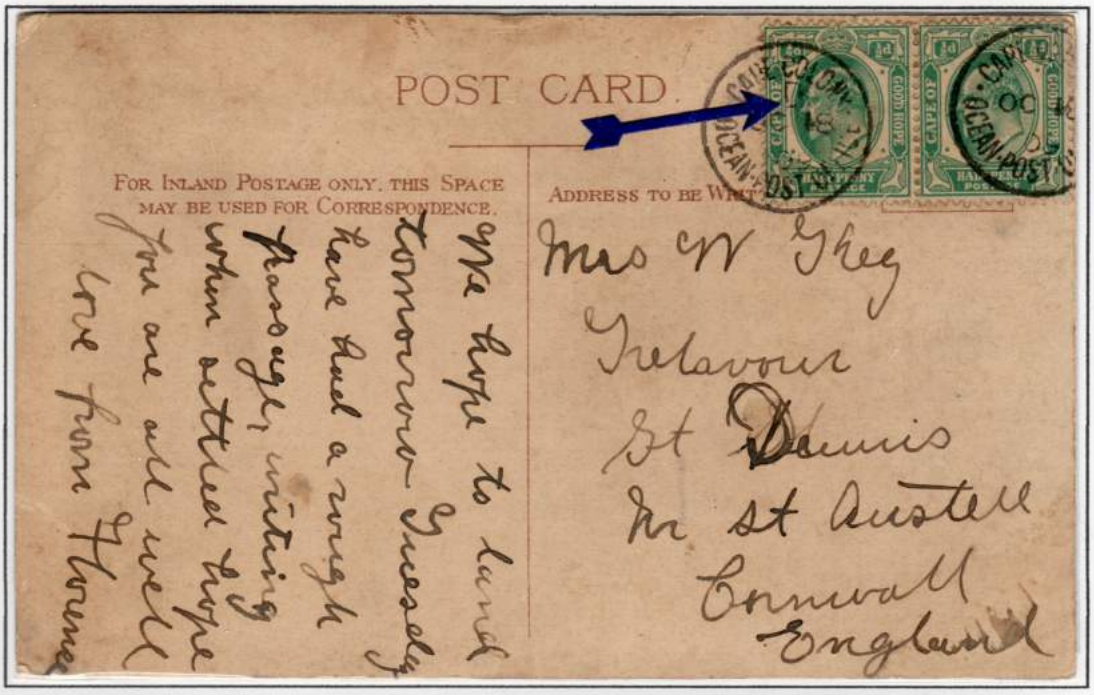
Sulla rotta per le Indie Occidentali e quella sud atlantica continuò a essere molto attiva la Royal Mail Ship Packet Co. con i p.fi **Neva** (1868), **Solent** (1878), **Thames** (1889), **Nile** (1893) e **Tagus** (1899).

Lettera spedita da Buenos Aires il 14 giugno 1872 per Bordeaux e trasportata dal p.fo Neva. *Bollo d'entrata in Francia ANGL. - AMB. CALAIS - 16 luglio 1872 e marca di scambio GB - 1 F 60 c. (Salles 3040), somma da pagare per il trasporto della posta dai paesi d'Oltremare alla Gran Bretagna + 24 c., a tampone, per il tragitto Calais - Bordeaux.*

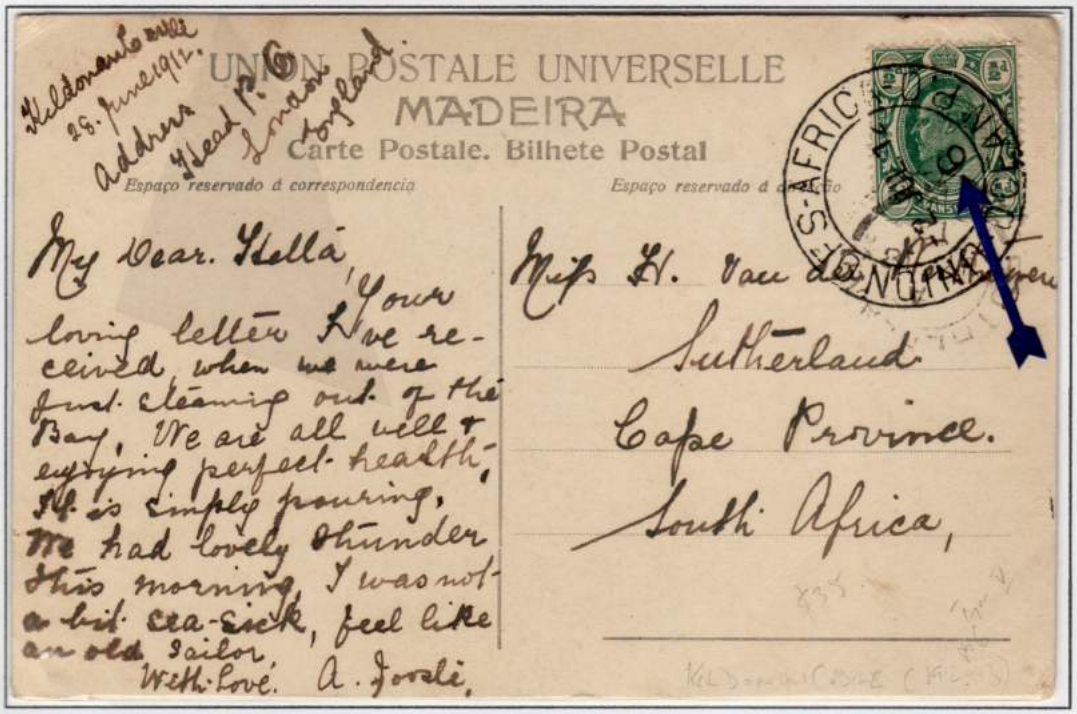
Cartolina spedita da Buenos Aires il 5 Nov. 1904 per Parigi. affidata al p.fo Thames. *Affrancatura in tariffa di 6 c..*

Cartolina spedita da Buenos Aires il 28 maggio 1904 per Parigi, affidata al p.fo Nile. *Affrancata per 6 c., come da tariffa vigente a quella data.*

Un'altra rotta molto curata dai britannici fu quella per il Sud Africa dove la Union Castle Line, nata nel 1900 dalla fusione della Union SS Co. e della Castle Line, deteneva il monopolio dei traffici con dei piroscafi dalle linee molto eleganti: **Phoebe** (non DANE come riportato sul francobollo - 1851), **Dane** (1857), **Dunrobin Castle** (1876), **Avondale Castle** (1897), **Glengorm Castle** (1898), **Carisbrook Castle** (1899), **Kildonan Castle** (1899), ...

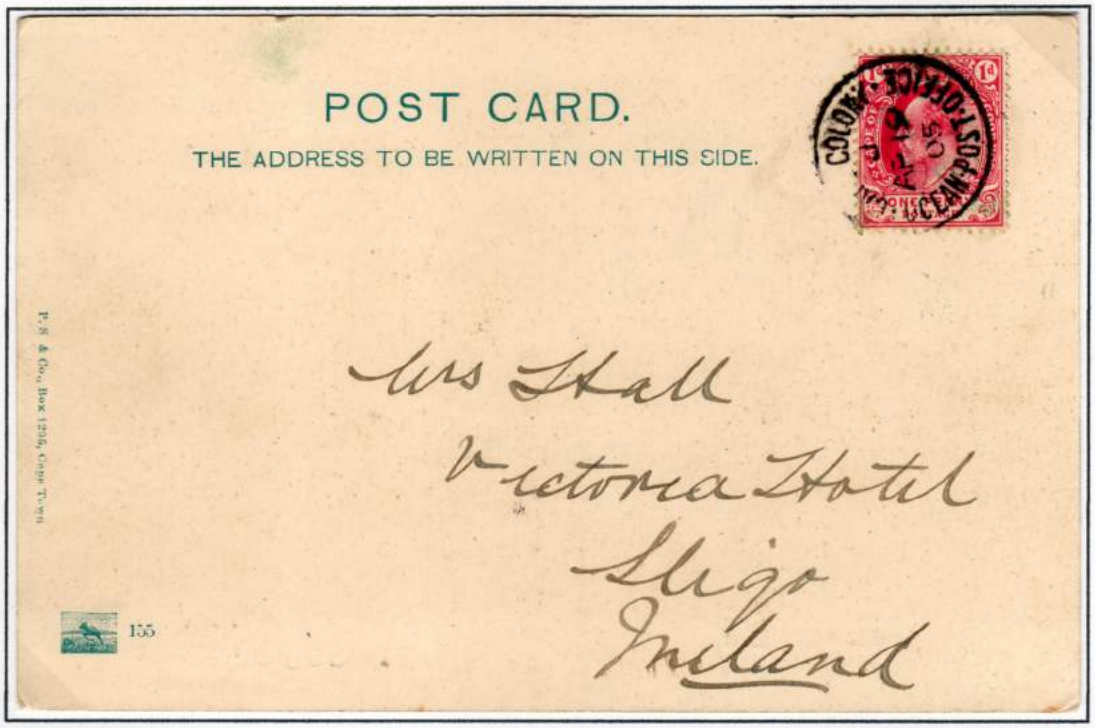


Cartolina dal p.fo Carisbrook Castle *ed obliterata con l'annullo in dotazione all'ufficio postale di bordo "Cape Colony - Ocean Post Office - D - OC. 18. 09", usato ininterrottamente dal 1899 al 1910 e dove la "**D**" era la lettera che identificava la nave.*



Cartolina spedita da bordo del p.fo Kildonan Castle *in navigazione dall'Inghilterra verso il Sud Africa. Obliterata con il nuovo annullo postale "Union of S-Africa - Ocean P.O. - 2 Jul. 12 - 6" introdotto nel 1910 dopo la formazione della nuova Unione Sud Africana ed usato dal 1912 al 1913. Il numero "**6**" identificava l'unità.*

...**Walmer Castle** (1902), **Armadale Castle** (1903), **Durham Castle** (1904), **Garth Castle** (1910), **Gloucester Castle** (1911) ed **Edinburgh Castle** (1910).



Cartolina diretta in Irlanda, spedita da bordo del p.fo Armadale Castle *ed obliterata con annullo "Cape Colony - Ocean Post Office - J - Ap. 19. 05", usato dal 1903 al 1905. La lettera "J" identificava la nave.*

Corrispondenza da Cape Town a Bruxelles spedita da bordo del p.fo Edinburgh Castle *ed obliterata con l'annullo postale "Cape Colony - Ocean Post Office - H - Fe. 14. 11", usato dal 1910 al 1911. La lettera "H" identificava la nave.*

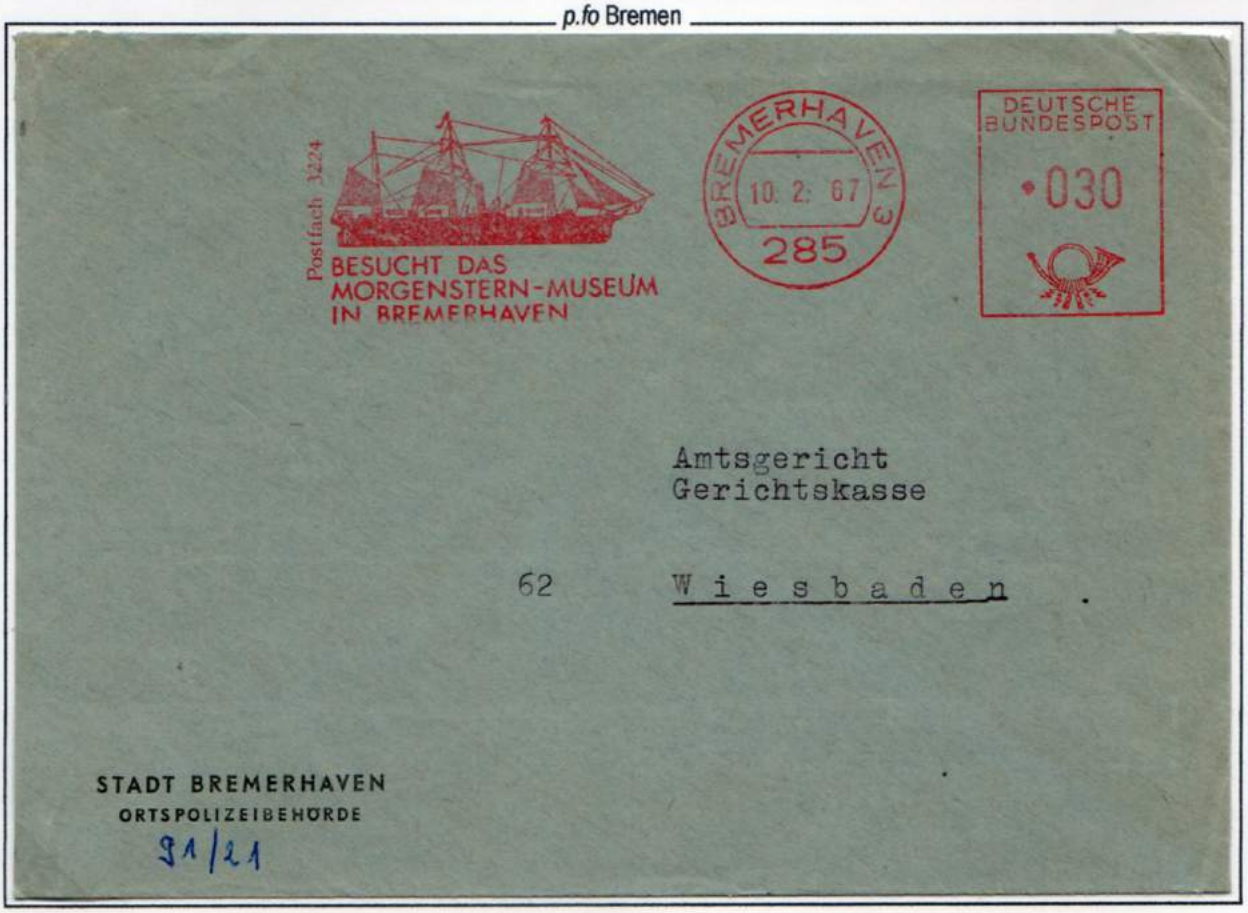
La più temibile concorrente alla supremazia britannica si rivelò la Germania che rivaleggiò, da pari a pari, con la regina dei mari, non quantitativamente ma qualitativamente, potendo usufruire di buoni piroscafi come l'**Helena Sloman** del 1850, a cui fecero seguito l'**Hammonia** (1855) della Hamburg Amerika Linie (HAPAG) e il **Bremen** (1858) dell Norddeutscher Lloyd (NDL).

p.fo Helena Sloman

p.fo Hammonia

Lettera da New York a Cognac (F) trasportata via mare dal piroscafo tedesco Bremen. *Annullo di partenza "New 9 York - Apr. 25" dove il 9 indica i 9 cent. da pagare agli USA da parte delle poste francesi per la tassa di porto. Bollo d'entrata rosso "ETATS UNIS - SERV. BR. AM. CALAIS 3" e tassa di 8 decimi, a tampone, per la tratta francese. Al retro annulli di arrivo di Parigi, 8 maggio, e di Cognac, 9 maggio.*

p.fo Bremen



Comunque fu solo nel corso degli anni '80, del XIX° secolo, che la marina tedesca mise in campo dei liner dalle eccellenti qualità marine e corredati con interni da hotel di lusso. Fra questi sono da ricordare i p.fi **Eider** (1884), **Aller** (1886), appartenenti alla NDL, **Augusta Victoria** (1888), ...

...**Normannia** (1890), entrambe della HAPAG, e **Havel** (1890 - NDL). Dal 1891 a bordo delle unità tedesche fu istituito un servizio postale congiunto con le poste USA, così che tutte le navi operanti sulla rotta nordatlantica furono dotate di un bollo postale che fu **circolare**, per i piroscafi della HAPAG, ed **ovale** per quelli del NDL.

Cartolina spedita dal p.fo Normannia *per Berlino, con annullo circolare "Deutsch - Amerik. Seepost - Hamburg / New York - 11. 9. 97 - c", dove la lettera "c", posta sotto la data, identificava la nave. Questo tipo di bollo fu in dotazione agli uffici postali di bordo delle navi della HAPAG.*

Cartolina dal p.fo Havel *per Karlsruhe, con l'annullo ovale, in dotazione agli uffici postali delle navi del NDL, con la dicitura "Deutsch - Amerikanische Seepost - Bremen / New York - 8. 4. 96 - V", dove il numero romano "V", posto sotto la data, identificava la nave.*

Anche gli italiani, seppur in tono minore, fecero la comparsa sulle rotte atlantiche, sia al nord che al sud, dove fu predominante il **flusso migratorio dei nostri connazionali**. Uno dei primi piroscafi ad effettuare collegamenti sul nord atlantico fu il **Vincenzo Florio** (1880).

Le rotte sud atlantiche furono servite da piroscafi come il **Matteo Bruzzo** (ex francese Gloconde - 1883) ed il **Perseo** (1884), che fu considerato una delle migliori navi, a quel momento, dell'armamento italiano.

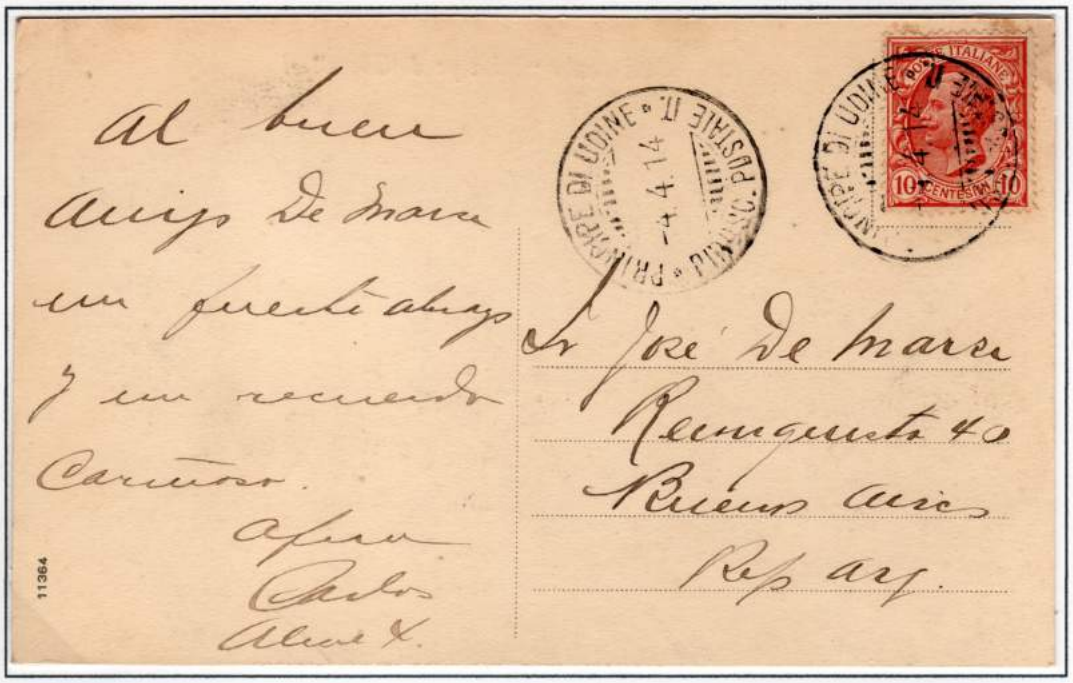
Argentina, 1880 - Cartolina postale da 6 c., affidata al p.fo Matteo Bruzzo *(manoscritto). Spedita da Buenos Aires il 14 febbraio 1890 per Berlino, dove arrivò il 19 marzo.*

Argentina, 1890 - Cartolina postale da 6 c., affidata al p.fo Perseo *(manoscritto). Spedita da Buenos Aires 1l 14 gennaio 1901 per Berlino, dove arrivò il 6 febbraio.*

Una delle unità di spicco della marina italiana fu il p.fo **Savoia** (1897), sul quale fu installato il riscaldamento della 1a. classe passeggeri che venne collocata a centro nave anziché a poppa, come era uso essere su tutti i liners dell'epoca.

Piccola lettera spedita da Montevideo (Uruguay) il 9 dicembre 1903 per Roubaix (Francia) e trasportata col p.fo Savoia. *Timbro lineare a tampone riportante il nome della nave.*

Nel primo decennio del XX° secolo, la marina italiana dimostrò tutto il suo valore mettendo in linea sudamericana tre piroscafi dalle buone qualità, ma dalle caratteristiche tecniche ancora lontane da quelle delle altre marinerie europee. Essi furono il **Principe di Udine** (1908), il **Principessa Mafalda** (1909) ed il **San Guglielmo** (1911).



Lettera inviata il 4.4.1914 dal p.fo Principe di Udine *per Buoes Aires. Affrancata con 10 c. (tariffa per l'estero per cartolina) ed annullata col timbro dell'ufficio postale di bordo con la seguente dicitura: "Principe di Udine - Piroscafo Postale It." con datario al centro.*

Cartolina spedita da Rio de Janeiro per Torino, affrancata con 100 r. ed impostata a bordo del p.fo Principessa Mafalda *mentre la nave era ancora attraccata nel porto di Rio de Janeiro. Obliterata con il bollo postale di bordo "Principessa Mafalda - Piroscafo Postale Italiano - 6 gennaio 1912".*

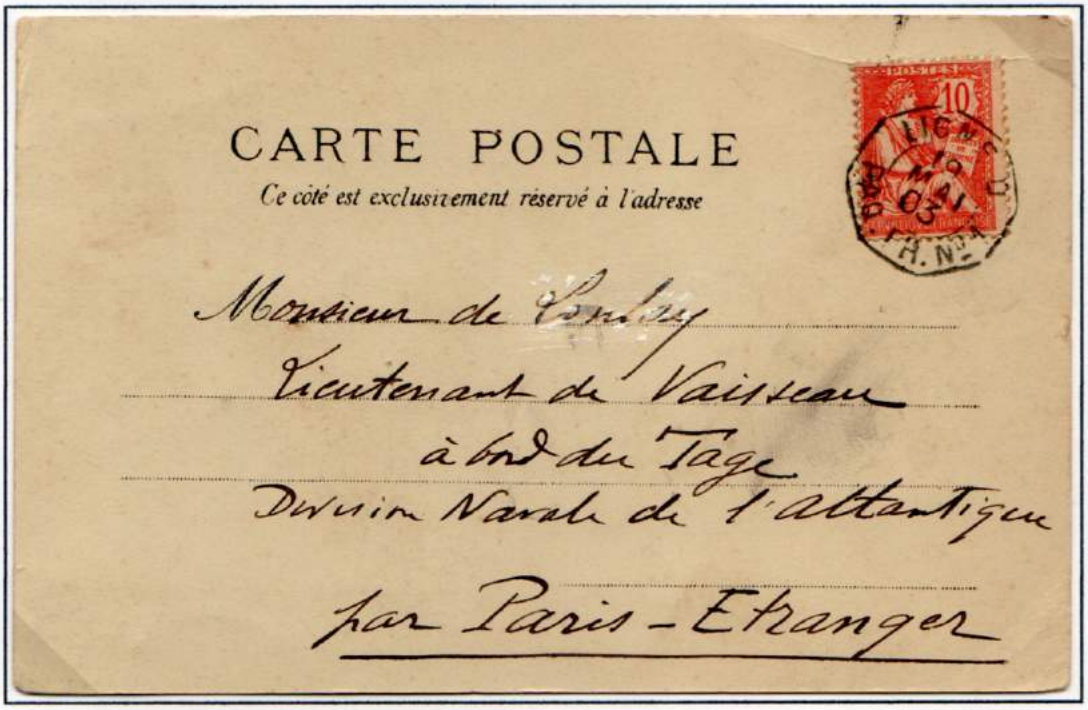
Anche i francesi si fecero strada sulla rotta nord atlantica con i loro primi piroscafi ad elica fra cui il **Louisiane** (1862), che fu impiegato nei collegamenti fra Bordeaux - Cuba - Messico, il **Pereire** (1866) e il **Ville de Paris** (1866) , utilizzati sulla rotta Le Havre - New York.

Lettera da New York a Le Havre viaggiata col p.fo Pereire, *manoscritto e contraddistinto dall'annullo ottagonale rosso "ETAT UNIS - PAQ. FR. H N. 1" - 1 maggio 1869". Tassata per 24 decimi a tampone.*

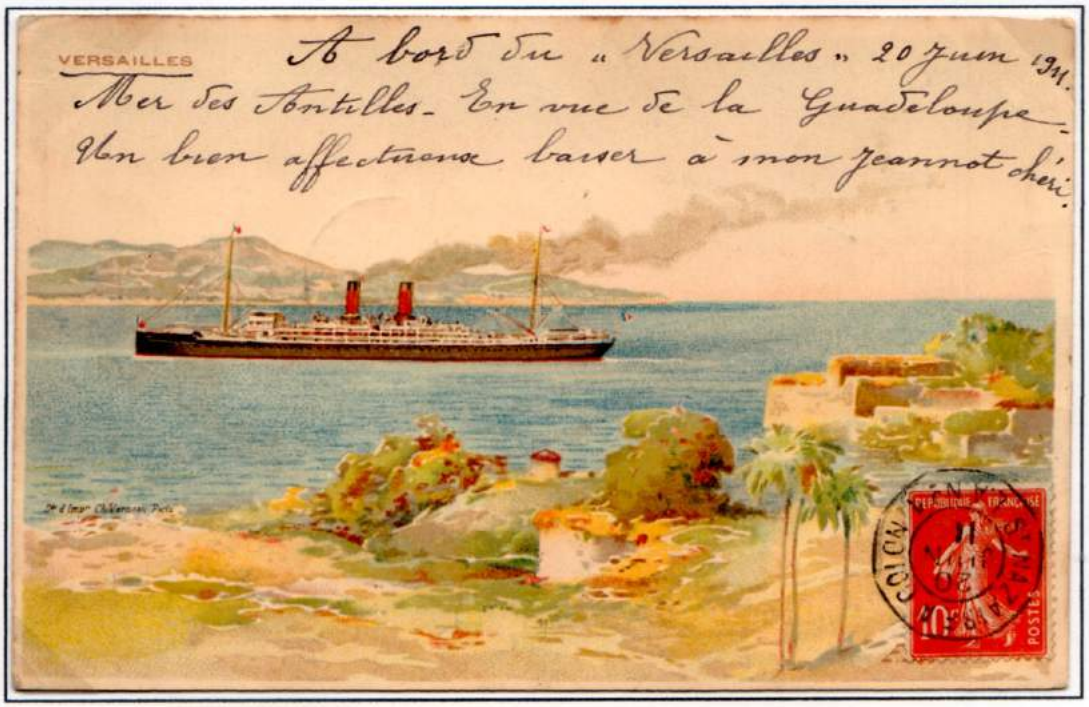
Lettera da New York a Cette (Francia) viaggiata con il p. fo Ville de Paris, *manoscritto e contraddistinto dall'annullo ottagonale nero "ETATS UNIS – PAQ. FR. H N° 1 – 16 giugno 1866", nel suo primo viaggio di ritorno dagli Stati Uniti. Tassata per 8 decimi a tampone.*

La **Compagnie Generale Transatlantique**, in quel periodo, curò molto i collegamenti fra la Francia, le Antille e Colon (Panama), partendo dai porti principali di Bordeaux, Saint Nazaire e Le Havre. Fra le navi impiegate su questa rotta vi furono il p.fo **Saint Germain** (ex tedesco KLOPSTOCK - 1874), fino al 1907, ed il p.fo **Versailles** (ex tedesco HAMMONIA - 1882), rimasto su questa linea fino all'aprile 1912.

Perfin CGT



Cartolina spedita da bordo del p.fo Saint Germain, *in navigazione verso la Francia proveniente da Colon, e diretta a Parigi. Affrancata con 10 c. ed obliterata con annullo postale ottagonale "LIGNE D - PAQ. FR. N. 1 - 19 MAI 03" (Salles n. 1.474 Tipo 3) che identificava la nave e che fu usato dal 1887 al 1904. La dicitura* ***LIGNE D*** *indicava la rotta Bordeaux - Colon e viceversa.*



Cartolina spedita da bordo del piroscafo Versailles, *in navigazione verso Colon, e diretta ad Albi (Francia). Affrancata con 10 c. ed obliterata con bollo postale ottagonale "ST. NAZAIRE A COLON - L.A N° 1 - 20 JUIN 11" (Salles n. 1407), dove la sigla* ***L.A. N° 1*** *identificava la nave. Tale tipo di annullo fu utilizzato dal 1891 al 1913.*

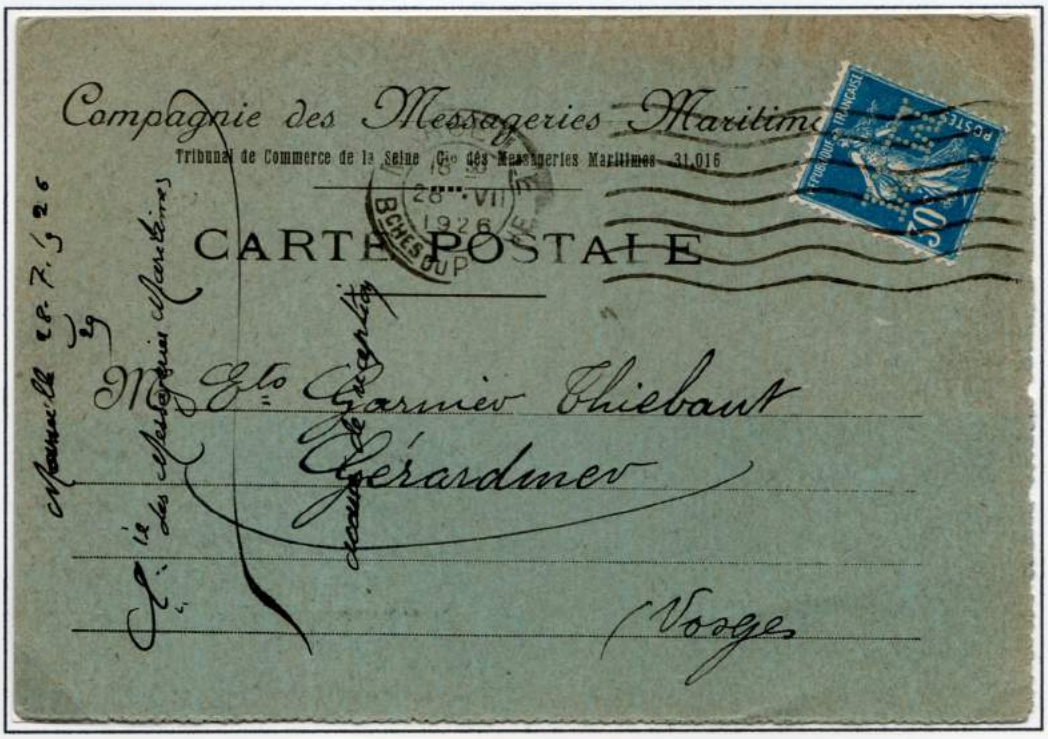
Anche la Compagnia di Navigazione Messageries Maritimes fu molto presente sulla linea del Sud America, dove, fra le tante unità che vi furono impiegate, sono da ricordare i p.fi **La Plata** (1888), **La Cordillere** (1895) e **Atlantique** (1900).

Cartolina per Tolone spedita da bordo del p.fo La Cordillere, *affrancata con 10 c. ed annullata con bollo postale ottagonale con la dicitura "BORDEAUX A BUENOS AYRES 2 - L.K. N° 3 - 30 NOV 03" (Salles n. 1113), utilizzato dal 11.2.1898 al 28.9.1912. La sigla* **L.K. N° 3** *contraddistingueva la nave.*

Lettera da Montevideo (Uruguay) per la Francia, affrancata con 2x5 cts obliterati con l'annullo di Montevideo. Affidata al p.fo Atlantique, *a bordo del quale venne aggiunto il bollo ottagonale "BUENOS AYRES A BORDEAUX- LJ N° 2 - 8 MARS 03" (Salles n. 1112), dove la sigla* **L.J. N° 2** *contraddistingueva la nave. Utilizzato dal 4.5.1900 al 1.8.1903.*

Come gli inglesi anche i francesi curarono molto i collegamenti fra la madre patria e le loro colonie nell'Oceano Indiano, che erano assicurati dalle navi della **Compagnia des Messaggeries Maritimes** e che furono inaugurati, nel 1864, dal p.fo **EMIRNE** che, partito da Marsiglia il 6 giugno, dovette circumnavigare l'Africa per raggiungere il **Madagascar** e le isole di **La Reunion** e **Mauritius**, dove giunse il 16 agosto.

Francia, 1927 - Perfin della MM (Messageries Maritimes) su cartolina della Compagnia di Navigazione.

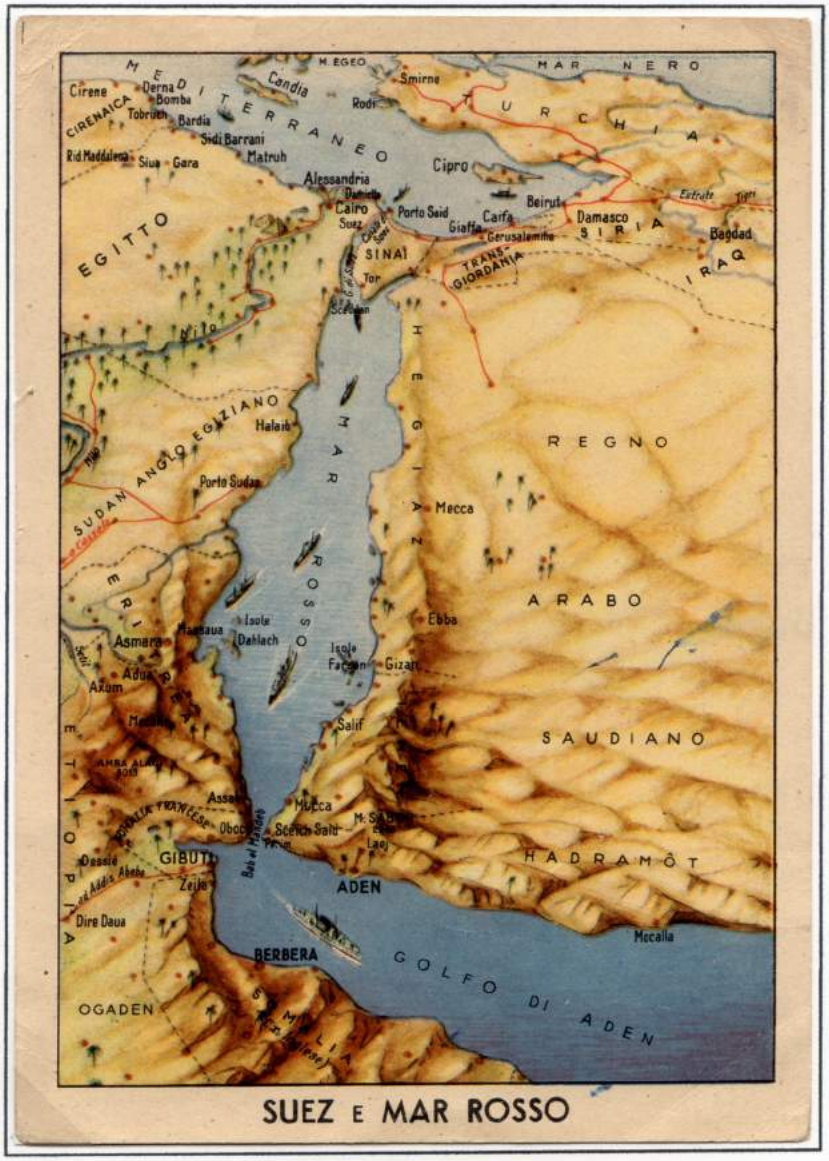


Affrancatrice meccanica in uso, nel 1970, nella sede della Messageries Maritimes *a Tananarive (Madagascar).*

Mauritius, 1903 - Fascetta postale da 3 c. per riviste o giornali. L'oggetto in essa contenuto, diretto a Saigon, fu affidato al p.fo Wardha, *della British-India Steam Navigation Company.*

Nel 1869 con l'**apertura del Canale di Suez**, realizzato dal francese **Ferdinando de Lesseps** su progetto dell'austriaco, di etnia italiana, Luigi Negrelli, i collegamenti diretti da Marsiglia a La Reunion e Mauritius ebbero cadenza mensile.

Sa'id Pascià, *Khedivè d'Egitto, e l'imperatrice francese* Eugenia *all'inaugurazione del canale a bordo dello yacht* Mahroussa.



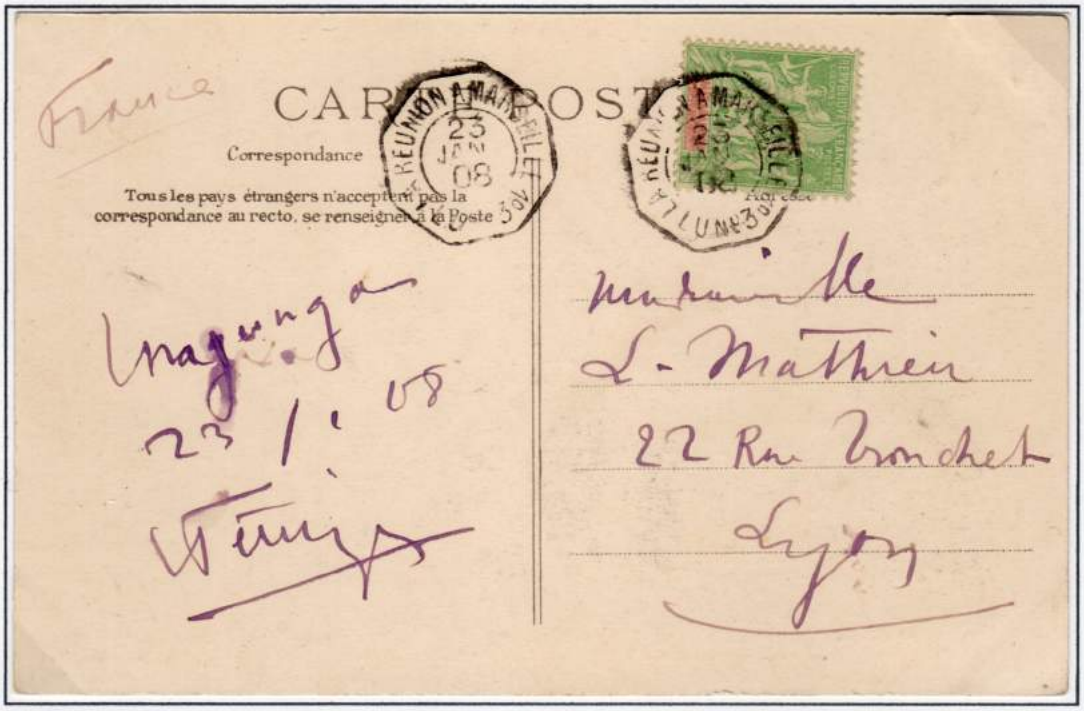
Italia, 1941 – Cartolina postale in franchigia militare.

150° anniversario della nascita di Ferdinando de Lesseps.

Le rotte servite erano due: Marsiglia / La Reunion, via Port Said – Suez – Aden – Mahe (Isole Seychelles) – Mauritius, e viceversa, detta " linea diretta", le cui navi, fra cui il p.fo **Yangtse**, erano dotate di un annullo ottagonale con la dicitura **Marseille a La Reunion - L.V. N°**....,

Cartolina impostata a bordo del piroscafo Yangtse *(1877), annullo identificativo ottagonale MARSEILLE A LA REUNION – L. V. N° 4, che, partito da Marsiglia il 25 gennaio 1902, il giorno 30 era in navigazione verso Porto Said.*

..... e la Marsiglia / La Reunion, via Port Said – Suez – Gibuti – Zanzibar – Tamatave – Mauritius, e viceversa, le cui navi, fra cui il p.fo **Oxus**, avevano in dotazione un annullo simile al precedente, che differiva nella seconda parte dove appariva **L.U. N°**.... , in entrambi i casi il numero che seguiva era quello che identificava il nominativo del piroscafo.



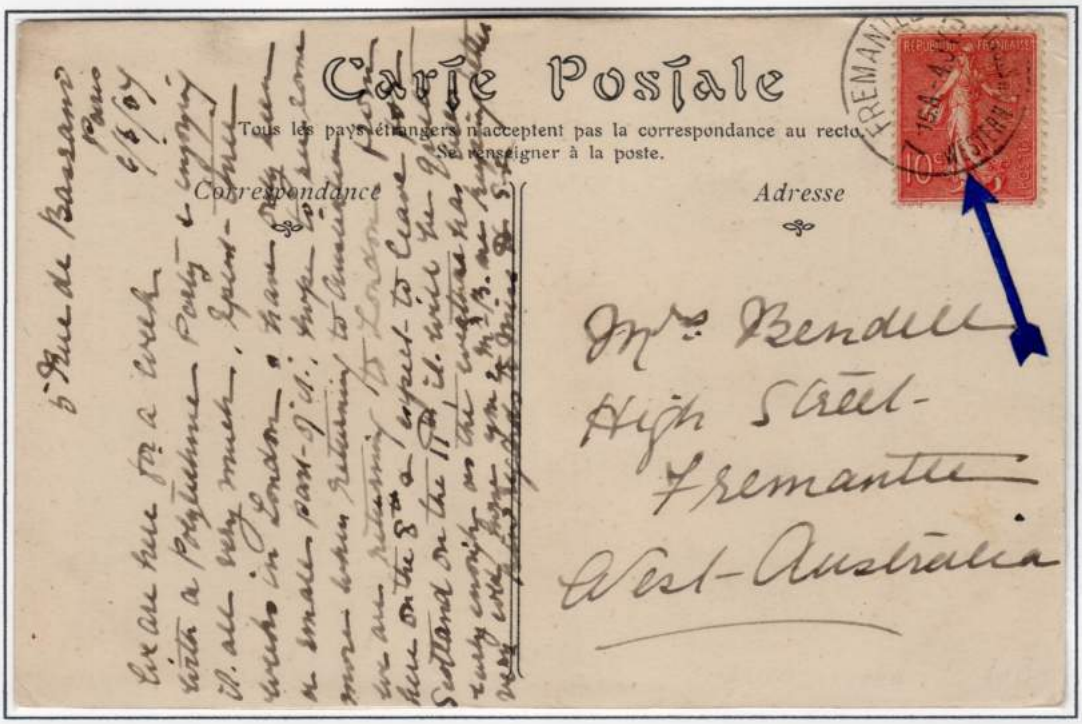
Cartolina impostata a bordo del p.fo Oxus*(1879), annullo identificativo LA REUNION A MARSEILLE – L. U. N° 3, che, partito da La Reunion il 17.01.1908, il giorno 23 era a Majunga, costa occidentale del Madagascar, da dove partì alla volta di Zanzibar.*

La **Messageries Maritimes**, dal 1882, iniziò a gestire anche i collegamenti con l'**Australia**, prolungandoli fino alla Nuova Caledonia, via Suez - Aden - Colombo - Fremantle - Melbourne - Sidney - Noumea. La nave che inaugurò il servizio fu il p.fo **Natal** (1882), sulla cui rotta fece 5 viaggi fra il 1882 ed il 1888. In seguito servì alternativamente sulla rotta per Yokohama e su quella per La Reunion, via Madagascar, fino al 1912.

Striscia di 5 saggi di colore di cui quattro monocromatici ed uno tricromatico, con bordo di foglio.

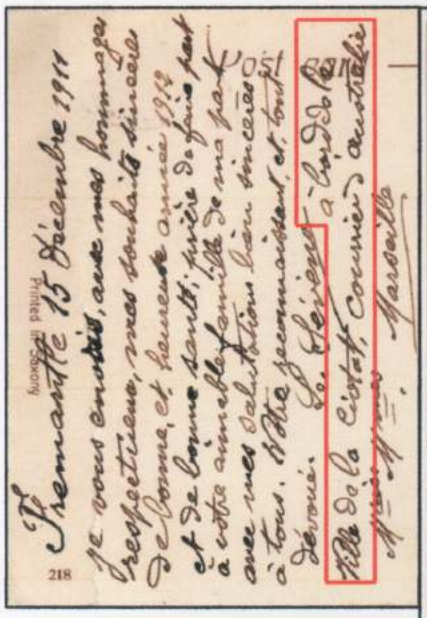
Prova di artista a firma dell'incisore Aubry.

Nel 1903 fu deciso di far scalare le navi, dirette in Australia, a Bombay. Per poter far questo, su richiesta delle autorità indiane, si dovettero abolire gli agenti postali imbarcati, con soppressione degli annulli ottagonali fino ad allora in uso. Tutta la corrispondenza veniva timbrata all'ufficio postale del porto di arrivo della nave. Fra i piroscafi utilizzati su questa nuova linea vi fu il **Ville de Ciotat** (1892), di cui proponiamo due **annulli postali** apposti sulla corrispondenza consegnata a **Freemantle**.



Cartolina viaggiata col p.fo Ville de Ciotat, *spedita dalla Francia per Fremantle (West Australia), dove arrivò il 4 luglio1907. Qui fu obliterata con l'annullo "FREMANTLE – 7 15A- 4 JY 1907 – WESTERN AUSTRALIA".*

Annullo non conosciuto dal Salles (La Poste Maritime Française - Tome VI), unico pezzo a me noto.



Nel riquadro rosso: "A bordo del VILLE DE LA CIOTAT, postale per l'Australia". (Copia lato indirizzo)

Cartolina spedita da bordo del p.fo Ville de Ciotat *che alla data del 16 dic. 1911 fece scalo a Fremantle (West Australia) dove la corrispondenza ricevette l'annullo "FREMANTLE - 2 - P 16.dic. 1911 - ESTERN AUSTRALIA" (R. Salles n. 2214). Da notare la parola "ESTERN" scritta senza la W iniziale.*

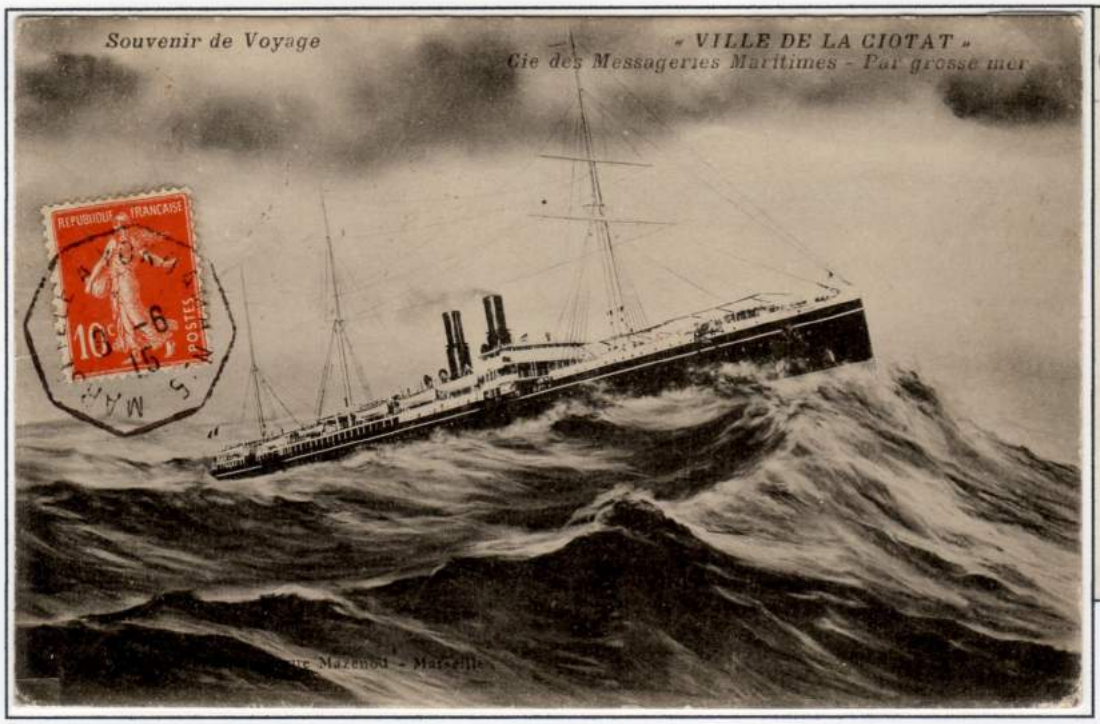
Molto curati furono anche i collegamenti con l'Estremo Oriente fino ad Yokohama, con partenze da Marsiglia ogni ventotto giorni. Le navi in servizio su questa rotta, Marsiglia - Suez - Aden - Colombo - Singapore - Saigon - Hong-Kong - Shangai - Yokohama, avevano a bordo un ufficio postale munito di un annullo ottagonale, con cerchio centrale, riportante la dicitura **LIGNE N / PAQ. FR. N°**..... seguita da un numero che identificava il nome dell'unità. Fra i piroscafi in servizio su questa linea sono da annoverare l'**Armand Behic** (1891) e il **Tonkin** (1898).

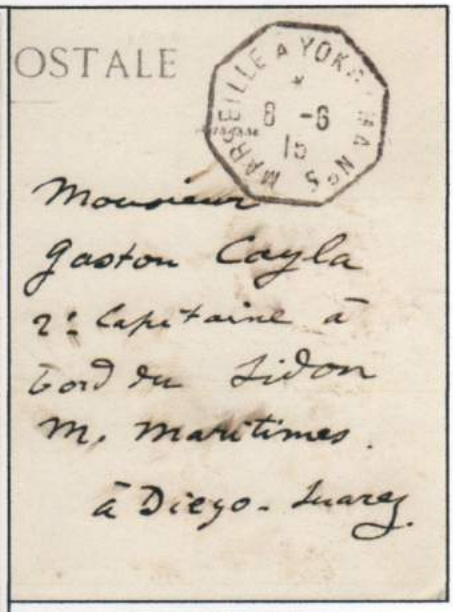
Lettera spedita da bordo del p.fo Armand Behic, *identificato con l'annullo LIGNE N/ PAQ. FR. N° 3 - 3 FEVR. 1904 (Salles n. 1924), mentre la nave era in navigazione da Aden a Ceylon, diretta ad Yokohama. Utilizzato dal 1887 al 1910.*

Cartolina da Shang-Hai alla Francia viaggiata con il p.fo Tonkin. *Affrancata con 2x5 c. (tipo Sage) soprastampato "Chine" (Protettorato Francese) ed obliterati con bollo postale "SHANGAI - 26 JUIL 00 - CHINE. Lo stesso giorno, a bordo, venne aggiunto l'annullo identificativo ottagonale "LIGNE N / PAQ. FR. N° 4 - 26 JUIL 00" (Salles n.1924), utilizzato dal1887 al 1910.*

Dal 1911 l'annullo ottagonale riportante la dicitura LIGNE N fu eliminato e fu sostituito da un **timbro circolare od ottagonale** con la dicitura **Marseille a Yokoama N°** ...., e viceversa, seguito da un numero che identificava la nave. Fra i piroscafi che ebbero in dotazione tali annulli si ricordano il **Polynesien** (1890) ed il **Ville de Ciotat** (1892), due veterani protagonisti di lunghe traversate verso l'Estremo Oriente e l'Australia.

Cartolina spedita da Saigon (Indocina Francese) per Parigi, viaggiata col p.fo Polynesien *a bordo del quale ricevette l'annullo rotondo YOKOHAMA A MARSEILLE N° 6 - 3/1/14 (Salles n. 2022), identificativo della nave. Tale tipo di bollo postale rimase in uso dal 1911 al 1932.*





Fotocopia lato indirizzo

Cartolina spedita da bordo del p.fo Ville de Ciotat *dove venne obliterata con l'annullo ottagonale MARSEILLE A YOKOHAMA N° 5 – 8 /6/1915 (Salles n. 2023), identificativo della nave, che, in tale data, si trovava nel mar Rosso in navigazione verso Gibuti, dove la cartolina venne consegnata al locale ufficio postale per l'inoltro a Diego Suarez (Madagascar). Anche questo tipo di bollo postale rimase in uso dal 1911 al 1932.*

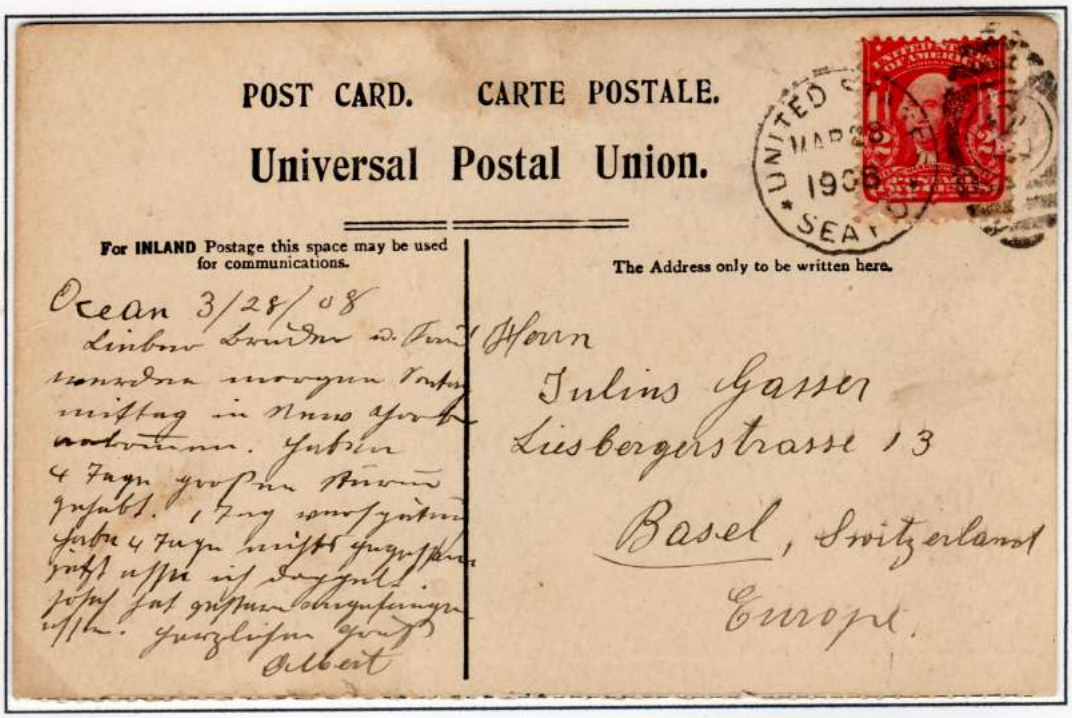
Sul finire del XIX° secolo, quando la cantieristica navale ebbe a disposizione nuove e più potenti macchine a vapore che permisero l'utilizzo di due o più eliche, le grandi compagnie di navigazione decisero di costruire navi eccedenti le 10.000 t.s.l. per poter trasportare un numero sempre maggiore di passeggeri. L'idea non era nuova poiché gli inglesi, già sul finire degli anni '50 del XIX° sec., avevano messo in pratica questo progetto. Precursore dei giganti di linea fu il mastodontico p.fo **Great Eastern**, di circa 18.000 ton., costruito da I.K. Brunel e varato nel 1858, che aveva propulsione a ruote ed a elica, un abbinamento che alla prova dei fatti, durante il suo viaggio inaugurale, dette risultati disastrosi.

Prova d'artista con firma dell'incisore P. Gandon

L'enorme, per quei tempi, transatlantico si rivelò un grosso fallimento e finì i suoi giorni come nave posacavi. Passeranno altri trent'anni prima di rivedere una nave eccedente le 10.000 ton.

Queste innovazioni furono immediatamente recepite dalla Inman Line che mise in servizio, sul Nord Atlantico, i suoi primi giganti di linea, i p.fi **City of Paris** e **City of New York**, entrambi del 1888 e detentori del Nastro Azzurro fra il 1889 e 1892.

Nel 1893 furono venduti all'American Line che, dopo averli rimodernizzati, riducendo a due i fumaioli, li ribattezzò, rispettivamente, **Philadelphia** e **New York**. Nel 1902, il primo, e nel 1903, il secondo, furono le prime navi USA ad essere dotate di un ufficio postale che ebbe in uso un **annullo circolare con "killer" numerale** sulla destra. Entrambi servirono la rotta New York - Southampton.


POST CARD. CARTE POSTALE.

Universal Postal Union.

For INLAND Postage this space may be used for communications.

The Address only to be written here.

Julius Gasser
Lisbergstrasse 13
Basel, Switzerland
Europe

Cartolina spedita da bordo del piroscafo Philadelphia, *il 23 MAR 1908, per Basilea. Affrancata con 2 c. ed obliterata con annullo postale "UNITED STATES - SEA P.O." con piccole stelle a lato del "Sea P.O." e datario centrale (P. Cockrill tipo A3). Il "killer" accoppiato reca il n. "2" e identificava la nave. Utilizzato dal 1902 al 1916/17.*

POST CARD. CARTE POSTALE.

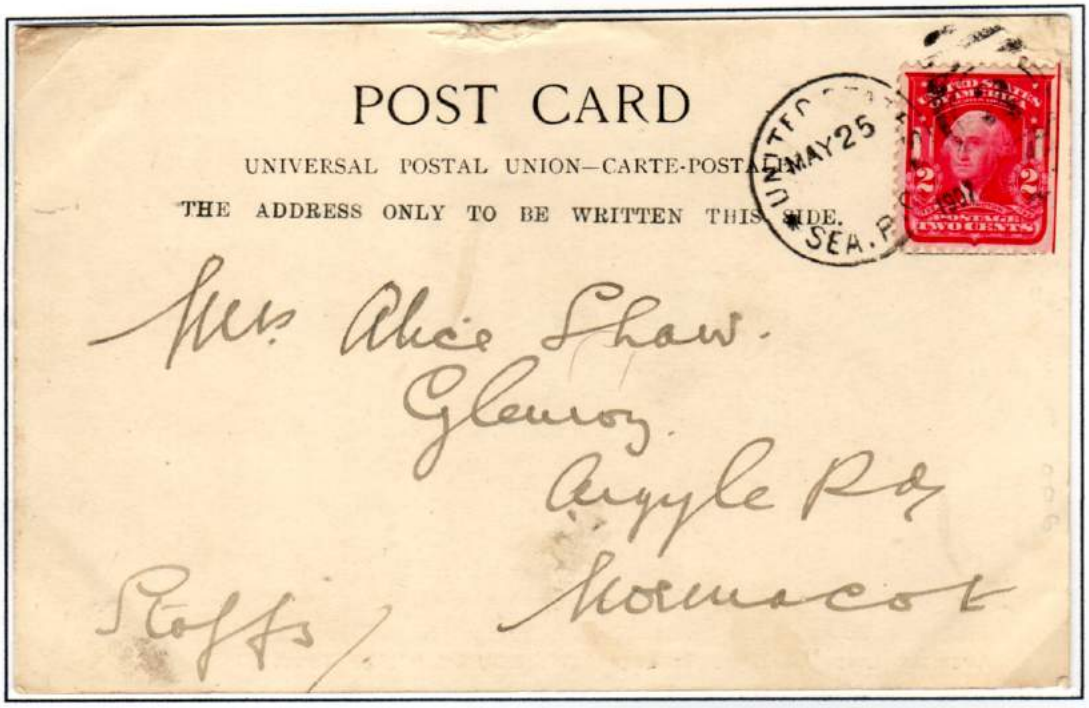
UNIVERSAL POSTAL UNION.

For Inland Postage in United States and Great Britain this space may be used for communications.

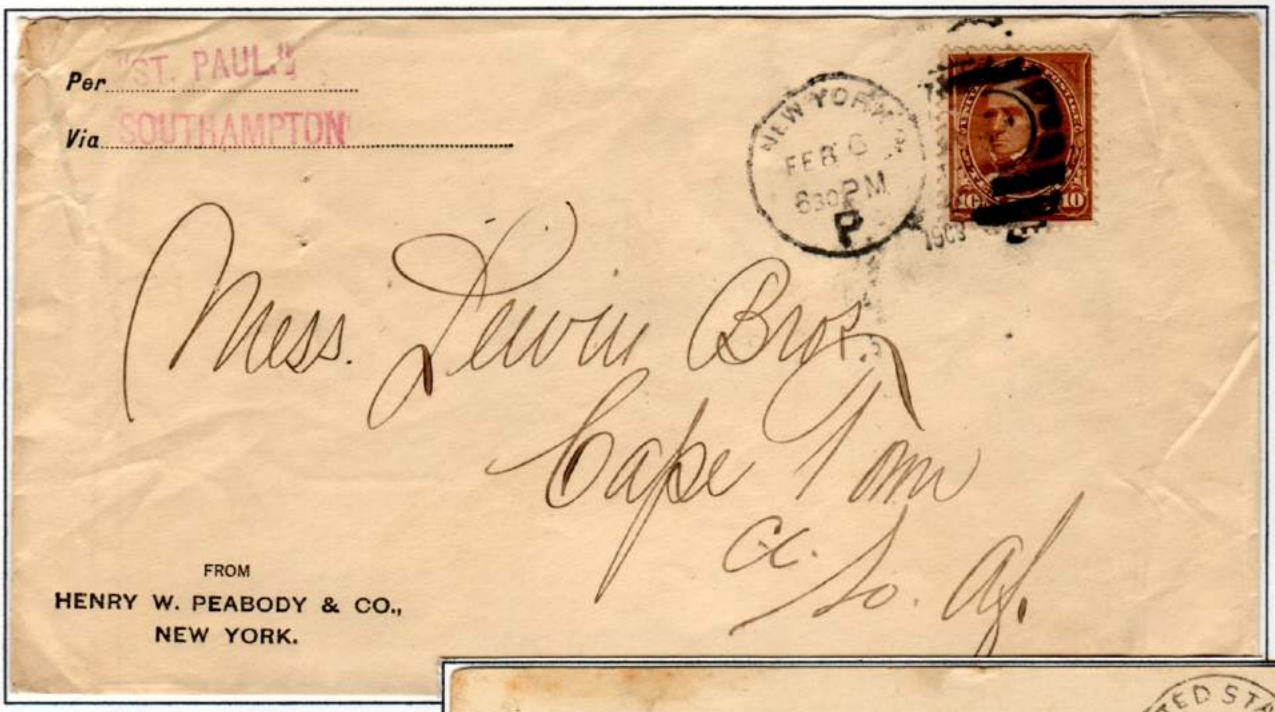
The Address only to be written here.

Cartolina spedita da bordo del p.fo New York, *il 6 NOV 1909, per Lione, con annullo postale "UNITED STATES - SEA P.O." con piccole stelle a lato del "Sea P.O." e con data centrale (P. Cockrill tipo A3). Il "killer" accoppiato reca il n. "1" ed identificava la nave. Utilizzato dal 1903 al 1916/17.*

Alle due precedenti unità l'America Line affiancò i piroscafi **St. Louis** (1894) ed **St. Paul** (1895), che furono le prime navi ad essere costruite interamente negli Stati Uniti.

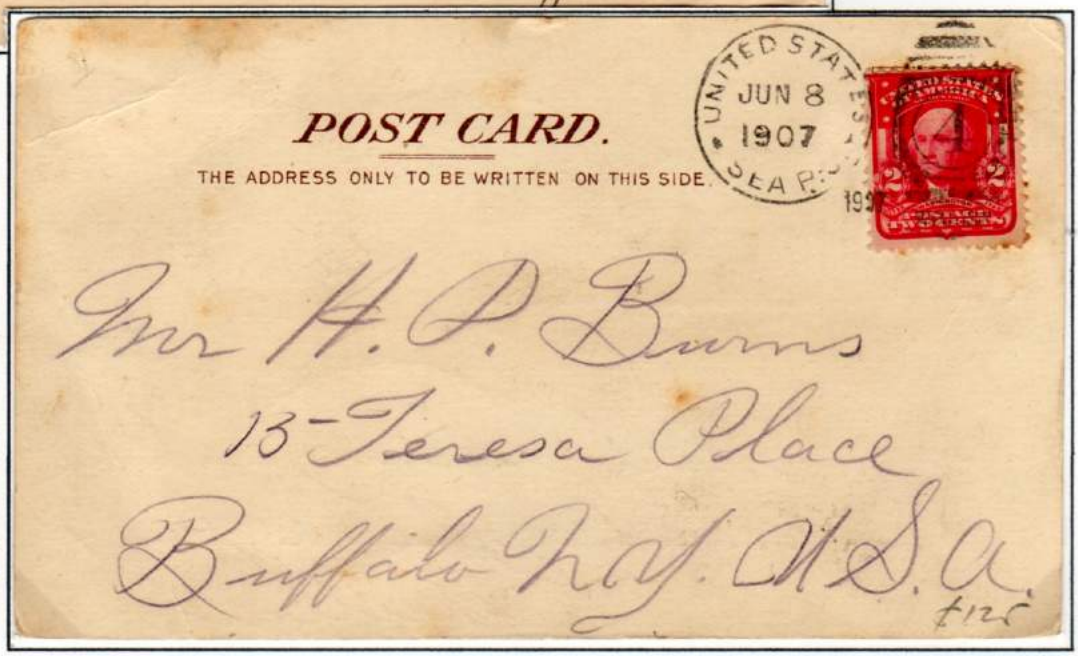


Cartolina spedita da bordo del piroscafo St. Louis, *25 MAY 1907, per la Gran Bretagna. Affrancata con 2 c. ed obliterata con annullo postale circolare "UNITED STATES - SEA P.O." con grandi stelle a lato del "Sea P.O." (Cockrill - tipo A3b), con mese e giorno all'interno fra le due diciture, mentre l'anno era posto esternamente fra il cerchio ed il "killer" recante il n. "3" che identificava la nave. In uso dal 1902 al 1916/17.*



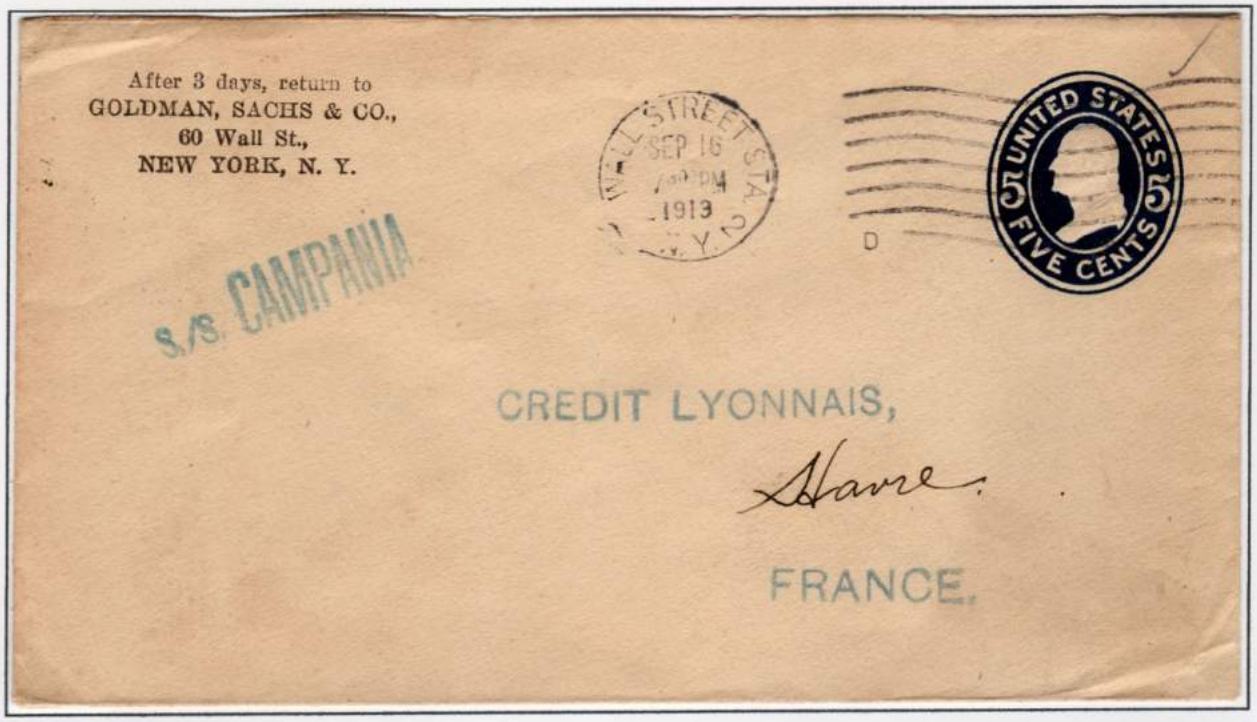
Lettera per Cape Town affrancata con 10 c. (1° porto per il S. Africa) e obliterata "New York - 6 FEB. 1900" (anno posto esternamente fra il cerchio ed il "killer"). Affidata al p.fo St. Paul *per il trasporto fino a Southampton da dove riparti con una nave della Union Castle Line per Cape Town, dove arrivò il 18 marzo, bollo postale di arrivo al retro.*

p.fo St. Paul



Cartolina da bordo del p.fo St. Paul, *8 JUN 1907, per Buffalo (Stato di New York - USA). Affrancata con 2 c. e obliterata con annullo postale circolare "UNITED STATES - SEA P.O." con piccole stelle a lato del "Sea P.O." (Cockrill - tipo A3a), con datario comprendente l'anno e con quest'ultimo ripetuto esternamente fra il cerchio ed il "killer" recante il n. "4" che identificava la nave. In uso dal 1902 al 1916/17.*

La strada era ormai tracciata e la Cunard Line, nel 1893 mise in linea i piroscafi gemelli **Campania** e **Lucania**, prime navi eccedenti le 18.000 ton..

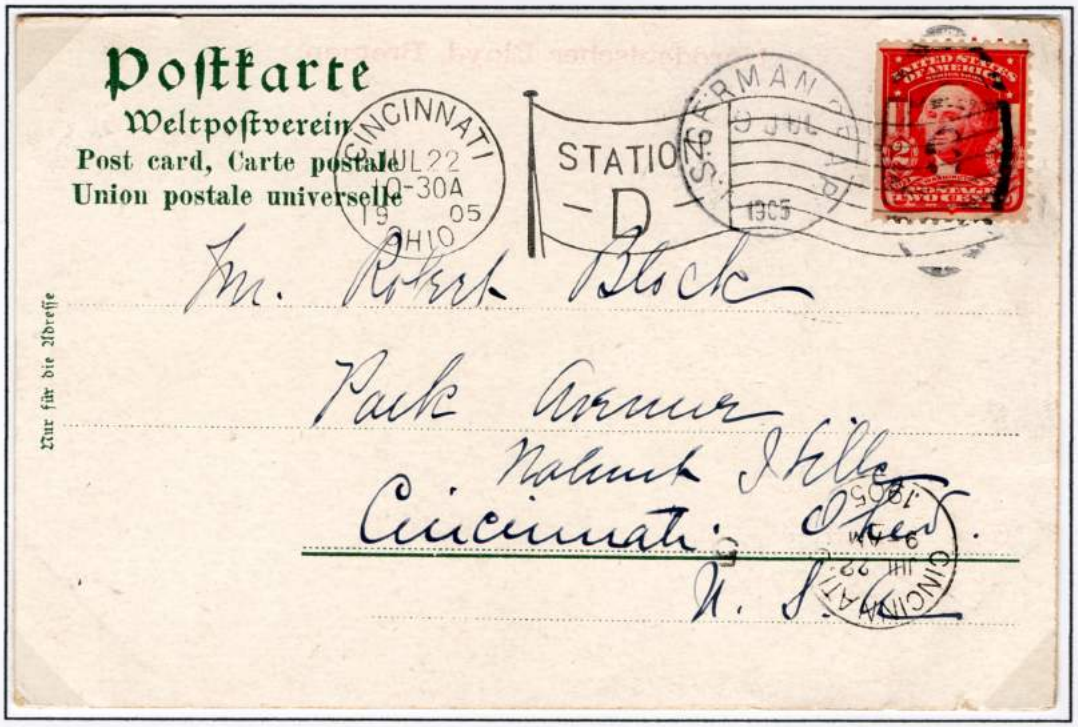


Lettera postale da 5 c. spedita dall'ufficio postale di Wall Street Sta., il 18 Sep. 1912, per Le Havre dove giunse il 25.9, bollo di arrivo al retro. Affidata per il trasporto al p.fo Campania, *timbro a tampone lineare.*

Lettera postale da 5 c., spedita da New York, il 16 Dec. 1904, obliterata con annullo circolare abbinato ad un "killer" ondulato 2 D, per Francoforte sul Meno, dove giunse il 26.12, bollo di arrivo al retro. Affidata per il trasporto al p.fo Lucania, *timbro a tampone lineare.*

Alla supremazia inglese i tedeschi risposero costruendo, fra il 1897 ed il 1906, cinque navi eleganti e veloci con una stazza lorda (tsl) superiore alle 20.000 ton., una velocità superiore ai 20 nodi orari, caratterizzate da 4 fumaioli che valsero loro il soprannome di "4 pipe" ed il cui capostipite fu il p.fo **Kaiser Wilhelm der Grosse** (NDL - 1897), detentore del Nastro Azzurro dal novembre 1897 al 1900.

Cartolina spedita dal p.fo Kaiser Wilhelm der Grosse, *il 26.6.08, per Parigi. L'annullo postale di bordo di forma ovale, con la dicitura DEUTSCH - AMERIKANISCHE - SEEPOST, con al centro la rotta servita, in questo caso "BREMEN/NEW YORK" e la data, fu in dotazione a tutte le navi del NDL ed era utilizzato, esclusivamente, da personale postale tedesco. Il numero romano "VII" identificava la nave e fu utilizzato dal 16.7.1901 al 9.11.1912.*



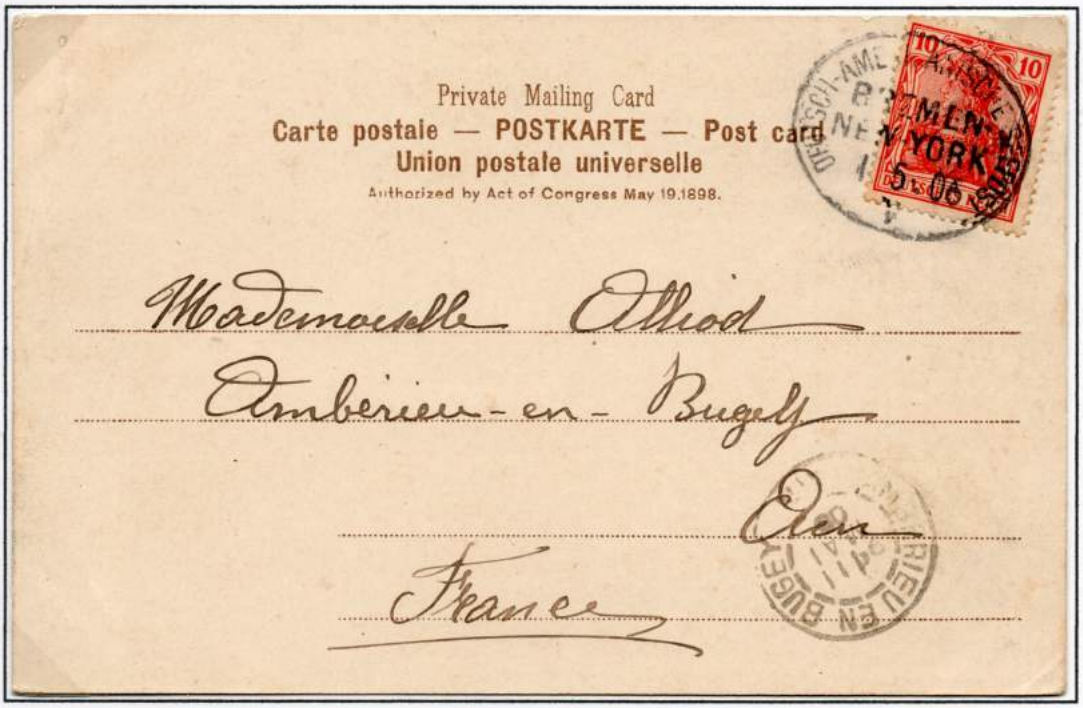
Cartolina spedita da bordo del Kaiser Wilhelm der Grosse *per Cincinnati (USA). Affrancata con 2 c. obliterato con annullo circolare "US - GERMAN SEA P.O. - 9 JUL 1905" e "Killer" n. 6 (P. Cockrill - Tipo A1.e) usato sulla rotta New York - Bremen da personale postale statunitense. In questo caso la corrispondenza rimase a bordo della nave fino al suo ritorno a New York e fu consegnata a Cincinnati il 22 luglio, come attesta l'annullo circolare con annesso "killer" a bandiera. Il n. "6", all'interno del "killer" ovale, identificava la nave e fu utilizzato a bordo del KWdG per il viaggio N.Y. - Bremen effettuato dal 4 all'11 luglio 1905.*

Nel 1900 la HAPAG mise in servizio il suo p.fo **Deutschland**, di struttura simile al KWdG ma di dislocamento superiore. Nonostante la conquista del Nastro Azzurro, tolto al suo predecessore nel 1900 durante il viaggio inaugurale, ebbe sempre problemi strutturali e di macchine che costrinsero la Compagnia di Navigazione a ritirarlo dal servizio dopo soli dieci anni.

Cartolina dal p.fo Deutschland, *21.5.09, per Hornbach (Germania). Nell'annullo postale, di forma circolare come su tutte le altre unità della HAPAG, la lettera "**e**", sotto la data, identificava la nave e fu in uso dal 1900 al 1910.*

Cartolina dal p.fo Deutschland, *… Jul. 1906, per Mobile (USA). Annullo postale statunitense con killer n. "**14**", identificativo della nave che fu utilizzato dal 15.03.1906 al 15.10.1910.*

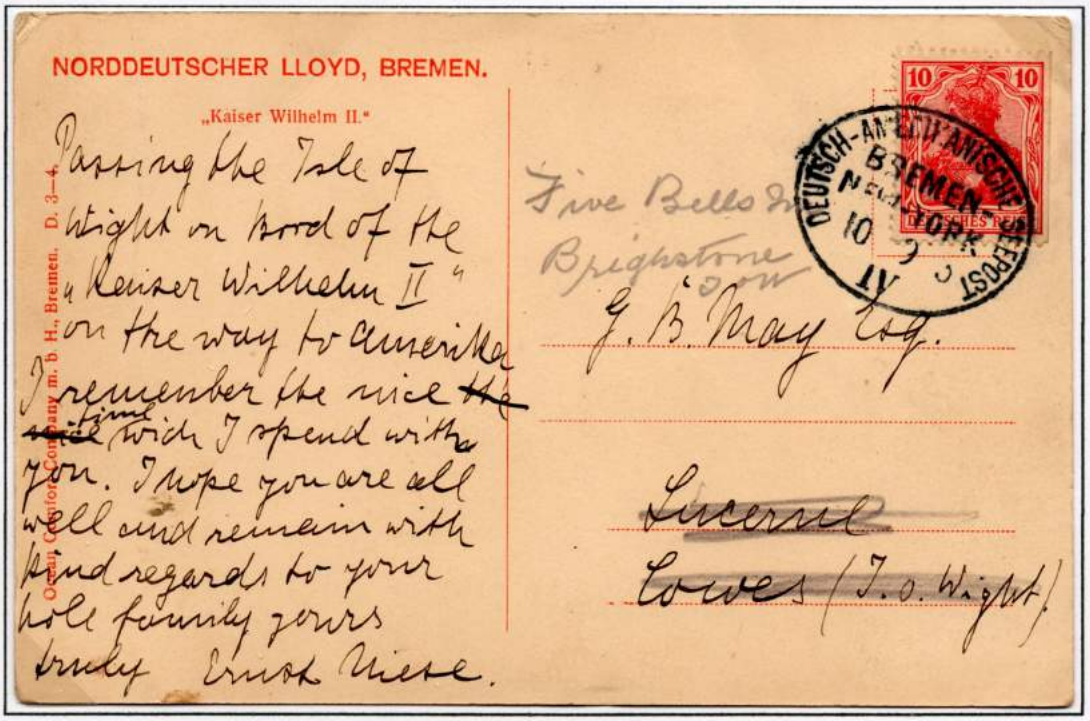
Nel 1901, la NDL varò il secondo dei suoi giganti, il p.fo **Kronprinz Wilhelm**, un miglioramento del KWdG. Su di esso furono applicati i più recenti sviluppi tecnici che riguardavano il lusso e la velocità; quest'ultima gli consentì di aggiudicarsi il Nastro Azzurro nel 1902.



Cartolina spedita da bordo del p.fo Kronprinz Wilhelm, *1.5.1906, in rotta verso New York, per Amberien-en-Bugely. Affrancata con 10 pf. ed obliterata con l'annullo ovale, caratteristica postale delle navi del NDL, recante sotto la data il numero romano "**V**", identificativo della nave e utilizzato dal 21.10.1902 al 21.10. 1913. Questa corrispondenza tornò in Francia nel viaggio susseguente e fu consegnata l'11 Maggio, come attesta il bollo di arrivo.*

Cartlina spedita, il 30 Jan 1910, da bordo del p.fo Kronprinz Wilhelm, *in viaggio per l'Europa, per Chicago. Affrancata con 2 c. ed obliterata con annullo tondo (P. Cockrill - tipo A1d) e adiacente killer in dotazione al personale postale americano. Il n. "**11**", al centro del killer, identificava la nave. Anche questa corrispondenza tornò in USA nel viaggio susseguente dell'unità tedesca.*

Nel 1902 entrò in servizio, sempre per il NDL, il p.fo **Kaiser Wilhelm II**, che aveva l'innovazione tecnica di quattro macchine a vapore a quadruplice espansione, con due motori per ogni asse dell'elica, che gli consentivano una velocità max. di 23,6 nodi.



Cartolina spedita da bordo del p.fo Kaiser Wilhelm II, *per Cowes, poi per Brighstone. Affrancata 10 pf. e obliterata con annullo ovale sotto la cui data è posto il numero romano "**IV**", che identifica la nave.*

Cartolina spedita da bordo del p.fo KW II, *14.11.1904, per l'Illinois. Affrancata con 2 c., obliterata con annullo circolare americano (Cockrill - tipo A1c) con killer n. "**1**" che identificava la nave e che fu utilizzato dall'agosto al 15.11.1904. La cartolina tornò negli USA con lo stesso piroscafo e fu consegnata il 6 Novembre.*

Cartolina spedita da bordo del KW II, *24 Jun 1904, per New York. Obliterata con l'annullo circolare americano (Cockrill - tipo A1e) con Killer n. "**12**" che fu usato dal 15.9.1905 al 9.6.1914. Anche questa corrispondenza, come tutte le altre che erano inviate in USA durante il percorso verso l'Europa, tornò indietro con la stessa unità e fu consegnata il 4 luglio.*

L'ultimo "4 pipe" tedesco, il p.fo **Kronprinzessin Cecilie**, fu messo in servizio, sempre dal NDL, nel 1907 e si distinse dalle unità sorelle per il più grande apparato motore a quadruplice espansione, in grado di erogare 46.000 CV per una velocità max. di 24 nodi. Nonostante ciò non vinse mai il Nastro Azzurro, surclassato dalle grandi unità inglesi che, dal 1905, si avvalsero dei più potenti motori a turbina.

Cartolina spedita dal p.fo Kronprinzessin Cecilie, *21.8.09, per Parigi durante il viaggio Bremen - New York. Obliterata con l'annullo ovale sotto la cui data compare il numero romano "**X**", identificativo della nave, che fu utilizzato ininterrottamente dal 20.8. 1907 all'11.7.1914. La corrispondenza rimase a bordo dell'unità fino al suo ritorno in Europa.*

*Cartolina spedita da bordo del KC per New York il 26 Jan 1906. Affrancata con coppia da 1c. ed obliterata con il caratteristico annullo circolare statunitense (Cockrill tipo A1c) con killer n. "**13**" che identificava la nave e che fu utilizzato dal 20.08.1907 all'11.7.1914, quando gli addetti postali USA furono fatti sbarcare per i venti di guerra che soffiavano in Europa.*

Se le navi della classe "Kaiser" furono il fiore all'occhiello della marina tedesca, non dobbiamo dimenticare quelle unità minori che le fecero da degno contorno. Ne ricordiamo solo alcune: p.fo **Graf Waldersee** (1898), impiegato dalla HAPAG sulla rotta Amburgo - New York, ...

Cartolina dal Graf Waldersee, *4.9.1900, per Hanerau - Hademarschen (Germania). Annullo circolare usato a bordo delle navi della HAPAG. Il numero romano "II" che compare sotto la data identificava la nave. Tale bollo fu utilizzato dal 02.09.1900 al 27.12.1906. Questa corrispondenza fu consegnata all'ufficio postale di Boulogne, primo scalo verso N.Y., il giorno 5 e fu recapitata in Germania il giorno seguente.*

...p.fo **Prinzess Irene** (1900), che alternò viaggi sul nordatlantico a quelli verso l'Estremo Oriente, per la cui rotta era stato costruito, p.fo **Prinz Eitel Friederich** (1904), impiegato sulle rotte per l'Estremo Oriente .....

p.fo Prinzess Irene

Il Prinz Eitel Friederich *nel 1914, quando venne impiegato come nave corsara nell'Oceano Pacifico contro il traffico alleato nel corso della 1a. Guerra Mondiale.*

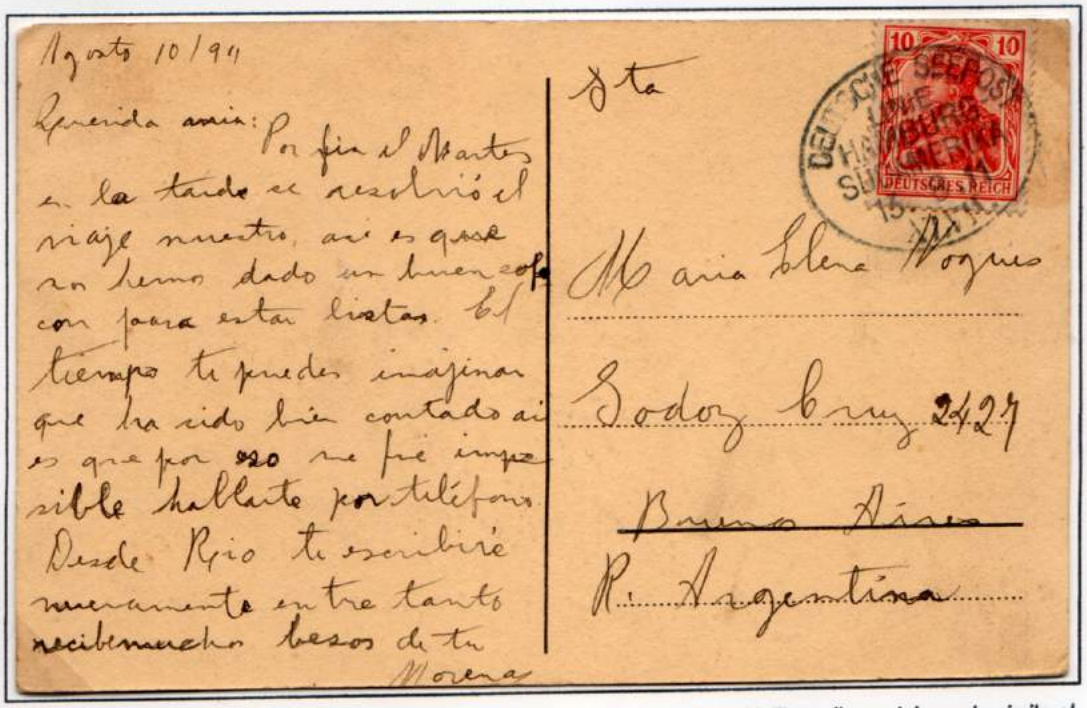
...e il p.fo **Grosser Kurfürst** (1900), utilizzato sia sulle rotte per il nord e sud atlantico, sia per quella verso l'Australia. Queste ultime tre unità appartenevano al NDL.

Cartolina spedita da bordo del piroscafo Grosser Kurfürst *per Cleveland (USA), con annullo ovale sotto la cui data compare la lettera "c" che identificava la nave e che fu impiegato dal 22.08.1912 al 07.01. 1913.*

Fra le tante unità tedesche, aventi un tonnellaggio di circa 10.000 ton., con velocità fra i 13/15 nodi/h. e con un solo fumaiolo, progettate e costruite per servire la rotta Amburgo - Sud America, vi era il p.fo **König Friedrich August** (1906) della HAPAG, più comunemente conosciuta come Hamburg Amerika Linie, ...

Cartolina per Morsbach (Germania) spedita il 26.12.08 dal p.fo König Friedrich August, *il cui acronimo* KFA *si legge nello scritto. Affrancata per 10 pf. ed obliterata con annullo ovale "Deutsche Seepost - Hamburg / Südamerika" sotto la cui data compare il numero romano "**XXIII**" identificativo della nave.*

.....e quelle della **HSDG**, acronimo della Hamburg - Sudamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, di cui ricordiamo il p.fo **Cap Arcona** (1907).

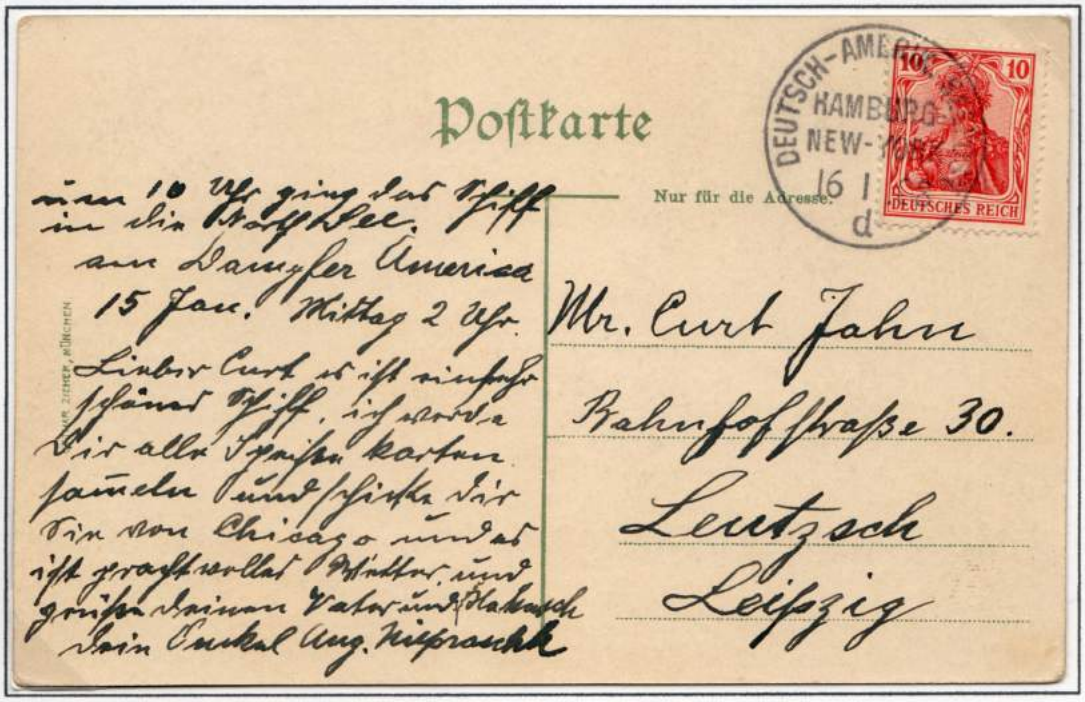


Cartolina spedita da bordo del p.fo Cap Arcona, *13.8.11, per Buenos Aires. Nell'annullo postale ovale simile al precedente sotto la data si legge il numero romano "**XLVII**" identificativo della nave.*

Bayern, 1913 - cartolina postale di commissione privata da 5 pf.

In Germania la rivalità fra la HAPAG e la NDL, che si contendevano la **ricca clientela**, alla ricerca di nuove emozioni, nonché il remunerativo trasporto degli **emigranti**, portò alla costruzione di splendide unità che, benché avessero buoni apparati motori a vapore ma velocità non eccelse di 17/18 nodi, conobbero momenti di gloria.

Fra queste navi si ricordano il p.fo **Amerika** (1905 - HAPAG), costruito a Belfast (Irlanda),.....



Cartolina spedita da bordo del p.fo Amerika, *16.01.08, per Lipsia. L'annullo obliteratore è del tipo a cerchio sotto la cui data compare la lettera "d" che identificava la nave e che fu in uso dal 1905 al 1913.*

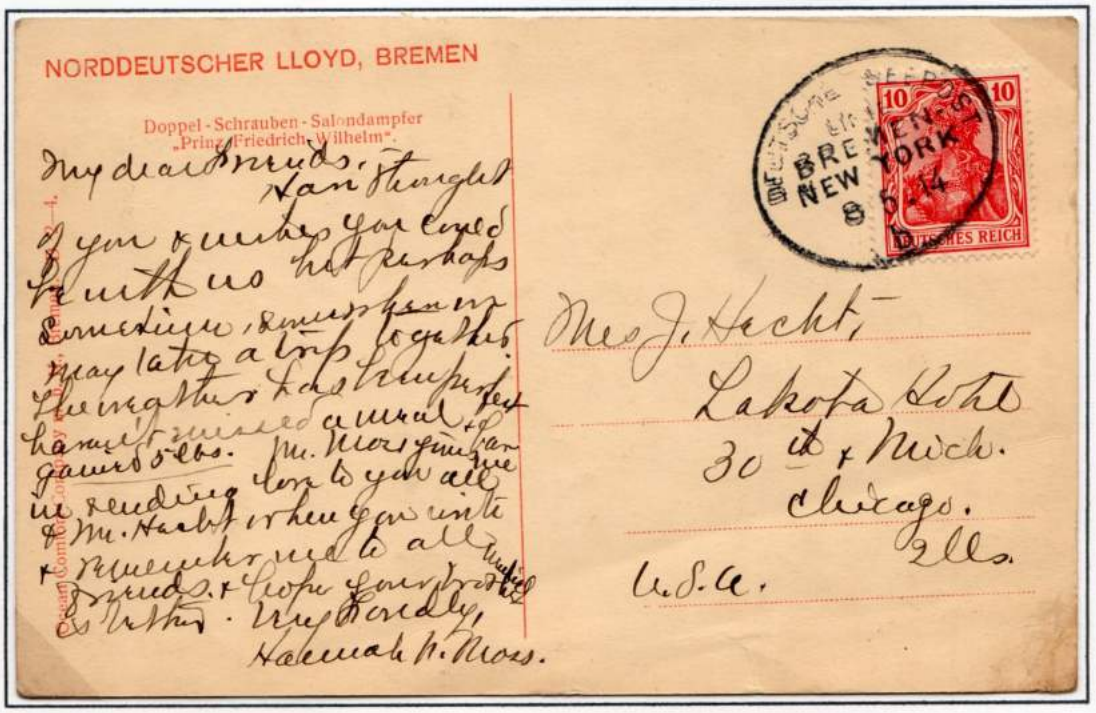
...i p.fi **Kaiserin Auguste Victoria** (1906 - HAPAG) e **George Washington** (1909 - NDL), entrambi costruiti in Germania nei cantieri di Stettino.

Cartolina da bordo del p.fo Kaiserin Auguste Victoria, *15.11.07, per Altona. Obliterata con annullo postale circolare sotto la cui data la lettera "**a**" identificava la nave e che fu in uso dal 1906 al 1914*

Cartolina dal p.fo Kaiserin Auguste Victoria, *25 Apr 1907. Annullo postale statunitense a cerchio (Cockrill - tipo A1e) senza ora di spedizione sotto la data, con killer n. "17" che identificava la nave e che fu in uso dal 18.04.1907 al 25.02.1908.*

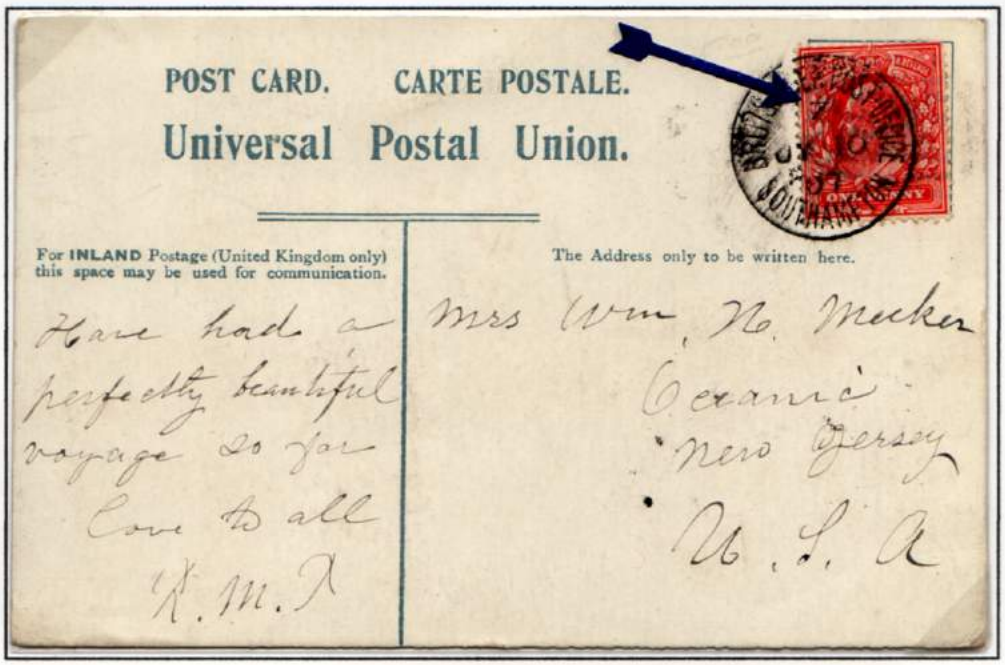
p.fo George Washington

Altra nave costruita essenzialmente per il trasporto degli emigranti fu il p.fo **Prinz Friedrich Wilhelm** (1907 - NDL) che, pur avendo un dislocamento inferiore alle precedenti unità, disponeva di ben 1.726 posti in 3ª classe, con condizioni di vita più umane rispetto ad altri liners, contro i 46 della 1ª cl. e 338 della 2ª cl..

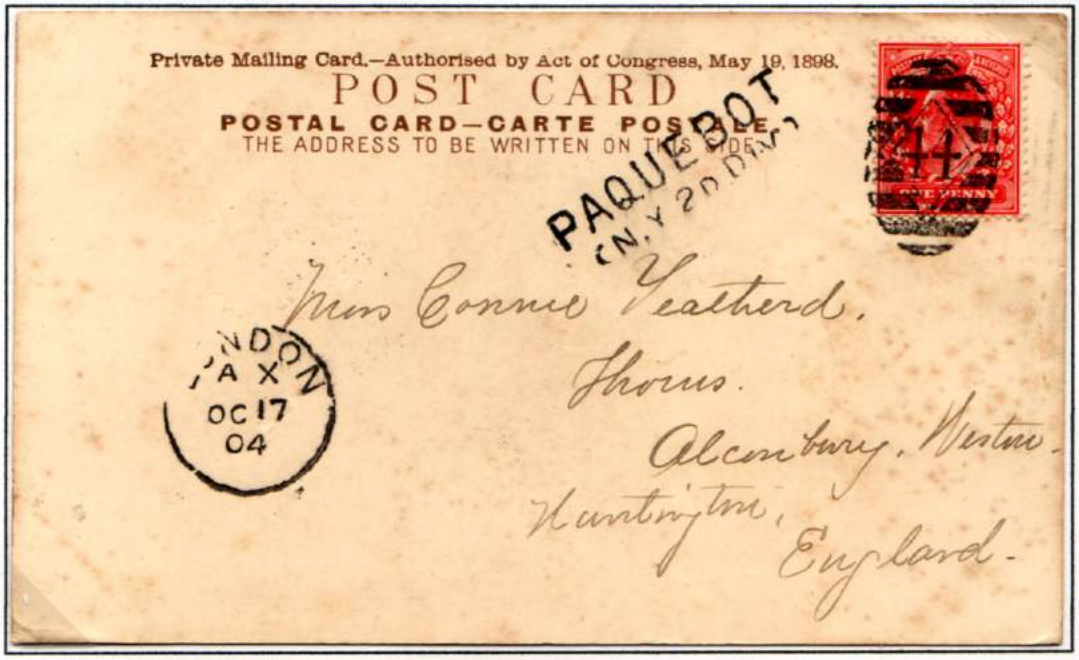


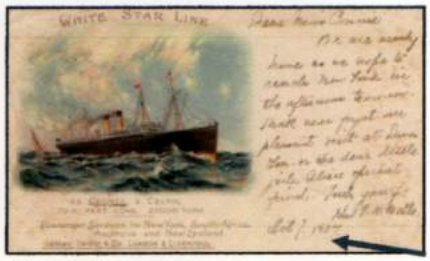
Cartolina dal p.fo Prinz Friedrich Wilhelm, *8.5.1914, per Chicago. Annullo ovale sotto la cui data vi è la lettera "**b**" che identificava la nave. Utilizzato dal 07.03. al 06.07.1914.*

Da parte britannica la White Star line mise in linea 4 eccellenti piroscafi, **Oceanic** (1899), **Cedric** (1903), prima nave inglese a superare, con le sue 21.073 ton., il dislocamento del vecchio Great Eastern di Brunel, **Carpathia** (1903) e **Adriatic** (1907), primo liner ad avere una piscina coperta ed un bagno turco.



Cartolina spedita dal p.fo Oceanic, *07.10.07, per Oceanic (New Jersey - USA), obliterata con annullo "British Sea Post Office"" con in alto, sopra la data, il n. "7" che identificava la nave. Questo annullo fu usato per soli 15 mesi (1907 - 1908) per un reclamo degli USA sul nome della città che era omonimo della Southampton dello Stato di New York. Il nome della città fu soppresso e l'annullo modificato.*





Copia del retro con la data di spedizione, Oct. 7.1904.

Cartolina spedita dal p.fo Cedric, *7 Oct. 1904 (manoscritto) per l'Inghilterra. Giunta a N.Y. venne marcata con timbro lineare "PAQUEBOT - N.Y. 2ª Div." (Hosking 2050B). La cartolina fu riconsegnata a bordo della nave inglese e arrivò a Londra il 17 Oct. 1904, dove il francobollo fu annullato con un semplice killer ovale "44".*

p.fo Carpathia

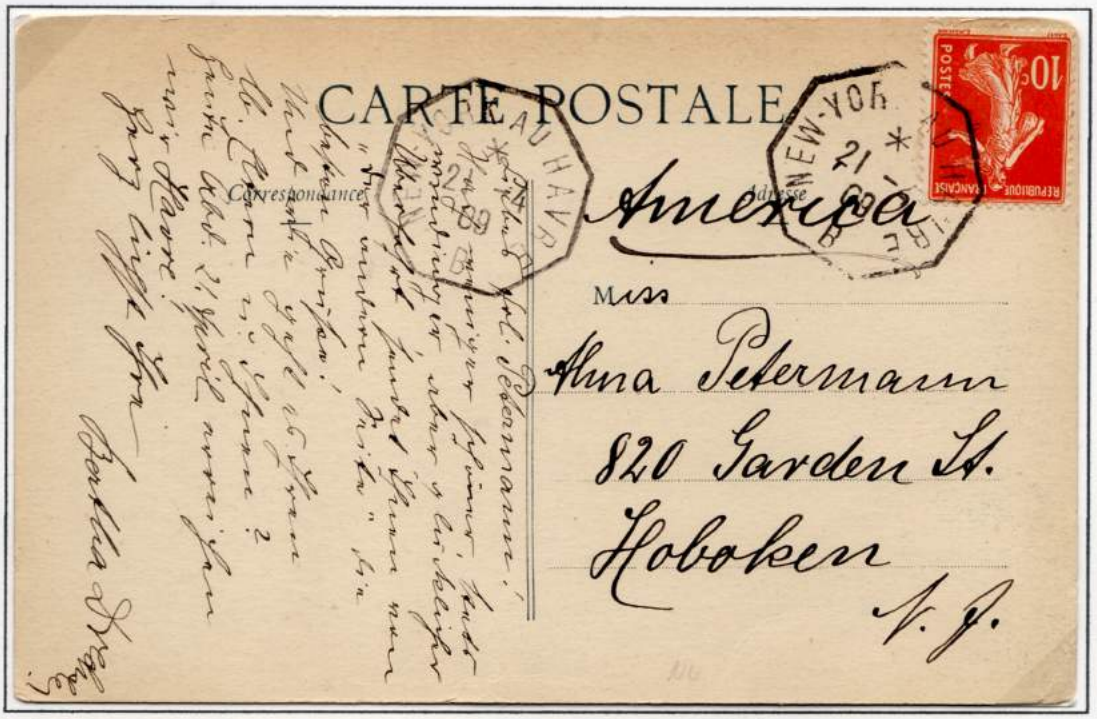
Cartolina spedita dal p.fo Adriatic *per Hartford. Annullo a singolo cerchio con la dicitura "Transatlantic Post Office - 29 Jan. 11" alla base del quale si trova il n. "8" che identificava la nave. Questo bollo sostituì quello con la dicitura "Southampton" e fu usato dal 1908 al 1914.*

La Francia non stette certamente a guardare e mise in servizio delle buone unità di medio dislocamento, circa 11.000 ton., che si distinsero per i loro raffinati interni stile impero. Si ricordano i p.fi **La Lorraine** (1900), **La Savoie** (1901).....

Cartolina spedita dal p.fo La Lorraine *per San Francisco, obliterata con annullo ottagonale "New York - Le Havre - 7.1.1911 - A", dove la lettera "**A**" identificava la nave durante quel viaggio con rotta dagli USA alla Francia. Per la consegna al destinatario la corrispondenza tornò negli Stati Uniti con la stesso piroscafo alla sua successiva ripartenza da Le Havre. Questo tipo di annullo fu usato dal 1908 al 1916 e dal 1919 al 1939.*

Lettera spedita da New York per Orgelet (Francia), 24 oct. 1906 e affidata al p.fo La Savoie *(manoscritto). Arrivata a Orgelet il 2.11.1906, annullo al retro.*

...**La Provence** (1906 - 13.000 ton.), **Rochambeau** (1911 - 12.678 ton.), che per tutto il periodo della 1ª Guerra Mondiale (1915-1918) assicurò un regolare servizio fra Bordeaux - New York e viceversa, e **Lafayette** (1914 - 11.953 ton.), che collegò Bordeaux a New York e viceversa fino all'ottobre 1916, anno in cui fu trasformata in nave ospedale fino al 1918.



Cartolina spedita dal p.fo La Provence *per Hoboken (USA). Annullo ottagonale "New York au Havre - 21.4 - 09 - B" dove la lettera "B" identificava la nave in quel viaggio.*

Lettera da New York a Parigi, 1 Apr.1916, con censura militare francese, affidata al piroscafo Rochambeau *(dattiloscritto) per il trasporto transatlantico.*

Lettera da N. Y. a Parigi, 21.Oct. 1916, con timbro della censura militare francese, affidata al p.fo Lafayette *(manoscritto) per il trasporto via mare.*

La prima turbina ad azione

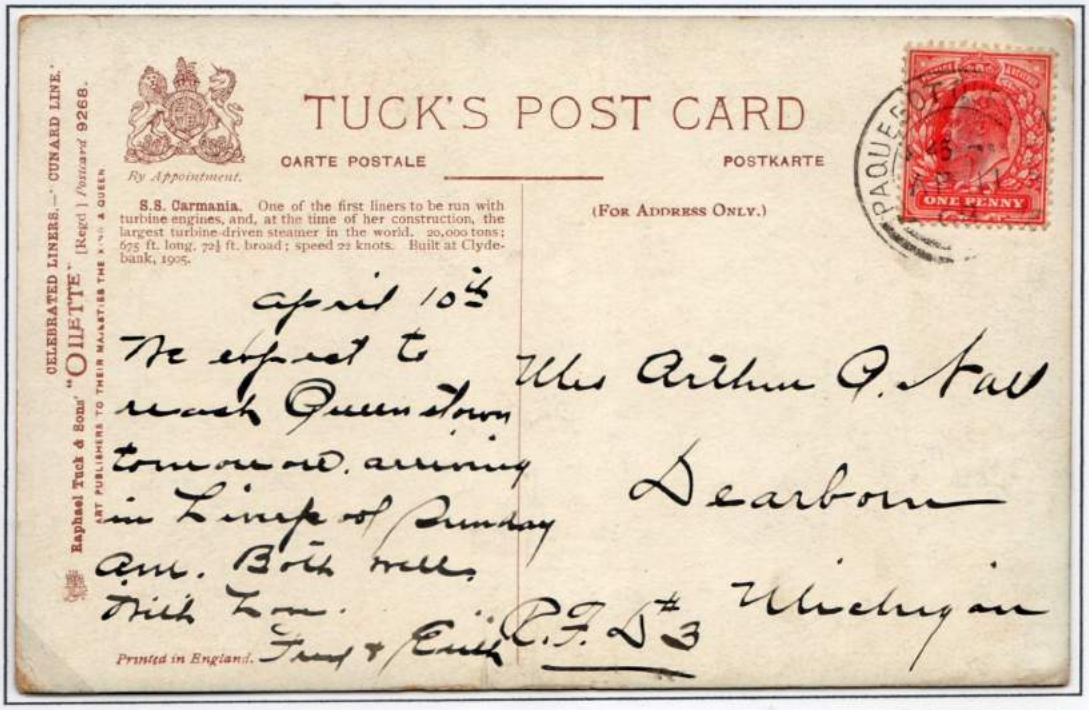
Nella prima decade del XX° sec. si ebbero due novità tecniche nel campo della propulsione navale. La prima fu la **turbina a vapore**, il cui studio era stato intrapreso dallo svedese **Gustaf de Laval** nel 1883 e che l'irlandese **Charles Parsons** perfezionò creando un apparato motore che sperimentò, nel 1897, su di una lancia, convenientemente chiamata **Turbinia**, che dimostrò tutta la sua validità.

Turbina a reazione

Moderna turbina a reazione per grandi apparati motore.

Nel 1905 la Cunard Line fece costruire il suo primo liner a turbina, il **Carmania** di circa 20.000 ton. ed una velocità, non eccelsa, di 18 nodi, nonostante l'utilizzo del nuovo propulsore.

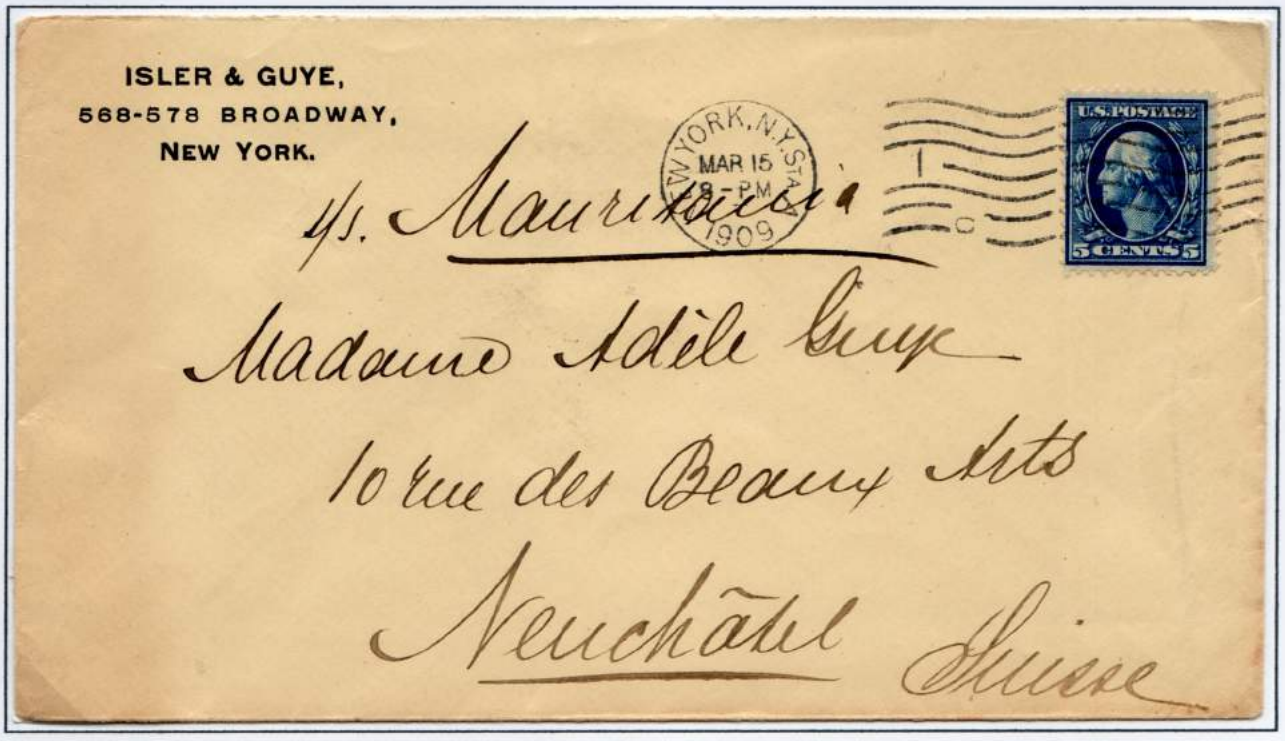
La tn. Carmania *con lo scafo grigio durante la 1ªG.M., quando servì nella Royal Navy come incrociatore ausiliario.*



Cartolina dalla tn. Carmania *per Dearborn (USA). Annullo "Paquebot Queenstown - 11 Apr. 1908" (Hosking 371) apposto dal locale ufficio postale portuale della città irlandese, oggi Cobh, a testimonianza della sua provenienza da bordo della nave, dopodiché fu restituita alla nave per la consegna negli USA.*

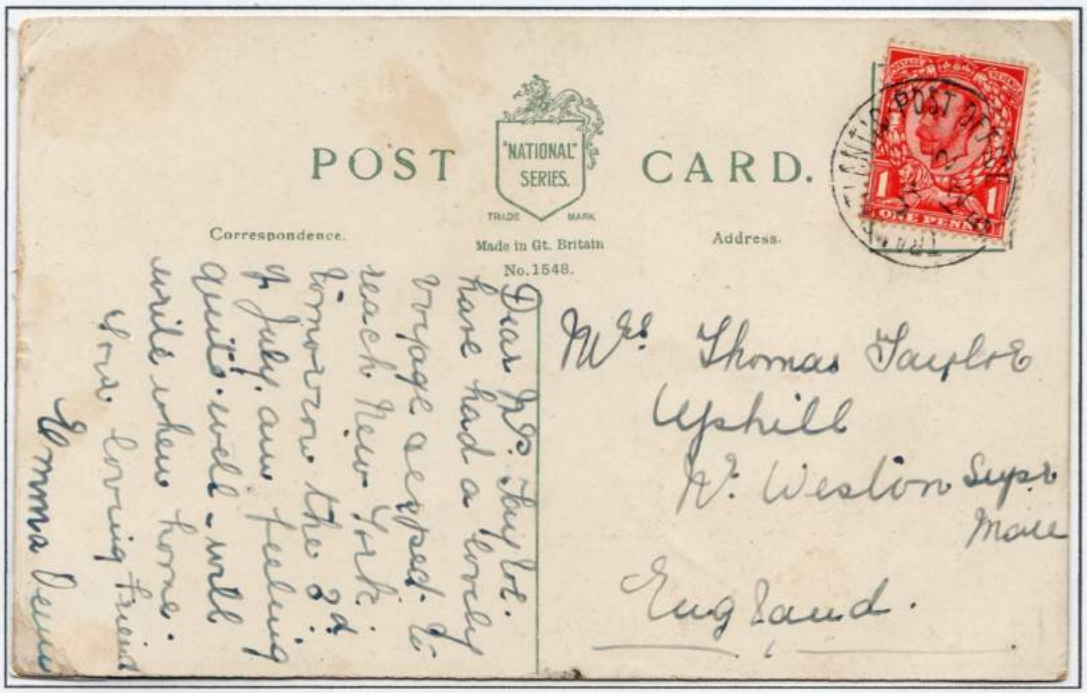
Nel 1906, utilizzando questo nuovo apparato motore, furono costruiti, sempre per conto della Cunard Line, due mastodontici transatlantici di oltre 30.000 ton.. Si trattava delle tn. gemelle **Lusitania**, silurata dal smg. tedesco U-20 nel 1915, e **Mauretania**, capostipiti della nuova generazione dei giganti di linea. Entrambi si aggiudicarono e detennero il Nastro Azzurro, il primo dal 1907 al 1909, il secondo dal 1909 al 1929.

Cartolina dalla turbonave Lusitania *(manoscritto) per Los Angeles, nel viaggio USA - Europa. All'arrivo a Cardiff fu consegnata all'ufficio postale del porto dove fu obliterata con l'annullo meccanico continuo "Cardiff - Paquebot - Jul. 25. 12" (Hosking 244) che attestava la provenienza dalla nave e di nuovo riconsegnata alla stessa per essere inoltrata al destinatario nel viaggio di ritorno negli USA.*



Lettera spedita da New York per Neuchatel (Svizzera), 15 Mar. 1909, e affidata alla tn. Mauretania *(manoscritto per il trasporto via mare.*

Ancor più grandi dei precedenti furono le turbonavi gemelle **Olimpic** (1911), **Titanic** (1912), della White Star Line, e la tn. **Aquitania** (1914), della Cunard Line, tutte di circa 45.000 ton.



Cartolina spedita da bordo della tn. Olympic per Weston-Super-Mare (Inghilterra). Obliterata con annullo "Transatlantic Post Office - 2 luglio 1912 - 5" utilizzato dal 1908 al 1914 e dove il n. "5" identificava la nave.

Il **Titanic**, la **nave dei sogni**, ritenuta dai suoi costruttori inaffondabile, divenne la nave degli incubi. Il 15/4/1912, durante il suo viaggio inaugurale, affondò per **collisione contro un iceberg** dando vita al più grande disastro navale della storia.

La sequenza del disastro: dall'urto contro l'iceberg all'inabissamento di prua.

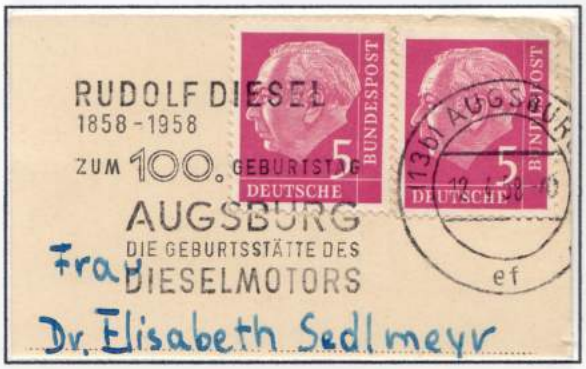
La Germania rispose con tre ulteriori giganti del mare il cui capostipite fu la tn. **Imperator**. Queste unità furono fortemente volute da **Albert Ballin**, direttore della Hamburg - Amerika Linie, per controbattere la preponderanza inglese.

Cartolina dalla tn. Imperator *per New York con annullo di bordo del 18.6.1913, ultimo giorno del viaggio inaugurale con arrivo nella metropoli USA. La lettera "e" identificava la nave. Tale bollo postale fu impiegato dal giugno 1913 al luglio 1914.*

Lettera da Cresco (USA),16 luglio 1914, per Hamm (Germania) e affidata alla tn. Imperator *(manoscritto) nel suo ultimo viaggio transatlantico.*

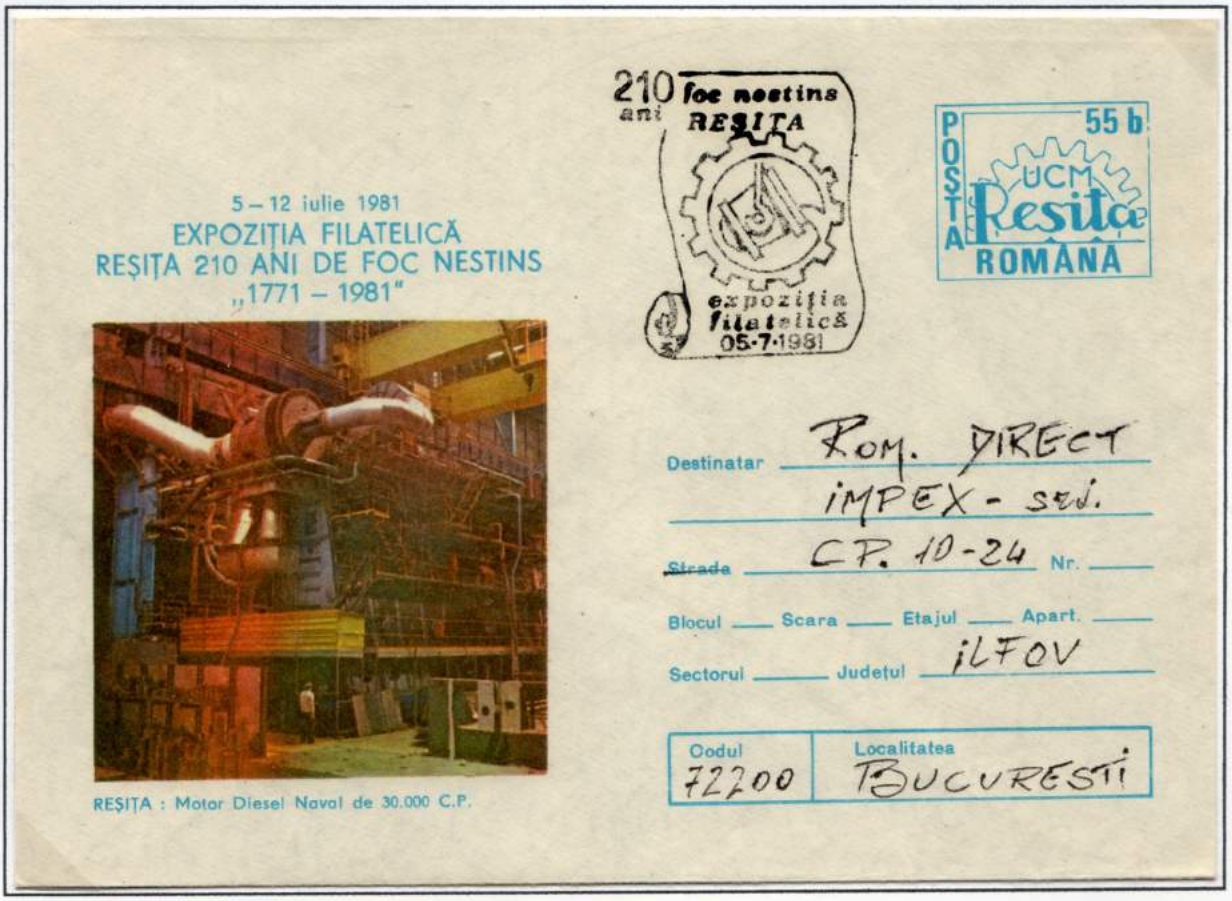
La nave partita da New York il 18 luglio arrivò ad Amburgo il 27 dello stesso mese e qui fu bloccata per l'imminente scoppio della 1ª Guerra Mondiale.

La seconda novità tecnica di questa prima decade del XX° sec. si dovette agli studi di **Rudolf Diesel** che, nel 1893, aveva brevettato una "macchina a combustione interna" che prese il nome di **motore diesel**, con il quale, nel 1912, fu equipaggiato il mercantile danese **Selandia**, ma si dovette attendere la fine della 1ª G.M. per vedere un ocean liner utilizzare questo nuovo propulsore.

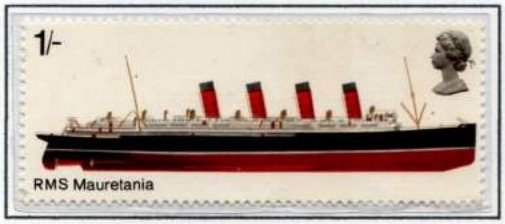


Germania, 1993 – Affrancatrice meccanica "Augsburg - Luogo di nascita del motore diesel - 1893-1993".

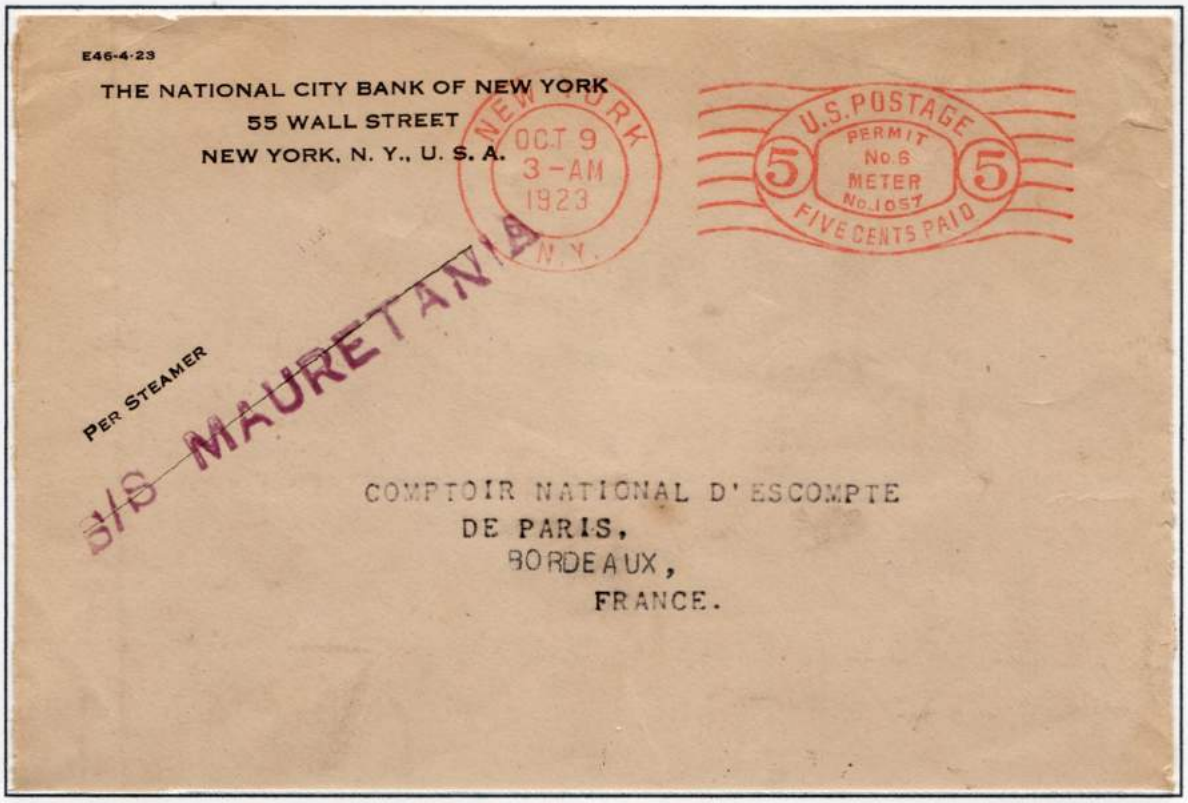
Carta fluorescente



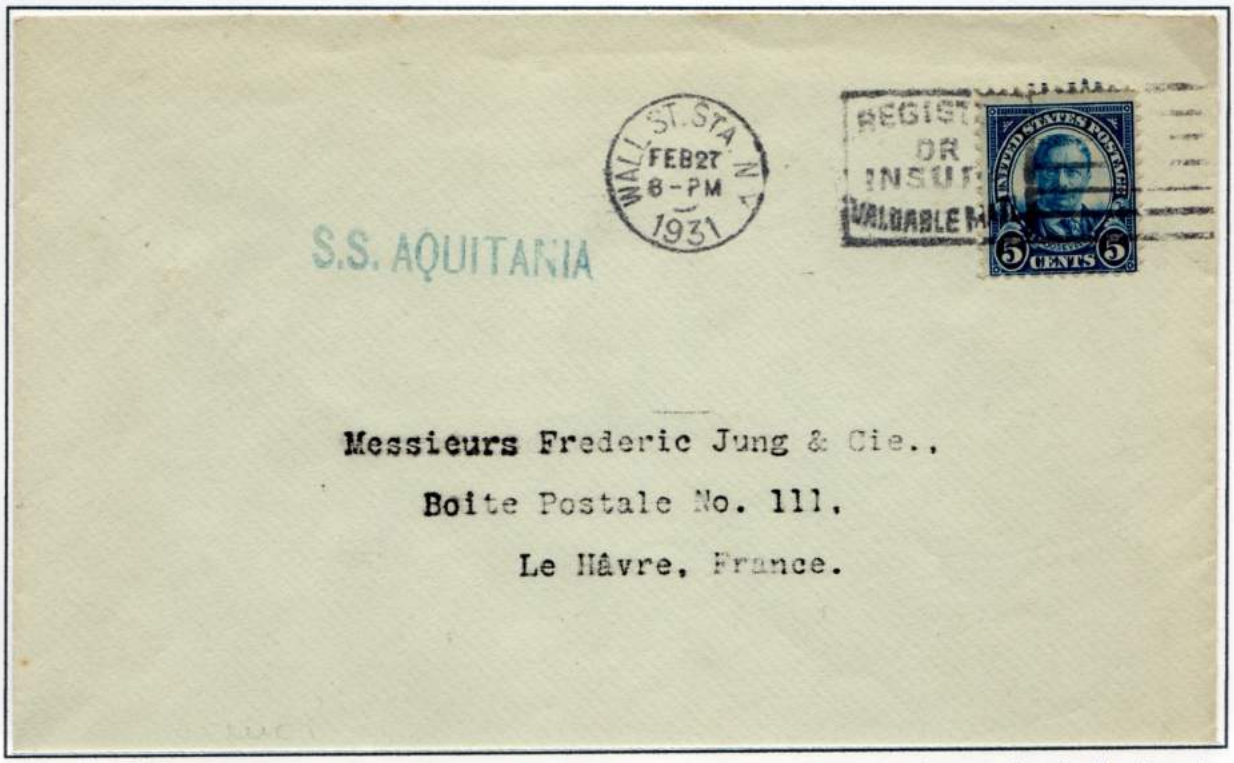
Moderno motore navale diesel da 30.000 CV



Terminata la prima guerra mondiale l'Inghilterra, prima fra tutte, poté riprendere i collegamenti sul Nord Atlantico con le unità uscite indenni dal conflitto come le tn. **Mauretania** e **Aquitania**.

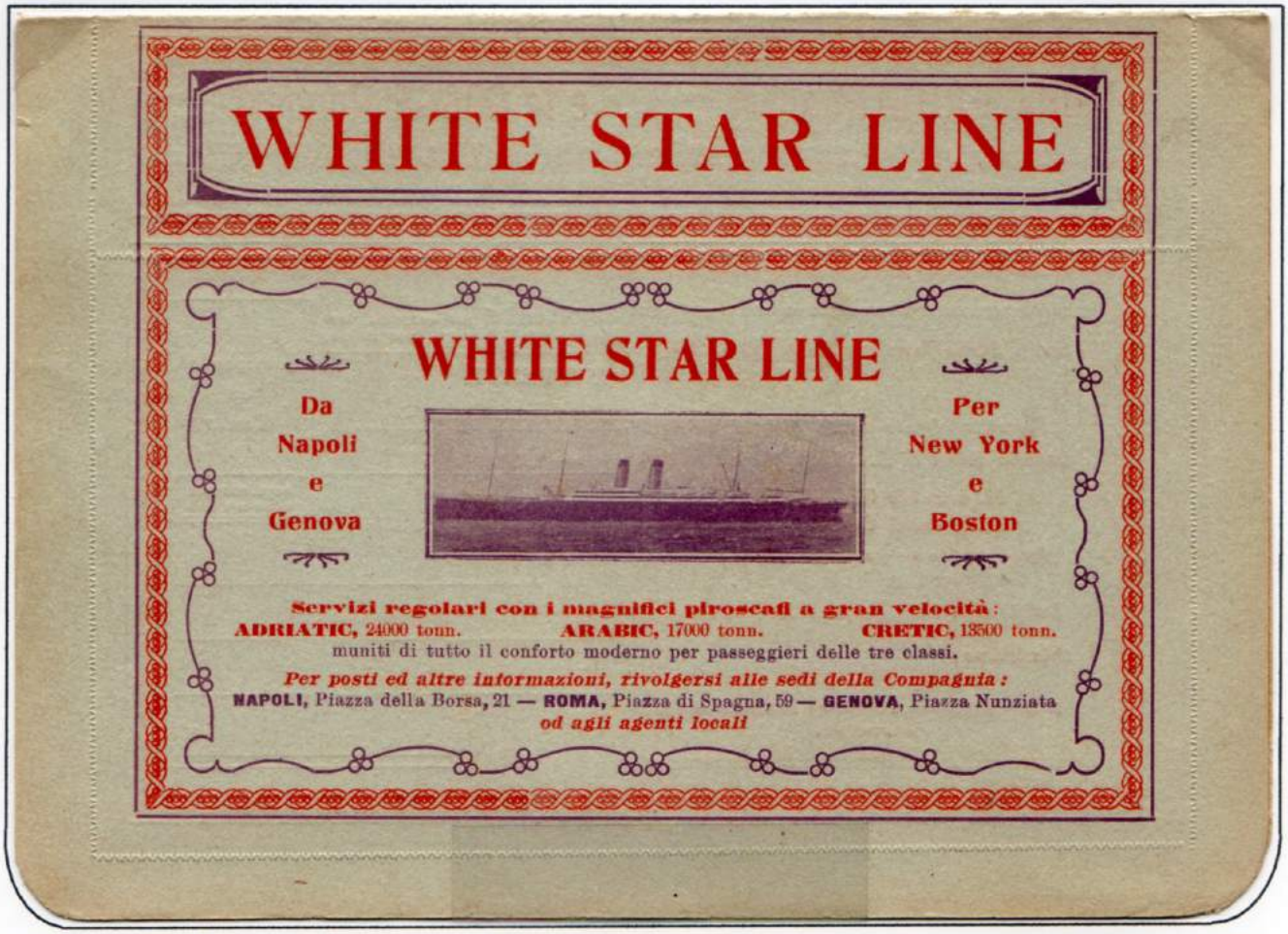


Lettera da New York a Bordeaux, 9 ott. 1923, affidata alla tn. Mauretania *per il trasporto via mare. Annullo di arrivo a Bordeaux, 16.10.1923, al retro.*

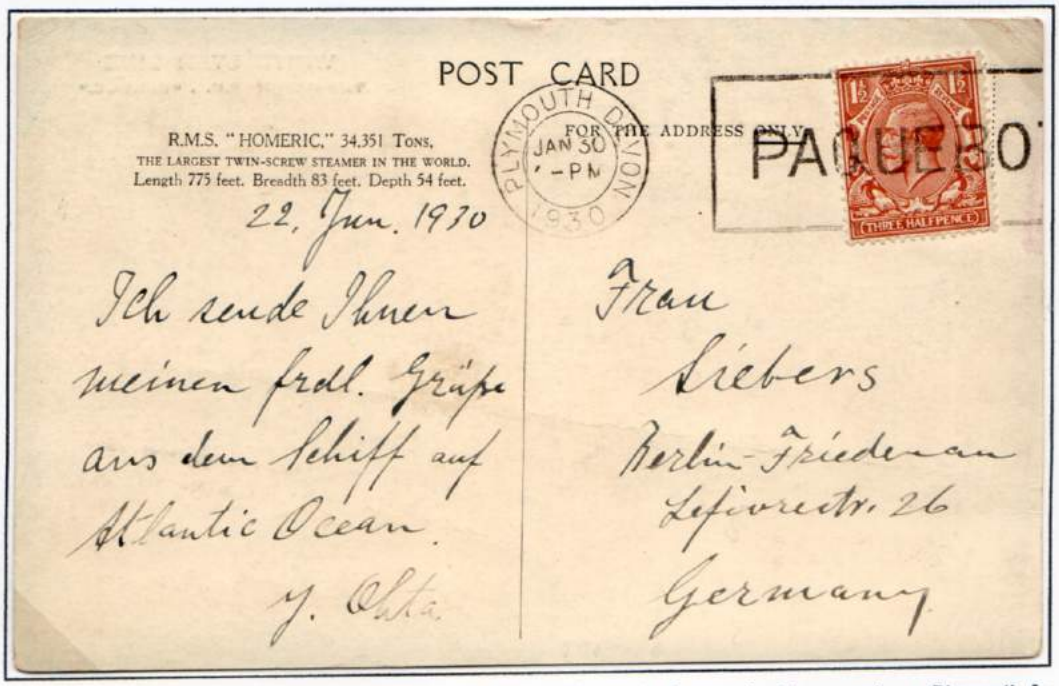


Lettera da New York a Le Havre, 27 Feb. 1931, affidata alla tn. Aquitania *per il trasporto via mare. Annullo di arrivo a Le Havre, 8.3.1931, al retro.*

A questi due giganti furono affiancati il p.fo **Adriatic** (1908) e la m/n **Homeric**, ex tedesca COLUMBUS del 1913 che, al termine del conflitto, fu consegnata alla Gran Bretagna in conto riparazioni danni di guerra. Dopo la ricostruzione del 1922, fu fra le prime unità ad essere equipaggiata con l'apparato motore a diesel.



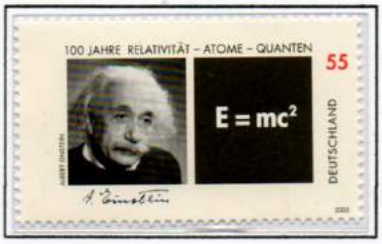
Italia Regno, 1923 - Busta Lettera Postale con pubblicità della White Star Line illustrata con il p.fo Adriatic, *affrancata con 10 c. (tipo Leoni). Questo tipo di buste furono emesse a beneficio degli orfani ed invalidi di guerra, erano preaffrancate con francobolli della serie Michetti, Leoni o floreale, soprastampate con le lettere B.L.P.. Al loro interno contenevano un foglio per la corrispondenza, tappezzato di inserzioni pubblicitarie e la parte posteriore della busta poteva essere staccata ed usata come cartolina di ritorno, previa affrancatura.*

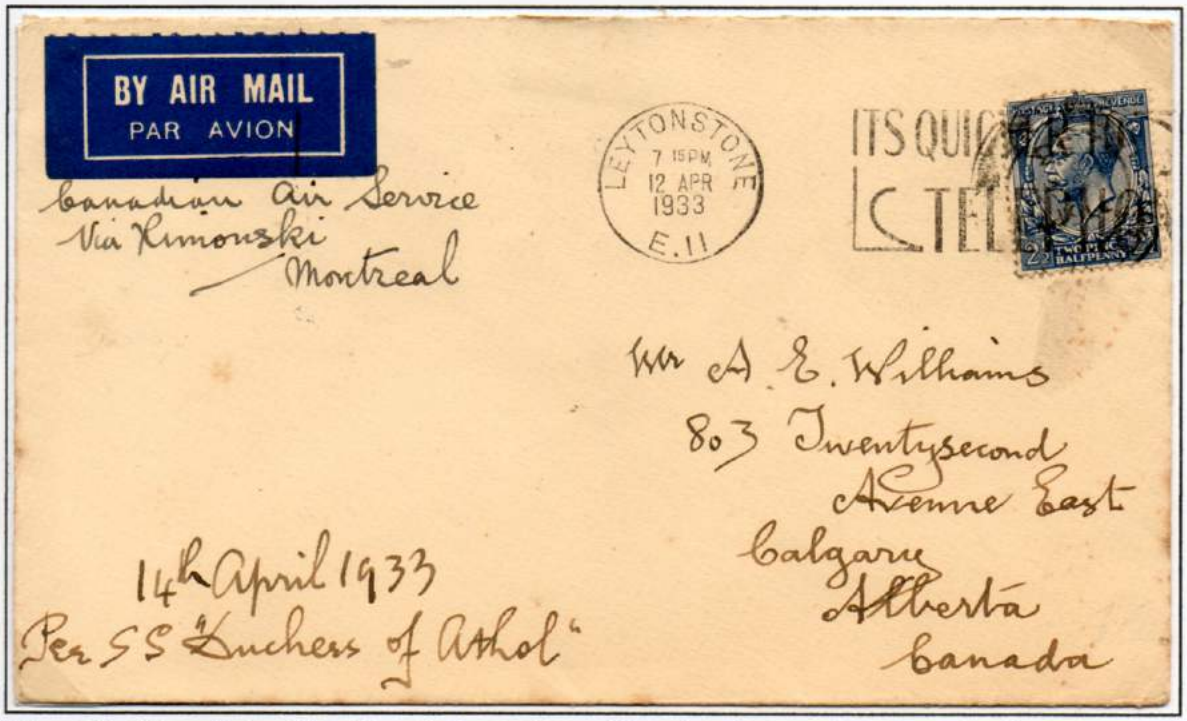


Cartolina scritta a bordo della mn. Homeric, *22 Jun. 1930, per la Germania. Al suo arrivo a Plymouth fu obliterata nel locale ufficio postale portuale con annullo a doppio cerchio "Plymouth Devon - 30 Jan. - 1930" e "Paquebot" (Hosking 182) per attestare la sua provenienza dalla nave.*

All'espansione del traffico transatlantico inglese contribuirono anche unità minori, ma non meno importanti delle sopracitate. Fra queste ricordiamo il p.fo **Orduña** (1914), in servizio tra il 1919 ed il 1940, le tn. **Belgenland** (1924), famosa per aver trasportato **Albert Einstein**, in fuga dal regime nazista, negli USA nel 1933, **Transylvania** (1925) e **Duchess of Atholl** (1928).

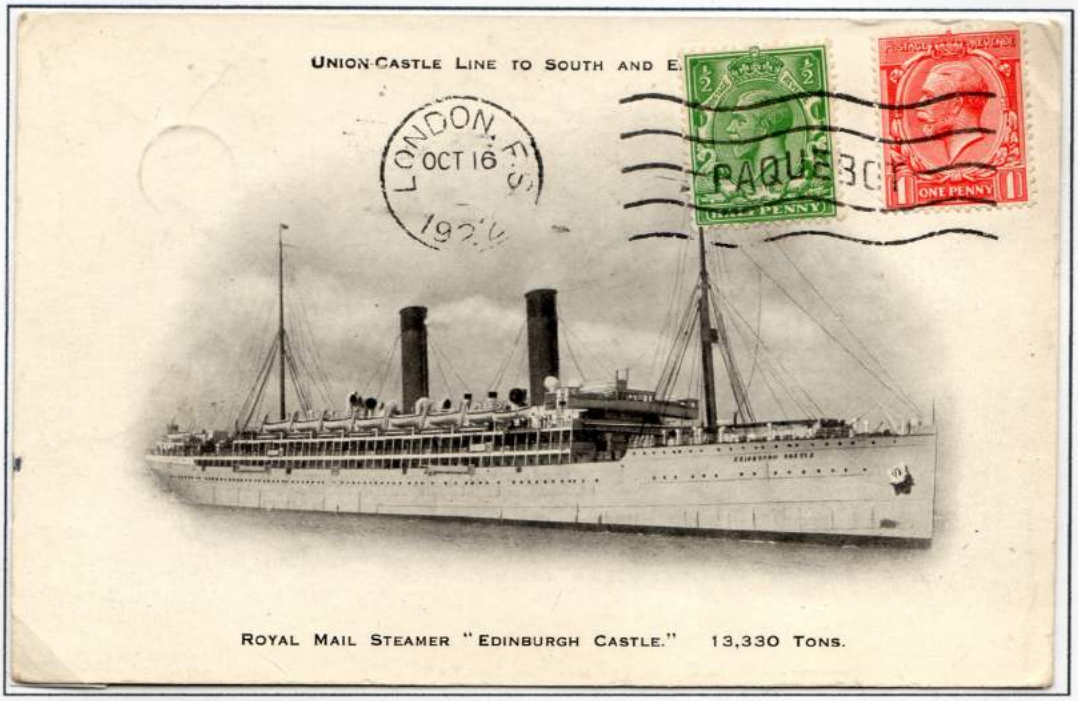
Belgio, 1934 – AFM illustrata con il ponte di comando e i tre fumaioli della tn. Belgenland. *La nave, pur essendo inglese, è raffigurata su questa affrancatrice meccanica belga poiché il suo porto di armamento era Anversa (Antwerpen).*





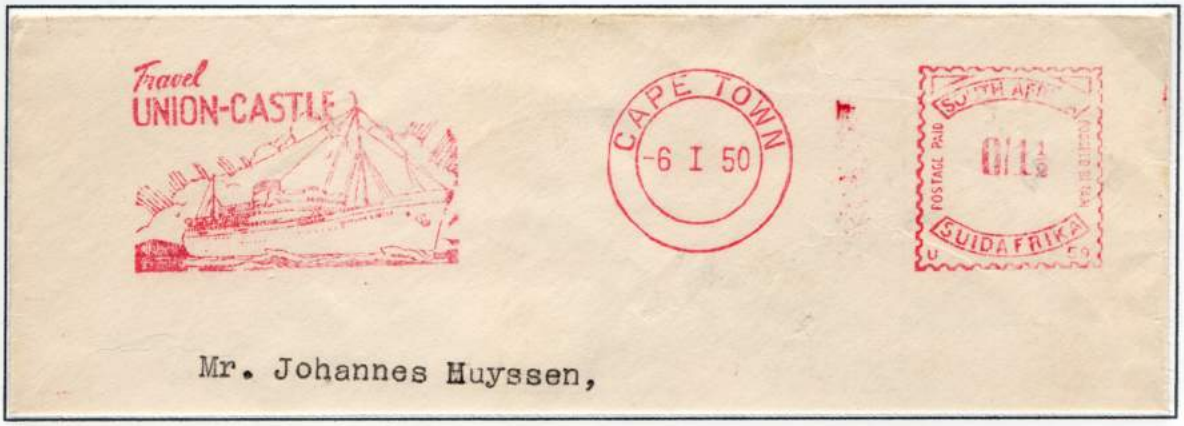
Lettera dall'Inghilterra, 12. Apr. 1933, al Canada. Questa missiva, affidata alla tn. Duchess of Atholl*", arrivata a Montreal, annullo al retro, venne in seguito inoltrata a Calgary per via aerea. Da notare la parola* **Athol** *scritta con una sola L, probabilmente dall'ufficiale postale che volle attestare la consegna alla nave manoscrivendo la data di partenza e il nome dell'unità.*

Già come in passato la Gran Bretagna rivolse una particolare attenzione ai collegamenti con il Sud Africa, sulla cui linea la Union Castle Line deteneva il monopolio dei traffici con numerose e splendide navi fra cui ricordiamo il p.fo **Edinburgh Castle** (1910), che da 1919 al 1940 servì ininterrottamente questa linea, le tn. **Windsor Castle** (1921), **Llandovery Castle** (1925), le mn. **Llangibby Castle** (1929), **Winchester Castle** (1930), **Stirling Castle** (1935), **Athlone Castle** (1935) e **Dunnottar Castle** (1936).

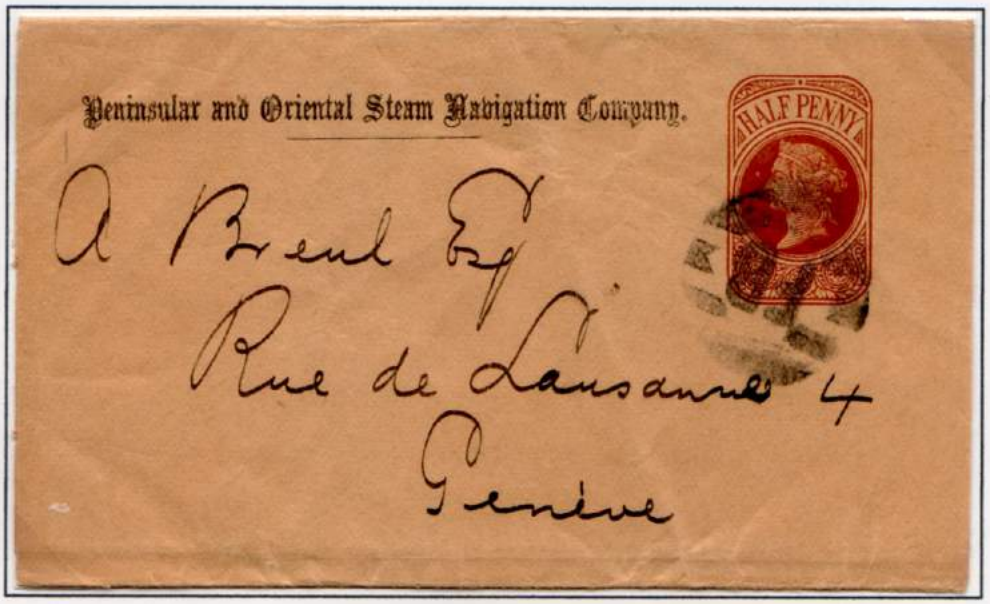


Cartolina da bordo del p.fo Edinburgh Castle, *7.10.1922 (manoscritto al retro), per Liegi. Al suo arrivo a Londra fu obliterata con annullo "London - 16 Oct. - 1922" e killer "Paquebot" (Hosking 134) per attestare la provenienza dalla nave.*

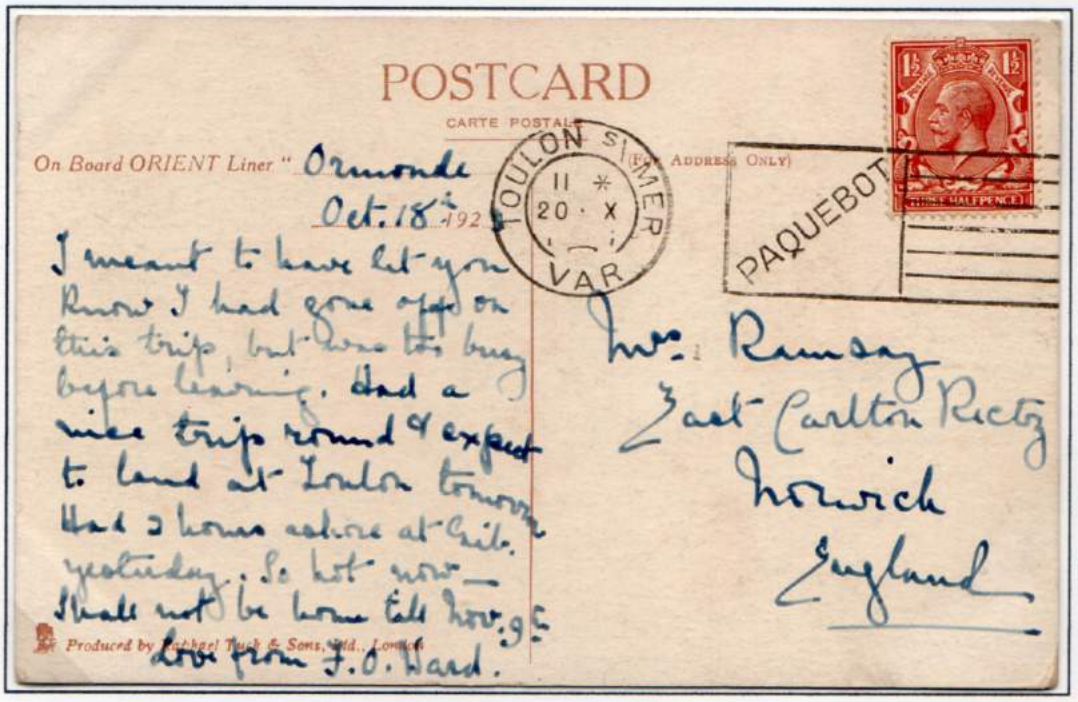
Sud Africa, 1950 - "Viaggiate con la Union Castle". La nave è la Stirling Castle.

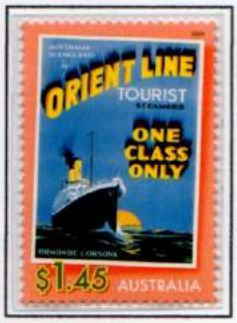


Altrettanta attenzione fu rivolta alle rotte verso l'Oceano Indiano, Estremo Oriente ed Australia, dove la maggior parte dei traffici era affidata alle navi della **Peninsular and Oriental Steam Navigation Company** e della **Orient Line**, fra cui le tn. **Ormonde** (1917), **Orontes** (1919).....

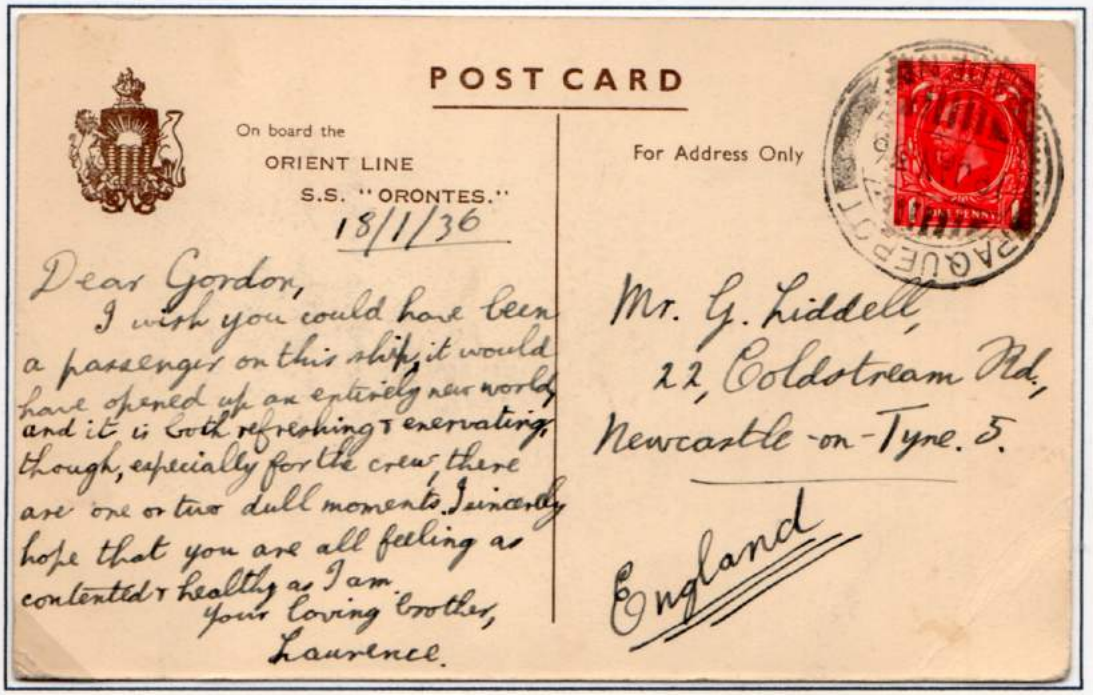


Fascetta postale per la spedizione di giornali, con stampa di origine privata della Penisular and Oriental Steam Navigation Company. *L'annullo con le lettere* **FB** *sta per Foreing Branch (Sezione Estero). Infatti il plico aveva destinazione Ginevra (Svizzera).*





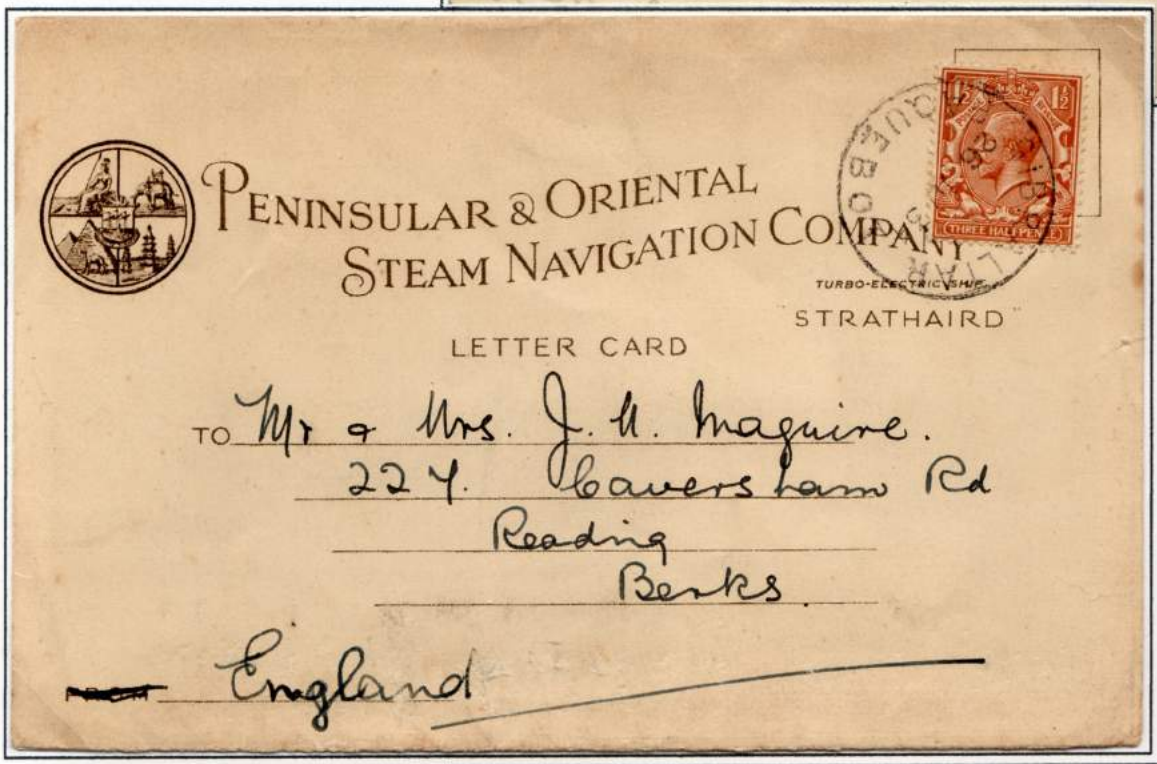
Cartolina da bordo della tn. Ormonde *per Norwich, 18 Oct. 1923, lasciata allo scalo di Tolone dove ricevette l'annullo "Toulon s/mer - Var - 20. X. 1923" con "Paquebot" in targhetta (Hosking 521) apposto su tutta la corrispondenza lasciata in quel porto dalle navi della Orient Line ed usato dal 1920 al 1939.*



Cartolina spedita il 18.1.1936 (manoscritto) da bordo della tn. Orontes, *diretta in Australia, per Newcastle-on-Tyne (GB). Annullo "Aden - 19 Jan. 1936 - Paquebot" (Hosking 2933) apposto allo scalo di Aden dove la cartolina sarebbe stata affidata alla prima nave diretta in Gran Bretagna.*

....**Razmak** (1925) e **Orama** (1924), tutte della Orient Line.

Cartolina spedita da bordo della tn. Orama per Croxdale (Inghilterra). Annullo a data "Toulon s/mer – Var - 10 marzo 1928" con targhetta "Paquebot" obliterante francobollo inglese.



Per la P&O Line furono attive le turbonavi gemelle **Strathaird** e **Strathnaver**, del 1931.

Cartolina dalla tn. Strathaird, in rotta verso l'Australia, per Reading (GB). Consegnata all'ufficio postale di Gibilterra dove fu annullata con il bollo "Gibilterra - Paquebot - 26 Jun. 1934" (Hosking 1050) e consegnata alla prima nave diretta in Inghilterra.

Fotocopia lato indirizzo.

Gibilterra, 1935 - Biglietto postale da 2p. illustrata con la rocca di Gibilterra e una nave della classe "Strath".

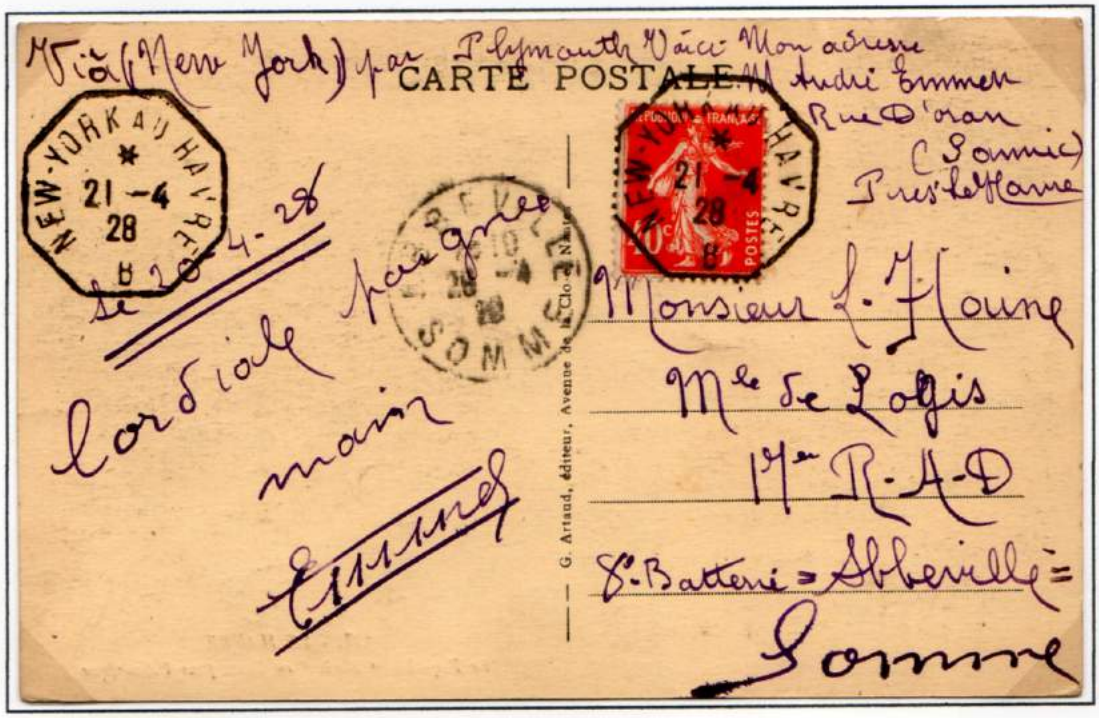
Anche la Francia fu pronta a giocare un ruolo di rilievo, sul nordatlantico, con il vetusto p.fo **La Lorraine** (1899) e la tn. **France** (1911), usciti indenni dal 1° conflitto mondiale.

Cartolina spedita da bordo del p.fo La Lorraine, *in arrivo a New York, per Charleville (Francia) ed obliterata con l'annullo di bordo recante la dicitura "Le Havre a New York - 29.3.1920 - B", dove la lettera "B" identificava la nave durante quel viaggio, effettuato dal 20 al 29 marzo 1920. La corrispondenza tornò in Francia con la stessa nave per essere consegnata al destinatario.*

Cartolina spedita da bordo della tn. France, *in arrivo a New York, per Bordeaux ed obliterata con l'annullo di bordo "Le Havre a New York - 17.8.1921 - D", dove la lettera "D" identificava la nave durante quel viaggio, effettuato dal 10 al 17 settembre 1921. La corrispondenza tornò in Francia con la stessa nave ed arrivò a Le Havre il 28.9 e fu consegnata a Bordeaux il giorno 30 (annullo al retro poco leggibile).*

Nel 1921 la **Compagnie Generale Transatlantique**, più comunemente conosciuta come **French Line**, fece costruire la nuova tn. **Paris**.

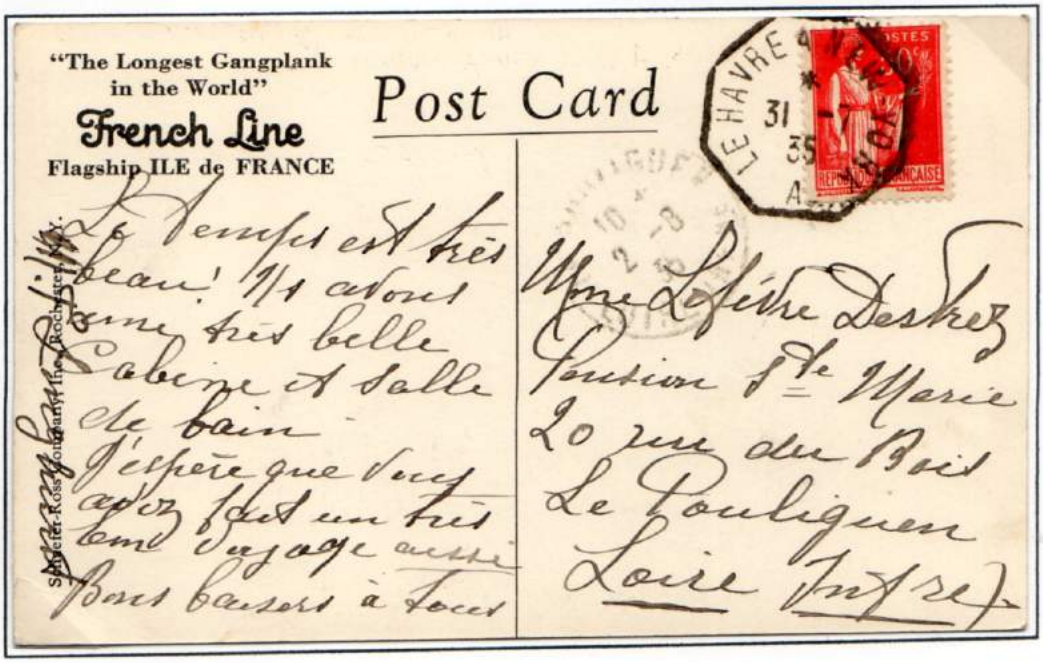
Affrancatura meccanica della C.ie.G.le Transatlantique con veduta parziale della tn. Paris.



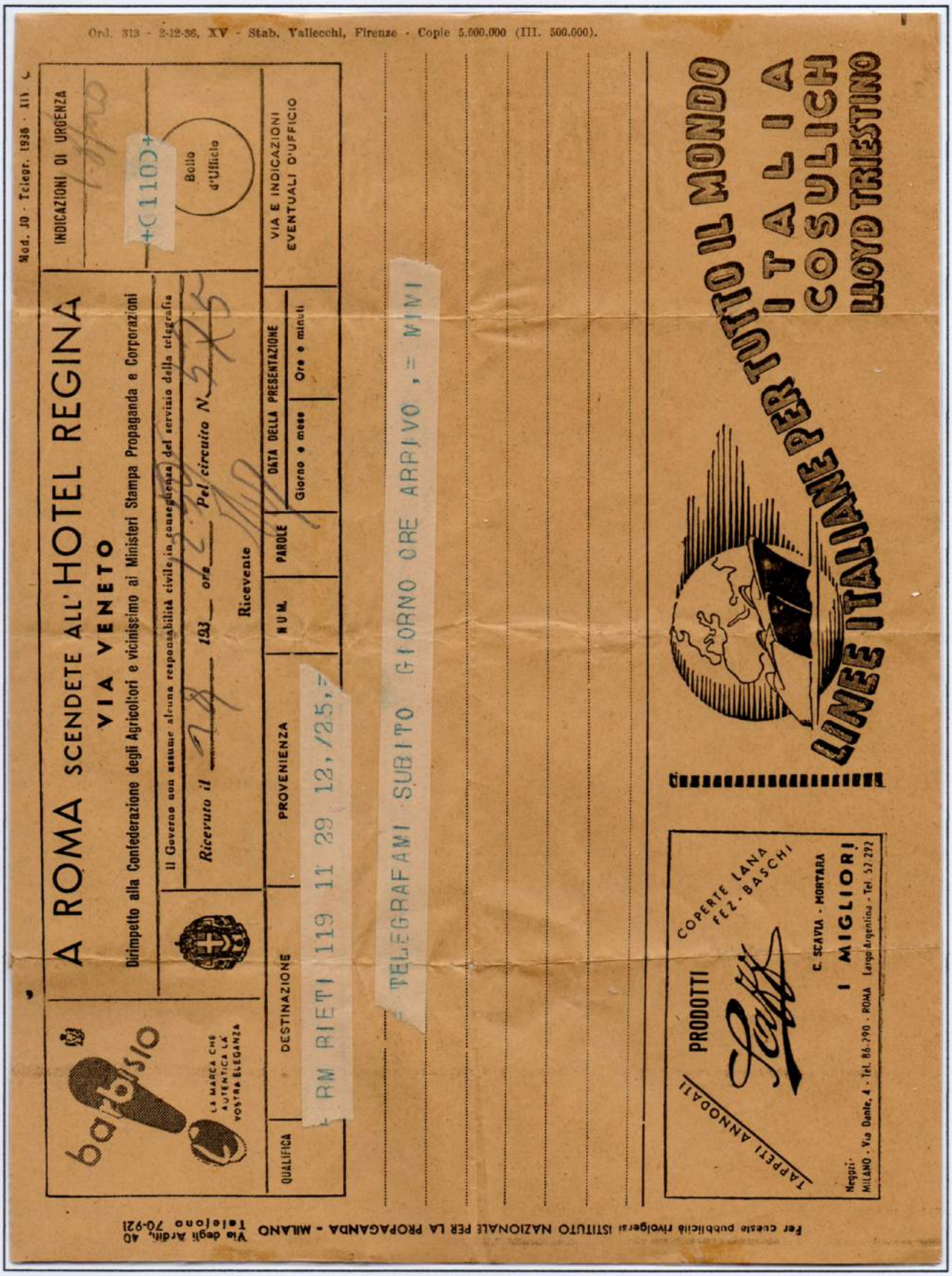
Cartolina illustrata con la tn. Paris *spedita da bordo della nave per Abbeville. Obliterata con l'annullo ottagonale recante la dicitura "New York au Havre - 21.4.1928 - B", dove la lettera "B" identificava la nave durante il viaggio effettuato dal 20 al 27 aprile 1928.*

Cinque anni più tardi fentrò in servizio la modernissima tn. **Ile de France**, la più bella e confortevole nave dei suoi tempi che nel 1928 fu provvista di una **catapulta**, rimossa alla fine del 1930, per il lancio di un piccolo **idrovolante** adibito al trasporto della posta. Il velivolo veniva lanciato a 400 da New York o da Le Havre.

Cartolina spedita dalla tn. Ile de France, *31.7. 1935, giorno della partenza da Le Havre, per Le Pouliguen. Obliterata con annullo ottagonale "Le Havre a New York - 31.7.1935 - A", dove la lettera "A" identificava la nave durante quel viaggio, effettuato dal 31.7 al 6.8.1935.*



All'inizio degli anni venti anche la marina italiana entrò nella grande competizione occupando un posto di tutto rispetto sulla rotte atlantiche sia per il nord che per il sud, sia su quelle per l'Oceano Indiano, Australia ed Estremo Oriente.



Italia, 1936 - Modulo di telegramma pubblicizzante le tre maggiori compagnie di navigazione italiane che contribuirono alla rinascita della nostra marina mercantile. Bollo postale del 29.1.1937 al retro.

Le prime unità ad aprire i collegamenti nordatlantici furono le tn. **Giulio Cesare** e **Duilio** che, impostate prima dello scoppio della prima guerra mondiale, vennero completate, rispettivamente, nel 1922 e 1923.

Cartolina scritta durante lo scalo di Cadice, spedita ed obliterata a bordo della tn. Giulio Cesare, *15.3.1930, con annullo a doppio cerchio grande nel cui interspazio è riportata l'iscrizione "Navigazione Generale italiana - Florio - Rubattino e Lloyd Italiano" all'interno del cerchio centrale si legge la data e il nome della nave.*

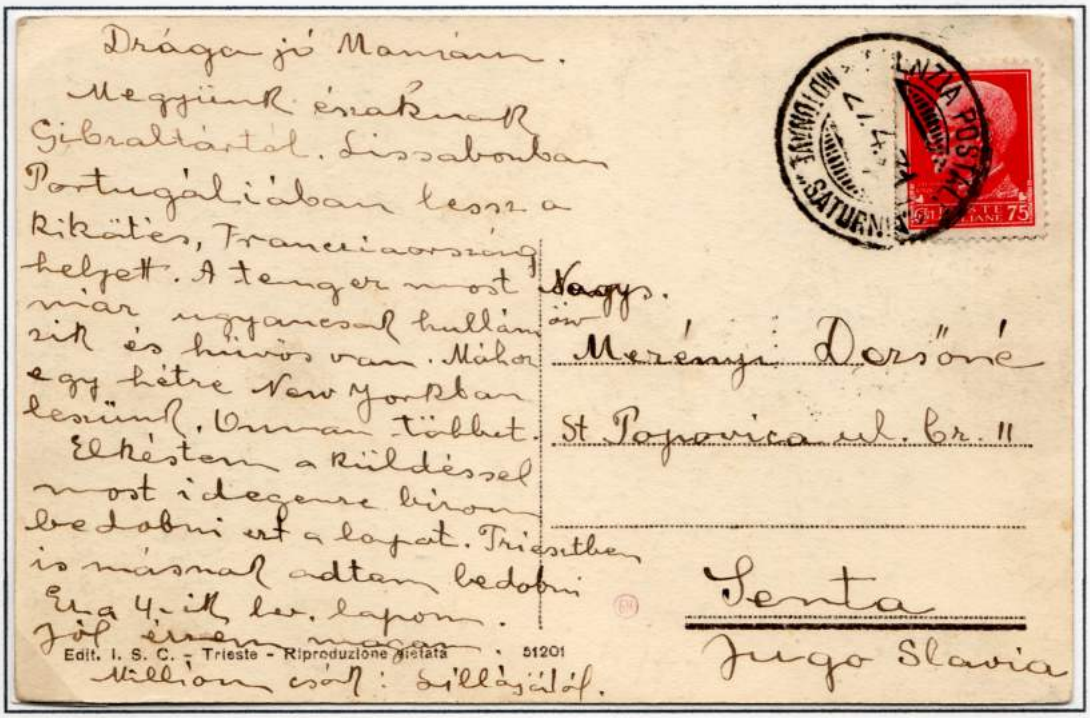
Cartolina scritta allo scalo di Rio de Janeiro e diretta in Italia, impostata ed obliterata a bordo della tn. Duilio, *5 settembre 1932, con annullo postale a doppio cerchio nel cui interspazio vi è la dicitura "Navigazione Generale Italiana" mentre all'interno del cerchio più piccolo vi è la data ed il nome della nave.*

Per la rotta sud atlantica furono costruite, fra il 1922 ed il 1923, le due turbonavi **Conte Rosso** e **Conte Verde** che, dal 1932, furono spostate sulla rotta per l'Estremo Oriente, Trieste – Shangai.

Cartolina scritta a bordo della tn. Conte Rosso *il 14.VIII.1934, per l'Austria. In quella data la nave era in viaggio verso Massaua (Eritrea) proveniente dall'Australia e diretta in Italia. Affrancata con 60 c. (2x30 c) tariffa per cartoline dirette in Austria, Ungheria e Jugoslavia come stipulato nell'accordo di Portorose del 23 novembre 1921.*

Cartolina inviata da bordo della tn. Conte Verde, *28.2.33, diretta a Bombay (India), proveniente dall'Australia, dove giunse il giorno 10 Marzo. Affrancata con 75 c., tariffa per cartoline dirette all'estero, obliterata con annullo a doppio cerchio piccolo "Lloyd Triestino - p.fo Conte Verde" nel centro del quale vi è il datario.*

Fra i transatlantici italiani più apprezzati del tempo, sulla rotta nordatlantica, furono le motonavi **Saturnia** (1925) e **Vulcania** (1926), costruite per la Cosulich di Trieste, ...



Cartolina per la Jugoslavia affrancata 75 c., tariffa per l'estero, spedita ed obliterata il 27.4.1931 a bordo della mn. Saturnia.

Lettera per Roma affrancata 1 L. (2x50 c.), tariffa per l'interno, spedita ed obliterata il 19.12.1939 a bordo della mn. Vulcania.

….. la tn. **Conte Biancamano** (1925), del Lloyd Sabaudo, passato, nel 1932, alla Società Italia che lo impiegò sulla rotta sudamericana. Dal 1936 fu noleggiato dal Lloyd Triestino che lo dirottò sulla linea per l'Estremo Oriente.

Cartolina dalla tn. Conte Biancamano *per Firenze, 8 Maggio 1938, obliterata con annullo postale "Piroscafo Postale Italiano - Conte Biancamano" con datario al centro.*

Altra nave famosa fu la mn. **Augustus** (1927), della N.G.I. poi divenuta "Italia" Soc. di Navigazione, che servì principalmente sulla rotta sudamericana fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, con una parentesi di tre anni, 1932 - 1935, che la vide impegnata in linea nordatlantica.

Cartolina per la Francia, affrancata con 75 c., tariffa per l'estero, spedita ed obliterata il 22. 9. 1937 a bordo della mn. Augustus *con l'annullo postale recante la dicitura "Augustus - Piroscafo Post. Italiano" con datario al centro.*

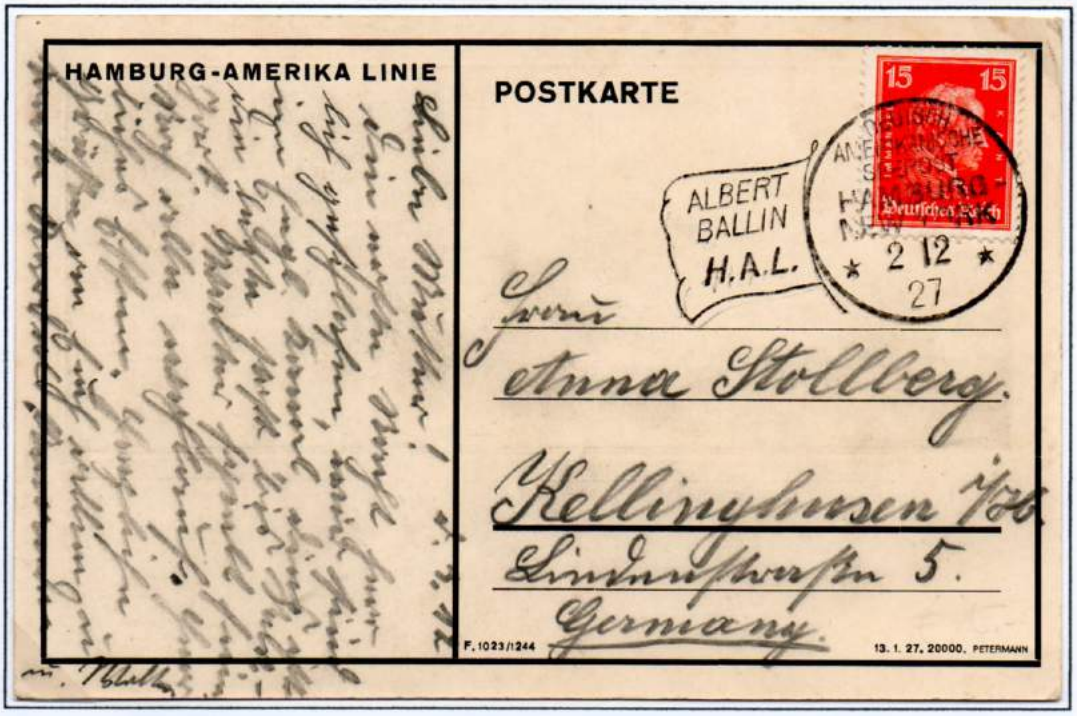
Un interesse particolare fu rivolto anche alle linee per l'Oceano Indiano e l'Australia per le quali, nel 1930, entrò in servizio la moderna mn. **Victoria**, del Lloyd Triestino, che andò ad affiancarsi al vetusto p.fo **Helouan** (1912), ereditato dallo scomparso Lloyd Austriaco.

Lettera per Trieste affrancata per 50 c. (2x25 c.), tariffa per campioni, spedita ed obliterata il 18.5.1935 a bordo della mn. Victoria.

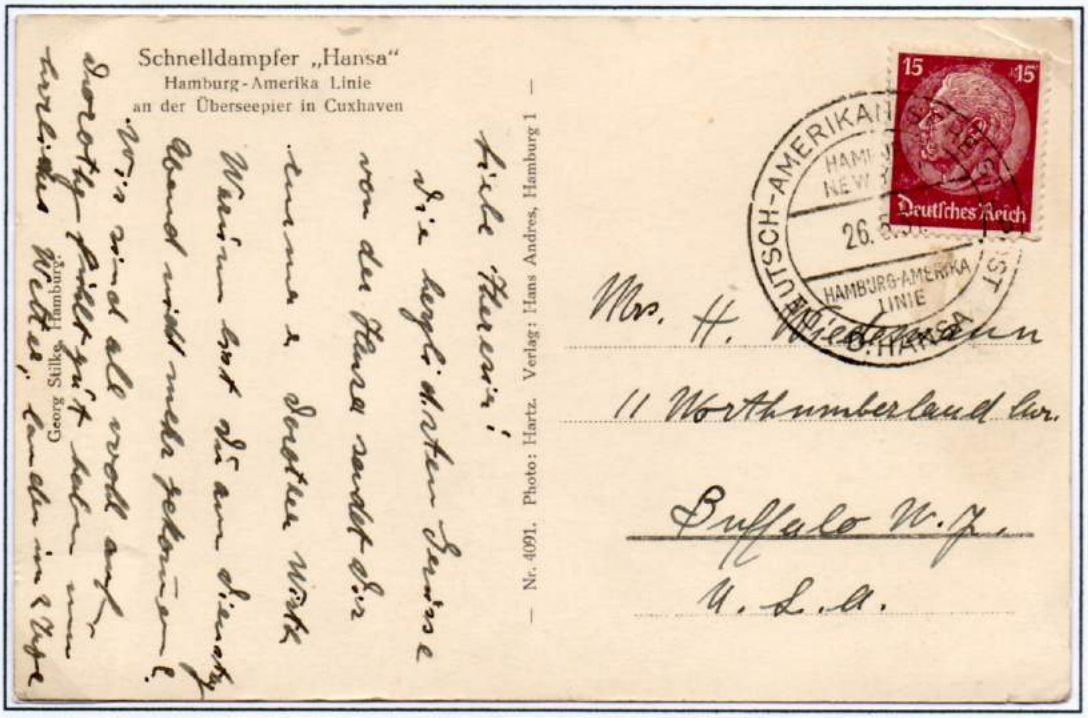
BLP Illustrata con il p.fo Helouan

Anche i tedeschi, nonostante la sconfitta bellica, dal 1923 ripresero i collegamenti sul nordatlantico grazie a **4 unità gemelle** molto apprezzate per le loro caratteristiche di economicità, velocità e comodità. La prima di queste fu la tn. **Albert Ballin**. Nel 1935 il Governo nazista, essendo stato A. Ballin ebreo, ribattezzò la nave come **Hansa**.

Germania, 1937 - "Con le navi della classe Ballin in 7 giorni attraverso l'oceano, veloce, economico, comodo".



Cartolina dalla tn. Albert Ballin, *2.12.1927, per Kellinghusen (Germania). Annullo a bandiera col nome della nave e l'acronimo H.A.L. (Hamburg Amerika Linie). Utilizzato dal 16.1.1925 al 30.9.35.*

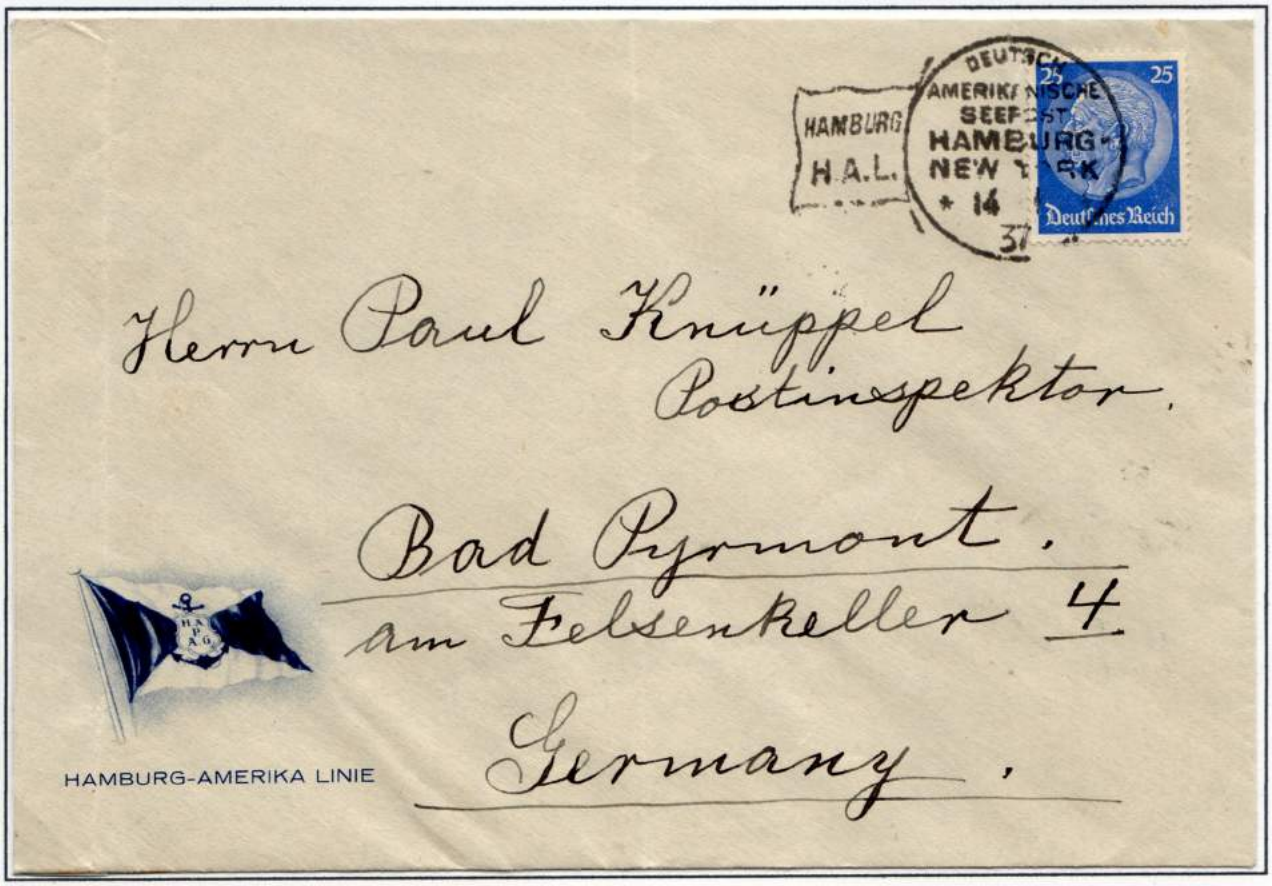


Cartolina dalla tn. Hansa, *26.5.1937, per Buffalo (N.Y. - USA). Annullo a doppio cerchio con datario al centro e in basso il nome della nave. Utilizzato dall'ottobre 1935 al 1939.*

Nel 1924 entrò in servizio la seconda unità, la tn. **Deutschland**, e nel 1926 la terza, la tn. **Hamburg**.

tn. Hamburg

Cartolina da bordo della tn. Deutschland *per la Germania, 16.9.1928. Obliterata con annullo a bandiera che fu usato dal 30.1. 1925 al gennaio 1938.*



Lettera spedita da bordo della tn. Hamburg *per la Germania, 14.1.1937. Obliterata con annullo a bandiera in uso dal 9.4.1926 al gennaio 1938.*

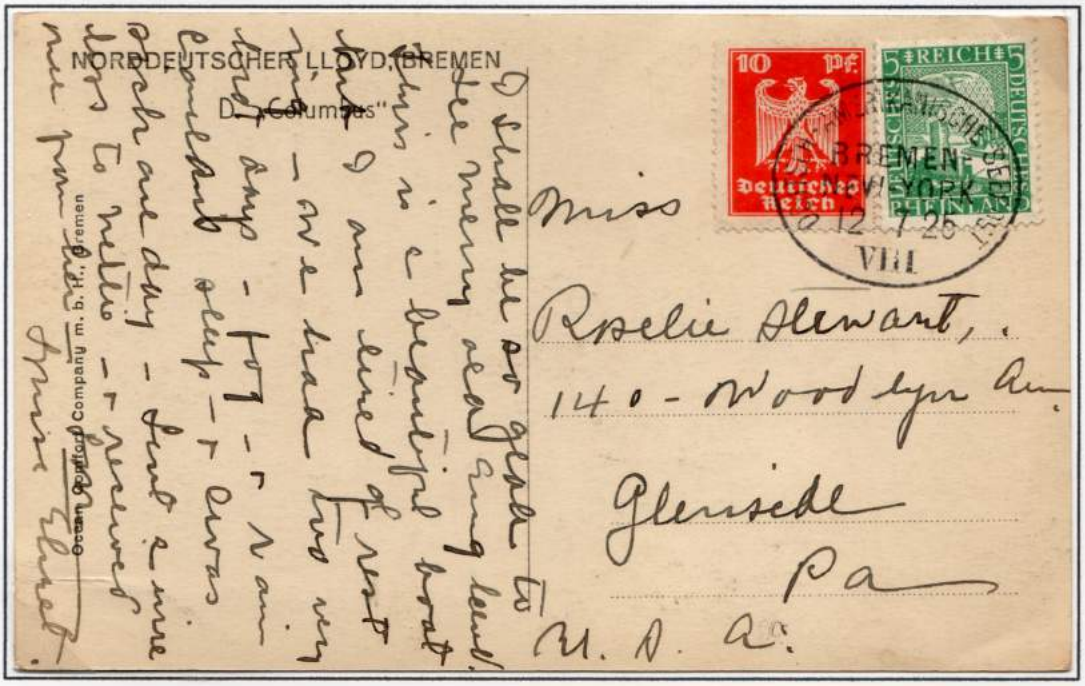
La quarta ed ultima unità della classe, la tn. **New York**, entrò in servizio nel 1927. Tutte queste navi appartenevano alla HAPAG e furono impiegate sulla rotta Amburgo - New York.

Cartolina spedita da bordo della tn. New York *per la Germania, 28.4.1932, obliterata con annullo a bandiera in uso dal 1.4.1927 al 1937.*

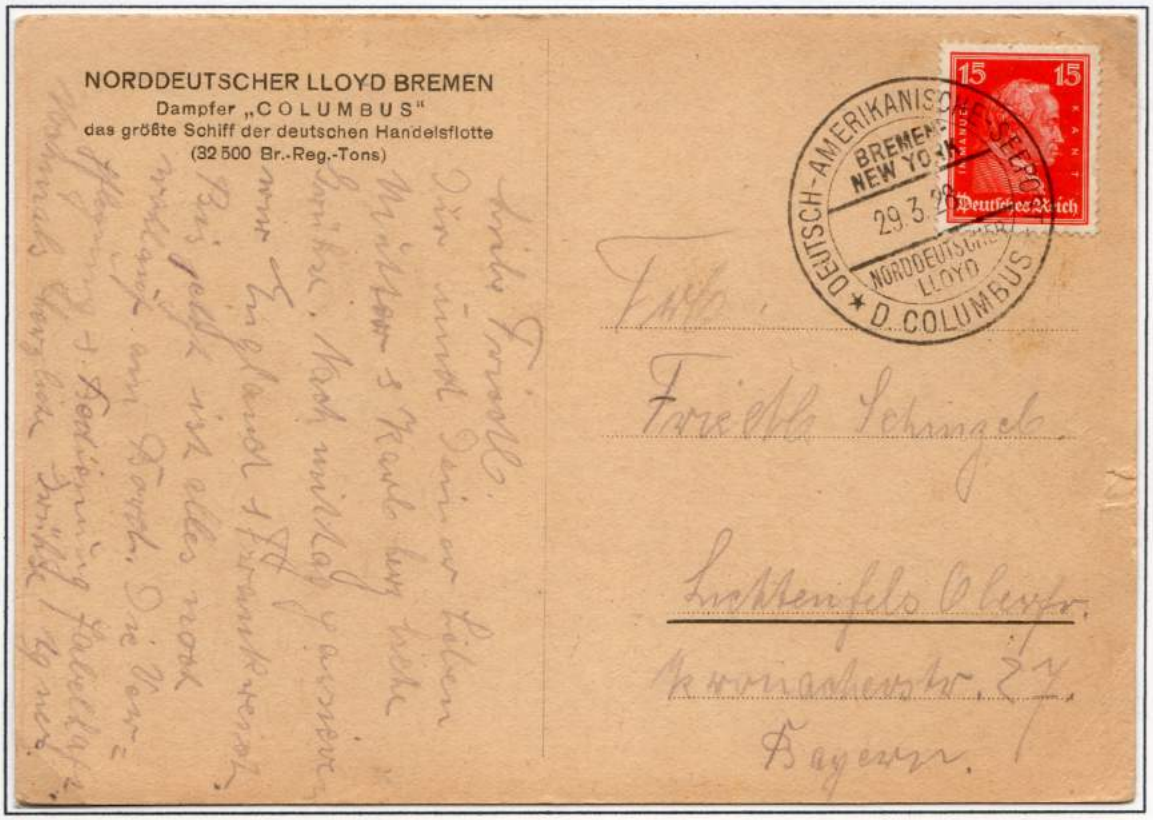
Cartolina spedita da bordo della tn. New York *per Monaco di Baviera, 15.6.1939, con annullo tondo a doppio cerchio "Deutsch - Amerikanische Seepost - D. New York" e datario al centro. Questo tipo di timbro fu utilizzato dal 1938 al 1939.*

Alle precedenti unità, nel 1924, era stato affiancato il piroscafo **Columbus** a cui, cinque anni più tardi, furono sostituite le macchine a triplice espansione con il più moderno apparato motore a turbina e ribassati i fumaioli originali.

Il p.fo Columbus *con i fumaioli ribassati.*



Cartolina dal p.fo Columbus, *12.7.925, per Glenside (USA). Annullo ovale "Bremen - New York" sotto la cui data vi è il numero romano "**VIII**" identificativo della nave. Usato dal 02.04.1925 al 02.1927.*



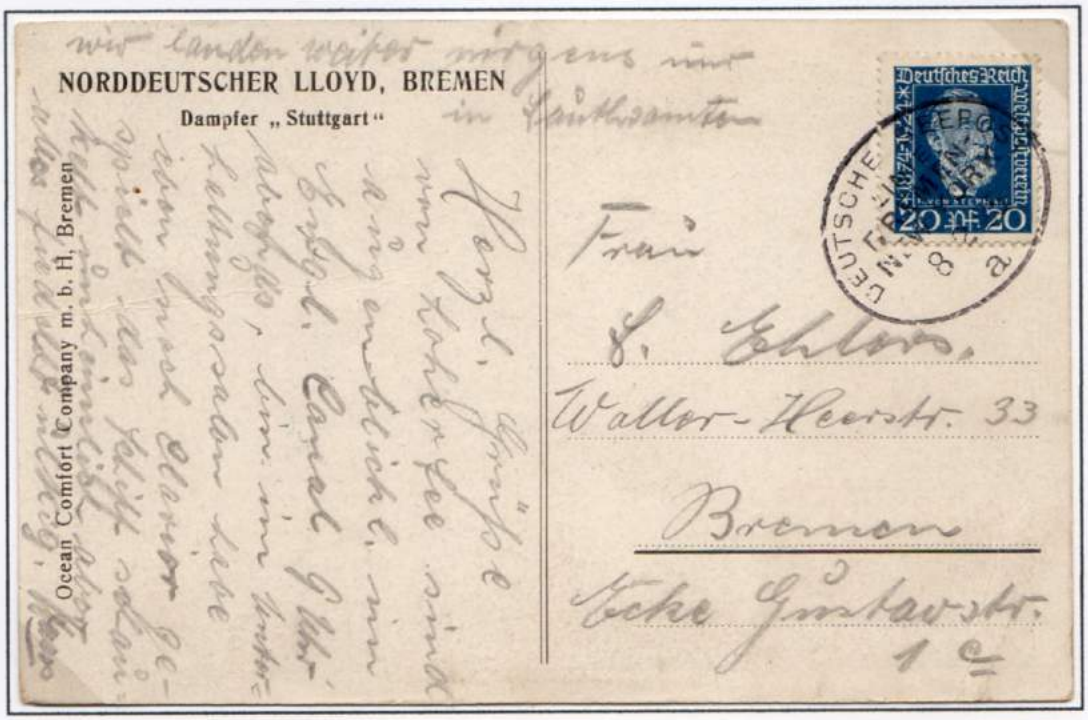
Cartolina dal p.fo Columbus, *29.3.1928, per Lichtenfels (Germania). Annullo a doppio cerchio con datario al centro. In basso il nome della nave. Utilizzato dal marzo 1927 al 1939.*

Altre navi che la Germania utilizzò sulla rotta nordatlantica furono i p.fi **Cleveland** (1908), uscito indenne dal conflitto e tornato a navigare sotto bandiera tedesca nel 1926, e München (1923) che nel 1930 fu ribattezzato **General Von Steuben**.

Cartolina da bordo del p.fo Cleveland, *31.7.1930, per la Germania. Affrancata con 15 pf. soprastampato 30 giugno 1930, giorno in cui le truppe francesi di occupazione lasciarono Magonza. Annullo tondo diviso in due archi con al centro il datario, in basso il numero romano "XXII" che identificava la nave. Questo tipo di bollo fu utilizzato dal novembre 1929 al 28.09.1931.*

Cartolina dal p.fo General Von Steuben, *25.9. 1931, per Berlino. Annullo ovale che fu utilizzato dal 5 febbraio all'ottobre 1931 e dove in basso vi è la lettera "f" che identificava la nave.*

A questi si unirono, nel 1924, il p.fo **Stuttgart** .....



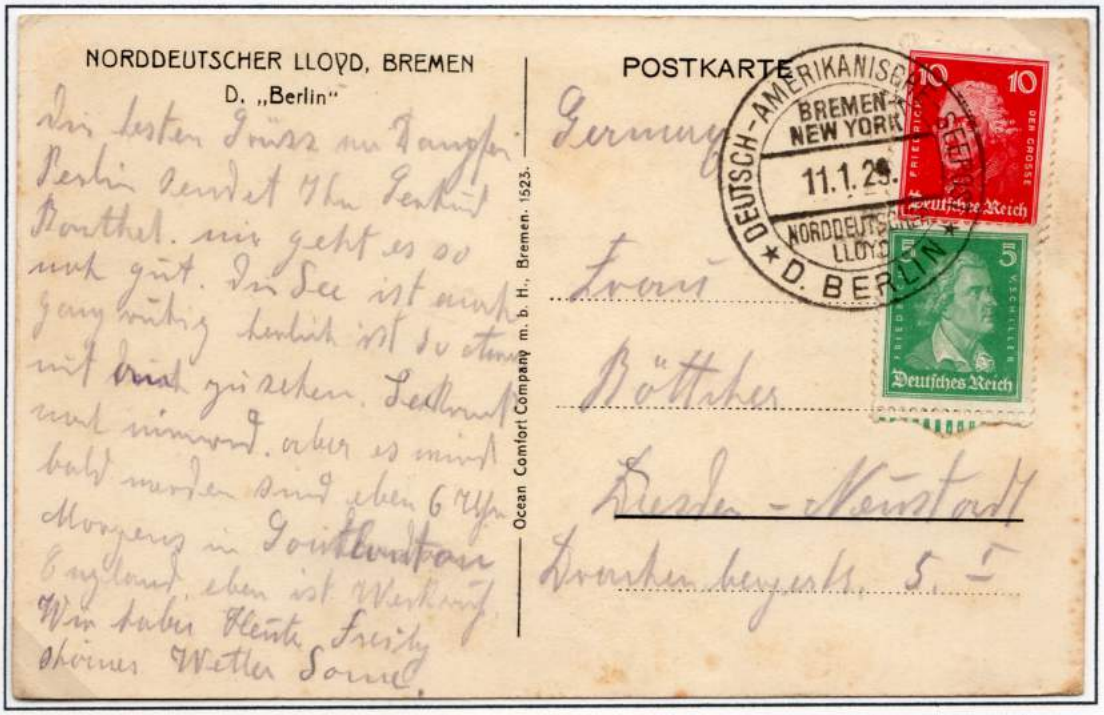
Cartolina spedita l'8.2.1925 dal p.fo Stuttgart *per Brema durante il viaggio verso New York. Obliterata con annullo ovale alla base del quale è riportata la lettera "a" che identificava la nave. Tale bollo fu utilizzato dal 25.11.1924 al luglio 1925.*

Lettera spedita dal p.fo Stuttgart, *30.1.1926, per York (USA). Annullo ovale alla cui base vi è il numero romano "VI", identificativo della nave che fu utilizzato dal 26.1. al 2.2.1926.*

Questo è il solo documento, a me noto, del viaggio che la nave fece alla fine del gennaio 1926 da Amburgo a New York, utilizzando il bollo ovale con numero romano, anziché con la lettera (vedi documento precedente).

.... e il p.fo **Berlin** (1925). Tutte queste unità, oltre al modesto tonnellaggio di 13.000/15.000 ton., avevano una velocità max. di 16 nodi che le rese più adatte al trasporto emigranti che a quello passeggeri vero e proprio.

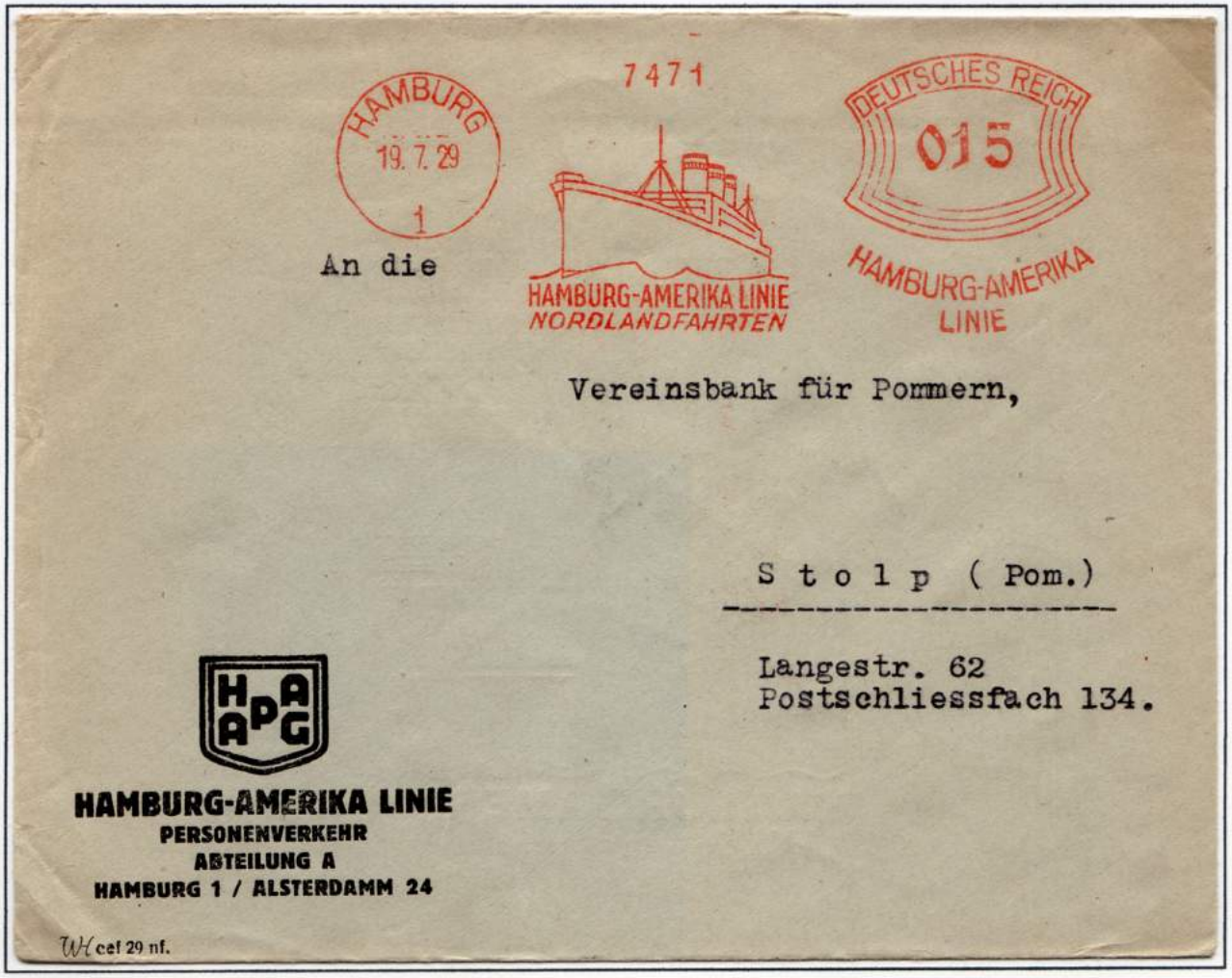
Cartolina dal p.fo Berlin, *14.12.1931, per Obernbeck (Germania) con annullo ovale in basso al quale vi è la lettera "**a**", che identificava la nave e che fu usato dal 19.03.1931 al febbraio 1932.*



Cartolina dal p.fo Berlin, *11.1.1929, per Dresda con annullo tondo a doppio cerchio dove in basso si legge il nome della nave. Usato dal 1927 al marzo del 1931.*

Nel 1926 la HAPAG acquistò dagli USA due piroscafi ex tedeschi, **Reliance** e **Resolute**, che erano stati requisiti durante la 1ª G.M.. Messi sulla linea Amburgo - New York navigarono fino al scoppio della 2ª G.M..

Lettera da bordo del p.fo Resolute, *11.9.1929, per la Germania. Annullo tondo con in basso la lettera "C" (maiuscola), identificativo della nave che fu utilizzato dall'agosto all'ottobre 1929*



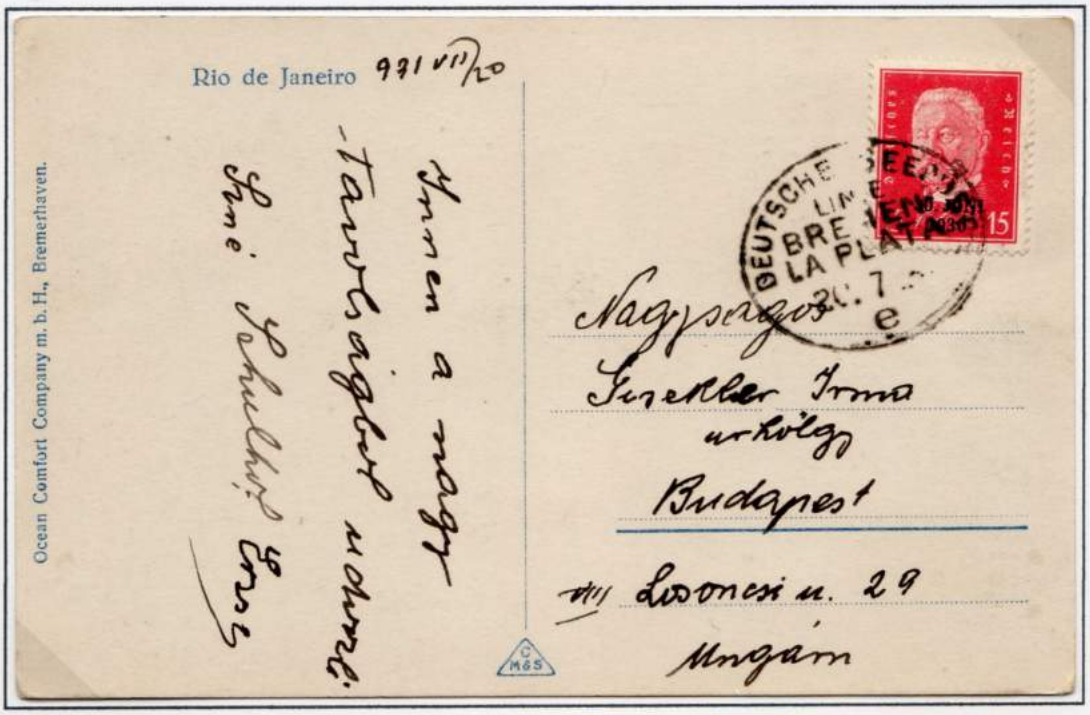
Germania, 1929 - Affrancatrice meccanica della Hamburg Amerika Linie illustrata con la tn. Resolute *o* Reliance.

I tedeschi furono molto attivi anche sulla linea per il Sud America. Fra le prime navi ad essere impiegate su questa rotta vi fu il p.fo **Cap Polonio** (1914), sopravvissuto indenne al conflitto, che nel 1922 ebbe nuovi motori diesel.

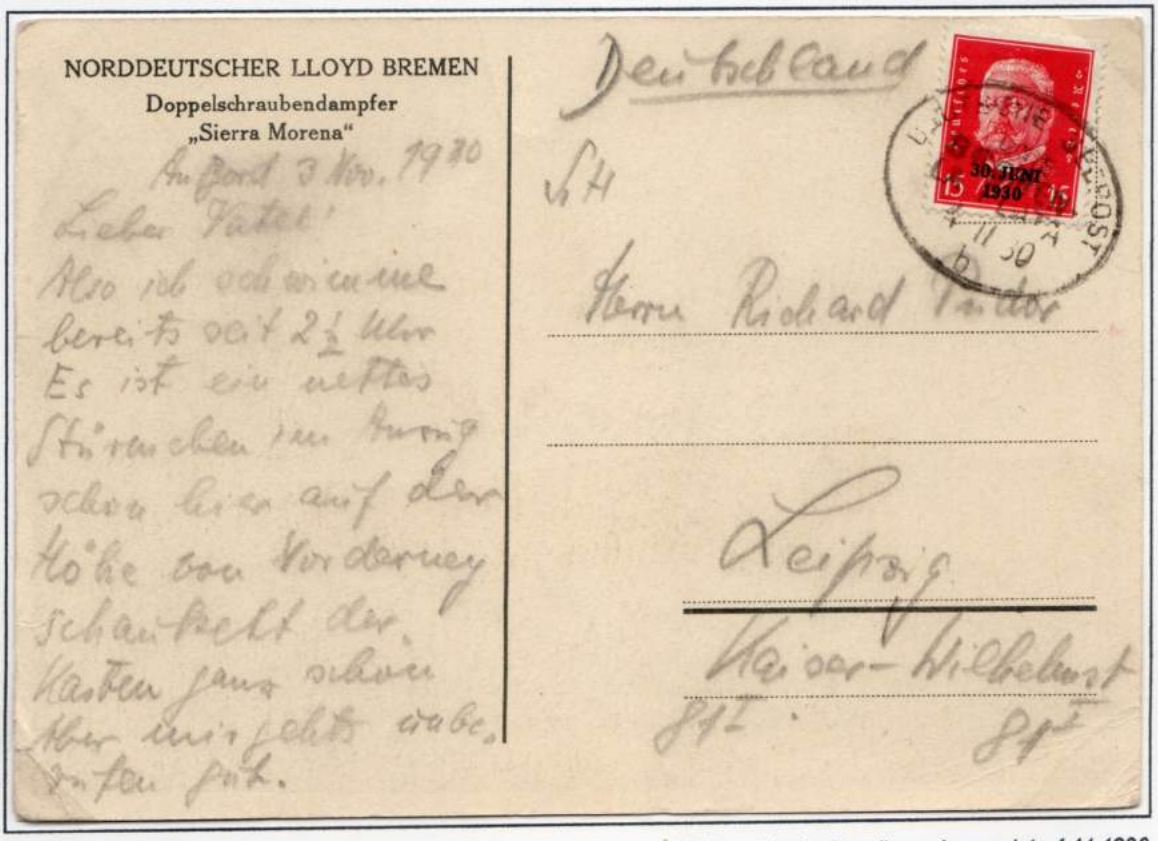
Germania, 1925 – cartolina postale da 3 pf. di commissione privata stampata per la "31a. giornata della filatelia tedesca ed esposizione dei valori bollati. Amburgo – Agosto 1925".

Cartolina da bordo del p.fo Cap Polonio, *8.5.1927, per Plauen (Germania). Annullo postale a bandiera dove compare il nome della nave e l'acronimo H.-S. D.-G. della compagnia di navigazione (Hamburg-Sudamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft) e nel cerchio la dicitura "Deutsche Schiffspost 'Hamburg Süd' 'Hamburg - Südamrika' - 8.5.1927", utilizzato dal 1926 all'aprile 1931.*

A questa fecero seguito le motonavi della classe "Sierra", costruite fra il 1923 ed il 1924, che documentiamo con la **Sierra Ventana** (1923) e **Sierra Morena** (1924), entrambe del NDL.



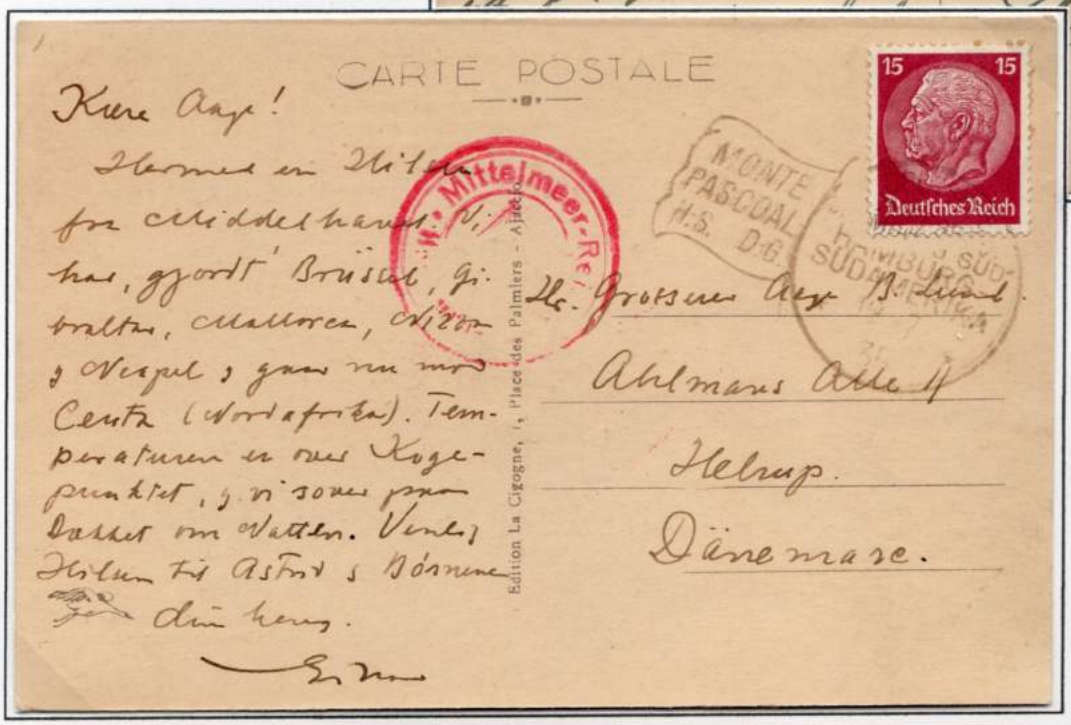
Cartolina da bordo della mn. Sierra Ventana, *20.7.1931, per Budapest. Annullo ovale sotto la cui data vi era la lettera "**e**" che identificava la nave.*



Cartolina da bordo della mn. Sierra Morena, *con manoscritto 3 Nov. 1930, per Lipsia. Annullo ovale con data 4.11.1930 sotto la quale vi era la lettera "**b**" che identificava la nave.*

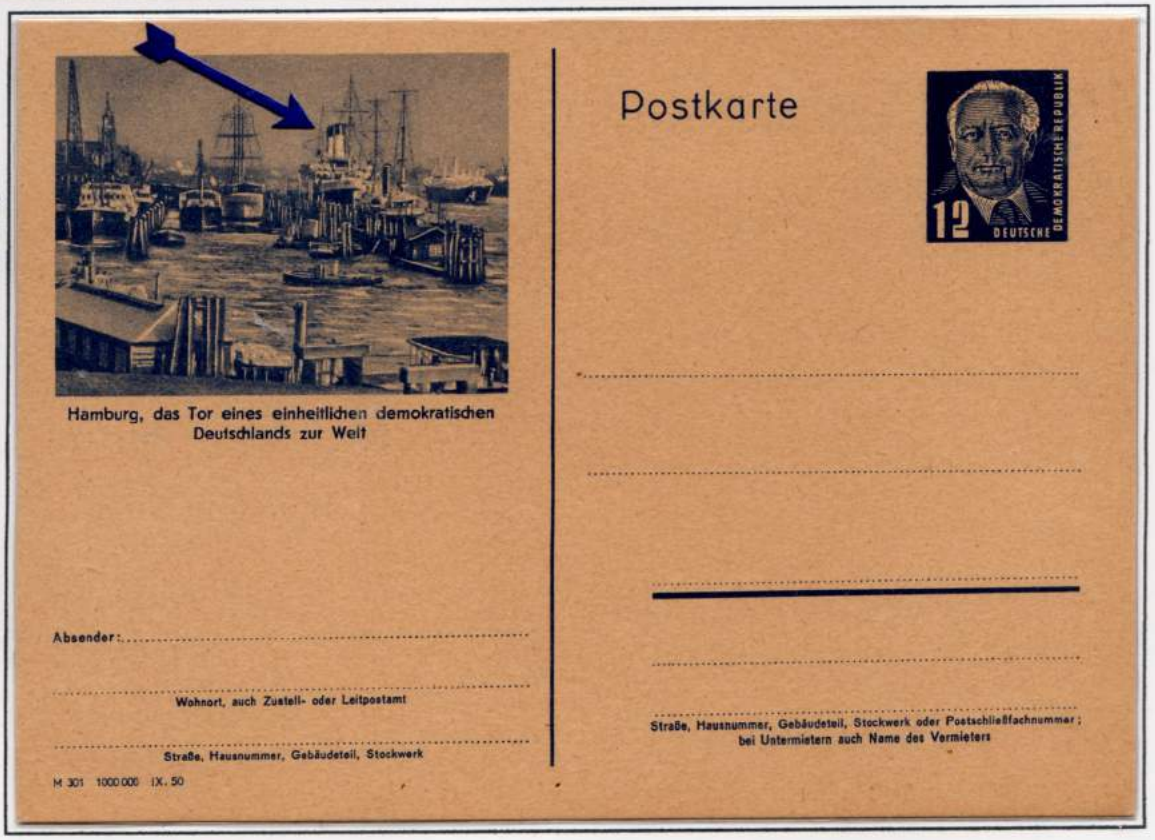
Inoltre fra il 1924 e 1930 furono messe in servizio, sempre sulla rotta del Sud America, cinque motonavi della classe "Monte", fra cui il **Monte Sarmiento** (1924) ed il **Monte Pascoal** (1930).

Cartolina dalla mn. Monte Sarmiento, *3.7. 1928, per Bourges (Francia), con annullo a bandiera utilizzato dal 1926 al 1936.*



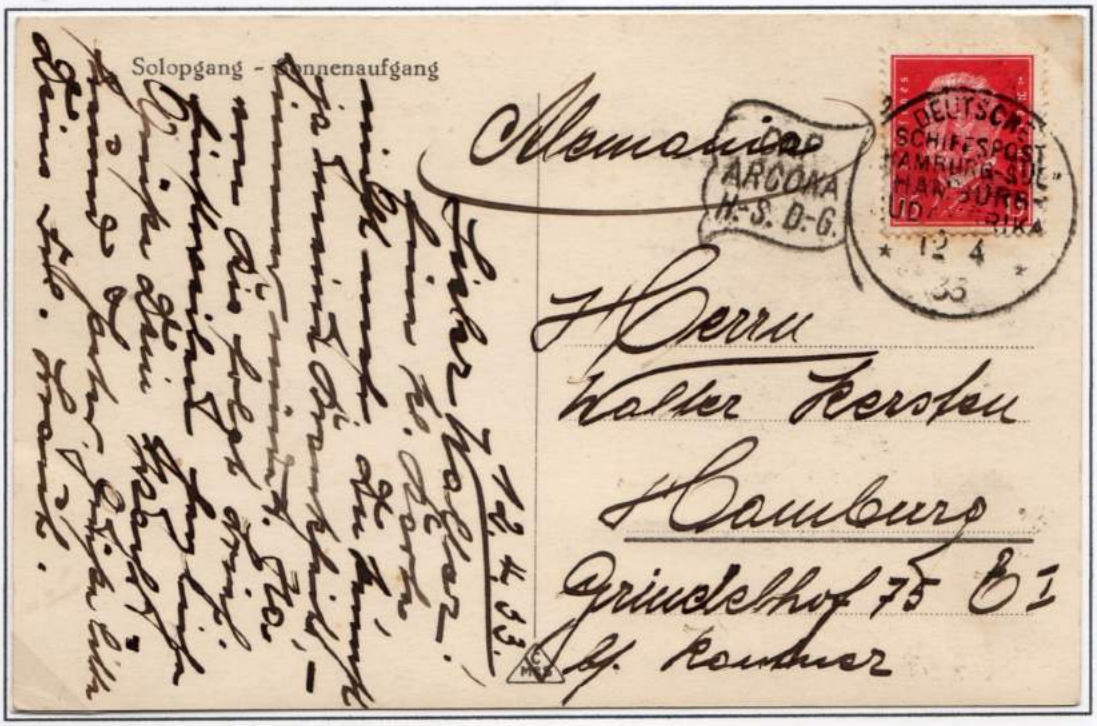
Cartolina dalla mn. Monte Pascoal, *19.7. 1935, per Helrup (Danimarca), con annullo a bandiera utilizzato dal 1931 al 1936.*

Queste navi erano caratteristiche per i **due alti fumaioli** bianchi con una banda rossa alla loro sommità.



Repubblica Democratica Tedesca - Cartolina postale da 12 p. raffigurante il porto di Amburgo dove, fra le navi ormeggiate, svettano gli alti fumaioli di una unità della classe "Monti".

Fra le più belle navi dell'epoca un posto di rilievo lo ebbe la tn. **Cap Arcona** (1927), la più veloce unità tedesca sulla rotta sudatlantica fra Amburgo - Madera - Rio de Janeiro - Buenos Aires.



Cartolina dalla tn. Cap Arcona, *12.4.1933, per Amburgo con annullo postale di bordo a bandiera che fu utilizzato dal 19.11.1927 al 30.3.1936.*

Affrancatrice meccanica della Hamburg Süd esaltante la velocità di traversata della tn. Cap Arcona*: Europa - Rio de Janeiro, 9 giorni / Europa - Buenos Aires, 12 giorni.*

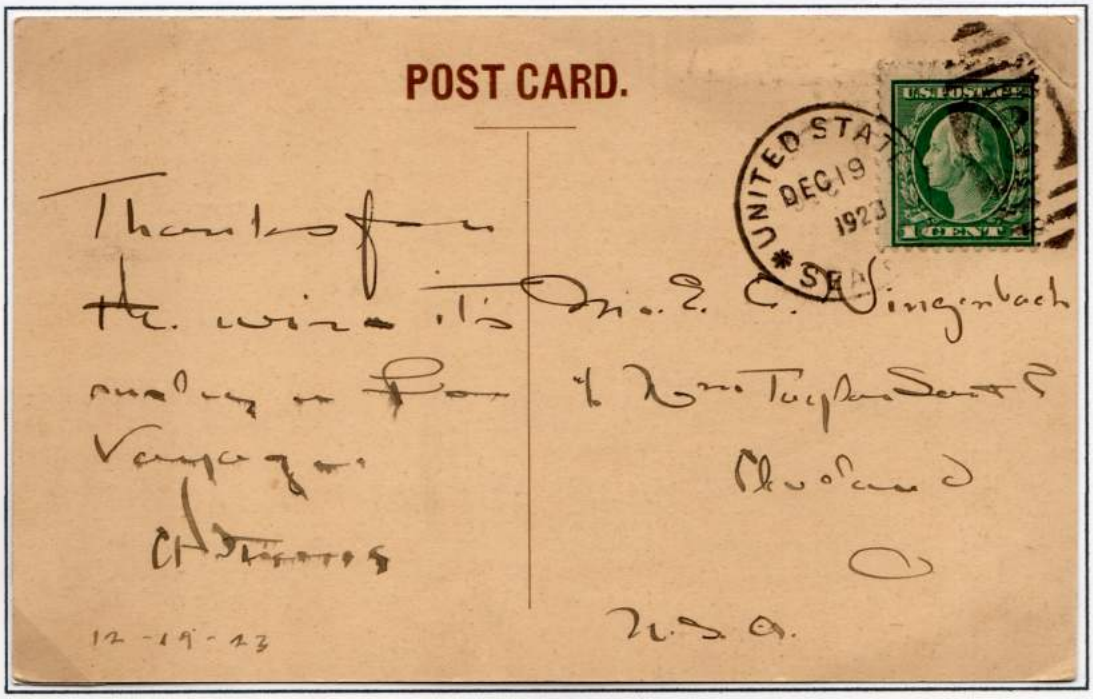
Terminata la 1ª G.M. gli USA vennero in possesso di alcune navi ex tedesche internate nei porti americani allo scoppio delle ostilità e dichiarate preda di guerra dal Governo statunitense. Queste, tramite la compagnia di bandiera **United States Lines,** furono impiegate sulla rotta nordatlantica; fra loro il p.fo **America** (ex Amerika – 1905),....

Affrancatura meccanica della filiale tedesca della United States Lines*: "Traffico celere passeggero e mercantile verso New York".*

Cartolina dalla nave America*, 9.Sep.1922, per Newark (USA). Affrancata 1 c., tariffa interna, ed obliterata con annullo circolare (Cockrill tipo A8) e killer n."1", identificativo della nave e usato dal 1923 al 1925.*

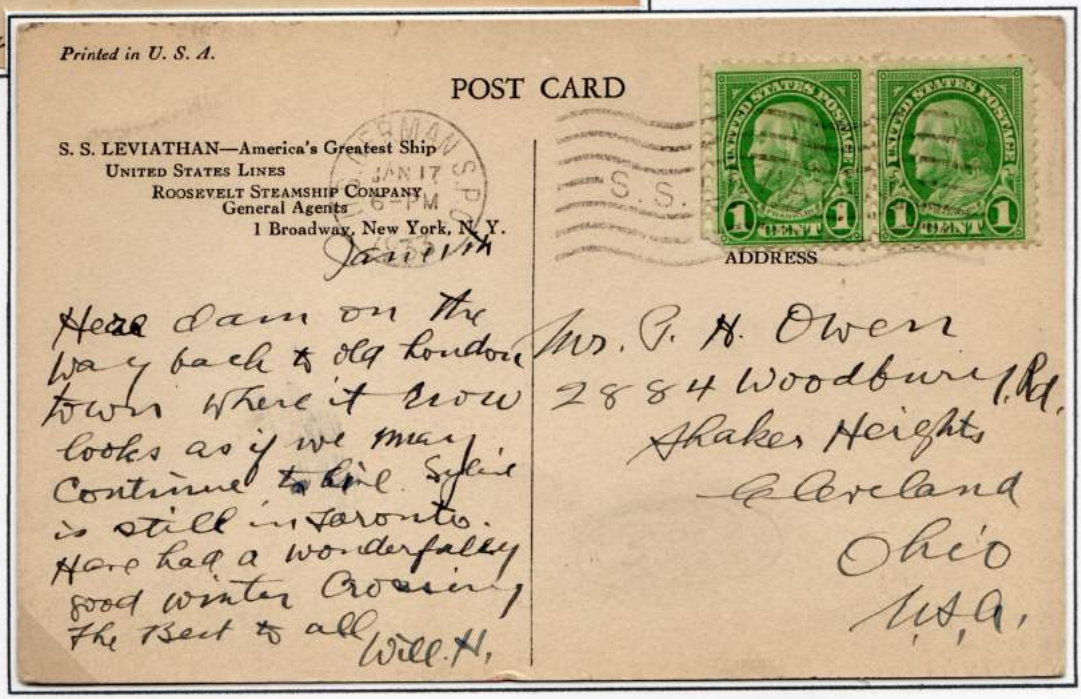
Cartolina dal p.fo America*, 12.Sep.1929, per la Cecoslovacchia. Affrancata 3 c., tariffa per l'estero, ed obliterata con annullo circolare del servizio congiunto USA-Germania (Cockrill tipo A13) con killer n. "1", identificativo della nave e usato dal 1927 al 14.9.1931.*

...il p.fo **George Washington** (1909) e la tn. **Leviathan** (ex Vaterland – 1914).



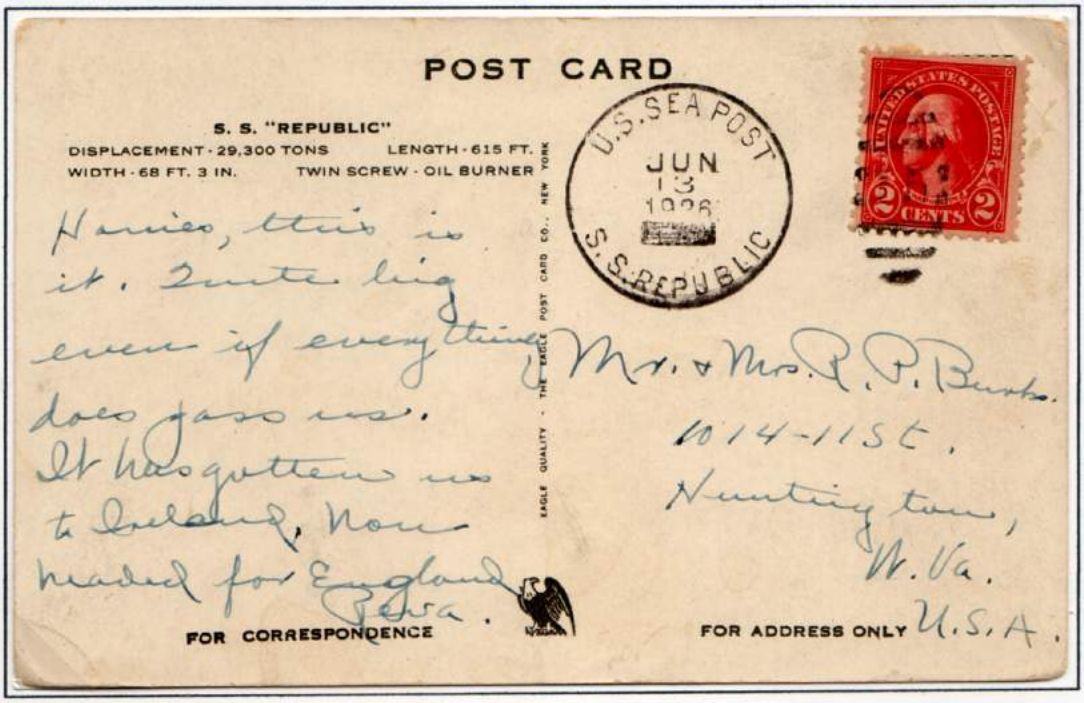
Cartolina dal p.fo George Washington, *spedita il 19 Dec. 1923, per Cleveland (USA). Obliterata con annullo circolare da 25 mm. con asterisco di separazione grande (Cockrill tipo A3b) fra le diciture e la data dell'anno spostato a destra. Il killer n. "2" identificava la nave e fu utilizzato dal dicembre 1923 al 8.1.1926.*

Cartolina da bordo della tn. Leviathan, *17 Oct. 1926, per Parigi. Affrancata con 3 c., tariffa per l'estero, ed obliterata con annullo circolare "U.S. Sea Post - s.s. Leviathan" (Cockrill tipo A14) e killer n. "10" (poco leggibile) identificativo della nave, utilizzato dal 1926 al 1928.*



Cartolina dalla tn. Leviathan *per Cleveland. Affrancata con 2 c. e obliterata con annullo meccanico "U.S. German S.P.O. - Jan. 17 - 1933" nel cui "killer" ondulato, al centro, vi era il nome della nave (Cockrill "tipo 15A"), utilizzato dal 1929 all'agosto 1933.*

Un'altra preda bellica fu il p.fo President Grant (1907) che dopo la fine della guerra fu modernizzato nei cantieri USA di Newport. Ribattezzato **Republic** fece il suo primo viaggio New York - Amburgo nel 1924.



Cartolina dalla tn. Republic, *13 Jun. 1926, per gli USA. Obliterata con annullo del servizio postale statunitense con killer n.* ***"15"****, identificativo della nave che fu utilizzato dal 1926 al 1931.*

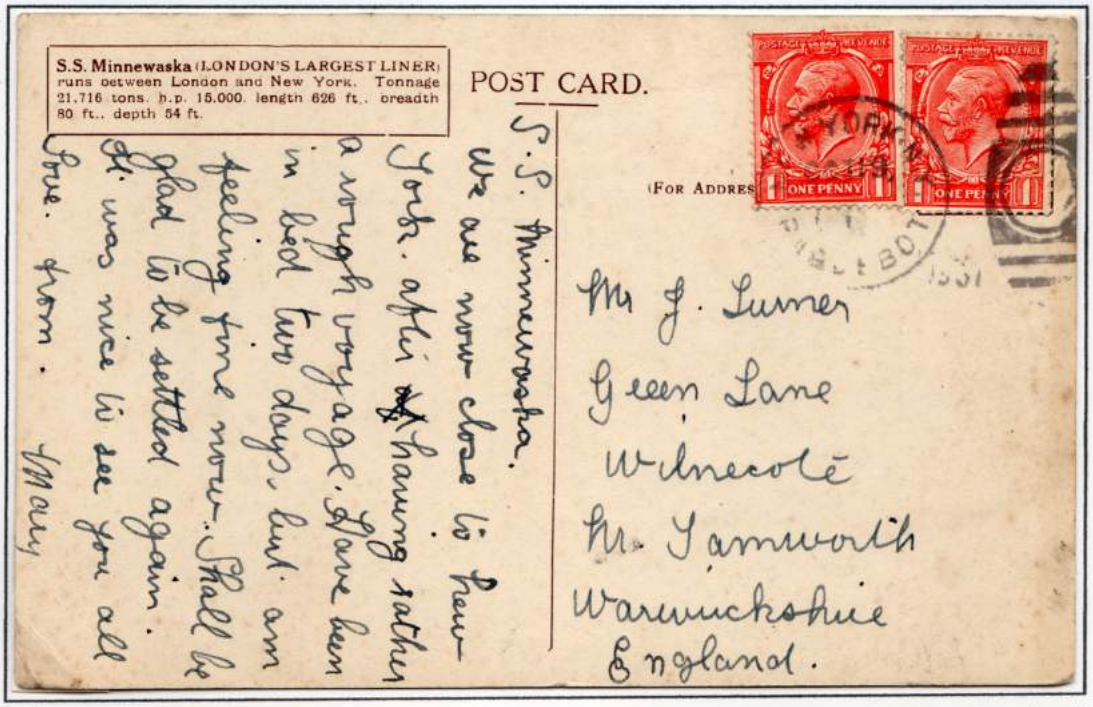
Inoltre gli USA ebbero a disposizione anche alcune navi provenienti dal surplus di costruzioni del periodo bellico e alcune di queste, dopo ampi lavori di rifacimento, furono impiegate sulla rotta nordatlantica come le tn. **Mount Clinton** (1921) e **President Harding** (1922).

Cartolina dalla tn. Pres. Harding, *7 Jan 1929, per Budapest. Affrancata per 3 c., tariffa estero, obliterata con annullo del servizio congiunto USA - Germania e killer n. 4 (poco leggibile) che identificava la nave e che fu usato dal 1926 al 21.10.1939.*

La ripresa statunitense si dovette anche alla Compagnia di Navigazione **Atlantic Transport Line**. Sebbene avesse la sede legale a Baltimora le sue navi, tutte costruite nei **cantieri navali** di Belfast, navigarono con Registro Navale ed equipaggi britannici. Fra le unità impiegate ricordiamo i piroscafi **Minnesota** (ex Zeeland - 1900), acquistato nel 1927 e demolito nel 1930, **Minnekahda** (1917) e la tn. **Minnewaska** (1923). A causa della crisi economica che colpì gli USA nel 1929, tutte le navi della Compagnia, ancora in attività a quella data, furono poste in disarmo fra il 1931/ '32.

Gran Bretagna, 1929 - Francobolli con appendice pubblicitaria, da libretto emesso per il Congresso UPU, dove sono menzionate la Atlantic Transport Line *e le navi* Minnekahda *e* Minnesota.

Lettera dal p.fo Minnekahda *per Oakland. Annullata con bollo circolare "U.S. Sea Post - 24 Aug. 1929 - S.S. Minnekahda" e killer n. "6", in uso dal 1926 al 1930.*



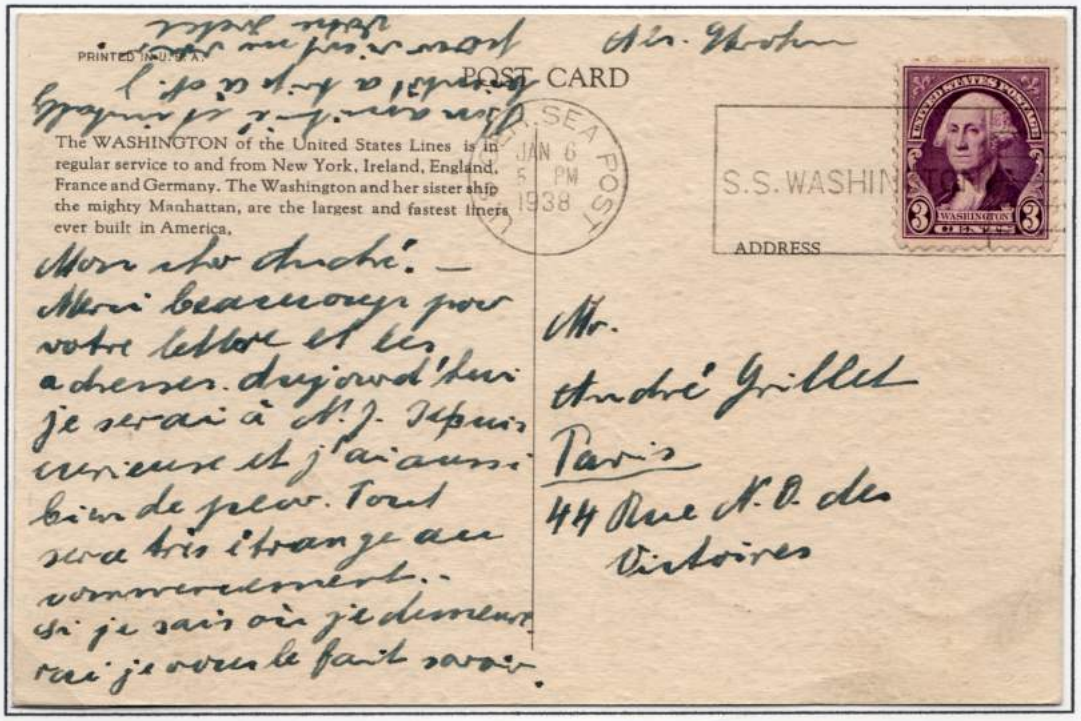
Cartolina spedita da bordo della turbonave Minnewaska, *per Tamworth (GB), durante lo scalo di New York, dove fu obliterata con il bollo a cerchio "New York - 19 Oct. 1931 - Paquebot" + killer con cerchio interno muto (Hosking 2060). Riconsegnata al Commissario di bordo per l'inoltro in Inghilterra.*

Nel 1931 fu varata la tn. **Manhattan**. L'attività di questa unità ebbe praticamente termine con lo scoppio del 2° conflitto mondiale, durante il quale fu impiegata come trasporto truppe.

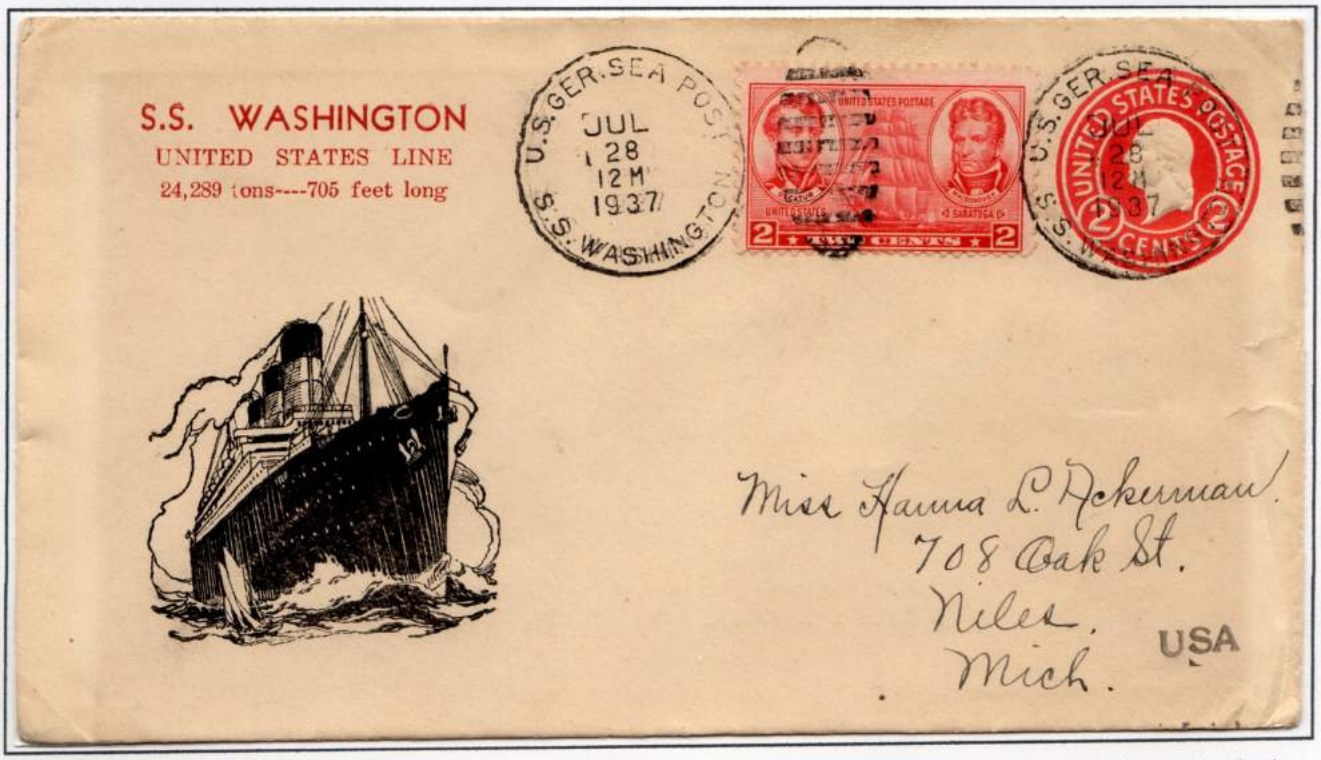
Lettera dalla tn. Manhattan, *10 Aug. 1932, per New York, spedita durante il suo viaggio inaugurale. Affrancata con 3 c., tariffa intera 1° porto, e obliterata con annullo meccanico composto da un bollo tondo con l'indicazione del servizio congiunto USA - Germania e con targhetta laterale indicante il nome della nave (Cockril A18). Utilizzato dal 10.8.1932 al 22.10.1939.*

Lettera da bordo della tn. Manhattan *con annullo postale circolare del servizio congiunto USA - Germania e killer a 9 bande nere (Cockrill A16). Questo tipo di bollo fu usato dal 10.8.1932 al 22.10.1939 e benché fosse stato usato in concomitanza con il precedente il suo utilizzo fu più raro, rispetto all'annullo meccanico.*

Nel 1932 seguì la tn. **Washington** la cui attività di servizio ebbe lo stesso sviluppo della precedente gemella.

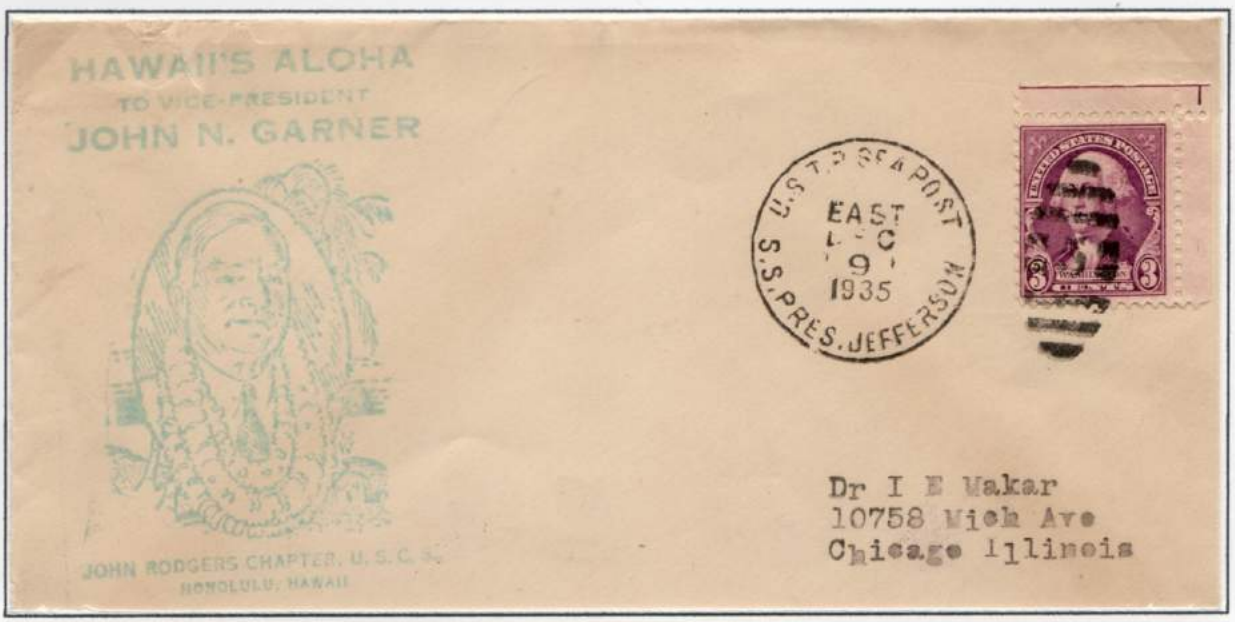


Cartolina dalla tn. Washington, *6 Jan. 1938, per Parigi. Affrancata con 3 c., tariffa estero, e obliterata con annullo meccanico composto da un bollo tondo con l'indicazione del servizio congiunto USA - Germania e con targhetta laterale indicante il nome della nave (Cockril A18). Utilizzato dal 10.8.1932 al 22.10.1939.*



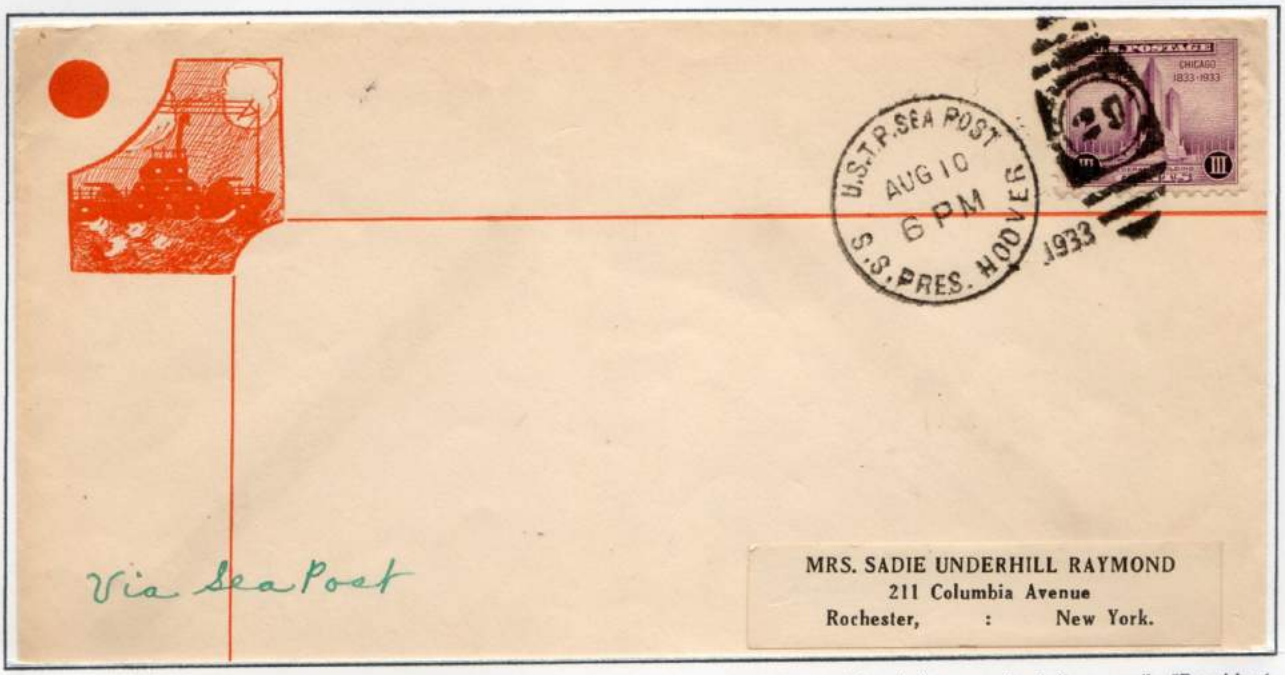
Lettera postale da 2 c., stampata su commissione privata nel 1933, spedita da bordo della tn. Washington. *Annullo postale circolare del servizio congiunto USA - Germania e killer a 9 bande nere (Cockrill A16). Questo tipo di bollo fu utilizzato dal 10.5.1933 al 12.10.1939 e benché fosse stato usato in concomitanza con il precedente il suo utilizzo fu più raro, rispetto all'annullo meccanico.*

Dal 1921 gli Stati Uniti furono molto attivi anche sulla rotta transpacifica verso l'Estremo Oriente, dove prestarono servizio la tn. **President Jefferson** (1921), e le due turbonavi gemelle **President Coolidge** e **President Hoover**, del 1931.



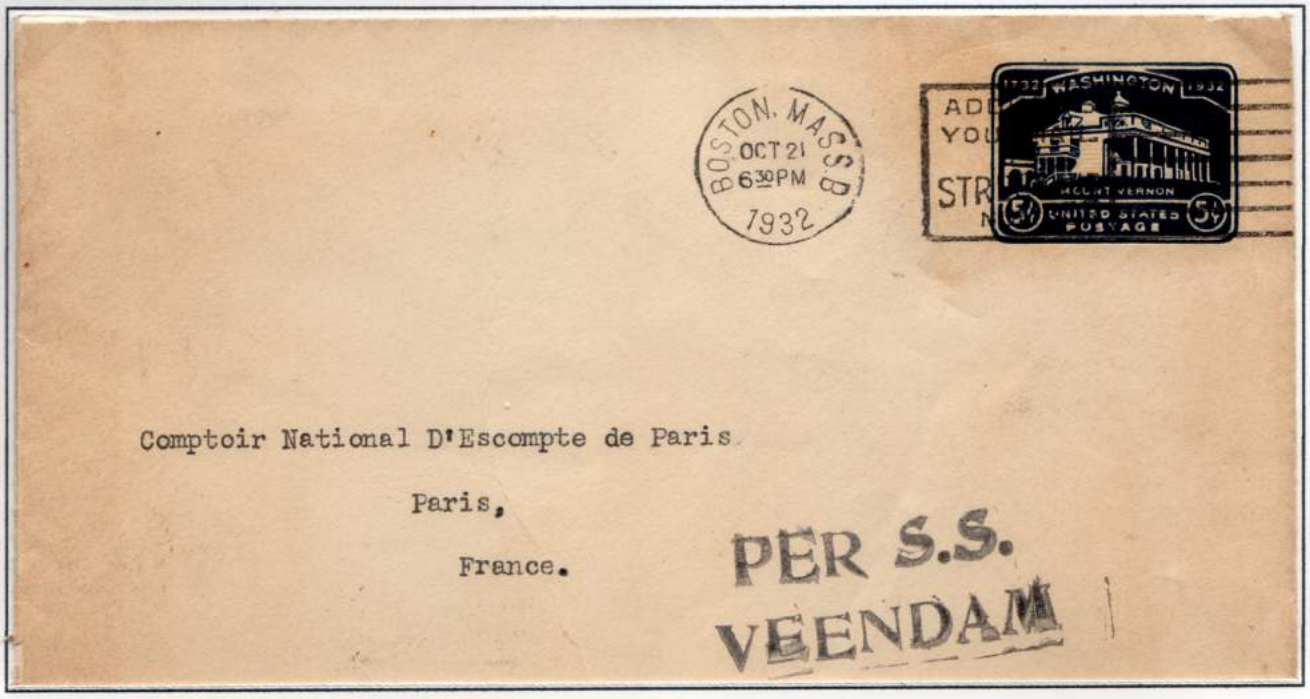
Lettera dalla tn. President Coolidge, *9 Dec. 1935, per Chicago. Obliterata con annullo circolare al cui interno la dicitura "U.S. T.P. Sea Post", dove T.P. = Trans Pacific, e nome della nave. Esternamente il Killer con n. "**5**".*

Cartolina dalla tn. President Coolidge, *28. Feb. 1940, per Red Bank (N.J.). Annullo postale simile al precedente ma con anno esterno e con Killer n. "**30**".*



Lettera dalla tn. President Hoover, *10. Aug. 1933, per Rochester (N.Y.). Annullo postale simile a quello della gemella "President Coolidge" ma con Killer n. "**29**".*

Anche gli Olandesi ripresero la loro attività sull'Atlantico sia verso il Sud America, con il p.fo **Stuyvesant** (1918), che verso il Nord America, con le più moderne tn. **Veendam** (1923) e **Statendam** (1929) alle quali, nel 1938 si aggiunse la modernissima **New Amsterdam** (1938).



Lettera da Boston, 21 Oct. 1932, per Parigi, annullo di arrivo al retro, affidata alla tn. Veendam, *timbro a tampone, per il trasporto.*

Nell'illustrazione di questa affrancatura meccanica olandese del 1932 sono visibili il ponte di comando ed i tre fumaioli della tn. Statendam.

Dent. 10 verticalmente

Nel 1925 la Svezia entrò nel novero delle nazioni impegnate nel trasporto passeggeri sulla rotta nordatlantica con la mn. **Gripsholm**, alla quale fu affiancata, nel 1928, la mn. **Kungsholm**.

Dent. 13 su tre lati

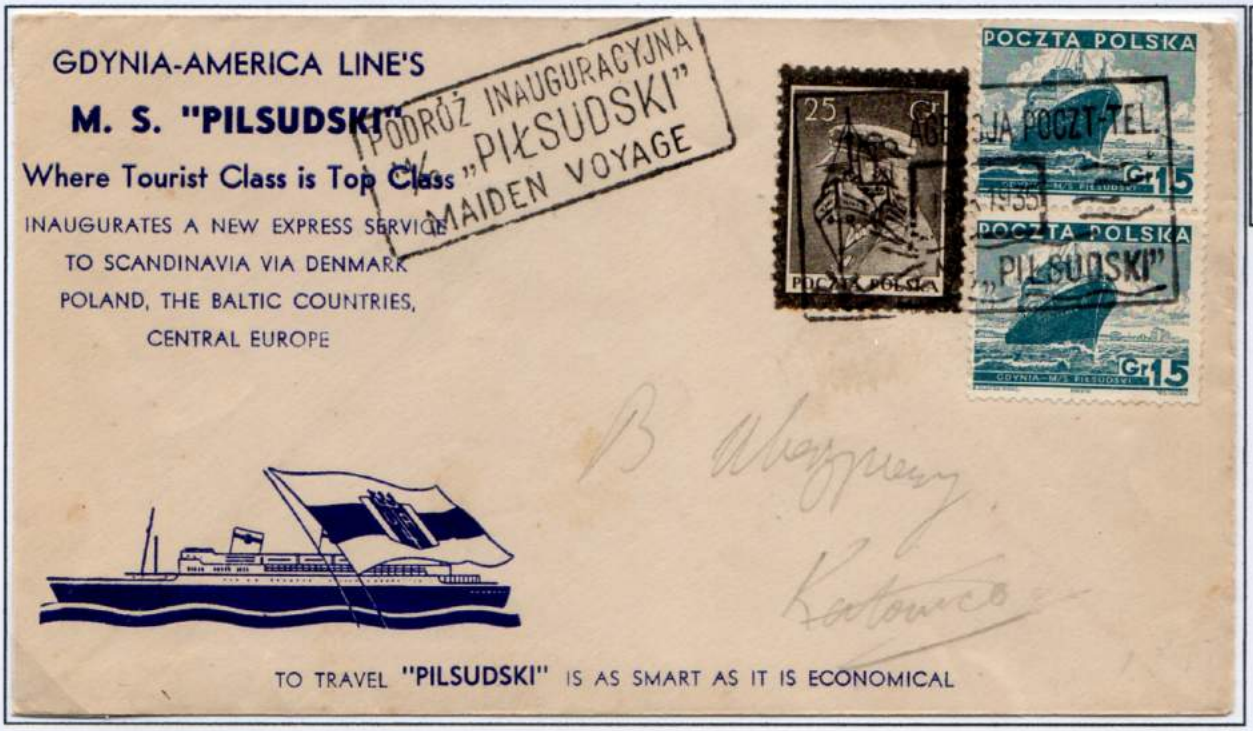
Svezia, 1929 - Cartolina postale da 15 ö. illustrata con la mn. Gripsholm *nel porto di Göteborg.*

Lettera spedita, il 16. 8. 1932 dalla mn. Kungsholm, *in rotta verso New York, come attestano il bollo a tampone e l'annullo postale a doppio cerchio di bordo "SJP 7 Göteborg - New York".*

L'ultima nazione ad affacciarsi sul Nord Atlantico fu la lontana Polonia che iniziò i collegamenti con gli Stati Uniti con il p.fo **Pułaski** (ex russo Car - 1912) acquistato nel 1930. e con la mn. **Batory** (1936) che, superato indenne il 2° conflitto mondiale, restò in linea fino al 1969.

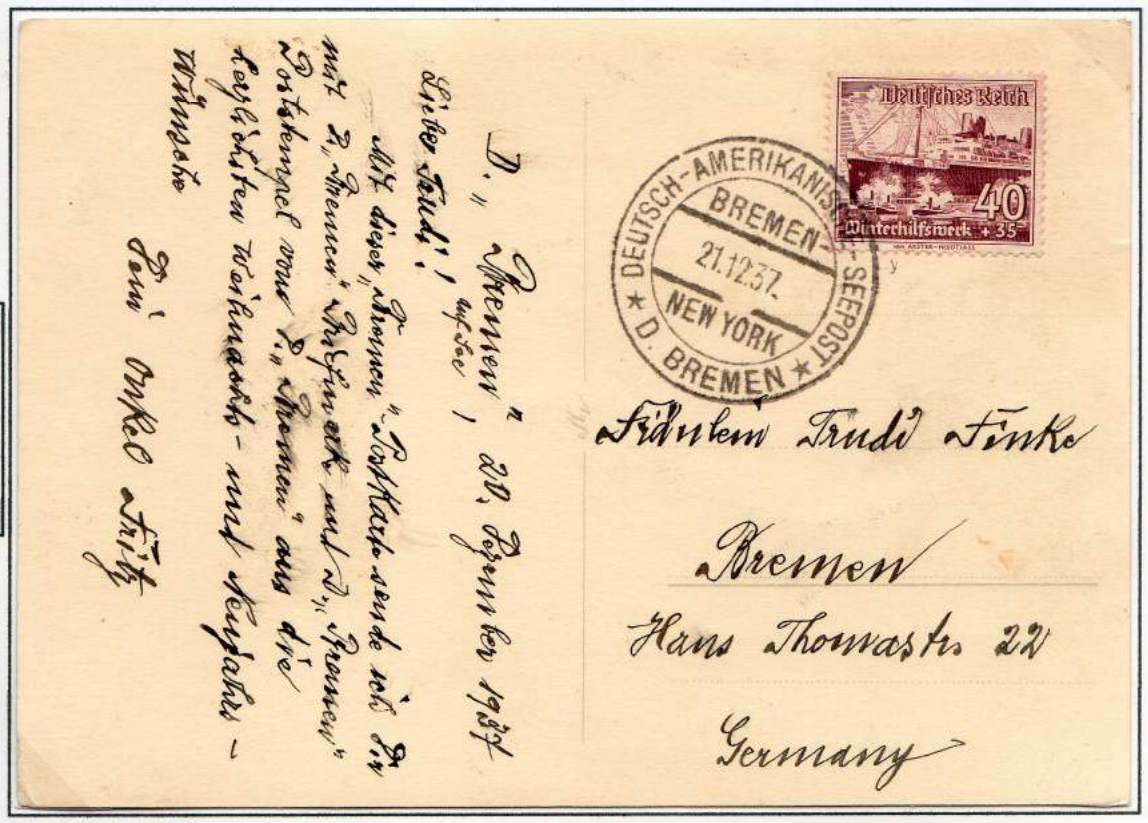
Polonia, 1983 - Cartolina postale da 5 Zł. illustrata con il p.fo Pułasky *sul quale fu aperto, il 23/11/1932, il primo ufficio postale polacco di bordo il cui annullo obliteratore è raffigurato in basso a sinistra.*

Ma le navi più rappresentative dell'armamento polacco nel periodo prebellico furono le mn. **Piłsudski** (1935) e **Batory** (1936), costruite nei cantieri di Monfalcone. La prima scomparve nel 1939 per eventi bellici, mentre la seconda, superato indenne il 2° conflitto mondiale, restò in linea fino al 1969.



Polonia, 1935 – Busta ufficiale con annullo dell'agenzia postale di bordo e bollo lineare in cartella per il viaggio inaugurale della mn. Piłsudski, *con coppia di francobolli da 15 Gr. emessi per tale occasione e raffiguranti la nave.*

All'inizio degli anni trenta le maggiori Compagnie di Navigazione incentrarono il loro sforzi nel creare navi di prestigio, dove lo sfarzo, le grandi dimensioni e le alte velocità, che contribuirono alla conquista del prestigioso Nastro Azzurro, erano un forte richiamo per i potenziali passeggeri. Ad aprire questo nuovo capitolo dell'ocean liner fu il Norddeutscher Lloyd con il suo **Bremen** nel 1929, che conquistò l'ambito trofeo, per la traversata più veloce da est ad ovest, proprio in quell'anno e nel 1933.

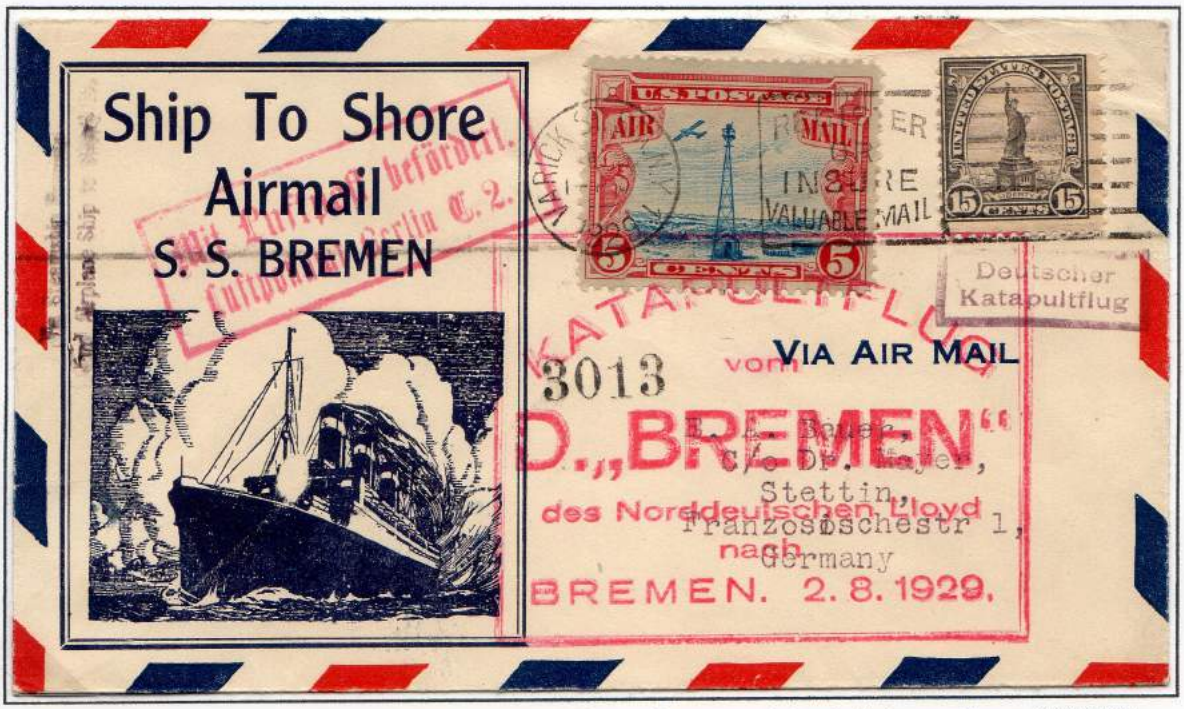


Cartolina dalla tn. Bremen, *21.12.'37, per Brema. Affrancata con 40 pf. che raffigura l'unità. Obliterata con annullo a doppio cerchio alla cui base è il nome della nave.*

Germania, 1938 – Busta postale di commissione privata da 4 pf. stampata in occasione della "44a. giornata della filatelia tedesca - Esposizione generale dei valori bollati - Brema - C.P 784".

Nel luglio 1929, a bordo di questa unità venne sperimentata la consegna della posta, trasportata via mare, utilizzando un piccolo idrovolante che veniva lanciato da una catapulta installata a bordo della nave. Il lancio avveniva quando l'unità si trovava ad una distanza compresa fra i 1.000 ed i 1.800 km dalla costa. Questo tipo di trasporto fu denominato "**posta catapultata**".

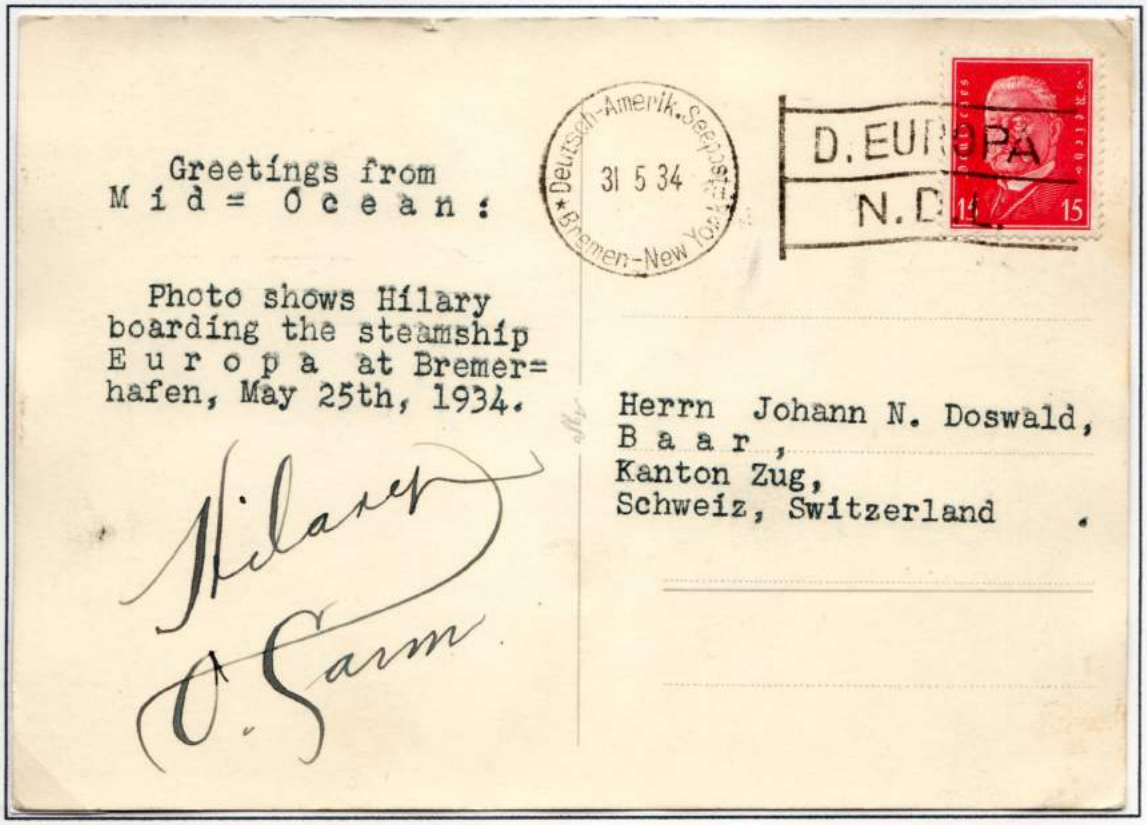
Germania, 1929 – 1° esperimento di posta recapitata con aereo catapultato dalla tn. Bremen *in arrivo a New York, il 27/7/1929, durante il viaggio inaugurale.*



USA, 1929 – Posta recapitata con aereo catapultato dalla nave Bremen *nel viaggio di ritorno a Brema il 2/8/1929.*

L'anno successivo prese il mare la tn. **Europa** che, al pari della gemella Bremen, fu dotata di una catapulta per la consegna della posta. Nel marzo di quello stesso anno, durante il viaggio inaugurale, la nave conquistò il Nastro Azzurro e lo detenne fino al 1933.

Germania, 1930 – 1° recapito di posta con aereo catapultato dalla tn. Europa *in arrivo a Southampton il 21.9.1930.*



Germania, 1934 – Corrispondenza da bordo della tn. Europa *annullata con timbro "a bandiera" recante il nome della nave e l'acronimo NDL della compagnia di navigazione.*

L'Italia, dal canto suo, nel 1932 mise in servizio la tn. **Rex** che permise alla nostra marina mercantile di assurgere a quelle posizioni di vertice a cui non era abituata. Nel 1933 l'unità si aggiudicò il trofeo del Nastro Azzurro, strappandolo alla tedesca Bremen.

La tn. Rex *e la gemella* Conte di Savoia.

Affrancatura meccanica illustrata con la tn. Rex.

Annullo commemorativo della conquista del Nastro Azzurro.

Cartolina da bordo della tn. Rex *per Torino, obliterata con annullo meccanico tondo "Genova - New York / 27. IX. 1932 / p.fo Rex" e targhetta laterale a dx. "Viaggio inaugurale Genova - New York".*

L'altra nave che contribuì a dare prestigio e popolarità alla marina italiana fu la tn. **Conte di Savoia**, entrata in servizio nel novembre 1932, due mesi dopo il Rex. Nonostante la sua ragguardevole velocità, raggiunta durante le prove in mare, non rientrò mai nel novero delle concorrenti al Nastro a Azzurro.

Lettera da bordo della tn. Conte di Savoia *per Milano. Affrancata per 10 c. (2x5 c.), tariffa per stampe 1° porto, con annullo meccanico usato per il viaggio inaugurale, Genova - New York, il 30.XI.1932.*

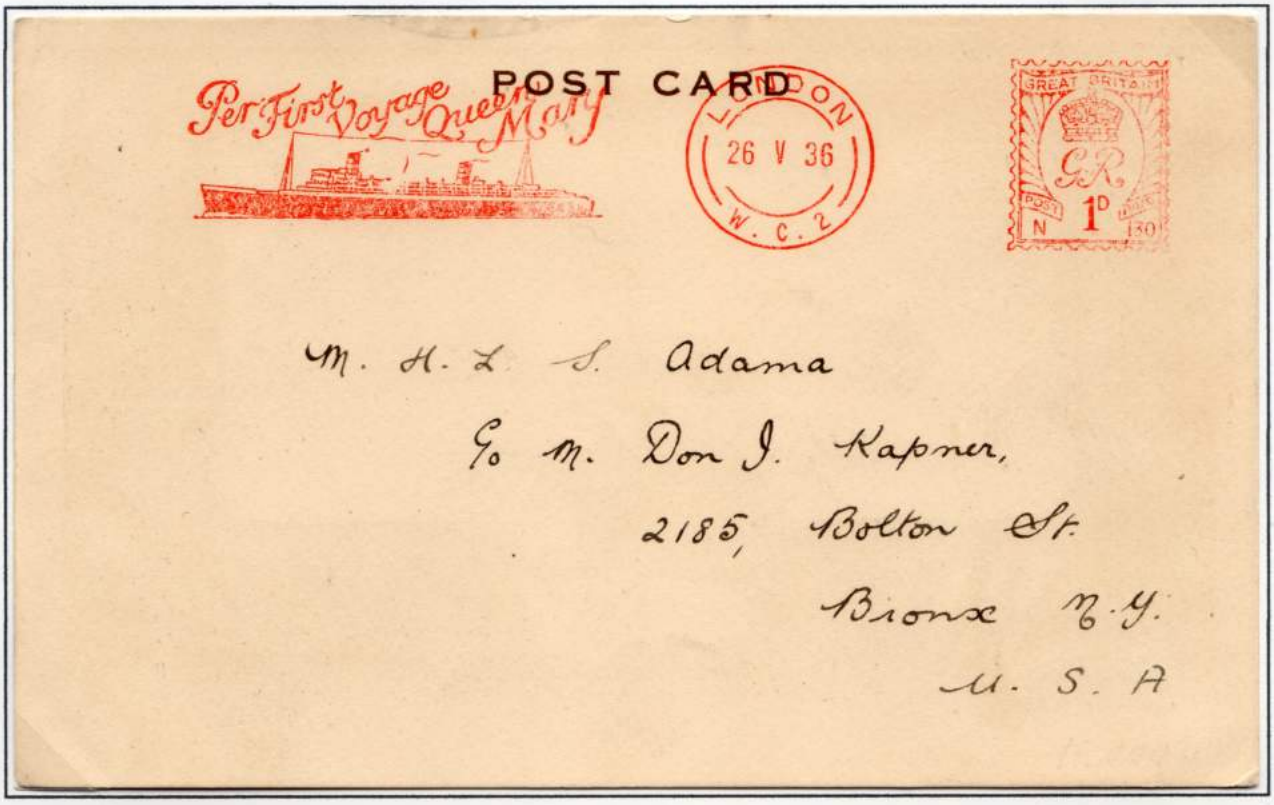
Cartolina dalla tn. Conte di Savoia *per Genova. Affrancata per 10 c. e obliterata con annullo meccanico usato per il viaggio inaugurale di ritorno, New York - Genova, il 14.XII.1932.*

La Francia si guadagnò fama e prestigio con la tn. **Normandie** (1932), di circa 80.000 ton. di stazza, che, fra il 1935 ed il 1938, si assicurò più volte il Nastro Azzurro, in un affascinante duello con le similari unità italiane ed inglesi.

Francobollo blu chiaro emesso nel 1935 per la conquista del Nastro Azzurro.

Lettera dalla tn. Normandie *per Caracas con francobollo ed annullo meccanico commemorativi del viaggio inaugurale, 29 Mai 19135.*

La protagonista della storia degli Ocean Liner di questo decennio fu, comunque, la tn. **Queen Mary**, della Cunard Line, un gigante di circa 80.000 ton. di stazza, che fece il suo viaggio inaugurale fra Londra e New York, nel maggio del 1936, conquistando il Nastro Azzurro tre mesi più tardi e, successivamente, nel 1938.



Gran Bretagna, 1936 – Affrancatura meccanica usata per pubblicizzare il viaggio inaugurale della tn. Queen Mary.

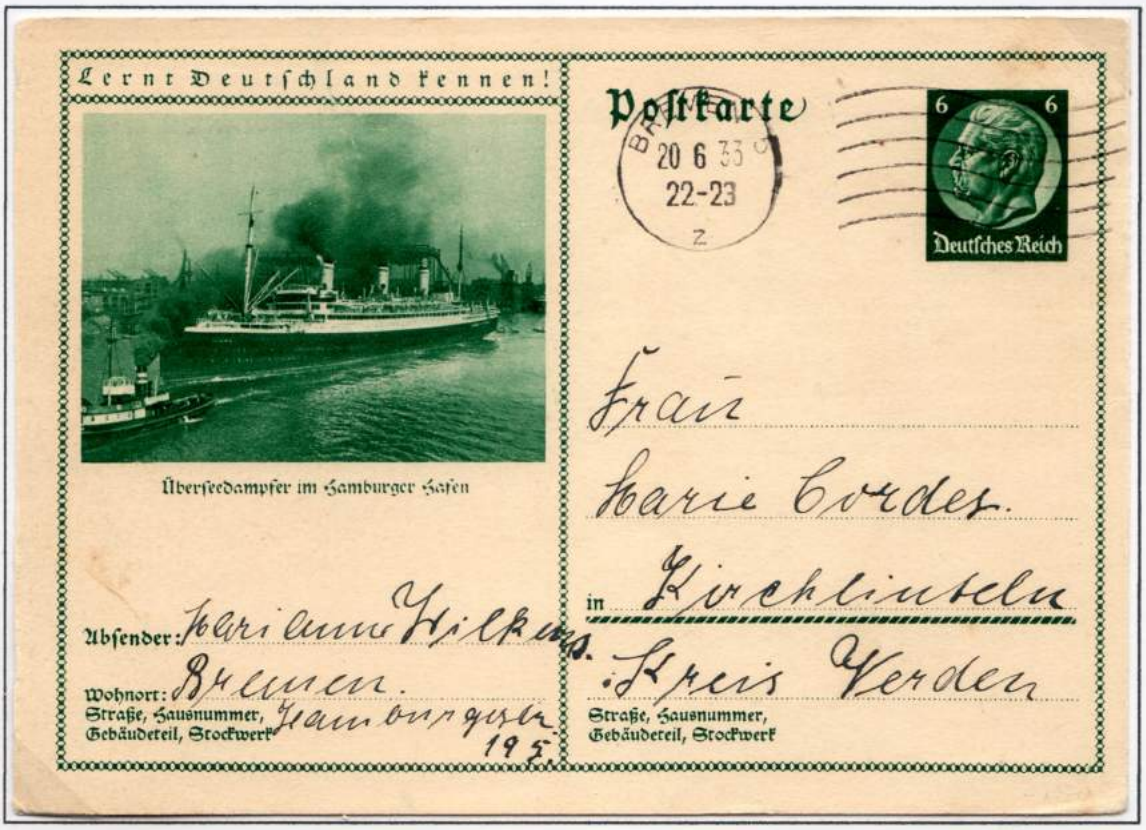
Gran Bretagna, 1936 – Busta postale di commissione privata da 1½ p., stampata per il viaggio inaugurale della tn. Queen Mary.

All'inizio degli anni trenta gli inglesi, precorrendo i tempi con un anticipo di quarant'anni, diedero luogo alla moderna crociera con le tn. **Arandora Star** (1927) ed **Empress of Britain** (1931), imitati dai belgi con il p.fo **Albertville** (1928).

Copia ridotta del verso

Busta del servizio dei conti correnti postali belgi, spedita l'1. 5. 1935 come da annullo postale al verso.

I tedeschi, sempre attenti alle innovazioni, furono attivi in questo campo con le tn. **Reliance** e **Resolute**, del 1922, la tn. **General von Steuben** (1923) e la mn. **Milwaukee** (1929).



Germania, 1933 - cartolina postale da 6 pf. illustrata con la tn. Resolute *nel porto di Amburgo.*

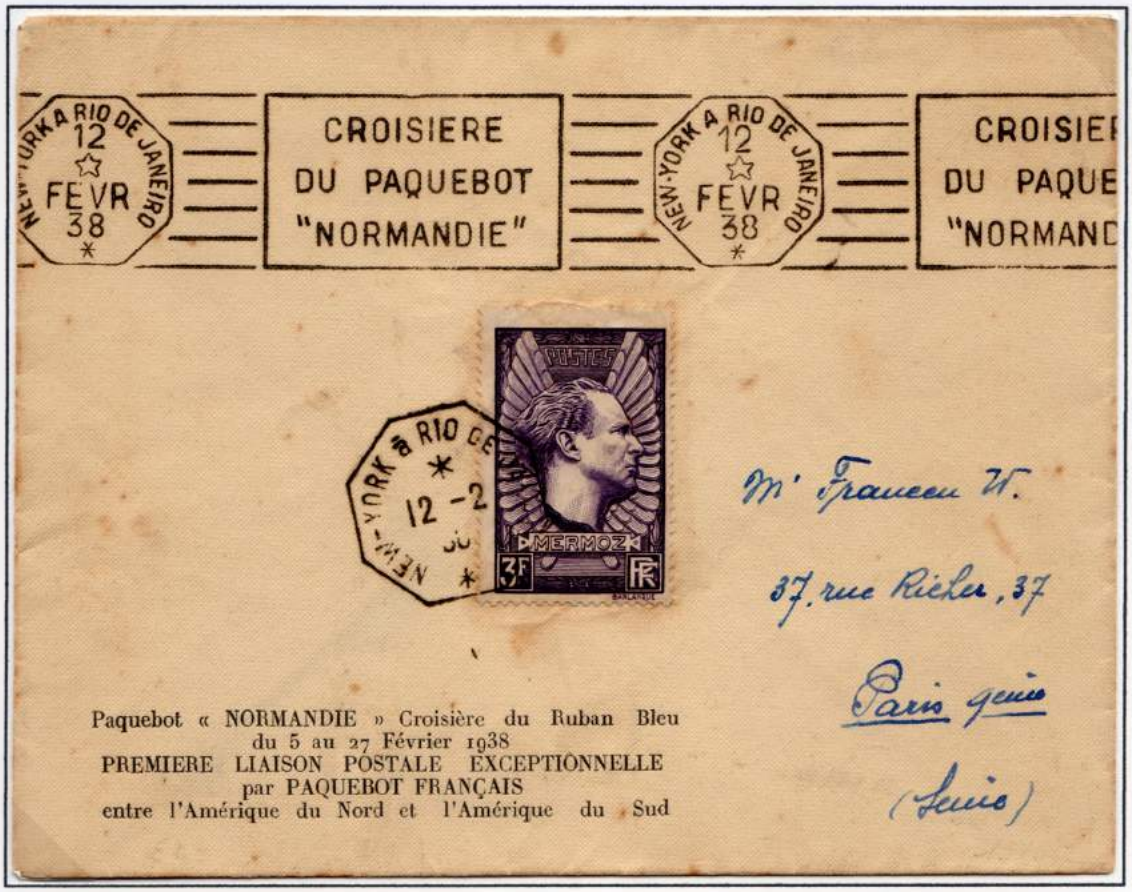
Lettera da Amburgo per Parigi, affrancata per 25 pf., 1° porto er l'estero, ed obliterata con annullo meccanico continuo illustrato con la sagoma della tn. Resolute *o* Reliance *e la dicitura "Amburgo il più grande porto della Germania".*

Germania, 1936 - Affrancatura meccanica - "Nel soleggiato Mediterraneo con la nave per vacanze General von Steuben *del NDL Brema".*

Germania, 1939 - "Viaggiate nell'alto Nord con la mn. Milwaukee *- il bianco cigno dei mari - Hamburg Amerika Linie"*

La Francia fu tra le nazioni che adibì i suoi due più prestigiosi transatlantici, **Ile de France** e **Normandie**, al nuovo modo di vivere il mare, sia per offrire una crociera di gran lusso sia per festeggiare eventi speciali.

Cartolina con annullo utilizzato per la crociera alle Bermuda (New York - Avana - Nassau - Hamilton - New York) della tn. Ile de France. *Alla data del 18.4.1938 la nave si trovava all'Avana (Cuba).*



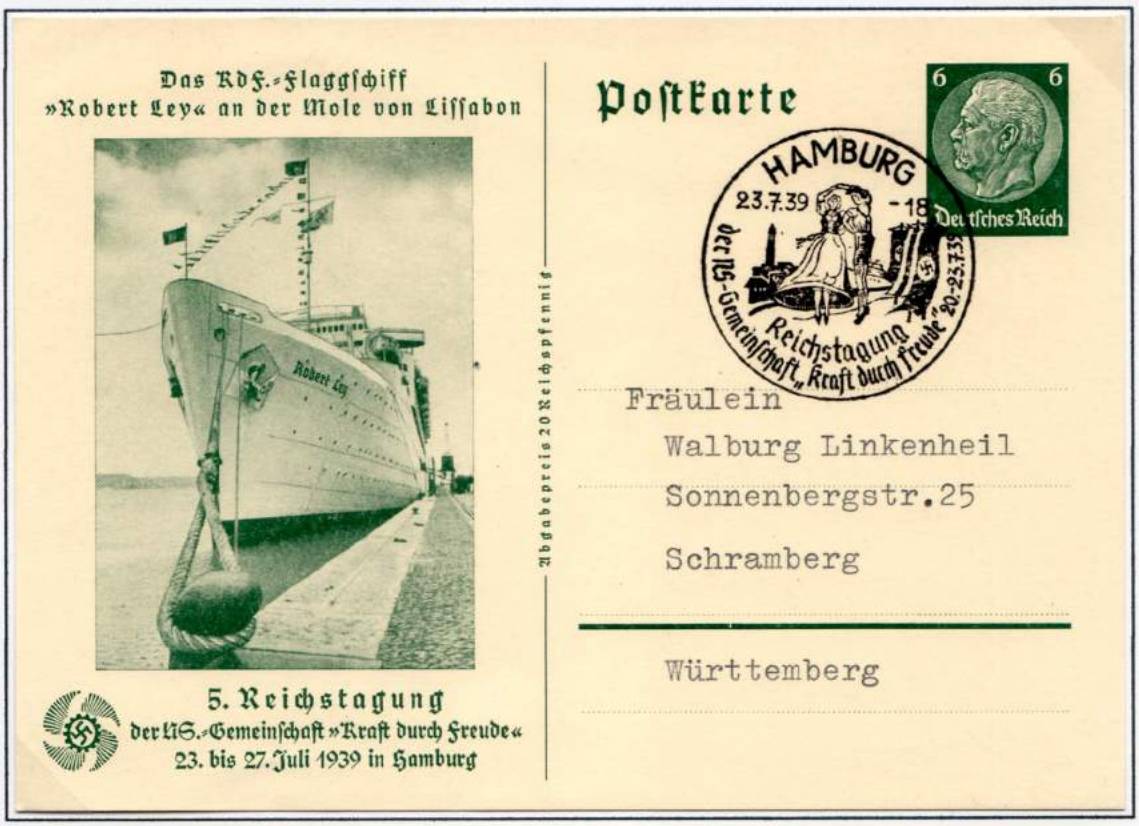
Lettera con annullo meccanico e ottagonale utilizzato per la crociera della tn. Normandie *da New York a Rio de Janeiro (N.Y. - Nassau - Port of Spain - Rio de Janeiro - Fort-de-France - N.Y.). Alla data del 12.2.1938 la nave era in rotta per Rio proveniente da Port of Spain, da dove era partita il 9 febbraio.*

Fu comunque la **Deutsche Arbeitsfront**, l'organizzazione dei lavoratori tedeschi controllata dal governo nazista, a far costruire la prima nave da impiegare, esclusivamente, per la crociera, la mn. **Wilhelm Gustloff** (1938).

Germania, 1939 – Annullo meccanico con il profilo della mn. Wilhelm Gustloff..

Germania. 1938 - Cartolina postale da 5 pf. edita in occasione del Congresso del NSG - Kraft durch Freude (Comunità Nazional Socialista - Forza nella Gioia), un ramo dell'Organizzazione Nazional Socialista dei Lavoratori tedeschi, effettuato a bordo della nave da crociera Wilhelm Gustloff.

Nel 1939 fu la volta della mn. **Robert Ley**. Le due nuove unità andarono ad affiancare la più piccola tn. **Tannenberg** (1935).



Germania, 1939 - Cartolina postale da 5 pf. edita nel 1939 per il 5° Congresso del NSG - KdF svoltosi a bordo della mn. Robert Ley, *raffigurata ormeggiata nel porto di Lisbona durante la crociera organizzata per tale evento.*

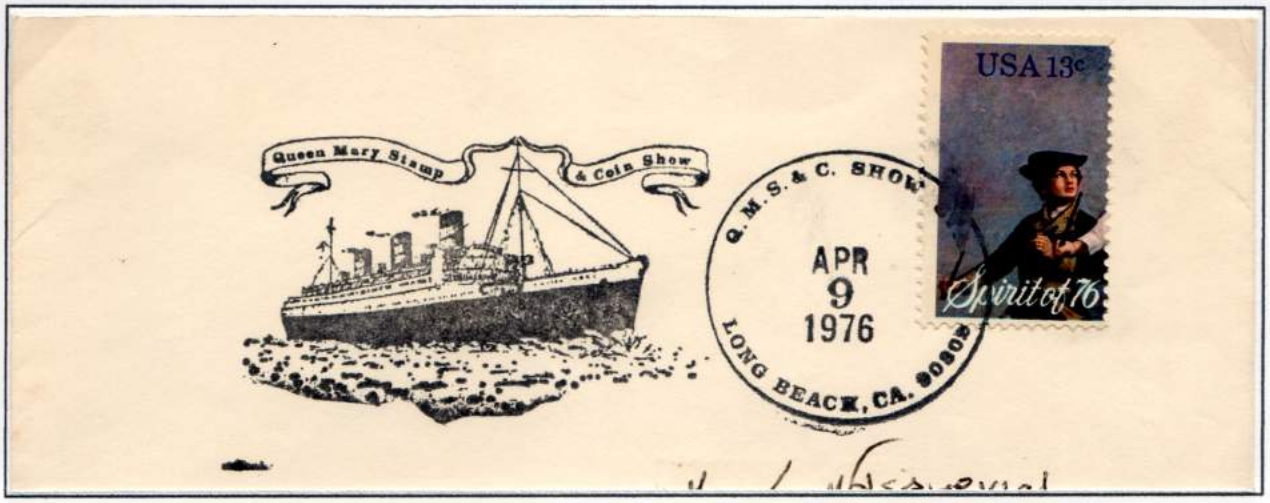
Germania, 1937 - Raccomandata da Berlino per Itzehoe. Affrancata per 54 pf., 24 pf. tariffa interna 2° porto per lettera + 30 pf. per diritti di raccomandazione. I francobolli da 12 pf. raffigurano la mn. Tannenberg.

Spenti gli echi di guerra della seconda guerra mondiale fu, ancora una volta, la Gran Bretagna a trovarsi nella posizione migliore per rilanciare il viaggio di linea sul Nord Atlantico e lo fece con le tn. **Queen Mary** e **Queen Elizabeth**.

La tn. **Queen Mary** era uscita indenne dal lungo conflitto durante il quale aveva servito come trasporto truppe.

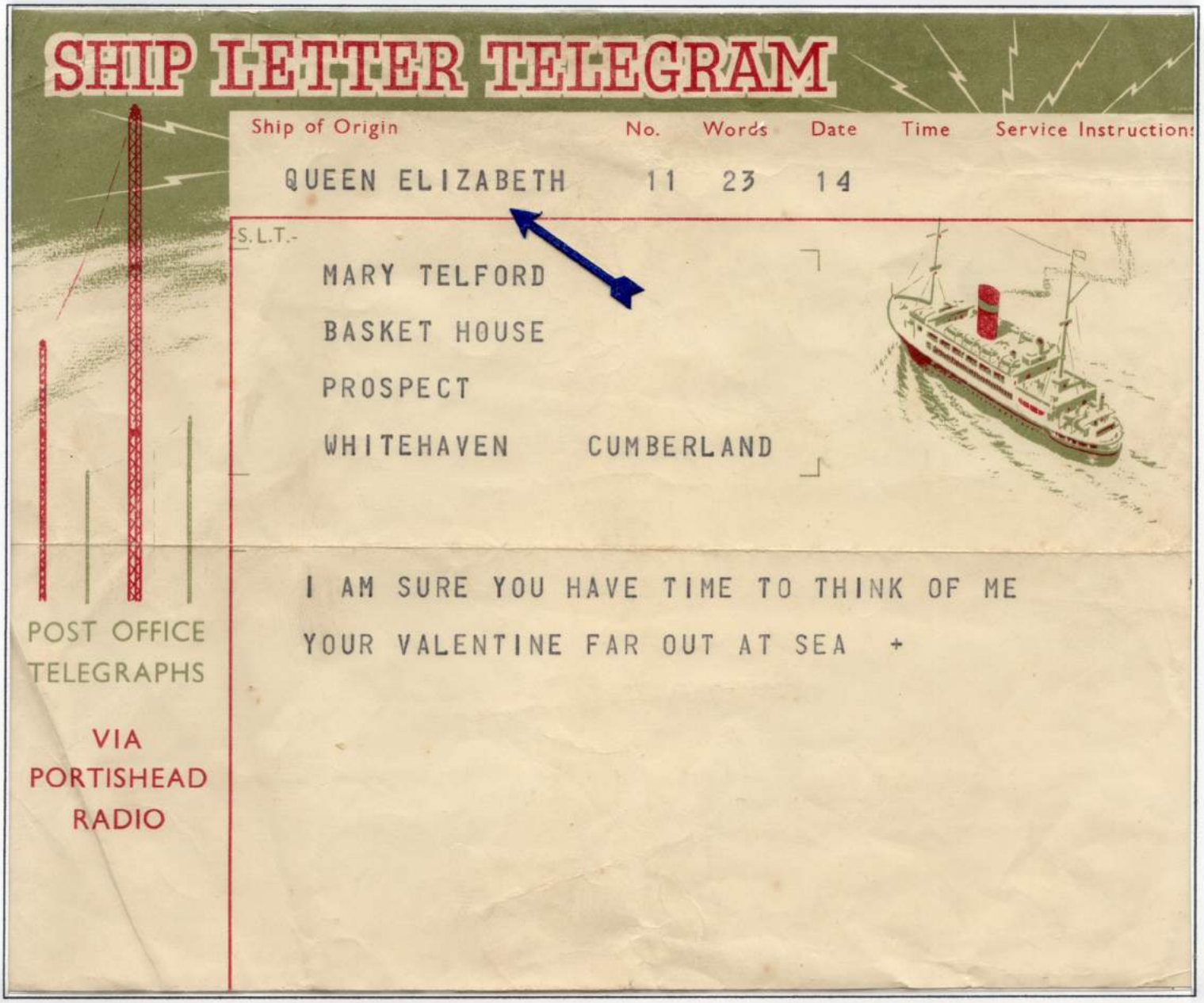
Affrancatura meccanica della filiale parigina della Cunard Line illustrata con la tn. Queen Mary.

Nel 1967 la nave fu venduta ad una società americana di Long Beach (California) che l'adibì a centro congressi ed albergo galleggiante.



Annullo commemorativo usato a Long Beach in occasione di una manifestazione filatelica e numismatica tenutasi a bordo della tn. Queen Mary.

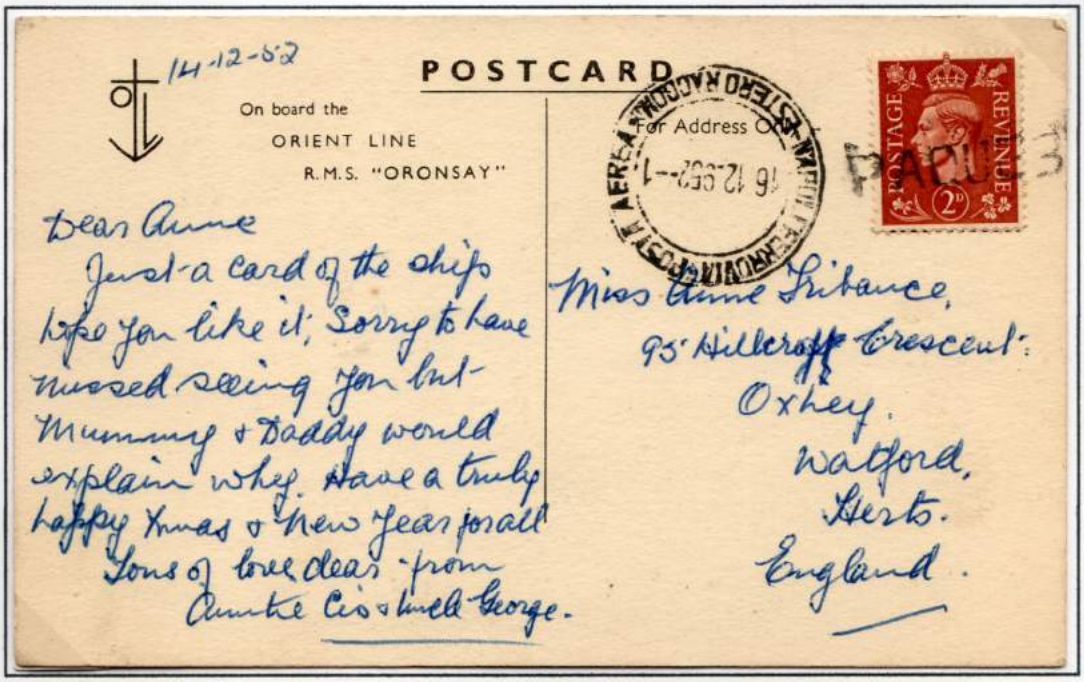
La **Queen Elizabeth**, benché fosse stata varata e completata nel 1940, fu utilizzata come trasporto truppe per l'intera durata del conflitto mondiale e dovette attendere il 1946 per effettuare il suo primo viaggio inaugurale sulla linea Southampton - New York. Nel 1969, mentre era ai lavori per essere trasformata in nave da crociera andò completamente distrutta per un incendio.



Messaggio radiotelegrafico spedito da bordo della tn. Queen Elizhabeth *diretto a Witehaven (GB). Ricevuto dalla stazione radio di Portishead (GB) che provvide a commutarlo in telegramma per la consegna al destinatario.*

Nel 1947 la flotta britannica si potenziò con il varo delle tn. **Caronia** ed **Edinburgh Castle**, destinate, rispettivamente, alla rotta nordatlantica ed a quella sudafricana.

Dal 1948 l'Inghilterra incrementò i traffici con l'Australia con le nuove tn. **Gothic** ed **Himalaya**, a cui fecero seguito le tn. **Chusan**(1950), **Oronsay** (1952), **Iberia** (1954), **Oriana** (1959).



Cartolina dalla tn. Oronsay *per Watford (GB) lasciata a Napoli. Annullo "Napoli Ferrovia Posta Aerea Estero Raccom." e il lineare "Paquebot" (Hosking 1139) obliterante il francobollo.*

Cartolina dalla tn. Oriana *per Famham, consegnata a Freemantle dove venne annullata "Freemantle - 27 feb. 1964 - W.A. Aust." + "Paquebot" (Hosking 1402). Rispedita in Inghilterra per via aerea.*

L'Italia, nonostante la sconfitta bellica subita e le innumerevoli navi perdute nel corso del conflitto, riuscì a tenere il passo grazie ai suoi transatlantici tipo **Saturnia**, usciti miracolosamente indenni dalle vicende belliche.

Gli anni cinquanta segnarono il boom dell'Ocean Liner e fu in questo periodo che ebbe inizio la rinascita della marina mercantile italiana. Nel 1950, furono varate le mn. **Augustus** e **Giulio Cesare**, destinate alla rotta del Sud Atlantico.

Annullo meccanico invitante a utilizzare le due navi Italiane, dotate di aria condizionata, per raggiungere il Sud America.

Affrancatrice meccanica usata dalla Italmar, *agenzia marittima argentina rappresentante della "Societa Italia" a Buenos Aires.*

Cartolina dalla mn. Augustus *per Nizza. Affrancata con 25 l., tariffa estero per cartolina con 5 parole era di L. 20 pertanto l'affrancatura è in eccesso di 5 c., obliterata con annullo di bordo e all'arrivo con bollo dell'ufficio postale della Stazione marittima di Napoli.*

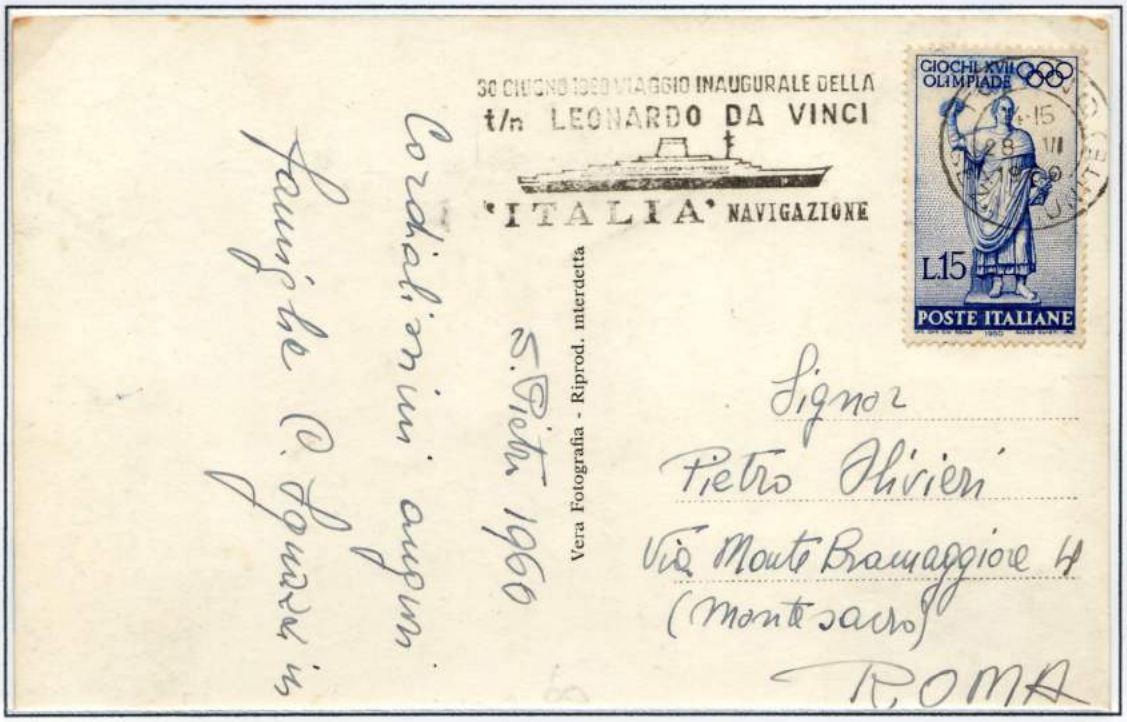
Nel 1951 fu varata, dai cantieri Ansaldo di Sestri Ponente, la tn. **Andrea Doria**. Entrata in servizio nel 1953, sulla rotta nordatlantica, affondò tre anni dopo per collisione mentre stava completando la sua ennesima traversata verso New York..

Italia, 1955 – 5 lire, tariffa stampe, con annullo dell'Agenzia Postale di bordo della tn. Andrea Doria.

Nel 1958 la Costa Armatori mise in esercizio la tn. **Federico C**, prima nave sulla rotta Europa/ Sudamerica a essere dotata di pinne stabilizzatrici per ridurre il rollio, mentre la Società Italia, per colmare il vuoto lasciato dalla tn. Andrea Doria fece costruire, nel 1960, la splendida tn. **Leonardo da Vinci**.

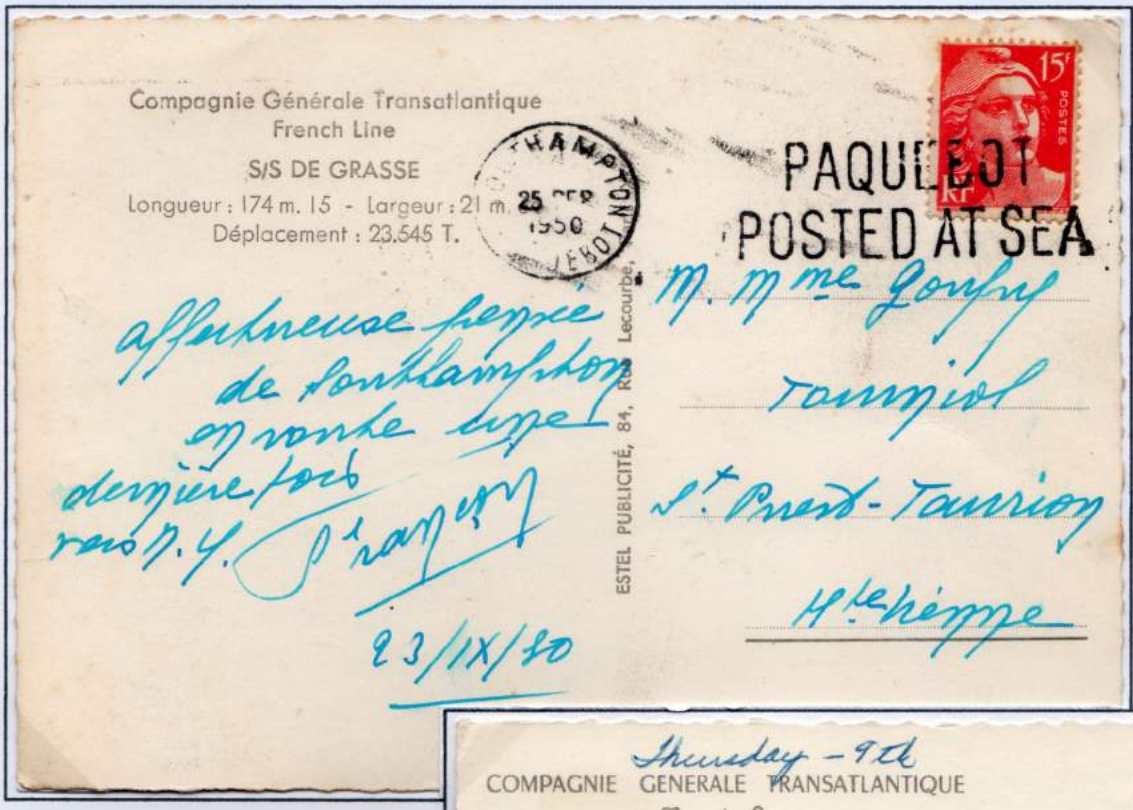
Venezuela, 1972 - Affrancatura meccanica illustrata con la tn. Federico C.

Italia, 1960 – Busta affrancata con 15 lire, tariffa stampe per l'estero, con annullo meccanico del viaggio inaugurale della tn. Leonardo da Vinci.



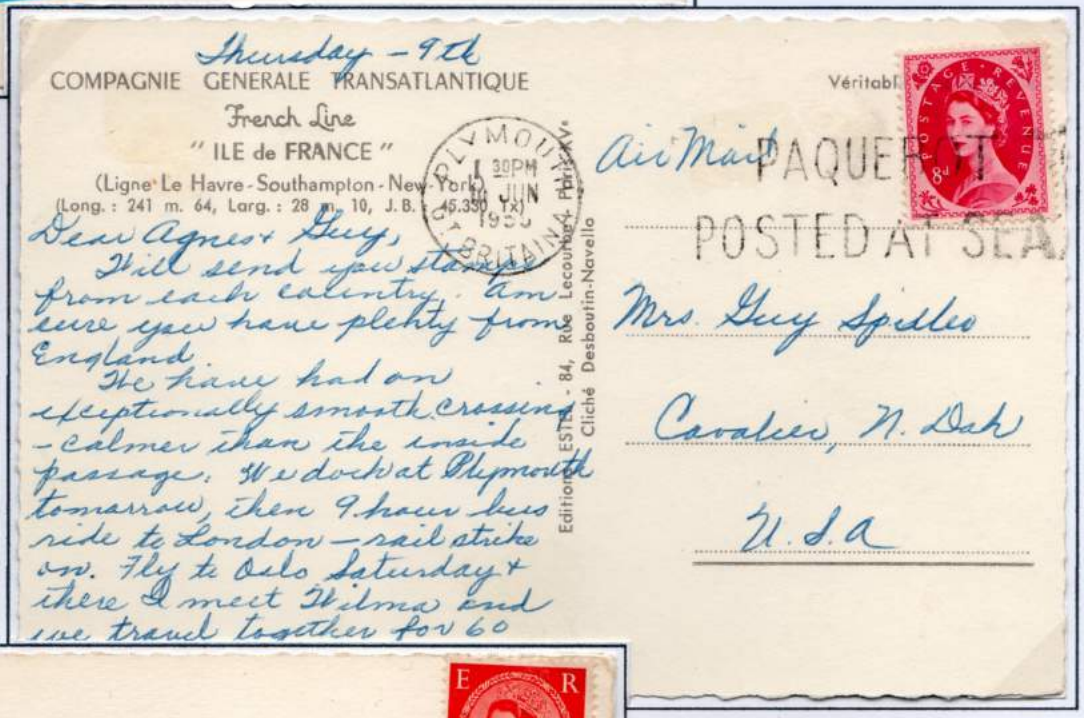
Italia, 1960 - Cartolina affrancata con 15 c. obliterata con annullo meccanico pubblicizzante il viaggio inaugurale della tn. Leonardo da Vinci.

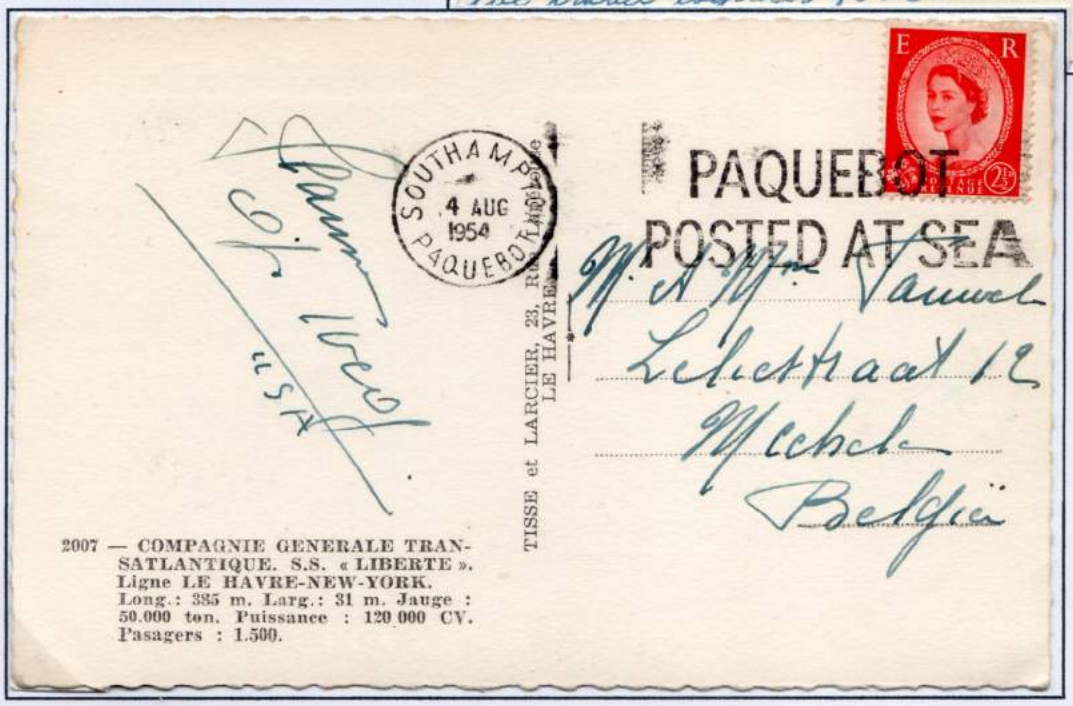
La Francia affidò il suo rilancio alle vecchie ma gloriose tn. **De Grasse** (1924), **Ile de France** (1926) e **Libertè**. Quest'ultima era la ex tedesca Europa che, assegnata alla nazione transalpina in conto riparazioni danni di guerra, fu completamente ricostruita nel 1949.



Cartolina inviata dalla t/n De Grasse, *consegnata allo scalo di Southampton dove nel locale ufficio postale venne obliterata con l'annullo con la dicitura "Paquebot - Posted at Sea" (Hosking 225) per attestare la provenienza dalla nave.*

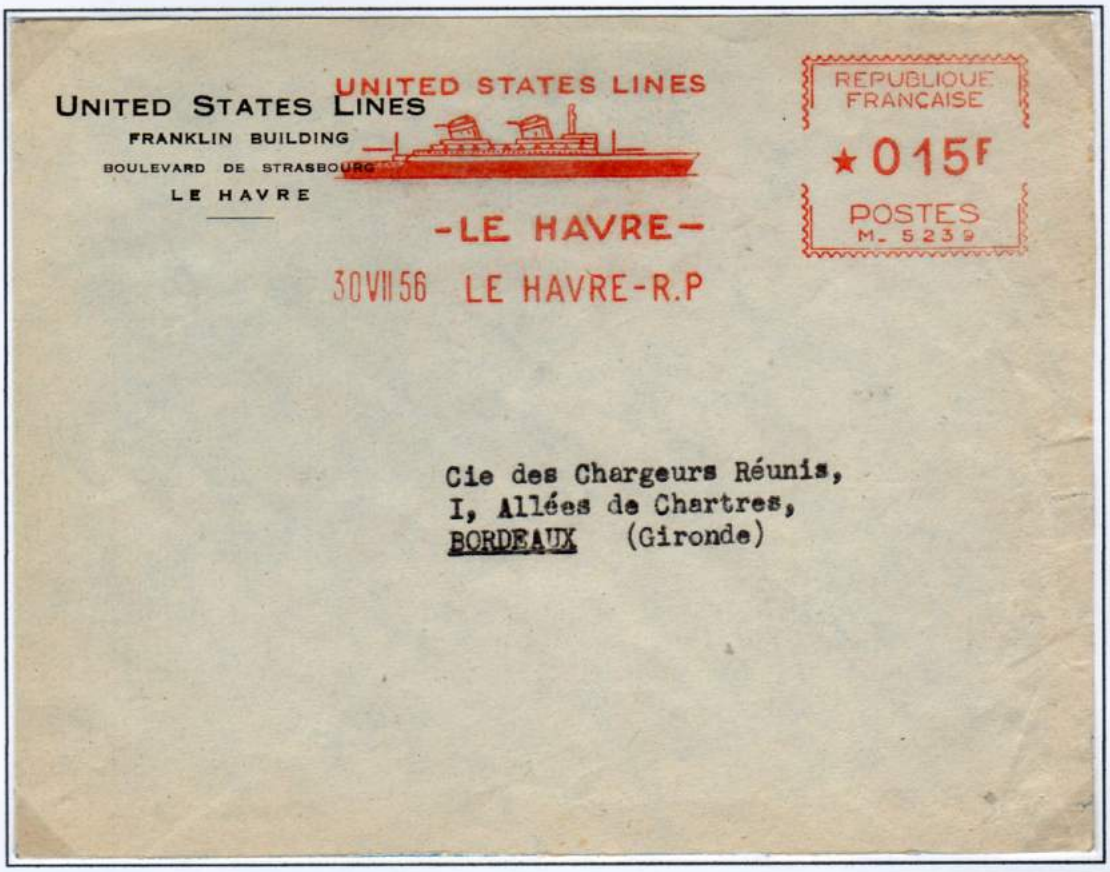
Cartolina inviata da bordo della tn. Ile de France *con l'annullo postale di Plymouth con dicitura simile alla precedente ma con caratteri più piccoli e più spaziati fra loro (Hosking 185).*





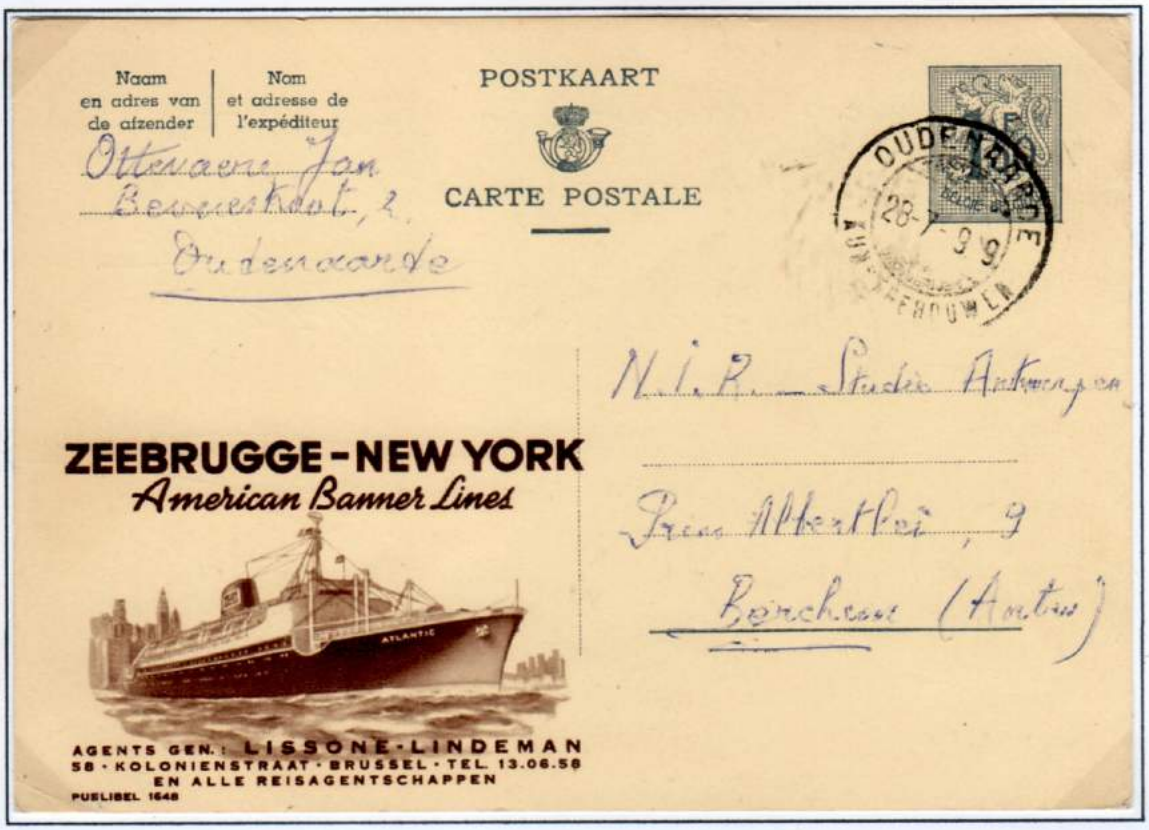
Cartolina dalla tn. Liberté *con annullo postale identico a quello del De Grasse.*

Anche gli Stati Uniti, dal canto loro, ripresero i viaggi di linea sull'Atlantico potendo disporre della tn. **America** che, costruita nel 1940, fu impiegata come Ocean Liner solo a partire dal 1946. Ma il fiore all'occhiello della marina d'oltre oceano fu, comunque, la tn. **United States**; entrata in servizio nel 1952 la splendida unità conquistò il Nastro Azzurro nel suo viaggio inaugurale.

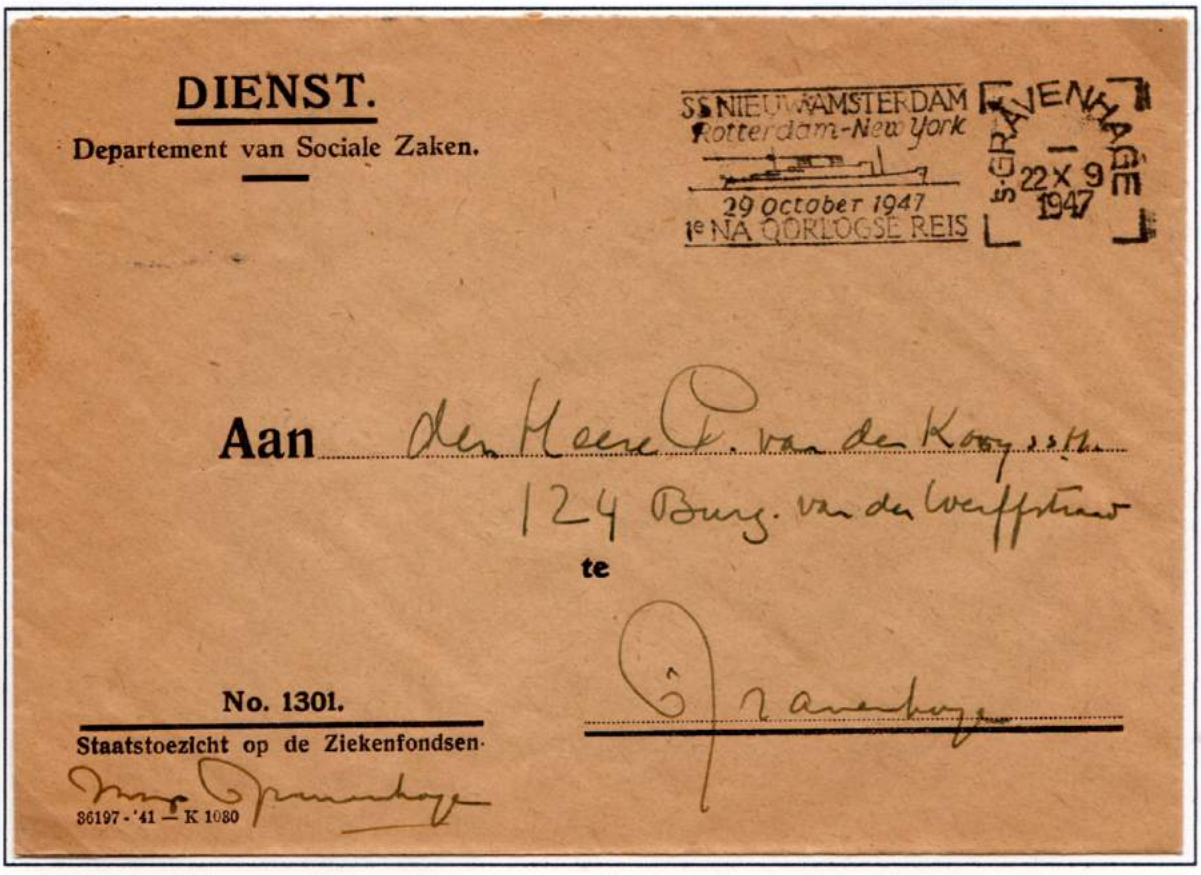


La tn. United States *su un'affrancatura meccanica della succursale francese della United States Line con sede a Le Havre.*

Altre navi famose americane furono la tn. **President Wilson** (1948), impiegata sulla rotta del giro del mondo, e la tn. **Atlantic** (1957), impiegata sulla linea Zeebrugge - New York e dal 1959 al 1967 sulla New York - Haifa.



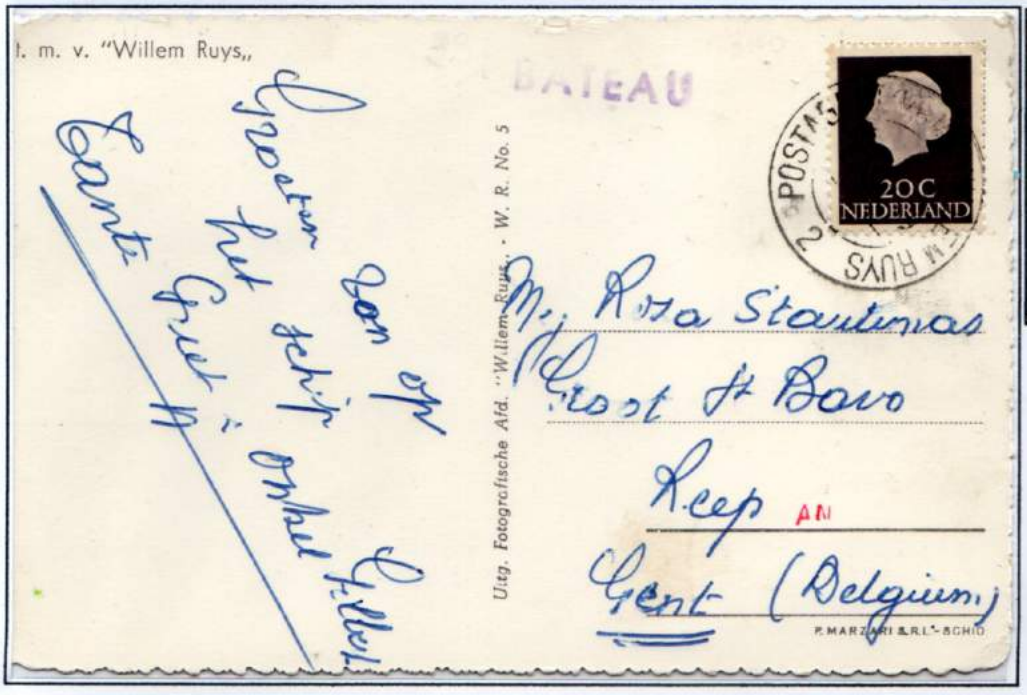
Gli olandesi, dal canto loro, ripresero l'attività sul Nord Atlantico nel 1947 con la tn. **Nieuw Amsterdam**, uscita indenne dal conflitto.



Busta di Servizio - Dipartimento degli Affari Sociali, in franchigia postale, con annullo meccanico del 22.X.1947. Nella targhetta è pubblicizzato il 1° viaggio postbellico della tn. Nieuw Amsterdam, *che fu effettuato il 29 ottobre 1947.*

Altre unità di spicco dell'armamento olandese che furono impiegate sulla rotta del Nord Atlantico furono le tn. **Rijndam** (1951), **Statendam** (1957) e la splendida **Rotterdam** (1959).

Nel 1946, gli olandesi furono i primi, in Europa, a varare una nave passeggeri, la mn. **Willem Ruys**, che effettuò il viaggio inaugurale il 2 dicembre 1947 sulla rotta Rotterdam - Batavia, dove rimase in servizio fino al 1957.

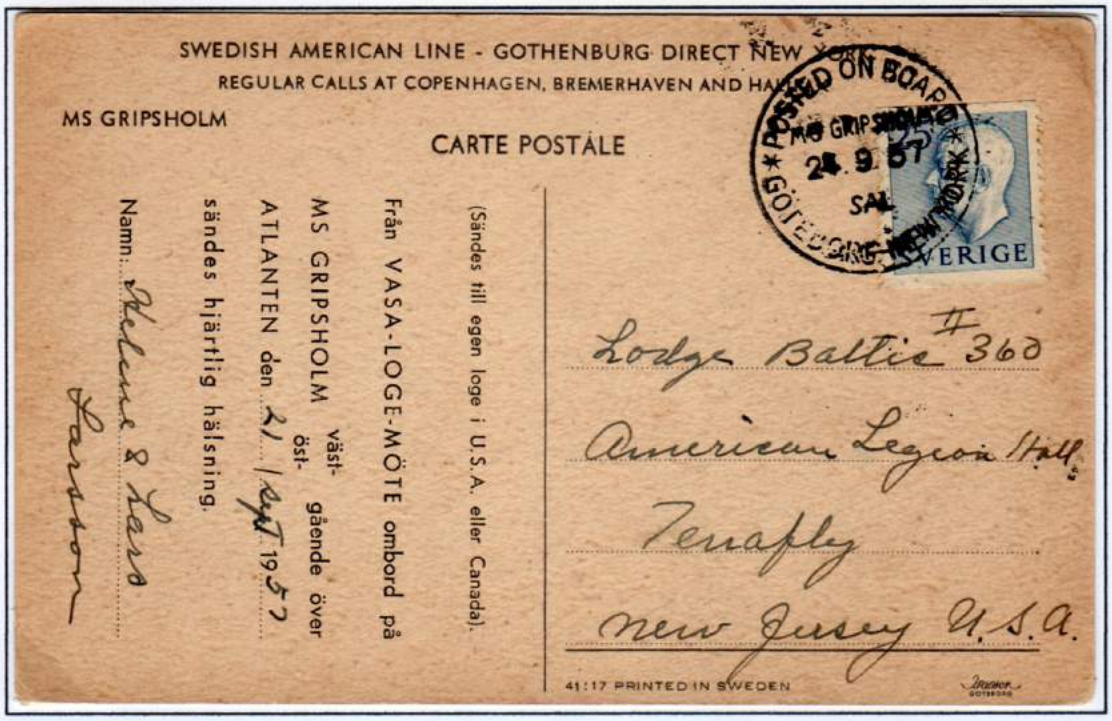


Annullo meccanico del 16.XII.1947 usato a Gravenhage per pubblicizzare il viaggio inaugurale della mn. Willem Ruys.

Cartolina per il Belgio spedita da bordo della mn. Willem Ruys *l'8 nov. 1962.*

La Svezia, memore del suo recente passato, fece varare, nel 1952, la mn. **Kungsholm** e, nel 1956, la mn. **Gripsholm**, impiegandole sulla rotta nordatlantica fino alla metà degli anni sessanta.

Svezia, 1953 – Cartolina con annullo postale del viaggio inaugurale della mn. Kungsholm..



Svezia, 1957 - Cartolina illustrata spedita dalla mn. Gripsholm, *come attesta l'annullo postale di bordo, per Tenafly (USA)*

La Germania, per la sua rinascita, si avvalse di unità acquistate di seconda mano che furono sottoposte a lavori di ammodernamento. La prima ad entrare in servizio nel 1955 fu la mn. **Berlin**, ex Gripsholm (1925).

Nel 1959 fu acquistata dalla Canadian Pacific la tn. **Empress of Scotland** (1930) che, dopo estesi lavori di rifacimento, fu messa in servizio col nome di **Hanseatic**. A questa seguirono, sempre nel 1959, la tn. **Bremen**, ex francese Pasteur (1939), e nel 1966 la tn. **Europa**, ex svedese Kungsholm (1952).

tn. Empress of Scotland, *dal 1959 rinominata* Hanseatic.

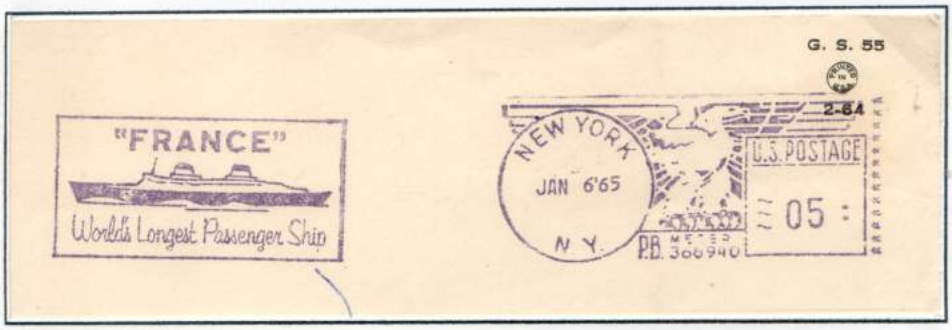
Affrancatura meccanica della Canadian Pacific Line illustrata con la tn. Empress of Scotland *(1930), definita* White Empress *per il colore bianco dello scafo, caratteristica di tutte le navi della Compagnia di navigazione canadese.*

mn. Bremen

tn. Europa

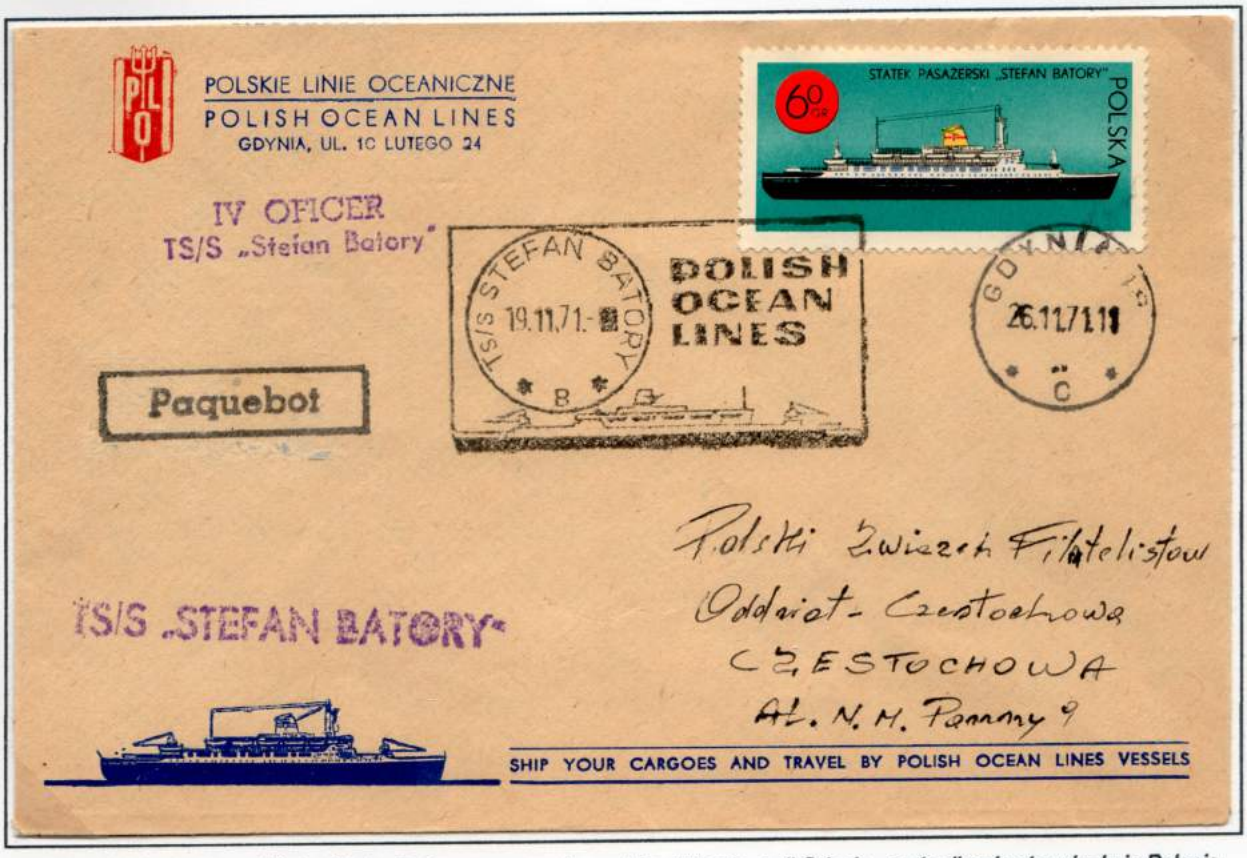
Nel 1962, quando era già evidente che l'aereo a jet avrebbe sostituito la nave passeggeri nei collegamenti sulle lunghe distanze, i francesi si illusero di vincerne la concorrenza mettendo in servizio la tn. **France**. La carriera di questo stupendo liner si sviluppò per circa un decennio con alterna fortuna.

Striscia di 5 saggi di colore, di cui 3 monocromatici e 2 tricromatici con bordo di foglio.



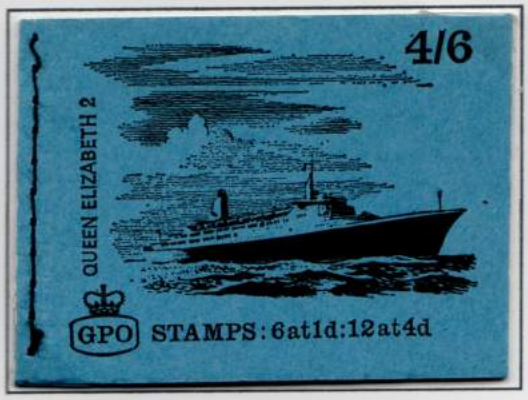
In Italia, fra il 1962/63, furono varate due magnifiche turbonavi, la **Michelangelo** e la **Raffaello**, il cui errore di progettazione fu di concepirle come transatlantici specializzati per il servizio di linea che durò circa otto anni, durante i quali non riuscirono mai ad offrire una lira di utile alla compagnia amatoriale, l'Italia S.p.A.. Più fortunata fu la Costa Armatori che nel 1964 mise in attività, sulla rotta sudatlantica, la tn. **Eugenio C**, con classe unica, adatta sia all'uso di linea che a quello da crociera.

La Polonia, nel 1968, ritirò dal servizio la vetusta mn. Batory ed acquistò, in Olanda, la tn. Maasdam del 1952 che, dopo estesi lavori di ammodernamento, nel 1969, fu immessa sulla linea Europa/ Canada, con il nome di **Stefan Batory**.



Polonia, 1971 – Lettera dalla tn. Stefan Batory, *con annullo postale di bordo e di Gdynia, porto di arrivo terminale in Polonia.*

Nel 1967, a Clydebank, gli inglesi vararono la *tn.* **Queen Elizabeth 2** che, seguendo i nuovi criteri costruttivi che si erano andati sviluppando negli anni sessanta, poteva essere utilizzata sia per il servizio di linea che per la crociera. Con questa nave si chiude la storia dell'Ocean Liner.



Annullo usato a Southampton per ricordare la partenza della tn. Queen Elizabeth 2 *per il viaggio inaugurale.*

Annullo usato a Southampton per commemorare l'arrivo della Queen Elizabeth 2 *dal suo viaggio inaugurale.*