

STORIA DELL'OCEAN LINER

(dall'avvento del vapore al 1939)

Questa collezione racconta la storia della nave per passeggeri da quando essa iniziò a percorrere le vie marittime sino al 1939.

Perciò, si comincia con l'arrivo del vapore e l'utilizzo dei primi piroscafi con ruota a pale e con i primi tentativi di attraversare l'Atlantico; l'impiego dell'elica per trasferire energia, 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 successive realizzazioni nautiche.

L'iniziativa di usarle come vettori postali mi ha fatto rivolgere una particolare attenzione alla grande varietà di annulli obliteratori che furono usati sia a bordo delle navi che nei porti di scalo, dove la posta veniva sbarcata e consegnata ai locali uffici postali; l'istituzione del Nastro Azzurro, prestigioso trofeo destinato alla nave che faceva, 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 furono costruiti veri e propri colossi del mare a cui fecero da degna cornice unità minori ma non meno importanti. Fu grazie anche ai nuovi motori diesel che tali realizzazioni contribuirono al diffondersi del fenomeno "transatlantico" su tutte le rotte intercontinentali.

PIANO DELLA COLLEZIONE

	<i>Pagine</i>
0 - TITOLO E PIANO	01
CAP. 1 - L'AVVENTO DEL VAPORE E LE NAVI A RUOTA ...	
1 - Il motore a vapore e la sua applicazione ...	02 - 04
2 - ... i primi battelli a ruota navigarono su fiumi e laghi, ...	05
3 - ... poi affrontarono il mare aperto ...	06 - 09
4 - ... ma il vero banco di prova fu l'oceano Atlantico ...	10 - 11
5 - ... dove Cunard aprì al trasporto postale/passeggeri ...	12 - 13
6 - ... con U.S.A. e Francia pronte a fargli concorrenza ...	14 - 17
7 - ... e gli inglesi oltre all'Atlantico puntarono ad Oriente.	18 - 20
CAP. 2 - ... POI ARRIVÒ L'ELICA ...	
8 - ... si iniziò con l'elica elicoidale e si arrivò a quella a pale ...	21 - 22
9 - ... che dette prova di grande affidabilità ...	23 - 24
10 - ... contribuendo all'espansione navale inglese ...	25 - 31
11 - ... che i francesi cercarono di contrastare ...	32 - 41
12 - ... con l'aiuto delle ottime navi italiane ...	42 - 45
13 - ... e di quelle della marina tedesca.	46 - 48
CAP. 3 - ... CHE ORIGINÒ IL GIGANTISMO NAVALE ...	
14 - ... Il cui sviluppo fu intrapreso dagli anglo-americani ...	49 - 53
15 - ... ma furono i tedeschi i protagonisti di inizio secolo XX° ...	54 - 64
16 - ... e i francesi provarono a tenere il passo ...	65 - 66
17 - ... poi arrivò il motore a turbina che aprì una nuova era ...	67 - 70
18 - ... e più tardi il motore navale ideato da Diesel.	71
CAP. 4 - ... E FRA IL 1918 - 1939 SI EBBE L'ETÀ D'ORO DELL'OCEAN LINER	
19 - ... dopo la 1ª G.M. gli inglesi ripresero i viaggi transoceanici ...	72 - 76
20 - ... imitati dagli irriducibili francesi ...	77 - 78
21 - ... prontamente seguiti dalle compagnie navali italiane ...	79 - 84
22 - ... dai tedeschi miracolosamente risorti dalle ceneri ...	85 - 96
23 - ... e dall'attivo impegno degli U.S.A...	97 - 104
24 - ... mentre dal nord Europa vennero nuovi concorrenti...	105 - 107
25 - ... ma fra il 1929-'39 apparvero lussuosi liner ...	108 - 114
26 - ... e navi che aprirono la strada alle crociere.	115 - 120



CAP. 1 - L'AVVENTO DEL VAPORE E LE NAVI A RUOTA ...

1 - Il motore a vapore e la sua applicazione ...

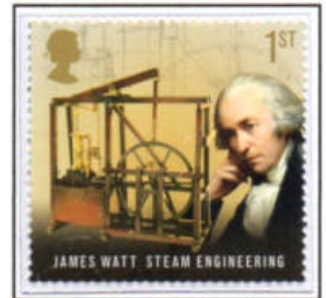
Lo studio e l'applicazione degli effetti del vapore per azionare delle macchine furono opera di Denis Papin, che nel 1687 inventò la pentola a pressione.



Saggio di colore monocromatico in rosso scuro.

Lettera da Blois, città natale di Denis Papin, come ci ricorda il timbro postale, per Saint Calais, 13 ott. 1889, tassata con 45 c. per affrancatura insufficiente. In Francia dal 1878 al 1906 le lettere non o parzialmente affrancate erano tassate per 30 centesimi ogni frazione di porto, pari a 15 gr. Se l'affrancatura era parziale essa veniva dedotta dalla tassa totale. Quindi, in questo caso, la lettera superava i 15 gr. e fu considerata in 2°porto ($2 \times 30 - 15 = 45$ c. di tassa da pagare).

Circa un secolo più tardi James Watt, fra il 1763 ed il 1775 partendo dagli studi dello scienziato francese, progettò e costruì il primo motore a vapore.



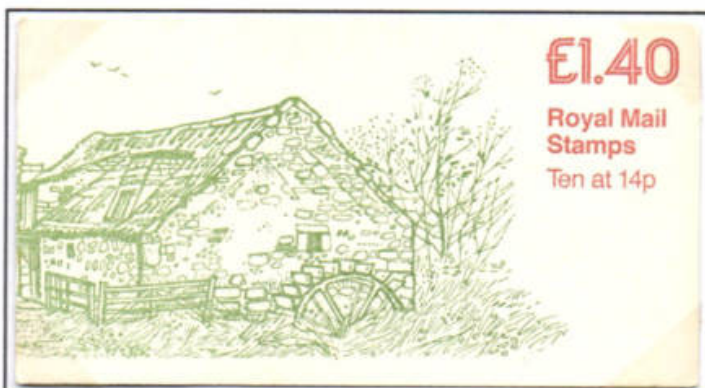
Il motore a vapore c'era!! Con quale mezzo si poteva ora trasmettere l'energia meccanica all'acqua per ottenere una reazione a spinta che permettesse ad un natante di muoversi sull'acqua? La soluzione era sotto gli occhi di tutti ed era un semplice organo meccanico che da centinaia d'anni veniva usato nelle campagne: la **ruota ad acqua** dei mulini.



Ruota di mulino a pale corte.



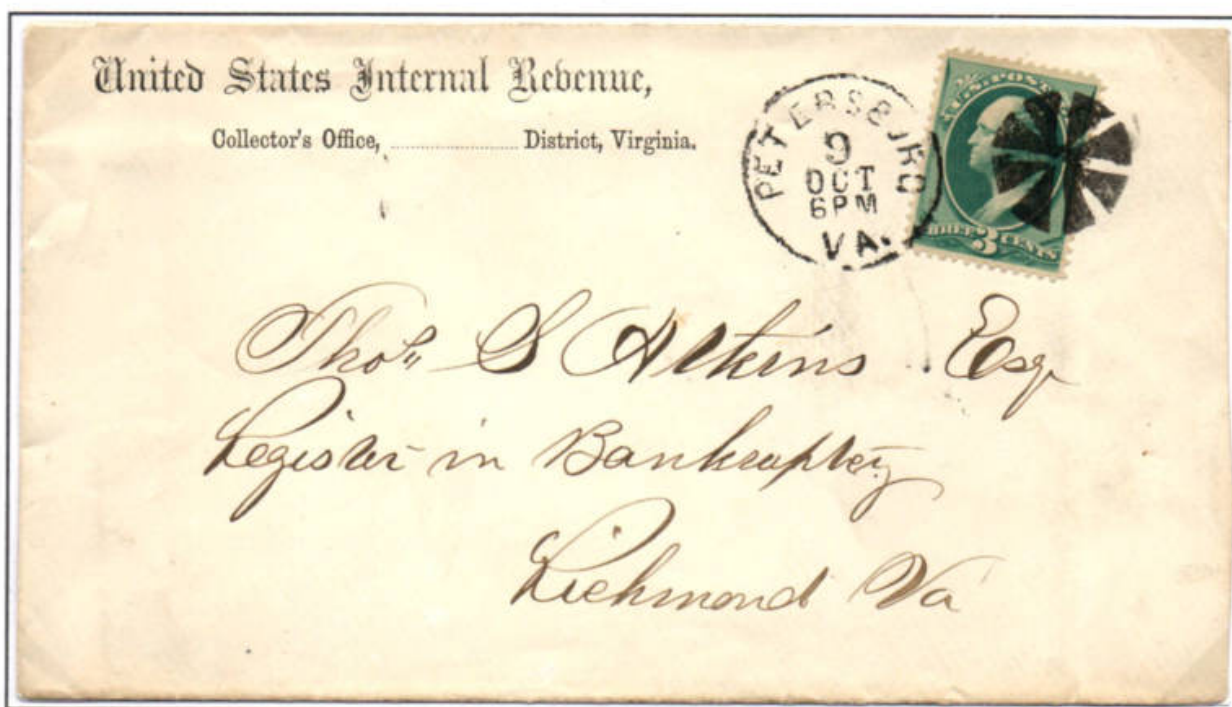
Macchina affrancatrice FRANCO TYP "Cc/Ccm/Cm" del 1959



Gran Bretagna, 1981 - Libretto contenente 10 francobolli da 14 p..



Ruota di mulino a pale lunghe.



Stati Uniti, 1885 - Fancy cancel illustrato con un disegno geometrico radiale molto simile ad una ruota a pale.

I "fancy cancels" erano annullamenti postali di fantasia il cui disegno era intagliato su tappi di sughero e furono usati dal 1847 al 1890, quando il Dipartimento delle Poste emanò nuove regole che standardizzavano la forma degli annulli postali.



Era solo necessario collegare il motore, dotato di un pistone e di una biella, ad una ruota ed il gioco era fatto.

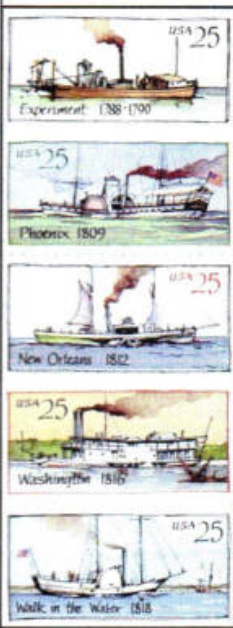


Così facendo le ruote, ...

... posizionate sui fianchi dello scafo ...



Libretto U.S.A. del 1989



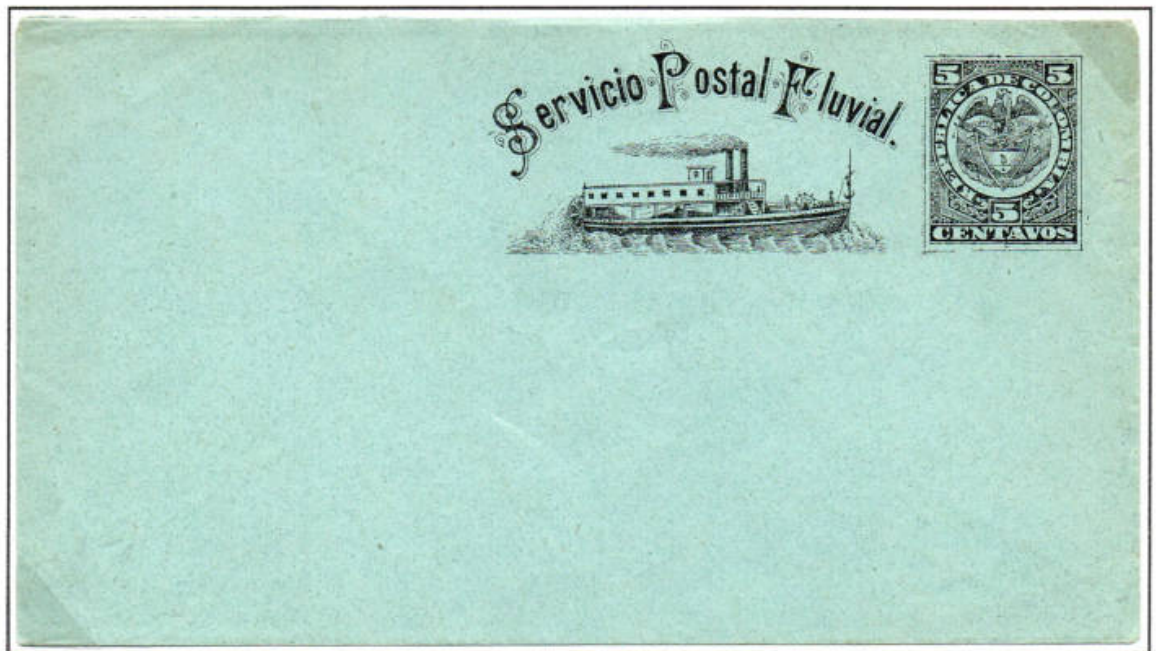
Copia interno al 75%



Dentellatura errata



... o a poppa dello stesso, con il loro movimento circolare, erano capaci di far muovere l'imbarcazione.



2 - ... i primi battelli a ruota navigarono su fiumi e laghi ...

Il primo esperimento di navigazione a vapore fu attuato dal marchese francese **Jouffroy d'Abans** che, nel 1783, fece costruire una navicella, il **Pyroscaphe**, che navigò per 15 minuti sul fiume Saona, nei pressi di Lione.



Nel 1788, l'**Experiment**, di John Fitch, navigò sul fiume Delaware tra Philadelphia e Burlington.

La prima vera nave a vapore fu il **Clermont** che, costruita nel 1807 da **Robert Fulton**, restò a lungo in servizio sul fiume Hudson, trasportando passeggeri fra New York ed Albany.



Dentellatura errata

L'**Accomodation** (1808) navigò sul San Lorenzo fra Montreal e Quebec, il **New Orleans** (1811) sul Mississippi, lo **Walk In The Water** (1818) sui Grandi Laghi americani ...



... e il tedesco **Telegraph**, dal 1840 al 1872, fu attivo, oltre che sul fiume Weser fra Brema e Bremerhaven, anche nel servizio costiero fra le isole Wangerooge e Nordemey.

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



D. „Telegraph“ nach einem Gemälde im Focke-Museum

SCHIFFSPOST BREMEN - BREMERHAVEN 1827—1851
ALLGEMEINE POSTWERTZEICHEN-AUSSTELLUNG BREMEN — BORSE 10.—13. 6. 1938

I primi tentativi di navigazione marina furono l'attraversamento di stretti bracci di mare, collegando le rive di due nazioni prospicienti o la terra ferma alle isole vicine.



Nel 1809 il p.f. **Phoenix**, di John Stevens, fu la prima imbarcazione a ruota a navigare in mare aperto, da New York, dove era stato costruito, fino a Filadelfia, prestando servizio per alcuni anni sul fiume Delaware.



Dal 1821 al 1840 il **James Watt**, navigò da Londra a Leith (Scozia), poi, fino al 1853, servì sulla Manica fra Londra e Le Havre.



Nel 1822 fu costruito il primo piroscafo in ferro, l'**Aaron Manby**. Dopo il varo la nave partì da Londra, raggiunse Le Havre e arrivò a Parigi risalendo la Senna dove rimase in servizio per oltre un decennio.

1936 - dent. 10 verticale



Da libretto del 1966 - dentel. 13 su tre lati



Il **Constitutionen** (1822) collegava Ystad (S) a Stralsund (D).



Il **St. George** (1822)e il **Severn** (1825), univano l'Inghilterra all'Irlanda.



Il **Folkestone**, prestava servizio sulla Manica fra l'Inghilterra e la Francia.



Il **Constitutionen** (1825), collegò la Norvegia con la Danimarca.



Il **Mona's Isle I** (1830) collegò Douglas (isola di Man) a Liverpool (GB) e su tale rotta restò fino al 1851, anno in cui fu venduta per la demolizione.



Superata la fase di sperimentazione le navi a ruote andarono alla conquista dei mari con navigazioni di lungo cabotaggio. Nel Mediterraneo furono i piroscafi del Regno delle due Sicilie a solcare per primi le acque del Mare Nostrum e lo fecero con il **Ferdinando I** (1818), ...



... a cui fecero seguito altre unità fra cui ricordiamo il **Real Ferdinando** (1824)

P.fo Real Ferdinando e non Ferdinando I° come riportato erroneamente sul francobollo.

Annullo commemorativo del 1° viaggio del puroscafo Ferdinando I.



... il **Maria Cristina** (1835) e il **Capri** (1846), tutti impiegati sulla rotta Napoli, Livorno, Genova, Marsiglia e viceversa, conosciuta come la "Linea Italia".



Copia della data di arrivo posta al retro.

Lettera trasportata col p.fo Maria Cristina, (manoscritto in basso a sinistra) spedita l'8 settembre 1841 (manoscritto all'interno) da Livorno, dove venne apposto il bollo rosso a tampone VIA DI MARE (E), per Genova, dove fu tassata per la consegna con 6 soldi sardi ed al retro fu impresso un bollo lineare rosso "9 SBRE" (settembre) attestante il giorno di arrivo.

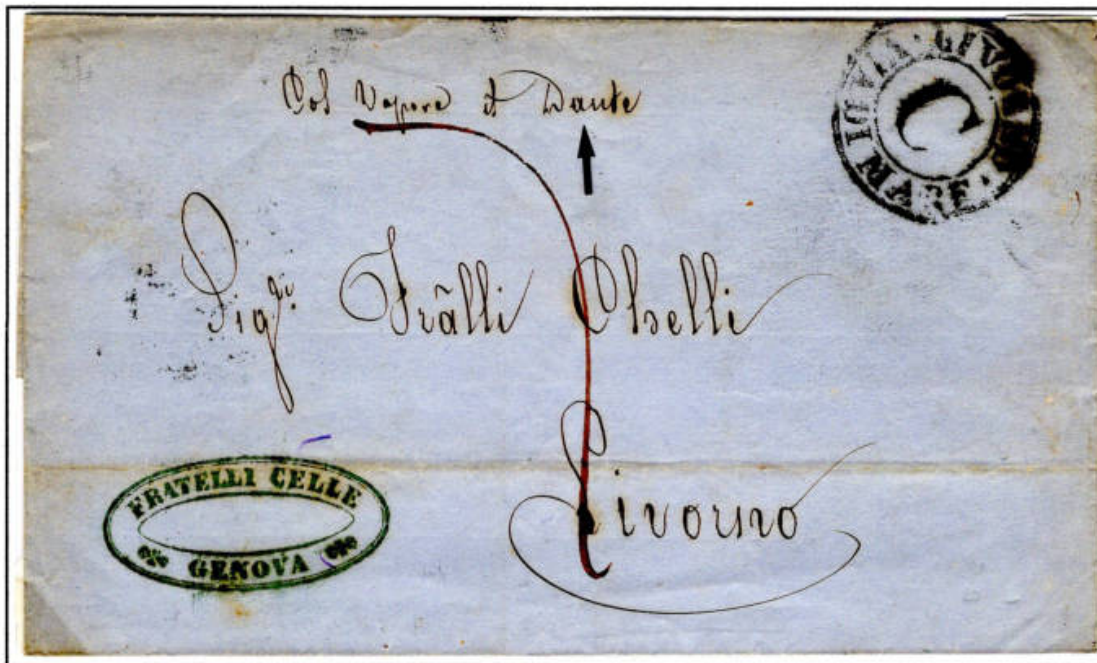
Lettera spedita da Genova il 27 luglio 1855 (manoscritto all'interno), trasportata col p.fo Capri (manoscritto in alto a destra) e giunta a Livorno il 29. Sul verso fu applicato il bollo rosso a tampone a doppio cerchio "Livorno - Via di mare C", per comprovare il suo arrivo con nave, e venne tassata per 7 crazie.



Copia del timbro postale di arrivo applicato sul retro.



Non da meno fu la Marina del Regno di Sardegna molto attiva con piroscafi come il **Dante** (1836), che fu posto, dapprima, in linea fra Genova e Livorno, successivamente fra Marsiglia, Genova, Livorno e Napoli ...



Lettera trasportata col vapore Dante (manoscritto in alto), nel 1857, da Genova a Livorno, dove venne apposto il bollo a tampone con doppio cerchio "Livorno - Via di Mare - C" e la tassa manoscritta di 7 crazie.

... e il **Castore** (1839), che fu messo in servizio sulla linea Marsiglia - Genova - Livorno - Civitavecchia - 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 in alto a sinistra). 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.

Anche i francesi furono molto attivi nel Mediterraneo nel trasporto di posta e passeggeri con piroscafi come l'**Henry IV** (o **Enrico IV**), il **Sully** (ambedue del 1831)...

Lettera spedita da Napoli il 9 luglio 1833 (manoscritto all'interno) col vapore Enrico IV per Genova, dove arriva il 14 luglio e dove viene tassata per 12 soldi.

14. LUGLIO

Data di arrivo a tampone lineare sul retro.

Da notare come il nome italianizzato Enrico sia stato scritto erroneamente come Errico.



Lettera spedita da Marsiglia l'8 aprile 1944 col vapore Sully per Genova, dove arriva il giorno 10. Timbro in cartella P.P. (porto pagato), lineare su tre righe "Via di Mare (E)" e tassa di 6 soldi a carico del destinatario.

10. APRILE

Data di arrivo a tampone lineare sul retro.

... e l'**Ocean** (1834) che servivano la linea Marsiglia - Genova - Livorno - Civitavecchia - Napoli.

Lettera da Marsiglia, dove venne apposto il timbro a doppio cerchio in data 1 Febbraio 1846 ed il timbro in cartella a tampone P.P. (Porto Pagato) per Livorno ed il cui trasporto fu affidato al vapore Ocean.



USA, 1944 - Lettera da Kings Point, affrancata con 2 esemplari della nave a ruota Savannah e spedita in Inghilterra presso il Q. G. delle forze armate cecoslovacche. Al suo arrivo riceve il bollo di censura inglese e l'annullo di arrivo della posta da campo cecoslovacca. All'epoca per l'invio di una lettera dagli USA all'Europa occorrevano 5c., pertanto la lettera è in eccesso di 1c..

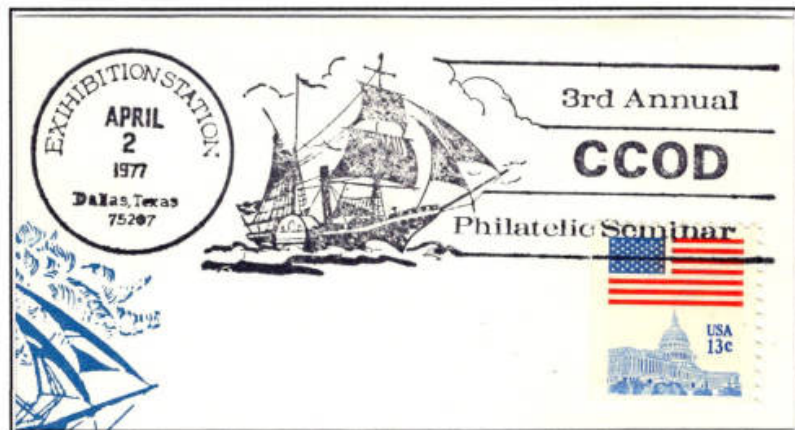


Prova fotografica di color seppia del disegno finale del francobollo dedicato al p.fo Savannah.

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 piroscampo olandese **Curaçao** ripeté il tentativo seguito nel 1831 dal canadese **Royal William**, ma ambedue fallirono.



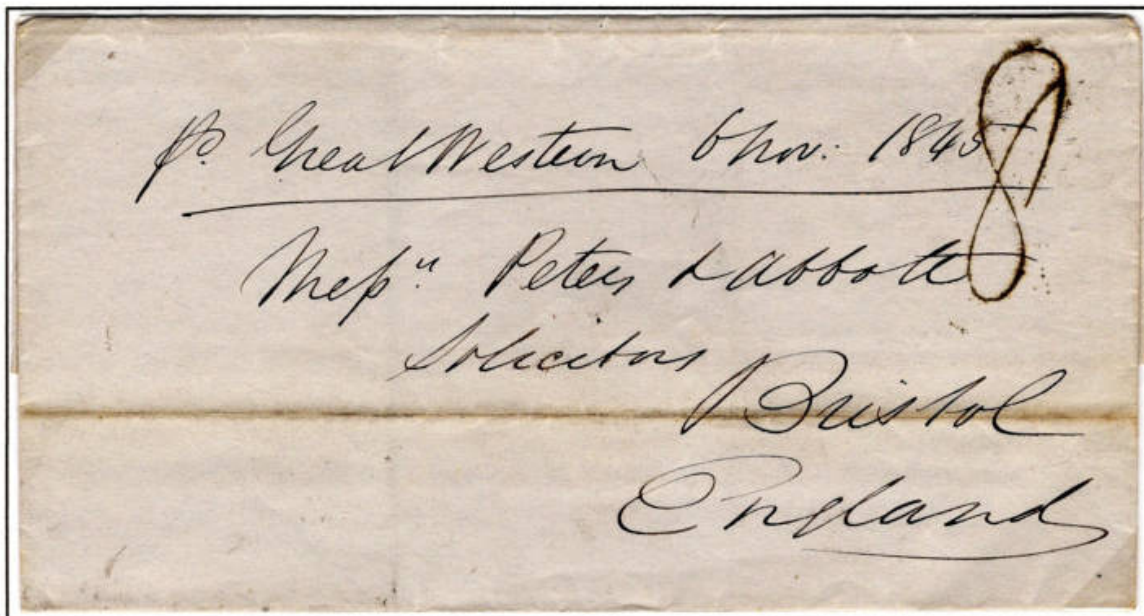
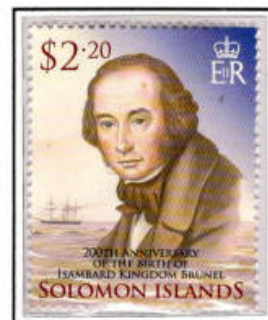
La prima traversata atlantica interamente a vapore fu compiuta nel 1838 dal piroscampo a ruote **Sirius**, che impiegò 18 giorni, bruciando anche i mobili di bordo. La nave, salpata da Cork il 4 aprile, giunse a New York il 22 dello stesso mese. Il vapore aveva vinto la sua lunga battaglia.



Gran Bretagna. 1969 - libretto contenente 6 francobolli da 1 d. e 12 da 4 d., per un totale di 4/6 sh.



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.



Copia degli annulli postali di arrivo a Liverpool, 21 novembre 1845, e a Bristol, il giorno 22, impressi sul retro.

Lettera da New York a Bristol (GB) spedita il 6 nov. 1845 e trasportata col p.fo Great Western (manoscritto in alto). Tassa di porto 8 d. (pence).

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.

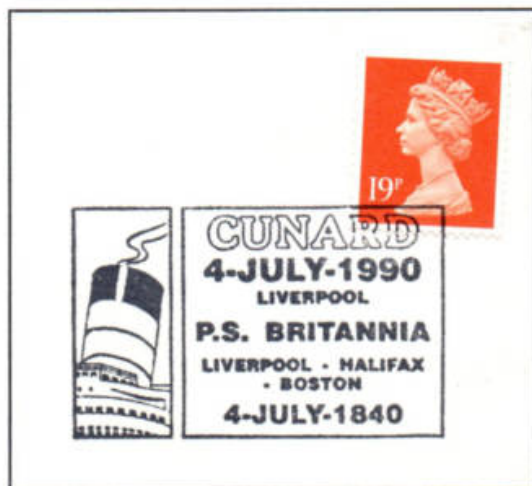
Lettera da New York, 19 ottobre 1839, per Livorno, via Liverpool e Pont Beauvoisin (Francia). Affidata al p.fo Liverpool per il viaggio transatlantico. Tassa di porto di 2/- e 4 d. pagata a Liverpool. Timbro d'entrata "Angl. - 2 Calais 2 - 9 Nov. 39". Tassa di 21 decimi per transito in Francia con lineare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



Copie ridotte degli annulli postali di arrivo a Liverpool, 6 nov. 1839, e a Londra il giorno 7, impressi sul retro.



Nel 1840, l'inglese **Samuel Cunard**, di origine canadese, fondò l'omonima compagnia che ancor oggi porta il suo nome



... e 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'Amministrazione britannica 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." (Salles n. 1164) 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 le gemelle **Caledonia**, **Acadia** e **Columbia**.



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 spedita da N.Y., 2 maggio 1848 per Cognac (F), trasportata dal p.fo Acadia (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 19 decimi (1F. 90 c. = 8 decimi per il trasporto via mare + 11 decimi per il percorso interno Boulogne - Cognac).



Copia del bollo al retro

Il **Columbia** andò perduto nel 1843 e fu sostituito dal p.fo **Hibernia**, costruito nel 1842.

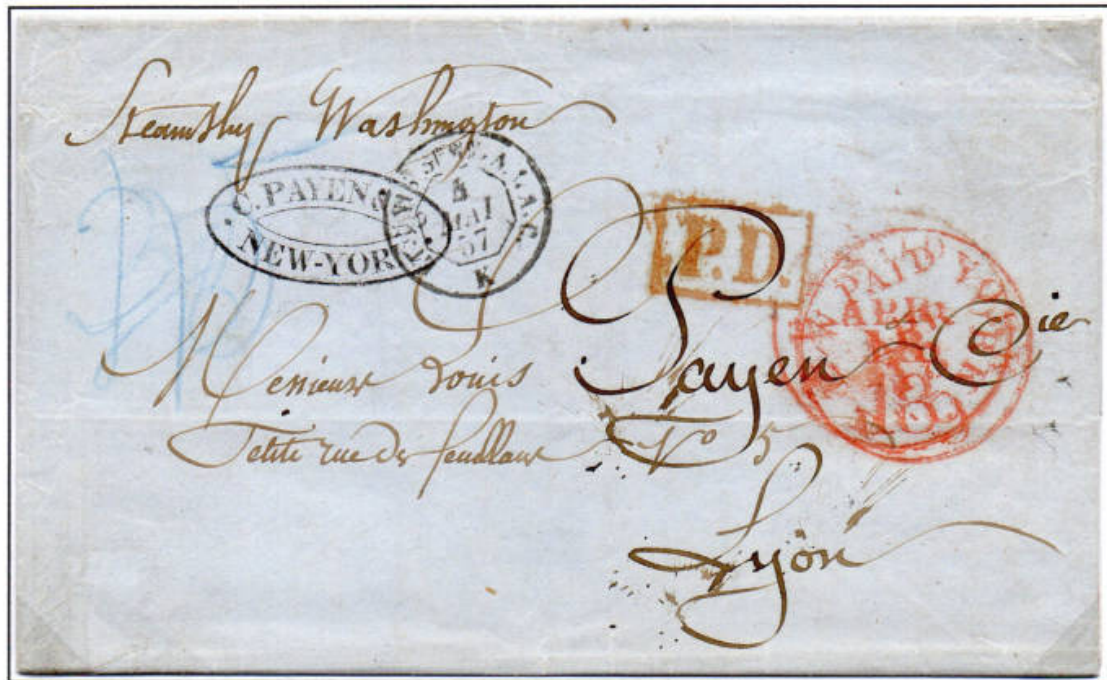
Lettera da New York, 31 gennaio 1846, per Amsterdam (NL) affidata al p.fo Hibernia (manoscritto). Bollo rosso di partenza da N.Y. con 5 paid (5 c. = tassa pagata per trasporto via mare con nave inglese) alla cui sinistra appare una dicitura a tampone, simile alla "n", indicante 1 sh. + 8 d., pari a 120 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 della Cunard sulla rotta atlantica il governo degli USA, nel 1846, stipulò con la Ocean Steam Navigation Company, conosciuta come Ocean Line, un contratto per il trasporto di posta e passeggeri, fra New York - Southampton - Brema, con i piroscafi Washington ...



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) (Salles n. 1777), in uso dal 1° Aprile 1857 al marzo 1861.

... ed Hermann. Il servizio iniziò nel 1847 ed ebbe termine nel 1857 per le continue perdite economiche di gestione.



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")(Salles n.1781), in uso dal 1851 al 1855. Tassa di porto di 8 decimi (50 c.)

Nel 1850 fu la Collins Line ad ottenere dal governo statunitense la concessione per un servizio postale statale fra New York e Liverpool al quale furono adibiti quattro piroscafi, due dei quali, **Baltic** e **Atlantic**, navigarono fino al 1858.



Lettera da New York 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" (Salles n. 1177), in uso dal settembre 1849 al dicembre 1851. Tassa di porto 15 decimi (1 Fr. e 50 c.)



Copia dell'interno della lettera con luogo e data di spedizione, Habana 13 luglio 1852, e nome del mittente.



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 - 5 Aoug 52"(Stati Uniti - Nave americana - Ambulante Parigi - 5 agosto 52) (Salles n. 1781), in uso dal 1851 al 1855. Tassa di porto di 8 dec. (80 c.)

Gli altri due, Arctic



Lettera da New York a Cognac (F) affidata al p.fo Arctic. Timbro in cartella con la dicitura su due righe "COLONIES - & c ART.13.", che attesta la provenienza dagli USA, in uso dal 1846 al 1855. Bollo nero di entrata in Francia "ANGL. - 2 Calais 2" (Salles n. 1177), in uso dal settembre 1849 al dicembre 1851. Tassa di porto di 15 d. (1,50 Fr.).



... e Pacific, andarono perduti, rispettivamente, nel 1854 e 1856.



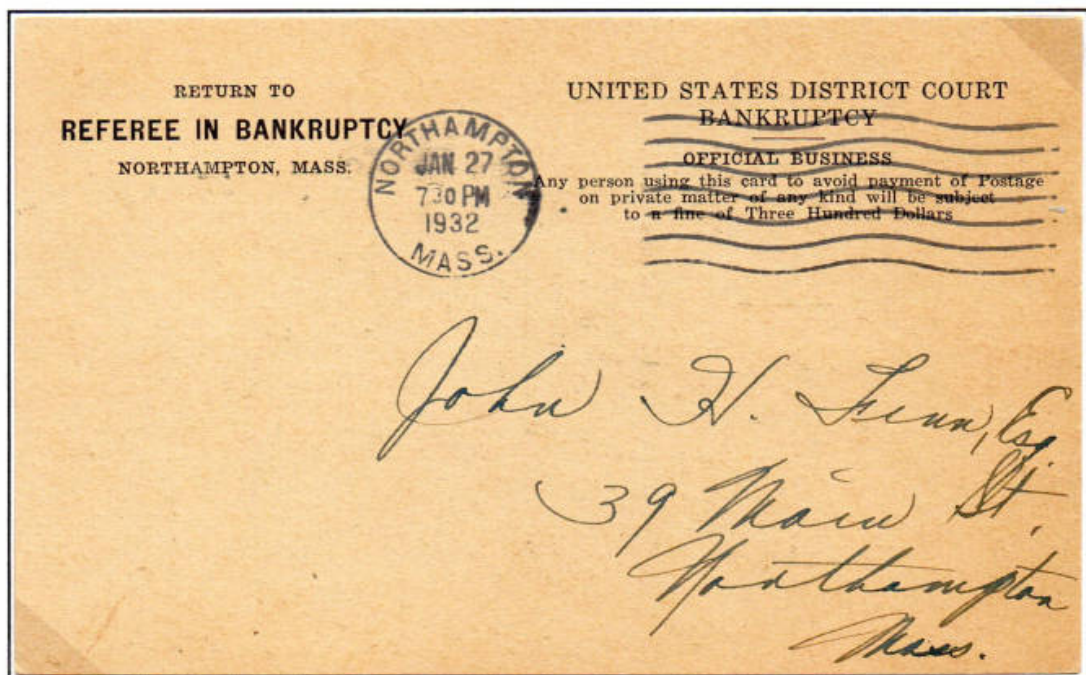
Lettera da Liverpool a Richmond (USA). All'arrivo a New York viene posto l'annullo "New York - A. PKCT - Oct 28 - 24", dove il 24 indica i centesimi dovuti dal ricevente, così suddivisi: 3c. dovuti alla G.B. e 21c. dovuti agli USA per il trasporto via mare (16c.) e la consegna via terra (5c.), tariffe concordate con il trattato anglo-americano del 1848.

Nel 1858, causa le perdite subite e la ritardata consegna del p.fo Adriatic, la Compagnia finì in **bancarotta** e fallì.



p.fo Adriatic - Specimen con foro di controllo.

Cartolina in esenzione di tassa della Corte Distrettuale di Northampton per la procedura di fallimento.





p.fo Washington

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"



p.fo Guienne - Nel francobollo a dx. l'albero poppiero è privo del terminale



Saggi di colore

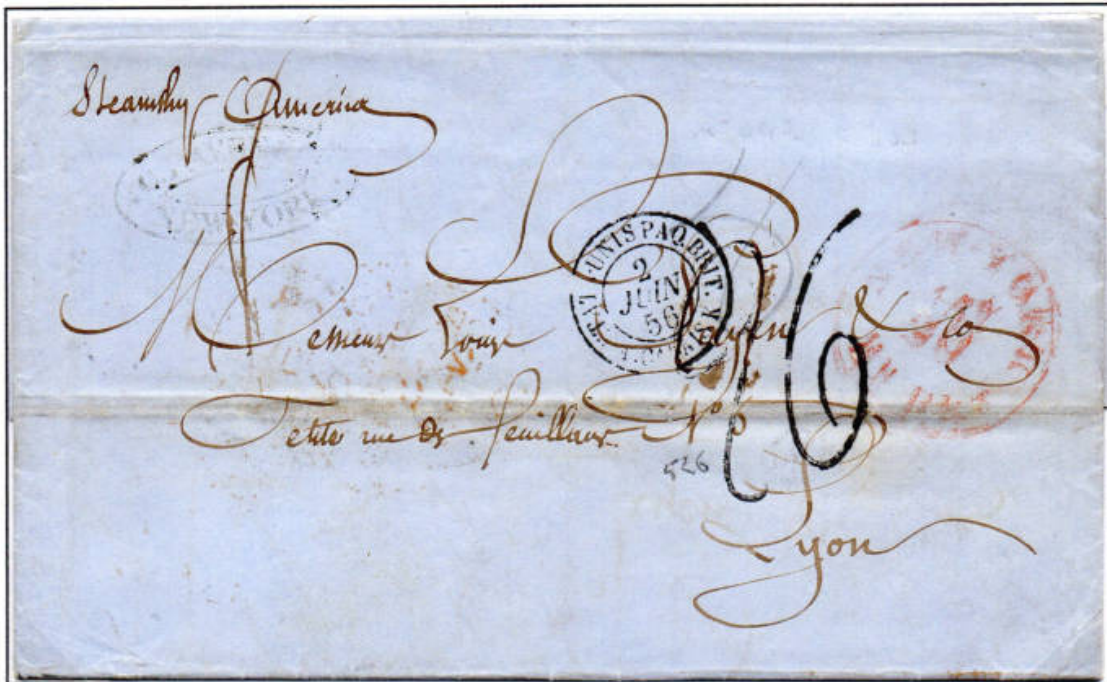


Lettera da Rio de Janeiro per Nantes, 25 maggio 1862, affidata al p.fo Guienne per il viaggio transatlantico. Al retro annulli di arrivo a Bordeaux (17 giugno) e a Nantes (18 giugno). Tassa di 16 decimi (1,60 Fr.)



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 (1,60 Fr.)

Cunard, in risposta all'iniziativa franco - americana, fra il 1846 ed il 1861, fece costruire una serie di navi con nomi geografici, fra questi i p.f. **America, Europa e Niagara**, entrati in servizio nel 1848, che gli permisero di mantenere la supremazia sul Nord Atlantico.



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) (Salles 1776), 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.).



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) (Salles n. 1778) 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) (Salles n. 1778). Tassa di porto di 8 decimi (80 c.).



A questi seguirono i piroscافی Arabia (1852),



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 n. 1776) in uso dal settembre 1855 al dicembre 1856. Tassa di porto 26 decimi.



... Persia (1856) e Scotia (1861), che fu anche l'ultima nave a ruota della Cunard.

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 n. 1778) usato dal 1° Aprile 1857 fino all'aprile 1861. Annullo postale di arrivo a Lione, 20 luglio 1857, al retro.



Il p.fo Scotia dopo la conversione in nave posacavi nel 1879.

Lettera 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 n. 1788), in uso dal dicembre 1867 al dicembre 1869. Tassa di porto di 16 decimi.





Inoltre la Gran Bretagna, con le navi della **R.M.S.P.** (Royal Mail Steam Packet), operò anche sulla rotta Inghilterra - Indie Occidentali e dal 1850 anche verso il Sud America. Fu in quel periodo che 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 **Dee**, (del 1841), **Avon** (1843), **Orinoco** (1851) e **Atrato** (1853).



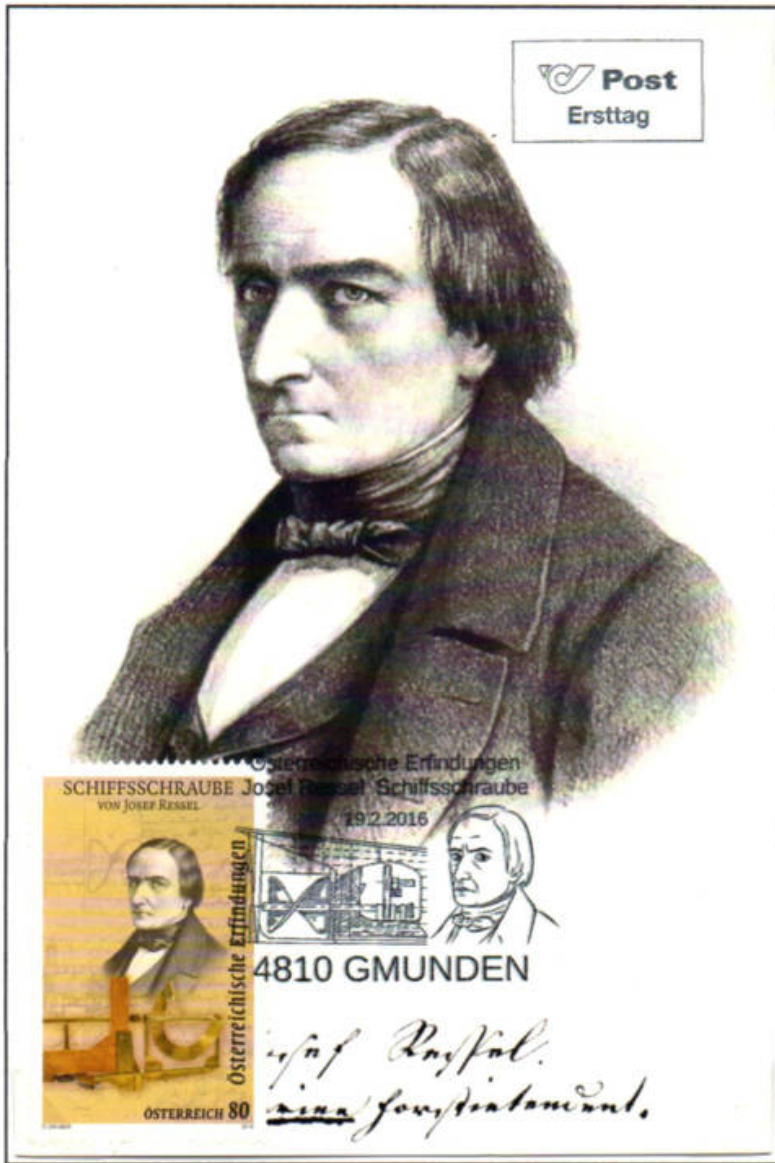
Lettera da St. Thomas (Antille), 13.01.1864, per Libourne trasportata dal p.fo Atrato. Bollo d'entrata in Francia "ANGL. - AMB. CALAIS D - 30 Janv. 64" e tassa di scambio GB - 1 F 60 c. (Salles n. 3040), somma da pagare alla Inghilterra per il trasporto della posta dai paesi d'Oltremare + 8 c., tassa di porto per il tragitto Calais - Libourne.

I britannici rivolsero l'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 vi furono l'**Alhambra** (1855), l'**Hindostan**(1842) e il **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 (119).

8 - ... si iniziò con l'elica elicoidale e si arrivò a quella a pale ...



In piena epoca della ruota a pale, **Josef Ressel**, boemo di nascita, aveva ideato, già nel 1826, un nuovo strumento di propulsione, l'**elica elicoidale**.



Questa fu provata a Trieste, nel 1829, a bordo del p.fo Civetta ma l'esperimento fallì per la rottura di un giunto mal saldato.



In ambedue gli annulli è visibile la poppa del p.fo Civetta nella quale si nota, fra il timone e la carena, l'elica elicoidale.

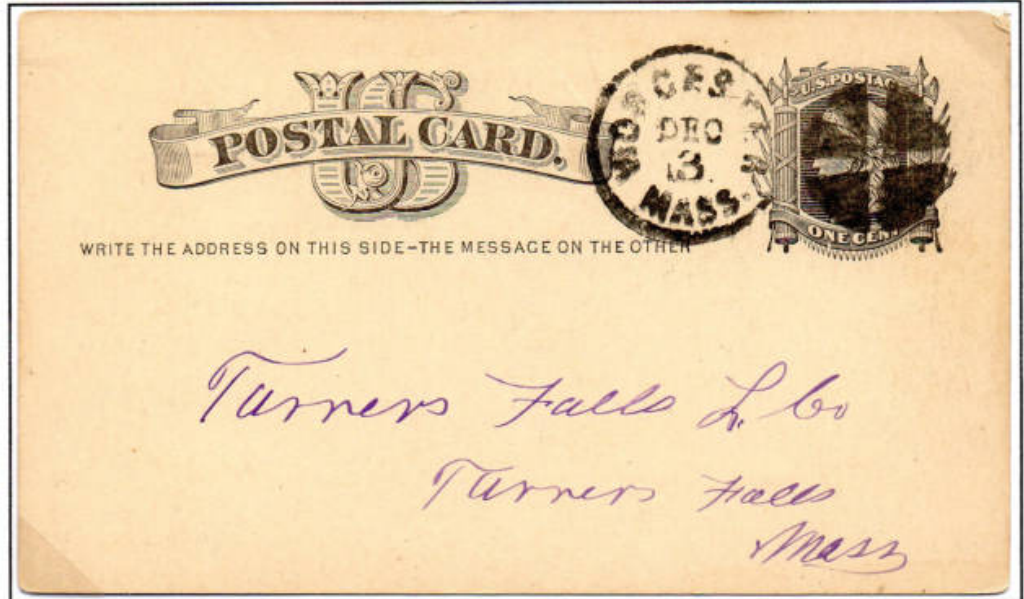


Etichetta per raccomandata commemorativa del 225° anniversario della nascita di Josef Ressel con veduta dell'elica elicoidale e di un'ancora. Al di sotto di questa vi è una ulteriore etichetta con impresso, a sinistra, il nome dell'inventore boemo e sulla destra, racchiuso nel rettangolo a forma di francobollo, il valore di 15 Kč per completare la tariffa dell'affrancatura.

Pochi anni dopo, nel 1836, l'elica elicoidale fu trasformata a **pale**, grazie agli studi dell'ingegnere svedese **John Ericsson**.



USA, 1878 - Fancy cancel la cui forma ci ricorda un'elica quadripala.



Trasferitosi negli Stati Uniti nel 1839, costruì navi militari ad elica, fra cui la batteria galleggiante **Monitor** (1861), che durante la Guerra di Secessione (1861 - 1865) permise alla marina dell'Unione di avere la supremazia su quella Confederata.

Nel 1927, a Washington D.C., gli fu dedicato un **memoriale**.



Svezia - libretto del 1976 - Al centro la batteria galleggiante Monitor.

L'inventore svedese è unanimemente riconosciuto come il padre dell'**elica moderna**.



Francia, 1971 - Macchina affrancatrice SECAP, del 1962, con prefisso NA e numero del contatore sotto "Postes".



Svezia - Libretto del 1976

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



G.B., 2008 - Macchina affrancatrice FRAMA "OFFICEMAIL" con prefisso FSC9 sopra la riga inferiore del riquadro.



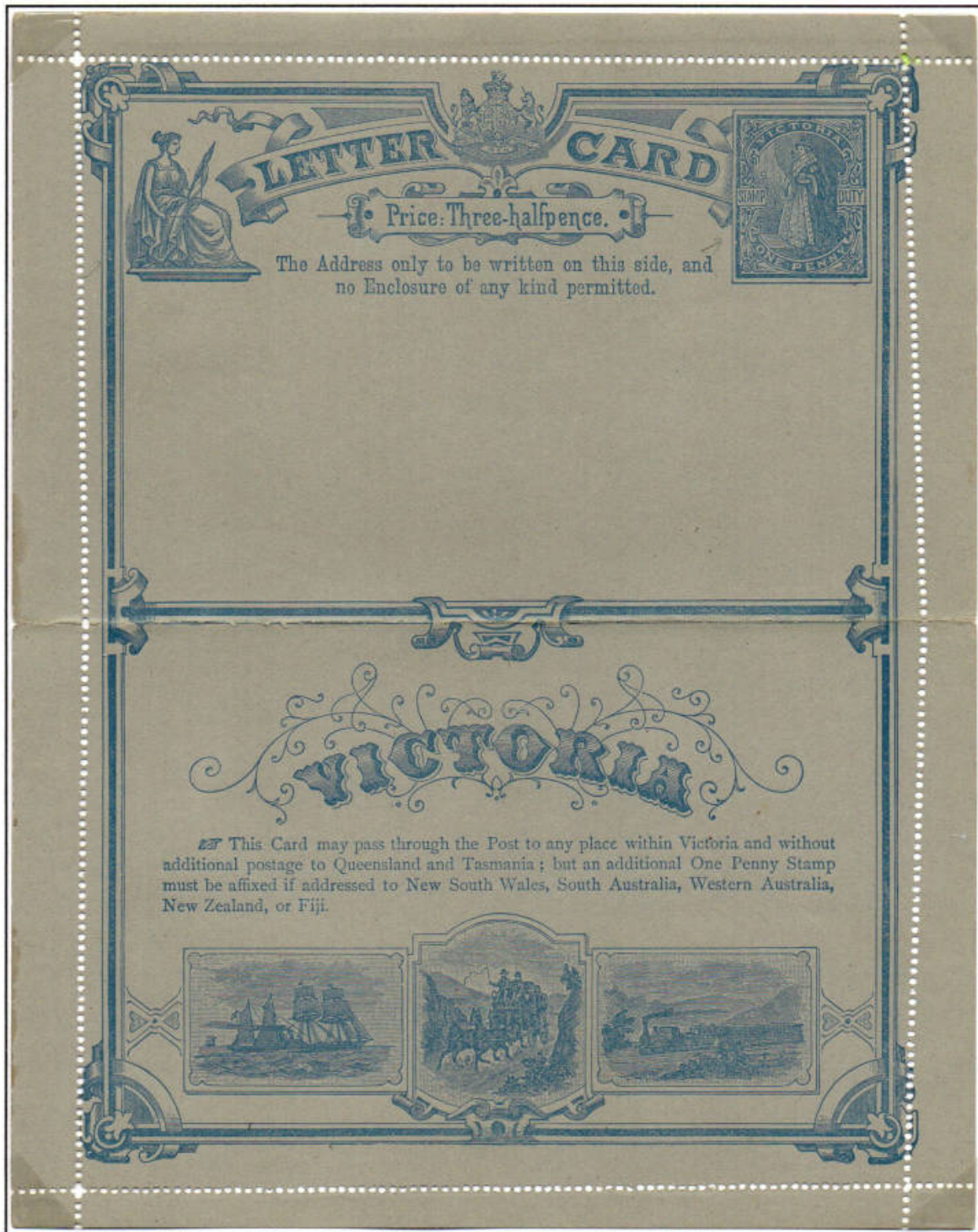
Nel luglio 1845 fu effettuato il **viaggio inaugurale con il mare in tempesta**, ma nonostante ciò la nave dette prova di grande stabilità.



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



Con l'apertura del canale di Suez nel 1869, le navi ad elica permisero di dimezzare i tempi di percorrenza per raggiungere l'Oceano Indiano, l'Estremo Oriente, l'Australia e la Nuova Zelanda. Fra queste ricordiamo i piroscafi **Waroonga** (1883), **Arawa** (1884) e **Peninsular** (1888).



Victoria, 1899 - Lettera postale da 1 p. valida per lo Stato di Victoria, Queensland e Tasmania. Se veniva spedita negli altri stati della federazione australiana, New South Wales, South Australia, Western Australia o Nuova Zelanda e isole Fiji, doveva essere affrancata con un'ulteriore 1 p.

Cunard, che seguiva sempre con attenzione le innovazioni navali, fece costruire una serie di eccellenti unità ad elica fra cui il p.fo **Australasian** (1857), ceduto alla Allan Line nel 1860....

Lettera da New York a Reims viaggiata col p.fo Australasian. Annullo "New York 24. Sep. - 9" (dove il 9 indica la tassa di rimborso in cent. dovuta dalla Francia agli USA). Timbro rosso di entrata "3 ETATS-UNIS 3 - SERV. BRIT. CALAIS" (Salles n. 1785), in uso dal 1861 al 1866. Tassa di porto di 24 decimi (2,40 Fr).



...il p.fo China (1862),



Lettera da Boston a Cognac viaggiata col p.fo China. Annullo "Boston - 1 Jul. - 3" (dove il 3 indica la tassa di rimborso in cent. dovuta dalla Francia agli USA). Timbro rosso di entrata "3 ETATS-UNIS 3 - SERV. BRIT. CALAIS" (Salles n. 1785), in uso dal 1861 al 1866. Tassa di porto di 8 decimi (80 c).

...e il p.fo Java (1865).

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.



Copia dell'annullo postale (al retro) che attesta la partenza da Londra.

All'inizio degli anni '80 furono messi in esercizio, sempre dalla Cunard, i p.f. **Pavonia** (1882) e i gemelli **Etruria** ed **Umbria** del 1884. Queste ultime due furono le più grandi navi del tempo in servizio transatlantico ed ebbero l'onore di vincere l'ambito trofeo del Nastro Azzurro.



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). Affrancata per 5 c. (1° porto = 15 gr.) come da tariffa per estero vigente negli Stati Uniti dall'1.07.1875 al 30.06.1892.



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. Affrancata per 10 c. (2° porto = 1 oz.) come da tariffa per estero vigente negli USA dall'1.07.1892 al 30.09.1907.

Alla Cunard fecero da degna cornice l'emergenti compagnie armatoriali Allan Line, fondata da **Hugh Allan** nel 1854, che annoverò fra le sue navi i p.f. **North America** (1856) e **Sardinian** ((1874)

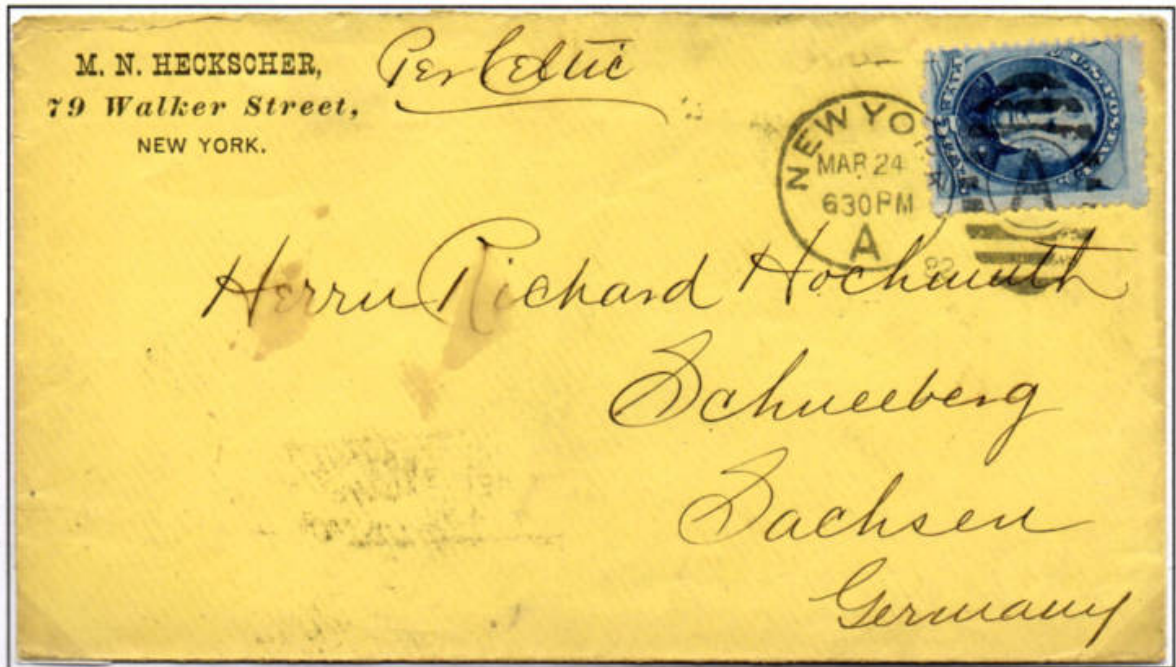


Sir Hugh Allan e il p.fo North America.

p.fo Sardinian - su questa nave, nell'ultimo ventennio del XIX sec., viaggiarono numerosi orfani inglesi diretti in Canada nella speranza di una vita migliore.



... e White Star Line, fondata nel 1868 da Thomas Ismay, che mise in linea degli ottimi piroscafi fra i quali l' **Oceanic** (1871), il **Celtic** (1872) e il **Britannic** (1874). La caratteristica delle navi di questa compagnia era quella di avere nomi che terminavano con la desinenza "-ic".



Lettera, spedita il 24 marzo 1882 da N. Y. per Schneeberg, trasportata dal piroscafo Celtic. Affrancata per 5 c. (1° porto = 15 gr.) come da tariffa per estero vigente negli Stati Uniti dall'1.07.1875 al 30.06.1892. Annullo postale di arrivo al retro.



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 "New York - Paid All" (Tutto Pagato). Al retro bollo di arrivo a New Orleans datato 21 giugno.

Altra compagnia di navigazione inglese emergente fu la Inman Line, fondata nel 1850, che mise in linea una serie di piroscafi di eccellenti qualità aventi nomi di città, tra i quali il **City of Boston** (1865), il **City of Brooklyn** (1869) ed il **City of Berlin** (1874).



Lettera spedita da New York, 30 sep. 1865, per Montpellier, trasportata col p.fo City of Boston (manoscritto), con timbro di rimborso "New York - 9 - Sep. 30" (9 c. per lettera da 7,5 gr. dovuti dalla Francia agli USA), e con bollo rosso di entrata in Francia a due cerchi "3 ETATS UNIS 3 SERV. AM. CALAIS - 13 OCT 65" (Salles n. 1783) in uso dal 1861 al 1866. Tassa di porto di 8 decimi (80 c.). Annullo postale di arrivo a Montpellier al retro.

Lettera spedita da New York, 30 Jul 1869, per Montpellier, trasportata col p.fo City of Brooklyn (manoscritto), con timbro di rimborso "New York - 9 - Jul 31" (9 c. dovuti dalla Francia agli USA) e bollo rosso di entrata in Francia a singolo cerchio "3 ETATS UNIS 3 SERV. AM. CALAIS - 11 AUG 69" (Salles n.1788) in uso dal 1861 al 1866. Tassa di porto di 8 decimi (80 c.). Annullo postale di arrivo a Montpellier al retro.



Lettera da New York a Zurigo, spedita il 28 marzo 1879 e affidata al p.fo City of Berlin per il viaggio transatlantico. Affrancata per 5 c. (1° porto = 15 gr.) come da tariffa per estero vigente negli USA dall'1.07.1875 al 30.06.1892



Sulla rotta per le Indie Occidentali e quella sudatlantica continuò a essere molto attiva la Royal Mail Ship Packet Co. con i p.fi **Neva** (1868), **Solent** (1878), **Thames** (1889), **Nile** (1893), **Tagus** (1899) ed il rimodernizzato **La Plata** (1901 - ex Moor del 1882).

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" "(Salles n. 1183) e tassa di scambio "GB - 1 F 60 c." (Salles n. 3040), somma da pagare per il trasporto della posta dai paesi d'Oltremare alla Gran Bretagna + 24 c., 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 28.5.1904 per Parigi, affidata al p.fo Nile. Affrancata per 6 c., come da tariffa vigente a quella data in Argentina.

Escribase en este lado la dirección solamente.

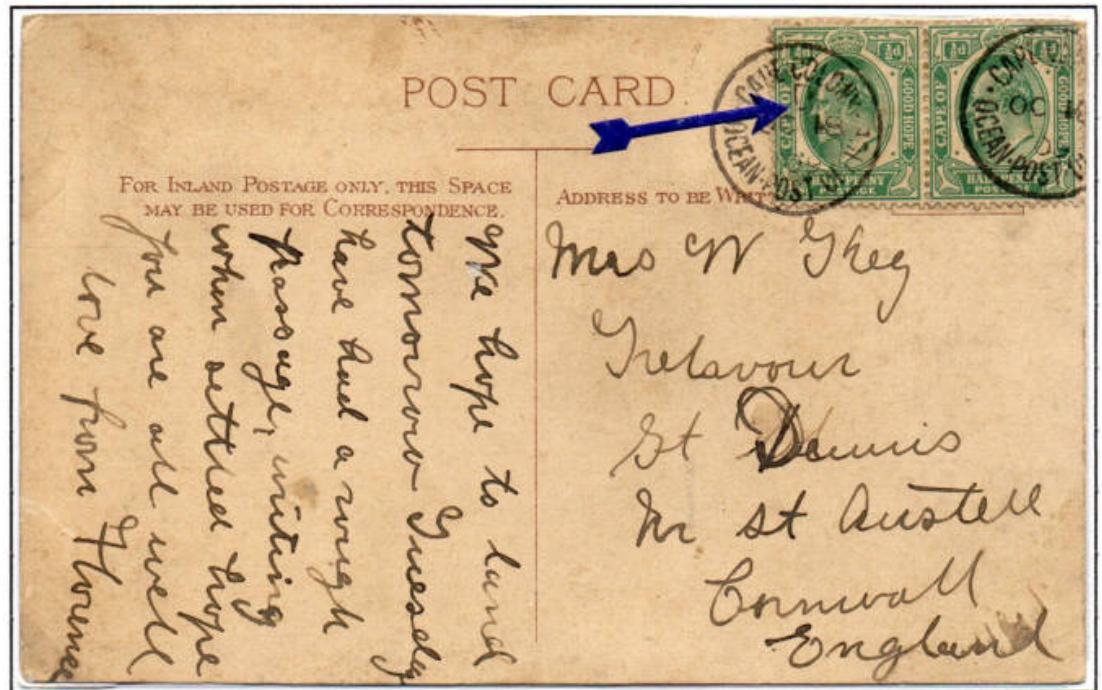
Un'altra rotta molto curata dai britannici fu quella per il Sud Africa dove la Union Castle Line, nata nel 1900 dalla fusione della Union SS Co. e della Castle Line, deteneva il monopolio dei traffici con dei piroscafi dalle linee molto eleganti fra cui il **Phoebe** (non DANE come riportato sul francobollo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



... il **Glengorm Castle** (1898), ...



... il **Carisbrook 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.

... il **Kildonan Castle** (1899), ...



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.



... il Walmer Castle (1902),
l'Armadale Castle (1903), ...

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.



... il Durham Castle (1904), il Garth Castle (1910), il Gloucester Castle (1911) ...



... e l'Edinburgh Castle (1910).



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.



Anche i francesi si fecero strada sulla rotta atlantica con i loro primi piroscafi ad elica fra cui il **Louisiane** (1862), 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 (Salles n. 1713). Tassata per 24 decimi (2,40 Fr.).



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 (Salles n. 1713), nel suo primo viaggio di ritorno dagli Stati Uniti. Tassata per 8 decimi (80 c).

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.



Perfin CGT, (Compagnie Generale Transatlantique)



Macchina affrancatrice HAVAS "CG", del 1952, con prefisso CG e numero contatore sotto "Postes".



Fra le navi impiegate su questa rotta vi furono il p.fo **Saint Germain** (ex tedesco Klopstock - 1874), fino al 1907, ...

Carlina 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 oblitterata 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.

... ed il p.fo **Versailles** (ex tedesco HAMMONIA - 1882), rimasto su questa linea fino all'aprile 1912.

Carlina spedita da bordo del piroscafo Versailles, in navigazione verso Colon, e diretta ad Albi (Francia). Affrancata con 10 c. ed oblitterata 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 Messageries Maritimes fu molto presente sulla linea del Sud America, dove, fra le unità che vi furono impiegate, sono da ricordare i p.fi **La Plata** (1888), ...

Brasile, 1896 - Cartolina postale da 50 reis per l'interno a cui è stato aggiunto un ulteriore francobollo da 50 reis (non annullato) per affrancatura estero. Spedita da Rio de Janeiro per Gais (Svizzera). Annullata a bordo del p.fo La Plata (manoscritto) con bollo ottagonale con la dicitura "BUENOS AYRES A BORDEAUX 2 - LK N° 5 - 25.11.99" (Salles n. 1114), utilizzato dal 28.1.1897 al 14.3.1903. La sigla **LK N° 5** contraddistingueva la nave.



... La Cordillere ...

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.

... e Chili, entrambi del 1895.



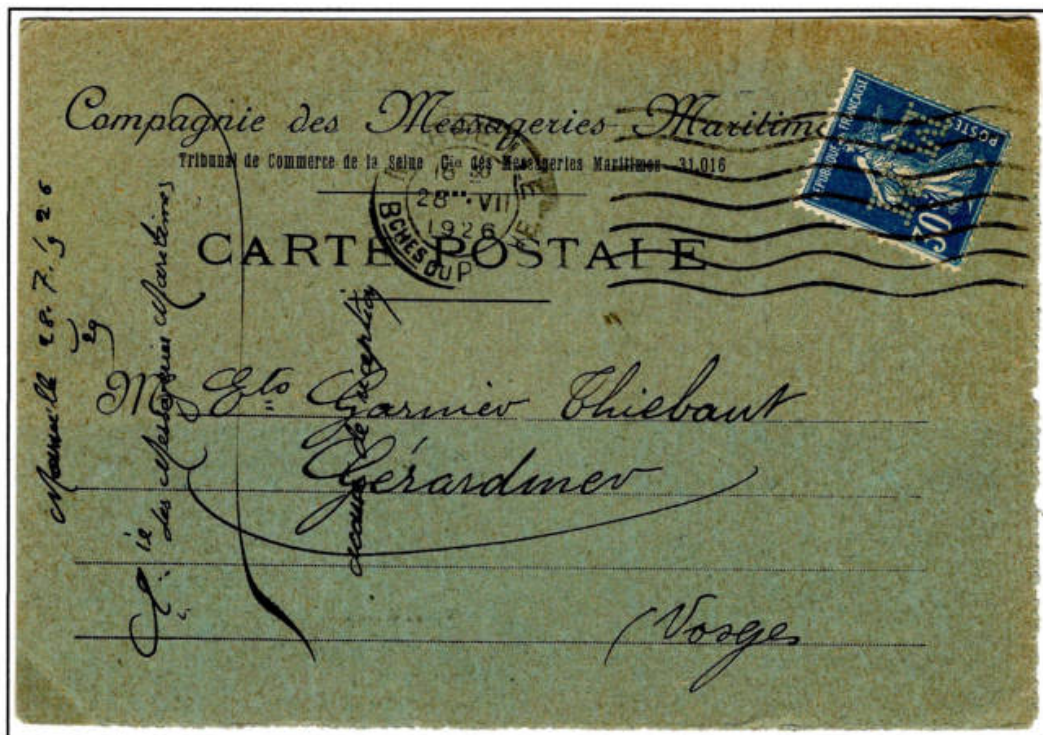
Cartolina per la Francia, inviata da bordo del p.fo Chili e obliterata col bollo postale ottagonale "BORDEAUX A BUENOS AYRES 1° - L.J. N° 4 - 10 SEPT 00" (Salles n. 1112), utilizzato dal 11.3.1898 al 6.12.1901. La sigla **L.J. N° 4** contraddistingueva la nave.

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 **Compagnie des Messageries Maritimes**

MM

Francia, 1927 - Perfin **MM** (Messageries Maritimes) su cartolina della Compagnia di Navigazione inviata da Marsiglia a Gerardmer il 28 luglio 1926.

... e che furono inaugurati, nel 1864, dal p.fo **Erime** che, partito da Marsiglia il 6 giugno,



.... dovette circumnavigare l'Africa per raggiungere il **Madagascar** ...

Madagascar, 1970 - Macchina affrancatrice SATAS "D" del 1959, prefisso SC e numero contatore sotto "Postes".



... e le isole di **La Reunion** e **Mauritius**, dove giunse il 16 agosto.



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, i collegamenti diretti da Marsiglia a La Reunion e Mauritius ebbero cadenza mensile.



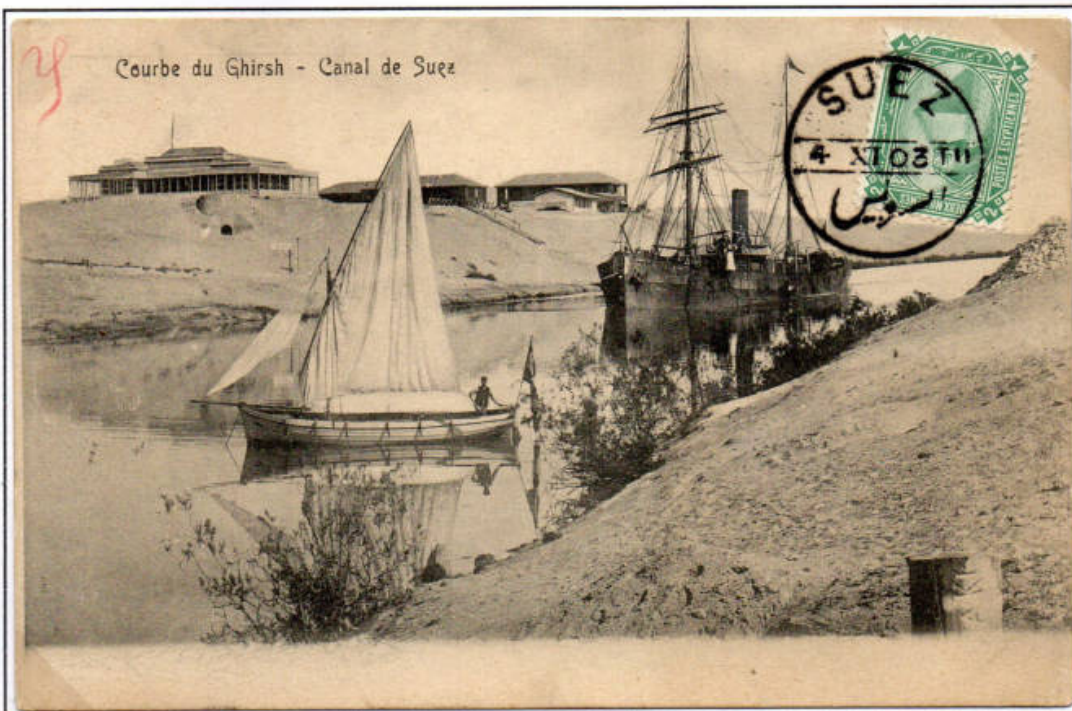
Sa'id Pascià, Khedivè d'Egitto, e l'imperatrice francese Eugenia all'inaugurazione del canale a bordo dello yacht Mahroussa.



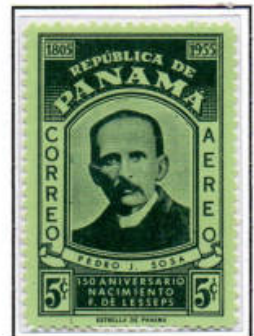
Italia, 1941 - Cartolina postale in franchigia militare.



I lavori del Canale furono realizzati dal francese Ferdinando de Lesseps su progetto dell'austriaco, di etnia italiana, Luigi Negrelli.



Egitto, 1903 - Cartolina Maximum (Precursori - 1900/1921) affrancata con 2 m., come da tariffa vigente al tempo.



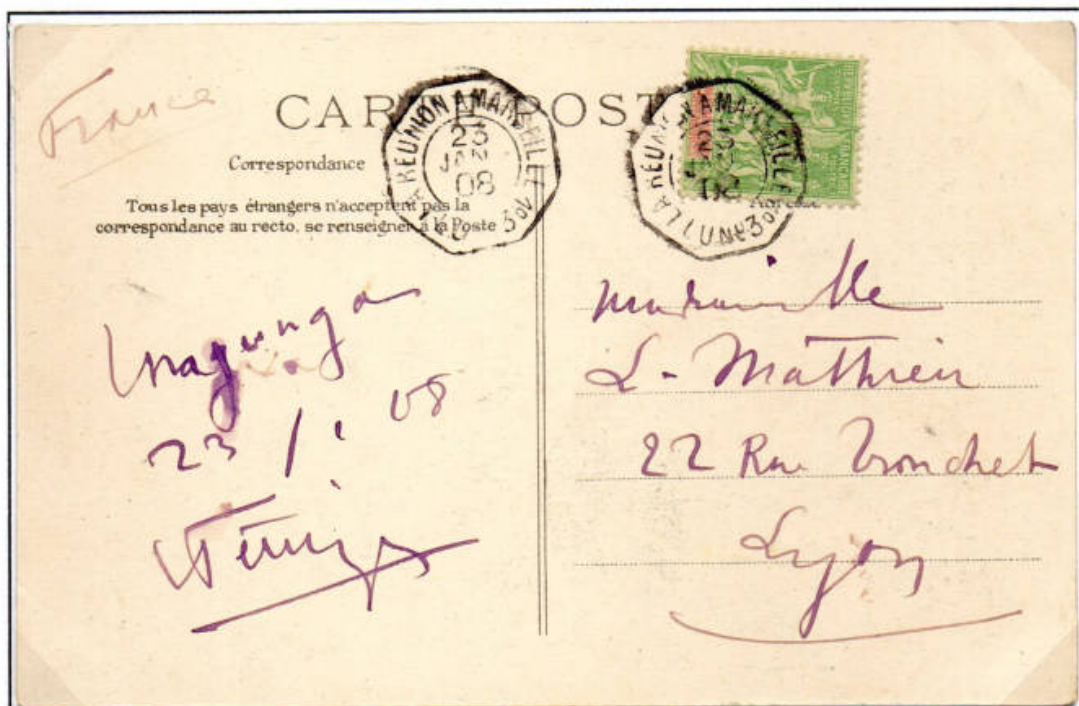
150° anniversario della nascita di Ferdinando de Lesseps.

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" (Salles n. 2307/4), 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 MARSAILLE - L. U. N° 3", (Salles n. 2308/3) 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.

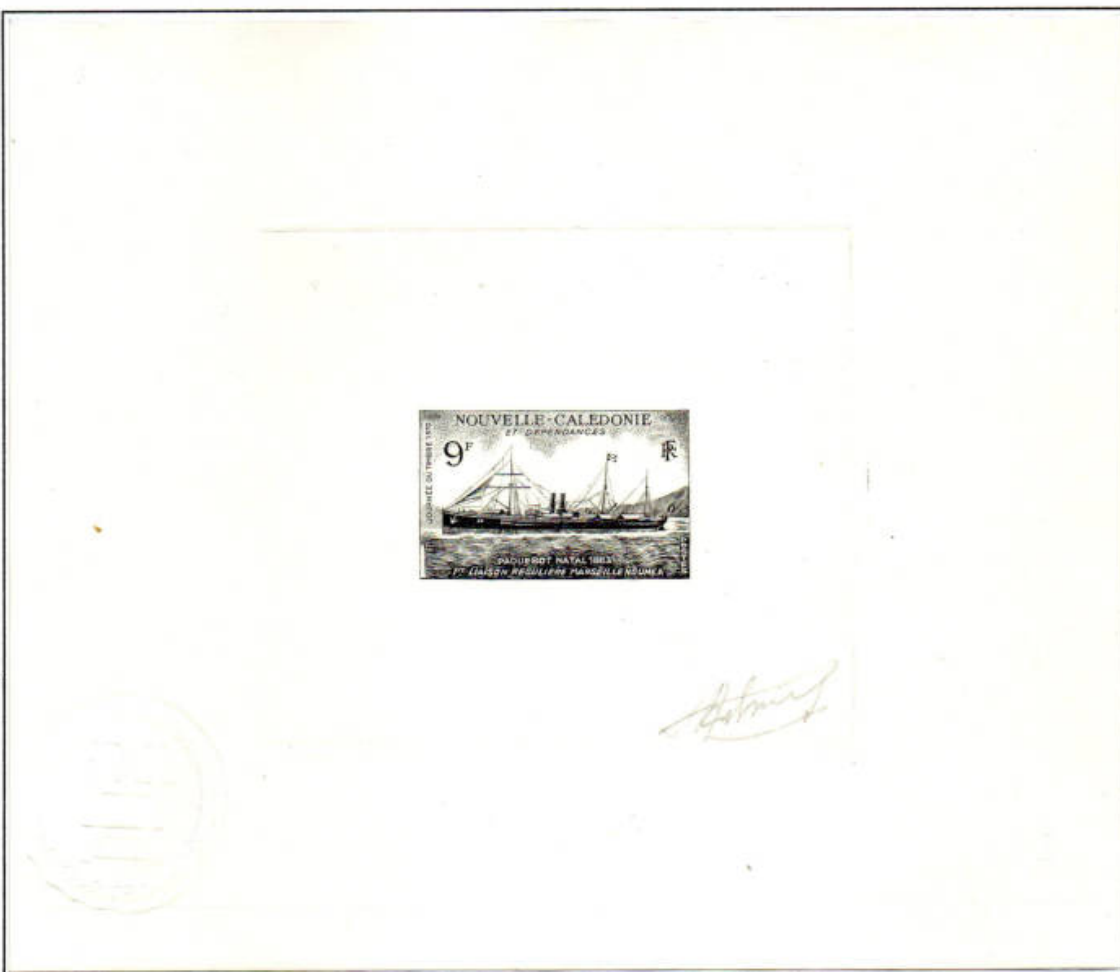
La **Messageries Maritimes**, dal 1882, iniziò a gestire anche i collegamenti con l'**Australia**, prolungandoli fino alla Nuova Caledonia, via Suez - Aden - Colombo - Fremantle - Melbourne - Sidney - Noumea. Il servizio fu inaugurato dal piroscafo **Natal** (1882), che su questa rotta fece 5 viaggi 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.



Australia, 1969 - Macchina affrancatrice UNIVERSAL POSTAL FRANKERS "Multi-Value" del 1953.



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



Francobollo definitivo

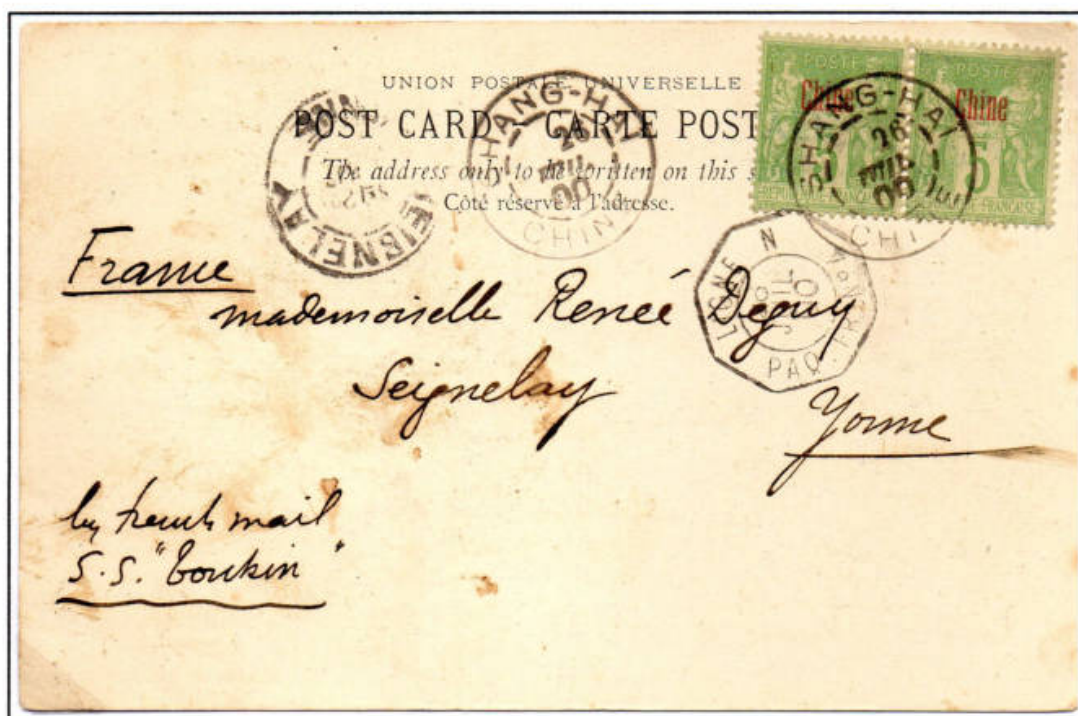
Prova di artista a firma dell'incisore Aubry.

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 - Shanghai - Yokohama, avevano a bordo un ufficio postale munito di un annullo ottagonale con al centro 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 vi furono l'**Armand Behic** (1891)



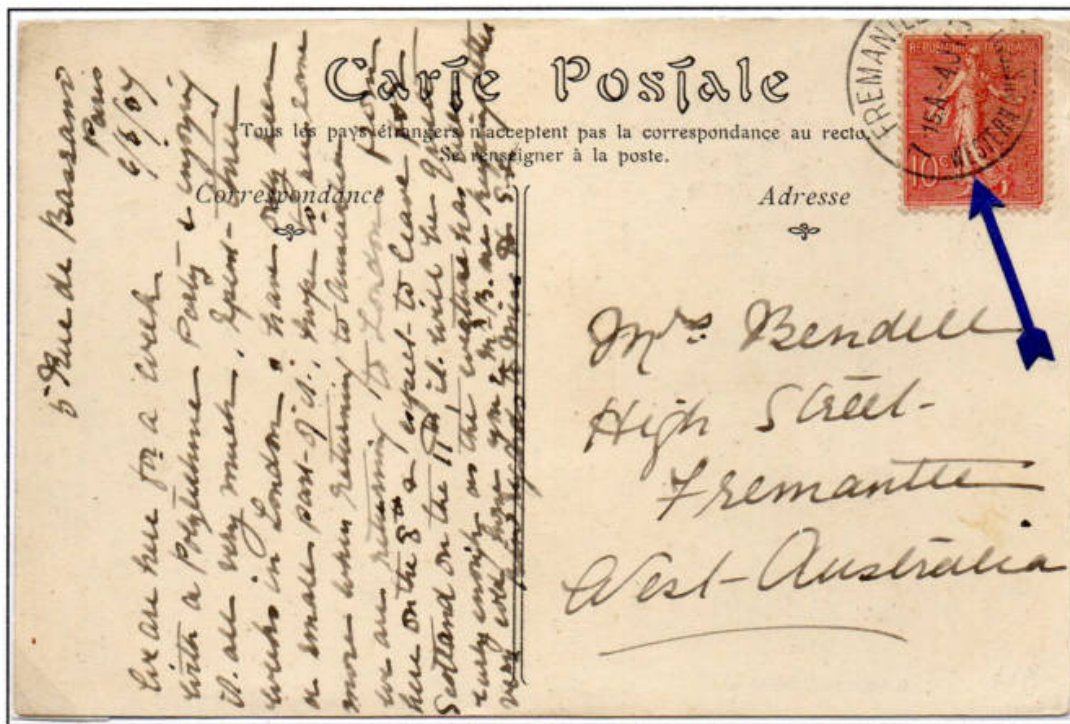
Lettera spedita da bordo del p.f.o Armand Behic, identificato con l'annullo "LIGNE N/ PAQ. FR. N° 3 - 3 FEVR. 1904" (Salles n. 1924), mentre la nave era in navigazione da Aden a Ceylon, diretta ad Yokohama. Utilizzato dal 1887 al 1910.

..... e il Tonkin (1898).

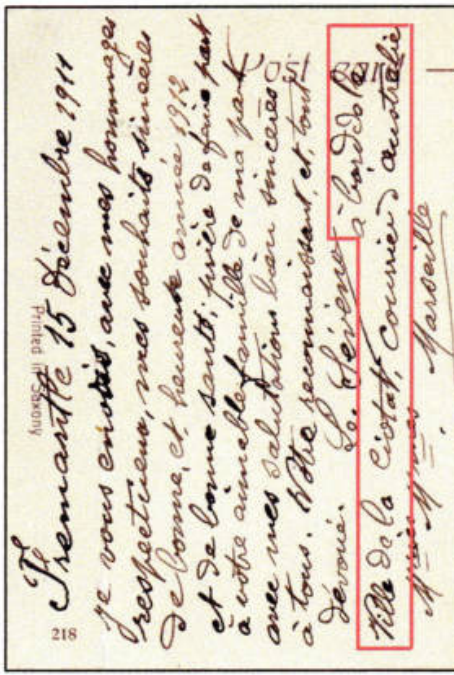


Cartolina da Shang-Hai alla Francia viaggiata con il p.f.o Tonkin. Affrancata con 2x5 c. (tipo Sage) soprastampato "Chine" (Protettorato Francese) ed oblitterati con bollo postale "SHANGAI - 26 JUIL 00 - CHINE". Lo stesso giorno, a bordo, venne aggiunto l'annullo identificativo ottagonale "LIGNE N / PAQ. FR. N° 4 - 26 JUIL 00" (Salles n.1924), utilizzato dal 1887 al 1910.

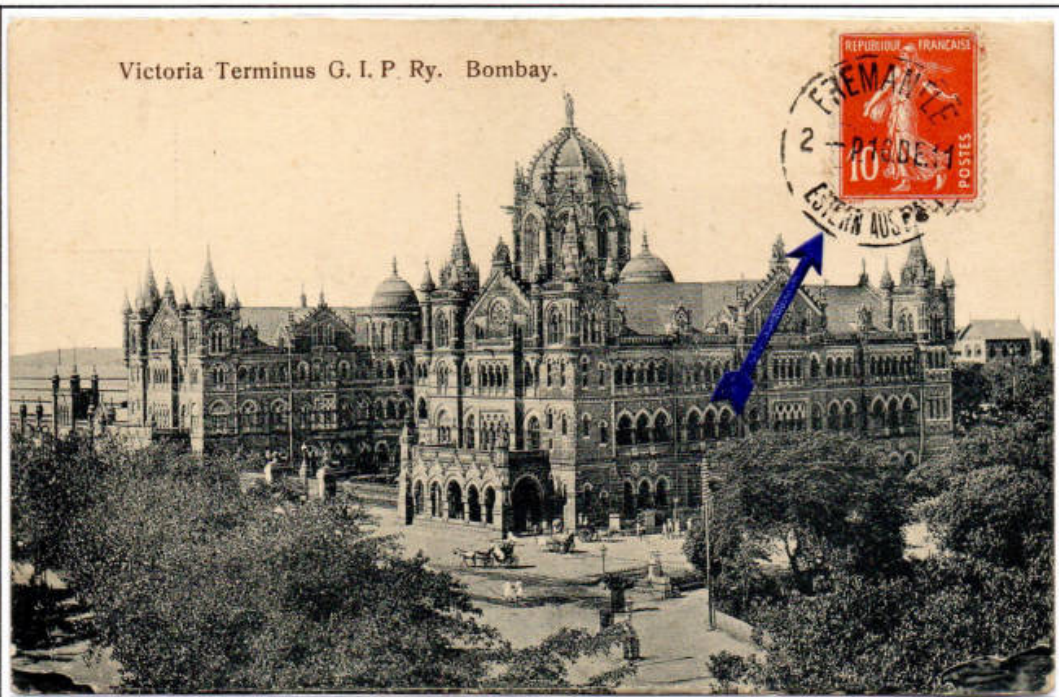
Nel 1903 fu deciso che le navi, dirette in Australia, avrebbero sostato a Bombay. Per poter far questo, su richiesta delle autorità indiane, si dovettero abolire gli agenti postali imbarcati, con soppressione degli annulli ottagonali fino ad allora in uso e tutta la corrispondenza sarebbe stata oblitterata all'ufficio postale del porto di arrivo della nave. Uno dei piroscafi che servirono questa nuova linea fu il **Ville de Ciotat** (1892), di cui presentiamo **due annulli postali** apposti sulla corrispondenza consegnata a **Fremantle**.



Cartolina viaggiata col p.fo Ville de Ciotat, spedita dalla Francia per Fremantle (West Australia), dove arrivò il 4 luglio 1907. Qui fu oblitterata con l'annullo "FREMANTLE - 7 15A- 4 JY 1907 - WESTERN AUSTRALIA". Annullo non conosciuto dai 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)



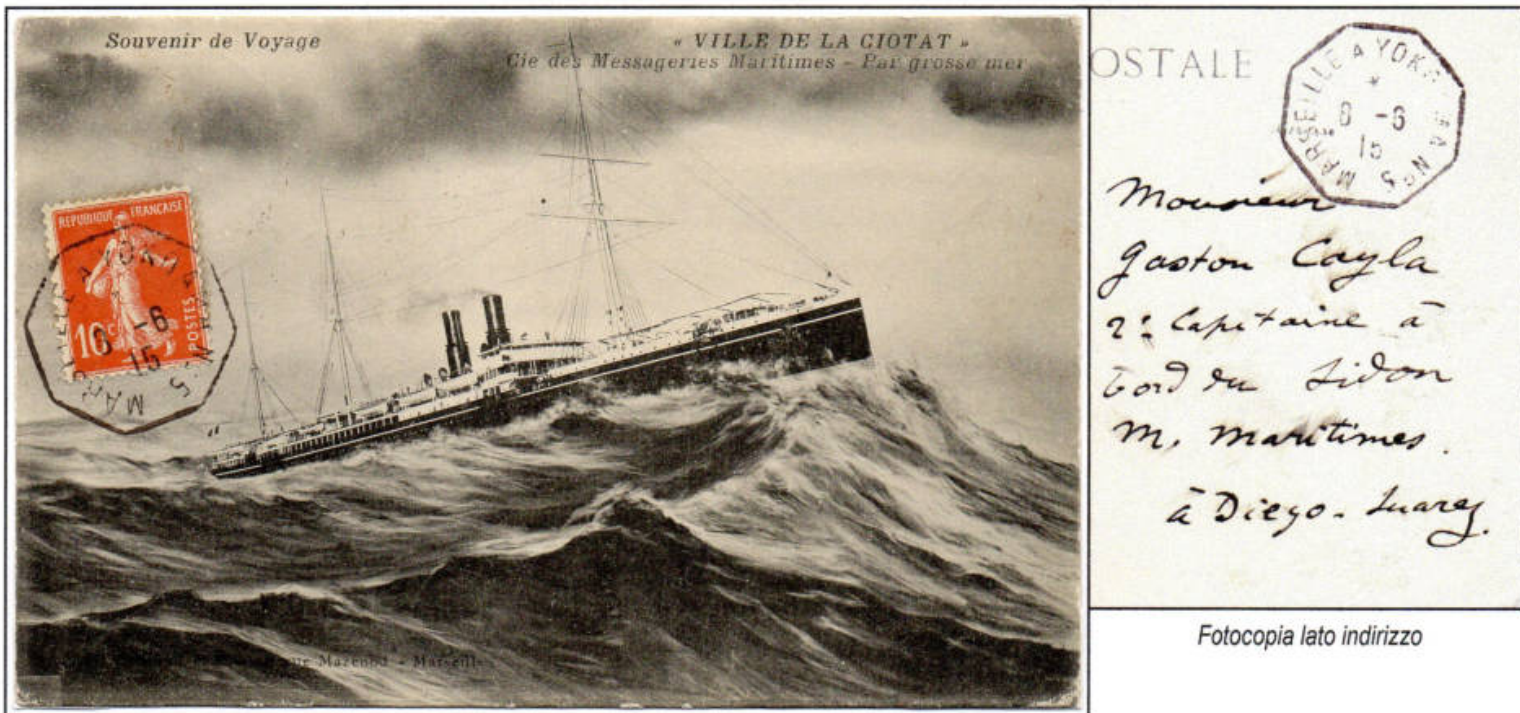
Cartolina spedita da bordo del p.fo Ville de Ciotat che alla data del 16 dic. 1911 fece scalo a Fremantle (West Australia) dove la corrispondenza ricevette l'annullo "FREMANTLE - 2 - P 16. dic. 1911 - ESTERN AUSTRALIA" (Salles n. 2214). Da notare la parola "ESTERN" scritta senza la W(estern) iniziale.

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)



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.

.....ed il **Ville de Ciotat** (1892), due veterani protagonisti di lunghe traversate verso l'Estremo Oriente e l'Australia.



Fotocopia lato indirizzo

Cartolina spedita da bordo del p.fo **Ville de Ciotat** dove venne oblitterata con l'annullo ottagonale "MARSEILLE A YOKOHAMA N° 5 - 8.6.15" (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.

Anche gli italiani, seppur in tono minore, fecero la comparsa sulle rotte atlantiche, sia al nord che al sud, grazie alla **NGI (Navigazione Generale Italiana)** nata nel 1881 dalla fusione delle compagnie Flotte Riunite Florio di Palermo e Rubattino di Genova, alla società **La Veloce**, del 1884, ed alla **Transoceanica Italiana**, del 1897



Italia Regno, 1922/1923 - Busta Lettera Postale con pubblicità delle compagnie navali NGI, La Veloce e Transoceanica, affrancata con 25 c. (serie Michetti). Questo tipo di buste furono emesse a beneficio degli orfani ed invalidi di guerra, erano preaffrancate con francobolli della serie Michetti, Leoni o floreale, soprastampati 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.

A queste nel 1906 si aggiunse il **Lloyd Sabaud** che, costituitosi a Torino grazie al finanziamento del ramo d'Aosta della famiglia reale dei Savoia, avviò un servizio Genova - Napoli - Palermo - New York e nel 1907 uno anche tra Genova e Buenos Aires. Nel 1912 la sede fu trasferita nel capoluogo ligure.



Cartolina postale pubblicitaria della compagnia di navigazione Lloyd Sabaud

Uno dei primi piroscafi ad effettuare collegamenti sul nord Atlantico fu il **Vincenzo Florio** (1880),



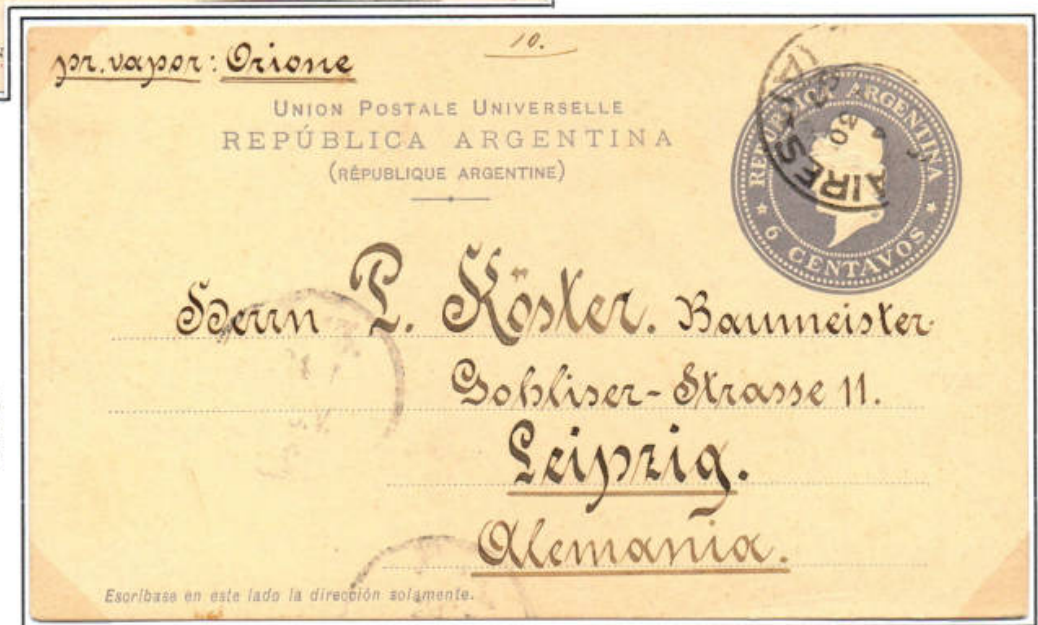
... con il quale ebbe inizio il crescente **flusso migratorio** dei nostri connazionali nel nuovo continente, in cerca di una vita migliore.



Sulla rotta sudamericana furono molto attivi piroscafi come il **Matteo Bruzzo** (ex francese Golconde - 1883), dell'omonimo armatore,

Argentina, 1889 - Cartolina postale per l'estero 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.

... e l'**Orione** (1884) della NGI,



Argentina 1895 - cartolina postale da 6 c. tariffa per invii all'estero. La spedizione, effettuata da Buenos Aires il 30. ?? 1897 per Lipsia, fu affidata al p.fo Orione.

... che trasportarono in Sud America un gran numero di **emigranti italiani**

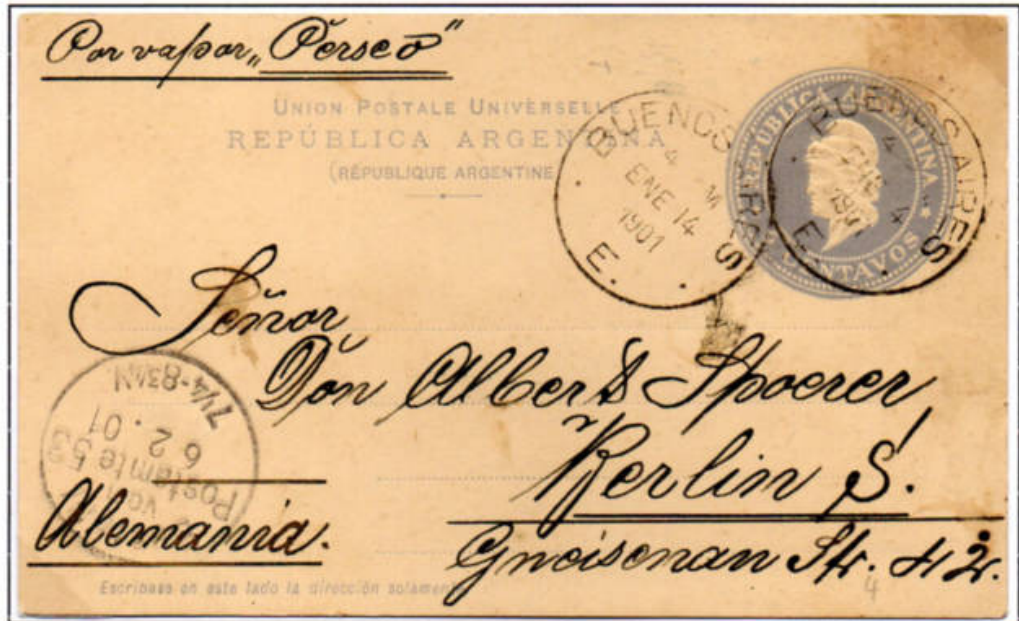
.... ed iberici.



Nel 1884 la NGI mise in linea sudamericana il p.fo **Perseo** che, oltre alle elevate caratteristiche tecnico-nautiche,



... ebbe un meritato successo anche per la bontà del servizio di prima classe curato da un noto albergatore di Genova.



Cartolina postale da 6 c., tariffa per l'estero, affidata al p.fo Perseo.



Nel 1887 La Veloce mise in servizio, sempre per il Sud America, il p.fo **Vittoria**, una delle migliori navi italiane del suo tempo. Perduta per incendio l'11.01. 1899.

Cartolina postale da 10 c., tariffa per estero in vigore dal 1.4.1874 al 30.1.1921, inviata il 14 Feb. 95 da bordo del p.fo Vittoria per Berlino ed annullata col timbro dello ufficio postale di bordo avente la seguente dicitura: "Vittoria - Piroscalo Postale Italiano" con datario al centro.

Nel 1902 entrò in servizio il p.fo **Umbria**, della NGI, che, costruito a Livorno nei cantieri navali L. Orlando, fu impiegato sulla rotta sudatlantica fino allo scoppio della 1ª G.M..

Cartolina inviata l'11 feb. 1906 da bordo del p.fo Umbria per Paraná (Argentina) dove giunse il 5 marzo. Affrancata con 10 c., come da tariffa estero in vigore dal dal 1.4. 1874 al 30.1.1921, ed annullata col timbro postale di bordo "Umbria - Piroscalo Postale Italiano" con datario al centro.

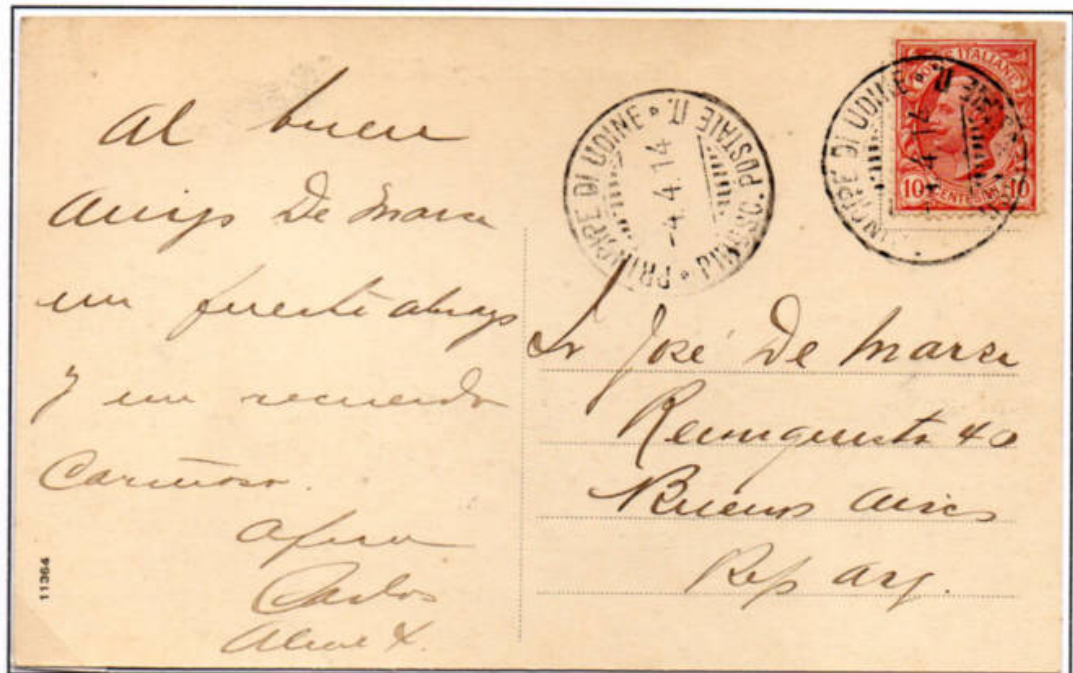




Una delle unità di spicco della marina italiana fu il p.fo **Savoia** (1897), sul quale fu installato il riscaldamento della 1a. classe passeggeri che venne collocata a centro nave anziché a poppa, come era uso essere su tutti i liners dell'epoca.

Piccola lettera spedita da Montevideo (Uruguay) il 9 dicembre 1903 per Roubaix (Francia) e trasportata col p.fo Savoia. Timbro lineare a tampone viola 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 marinierie europee. Essi furono il **Principe di Udine** (1908), ...



Cartolina inviata il 4.4.1914 dal p.fo Principe di Udine per Buenos Aires. Affrancata con 10 c., come da tariffa estero in vigore dal 1.4.1874 al 30.1.1921, ed annullata col timbro dello ufficio postale di bordo "Principe di Udine - Piroscapo Postale It." con datario al

.... il Principessa Mafalda (1909)

.... ed il San Guglielmo (1911).



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 - Piroscapo Postale Italiano - 6 gennaio 1912".



Fu soprattutto la Germania la rivale più temibile alla supremazia britannica, grazie a dei buoni piroscafi come l'**Helena Sloman** del 1850, ...



... l'**Hammonia** (1855) dell'Hamburg Amerika Linie (HAPAG),

... il **Bremen** (1858), del Norddeutscher Lloyd (NDL)



Germania, 1967 - Macchina affrancatrice FRANCOTYP "A9000", del 1961



Lettera da New York a Cognac (F) trasportata via mare dal piroscavo Bremen (manoscritto). Annullo di partenza "New 9 York - Apr. 25", dove il 9 indica la somma in cent. da pagare agli USA da parte delle poste francesi per la tassa di porto. Bollo d'entrata rosso "ETATS UNIS - 3 SERV. 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.

... e l' **Holsatia** (1868), della Hamburg Amerika Linien.



Lettera da Le Havre per New York trasportata via mare dal p.fo Holsatia (manoscritto). Annullo di partenza "Le Havre - 3 Sept. '68". Tassata in Francia alla partenza per 12 decimi per il trasporto via mare. Arrivata a New York il 25 Sept. dove viene tassata per 21 c.



Comunque fu solo a partire dagli anni '80, del XIX° secolo, che la marina tedesca mise in campo dei liner dalle eccellenti qualità nautiche e corredati con interni da hotel di lusso.

Fra questi i piroscafi **Eider** (1884), ...

... **Aller** (1886), ...



... **Lahn** (1887) e **Havel** (1890).



Cartolina postale spedita dal p.fo **Lahn** per Grünberg con annullo ovale, in dotazione agli uffici postali delle navi del NDL, con la dicitura "Deutsch - Amerikanische Seepost - Bremen / New York - 16.6.96 - VI", dove il numero romano "VI", posto sotto la data, identificava la nave. In uso dal 10.03.1896 al 14.01.1897.



Cartolina dal p.fo **Havel** per Karlsruhe, con l'annullo ovale e la dicitura "Deutsch - Amerikanische Seepost - Bremen / New York - 8. 4. 96 - V", dove il numero romano "V", posto sotto la data, identificava la nave. In uso dal 11.02. al 22.12.1896.

A questi fece seguito, sempre nel 1890, il p.fo Spree. Tutte le unità menzionate appartenevano al Norddeutscher Lloyd ed erano conosciute come navi della classe "Fiumi".



Cartolina postale spedita dal p.fo Spree per Frankenthal con annullo ovale, in dotazione agli uffici postali delle navi del ND, con la dicitura "Deutsch - Amerikanische Seepost - Bremen / New York - 1.6.92 - III", dove il numero romano "III", posto sotto la data, identificava la nave. In uso dal 10.03.1896 al 14.01.1897.

Anche la HAPAG, da sempre in concorrenza con la ND, mise in servizio alcune splendide unità fra le quali il p.fo Normannia (1890).



Cartolina spedita dal p.fo Normannia per Berlino, con annullo circolare, in dotazione agli uffici postali di bordo delle navi della HAPAG, con la dicitura "Deutsch - Amerik. Seepost - Hamburg / New York - 11. 9. 97 - c", dove la lettera "c", posta sotto la data, identificava la nave a bordo della quale fu utilizzato dal 1891 al 1897.

CAP. 3 - ... CHE ORIGINÒ IL GIGANTISMO NAVALE ...

14 - ... Il cui sviluppo fu intrapreso dagli anglo-americani ...



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.



Da un viaggio sulla mastodontica nave **Jules Verne** trasse la trama per il suo romanzo "Une Ville Flottante".



Tre saggi di colore monocromatici: nero, verde, seppia.



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.





La Inman Line recepì per prima queste novità mettendo in linea nordatlantica i p.fi **City of Paris**

... e **City of New York**, entrambi del 1888 e detentori del Nastro Azzurro fra il 1889 e 1892.

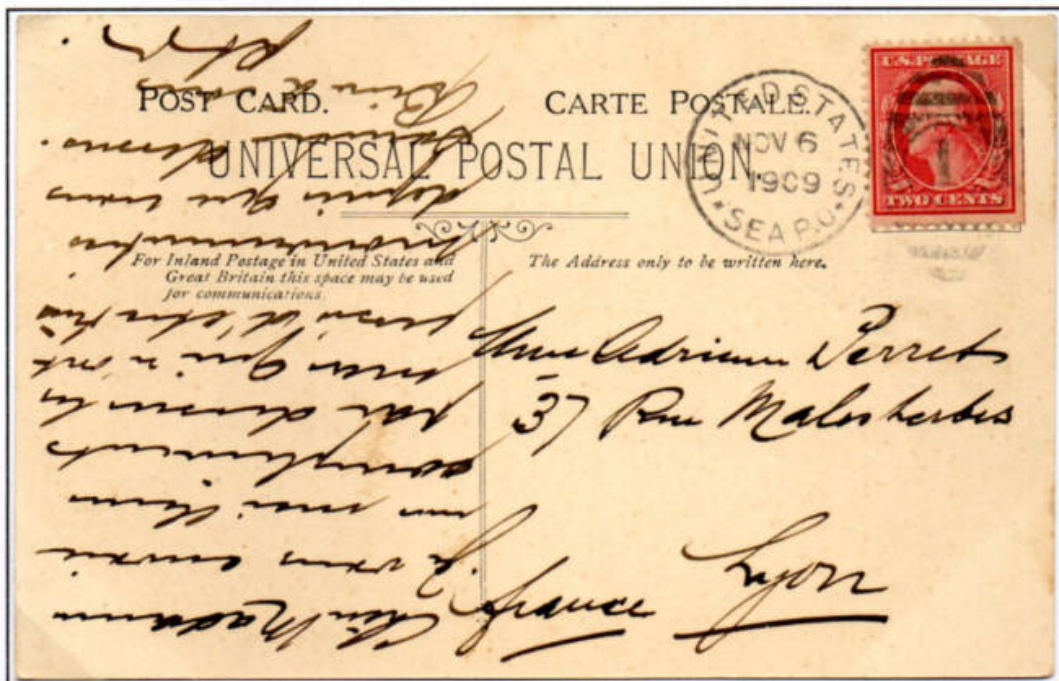


Nel 1893 furono venduti all'American Line che, dopo averli rimodernati, riducendo a due i fumaioli, li ribattezzò **Philadelphia** e **New York**, mettendoli in servizio sulla rotta New York - Southampton, ...

... dotando entrambi di **uffici postali propri**...



Non dentellato su lato destro



... che furono muniti di **annuli circolari con "killer" numerale ovale**, sulla destra, in uso fino al 1917. Al p.fo New York fu assegnato il n. 1 ...

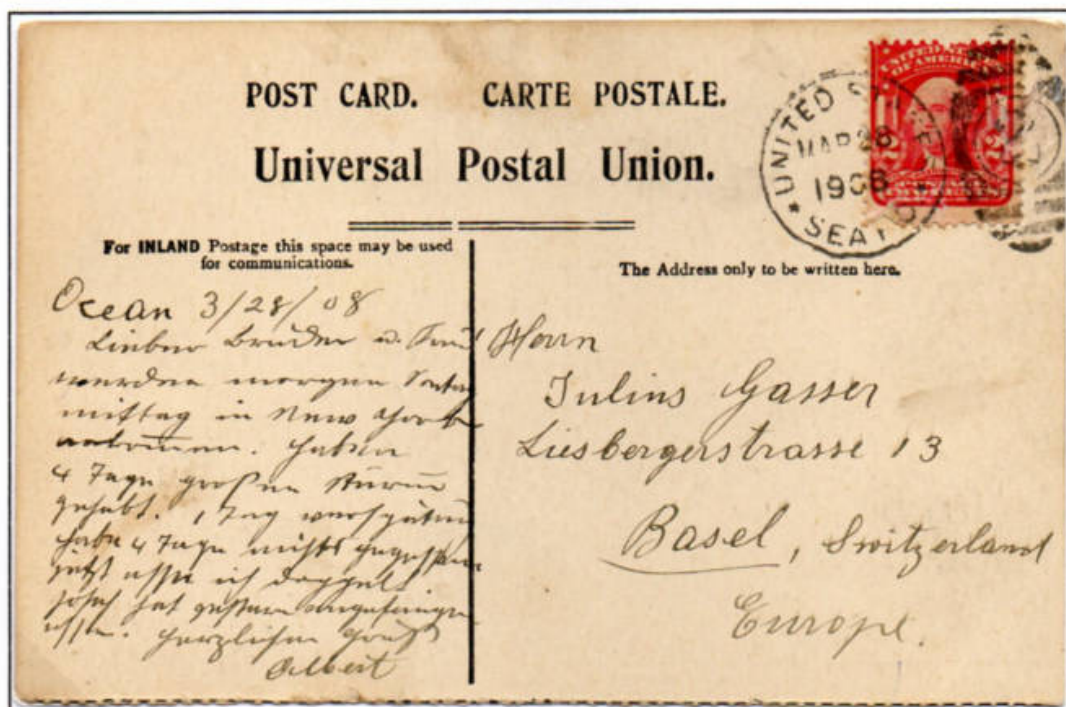


Cartolina spedita da bordo del p.fo New York, il 6 Nov. 1909, per Lione, con annullo postale "UNITED STATES - SEA P.O." con piccole stelle a lato del "Sea P.O." e con data centrale (Cockrill - tipo A3). Il "killer" accoppiato reca il n. "1" ed identificava la nave. Utilizzato dal 1903 al 1916/17.

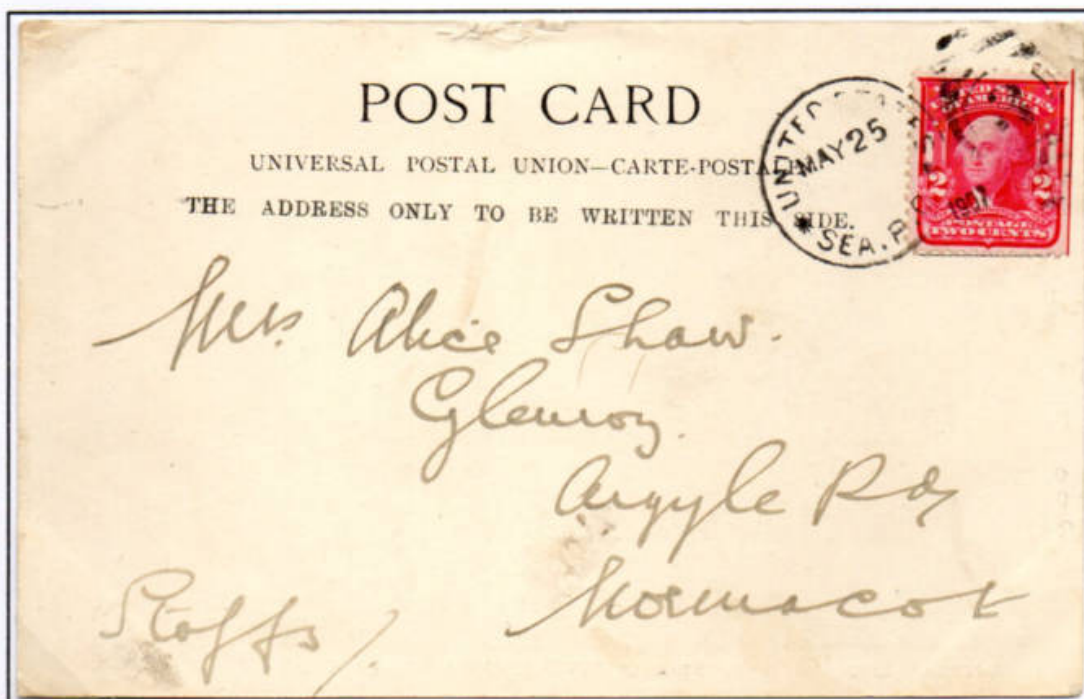
... ed al p.fo Philadelphia fu assegnato il n. 2



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 con data centrale (Cockrill - tipo A3). Il "killer" accoppiato reca il n. "2", e identificava la nave. Utilizzato dal 1902 al 1916/17.



Alle due precedenti unità l'America Line affiancò i piroscafi **St. Louis** (1894) ...



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.

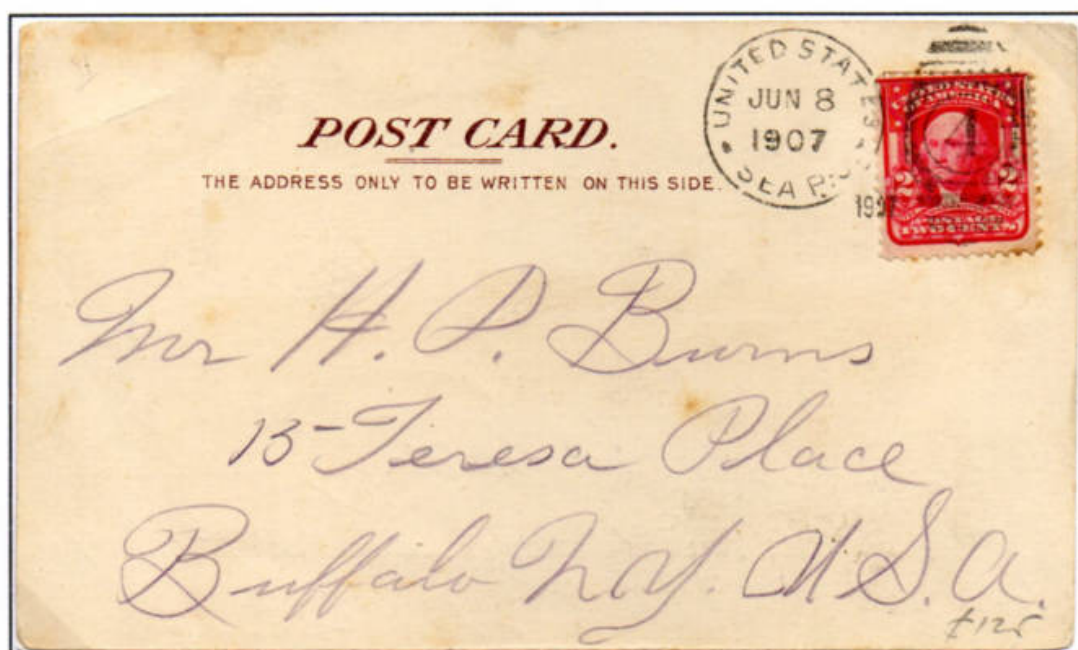
... e **St. Paul** (1895), che furono le prime navi ad essere costruite interamente negli Stati Uniti.



Immagine nave spostata in alto



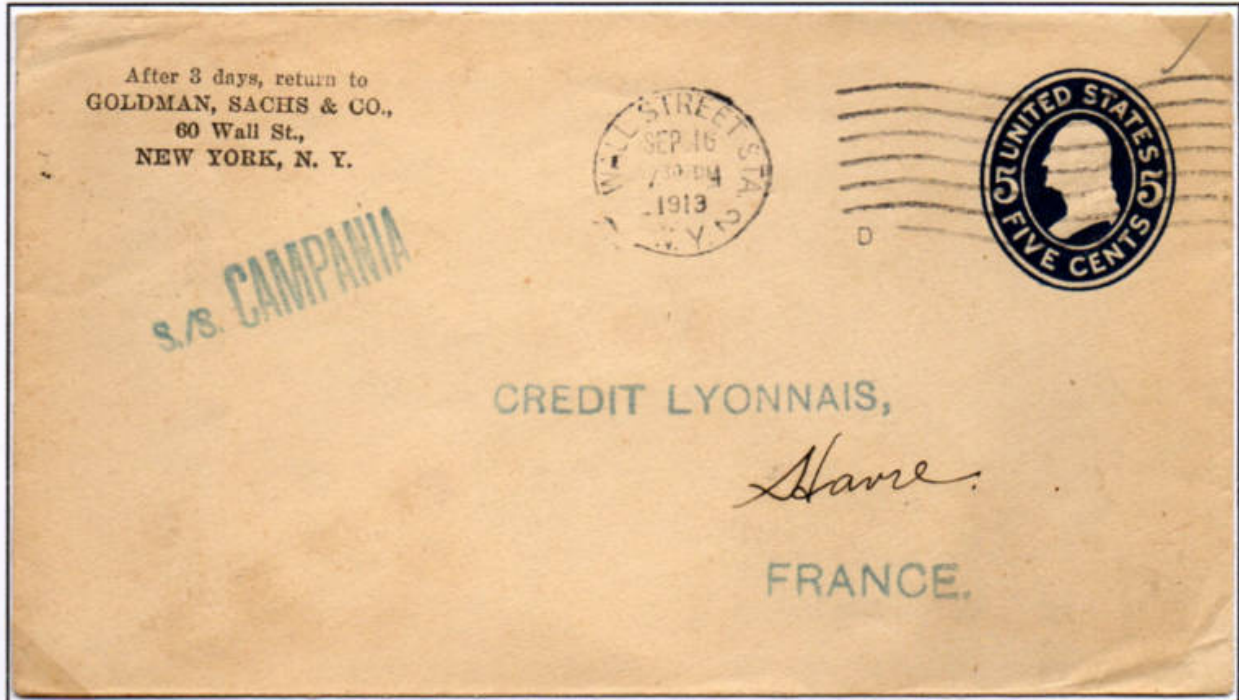
Immagine nave spostata a sinistra



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 ...



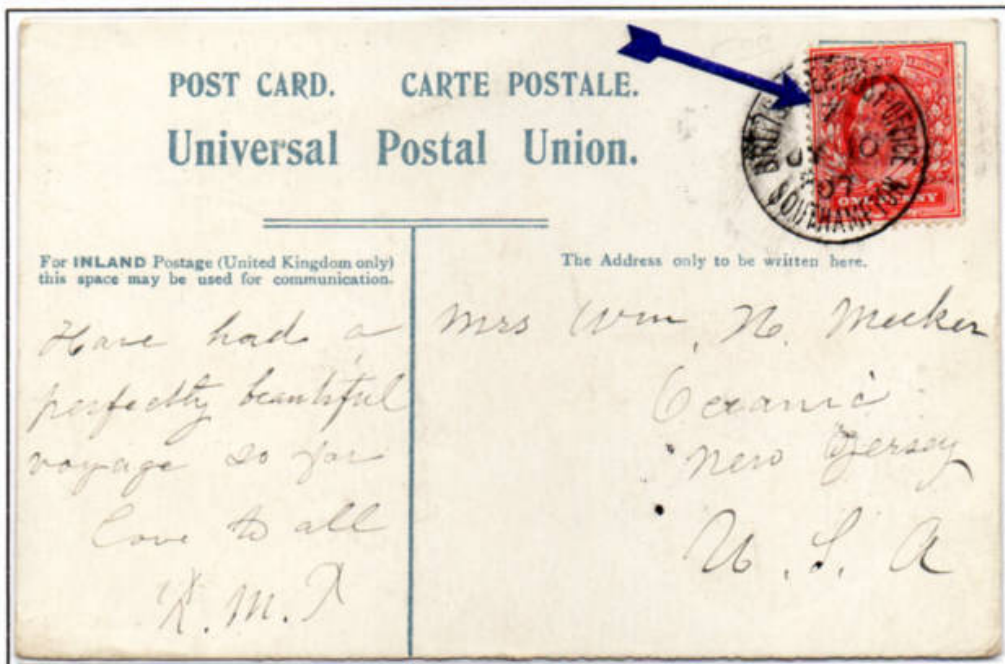
Lettera postale da 5 c. spedita dall'ufficio postale di Wall Street Sta., il 18 Sep. 1912, per Le Havre dove giunse il 25.9, bollo di arrivo al retro. Affidata per il trasporto al p.fo Campania, timbro a tampone lineare.



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

... e 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.



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 il 20.6.00 da bordo del KwDg per la Francia e sbarcata allo scalo di Cherbourg, prima di iniziare la traversata atlantica. Annullo con la dicitura DEUTSCH-AMERIKANISCHE-SEEPOST, con al centro la rotta servita, "BREMEN - NEW YORK". Il numero romano "IV" identificava la nave in quel viaggio e fu utilizzato dal 27.02 al 26.06.1900.

Cartolina spedita dal p.fo Kaiser Wilhelm der Grosse, il 26.6.08, per Parigi. L'annullo postale 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, solo 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. oblitterato con annullo circolare "US - GERMAN SEA P.O. - 9 JUL 1905" e "Killer" n. 6 (P. Cockrill - tipo A1e) 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.

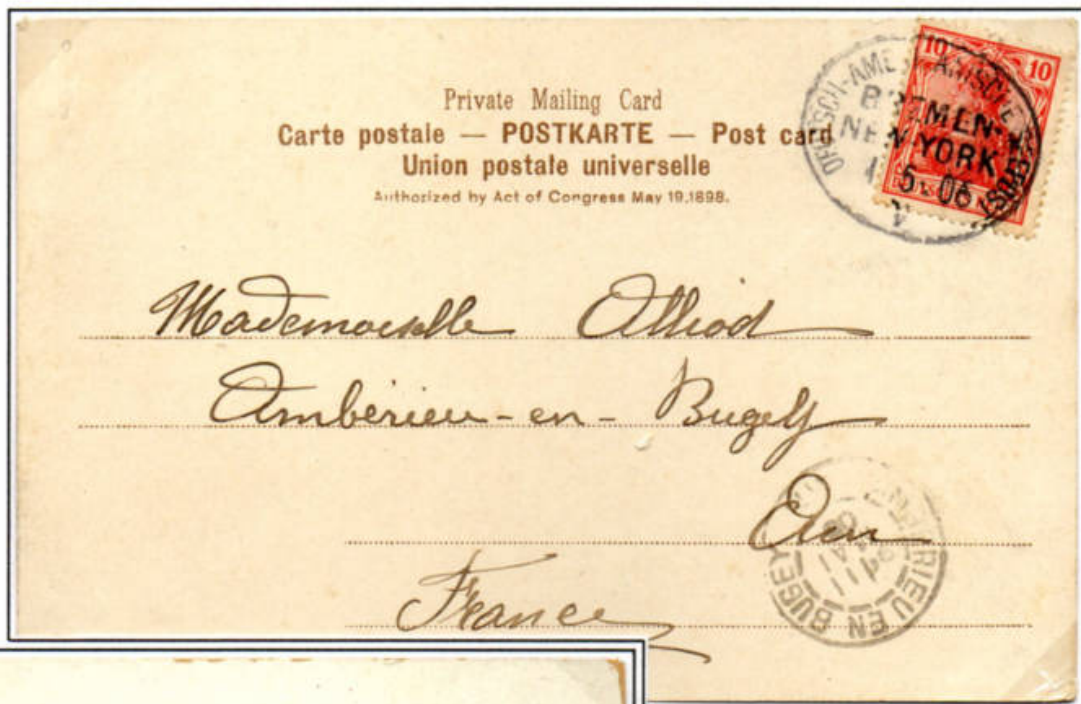


Cartolina dal p.fo Deutschland, ... Jul. 1906, per Mobile (USA). Annullo postale statunitense con killer n. "14", identificativo della nave che fu utilizzato dal 15.03.1906 al 15.10.1910.

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.

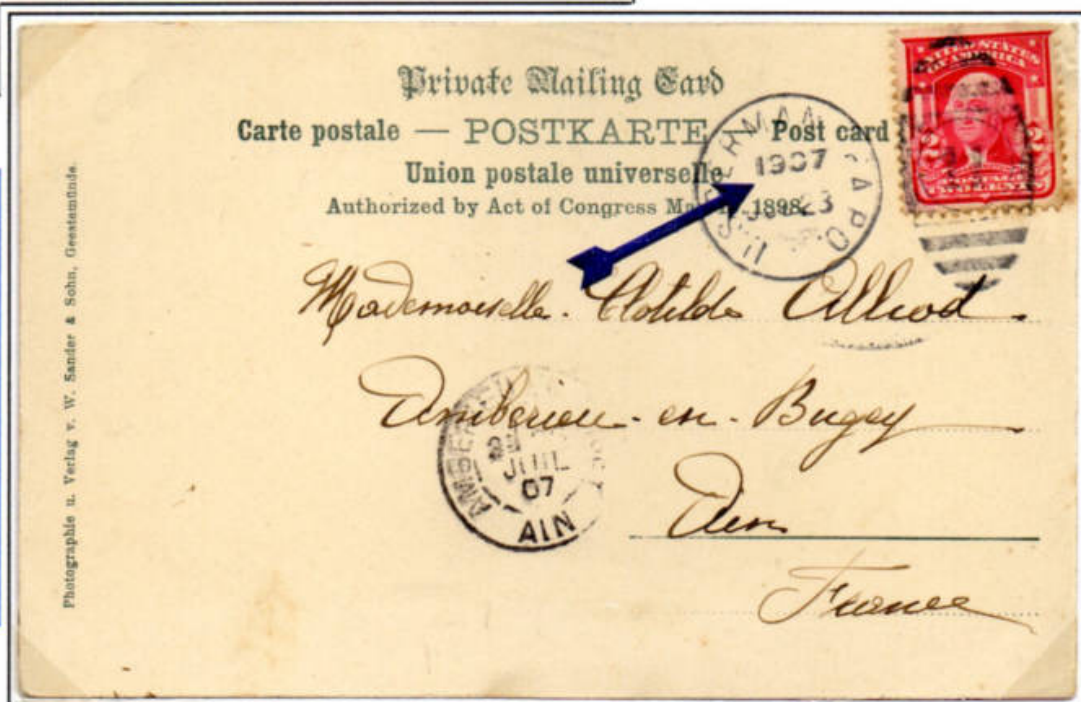


Cartolina spedita da bordo del p.fo Kronprinz Wilhelm, 1.5.1906, in rotta verso New York, per Amberien-en-Bugely. Affrancata con 10 pf. ed obliterata con l'annullo postale ovale, caratteristico delle navi del NDL, recante sotto la data il numero romano "V", che identificava la nave e che fu utilizzato dal 21.10.1902 al 21.10.1913. Questa cartolina tornò in Francia col viaggio di ritorno e fu consegnata l'11 Maggio, come attesta il bollo di arrivo.



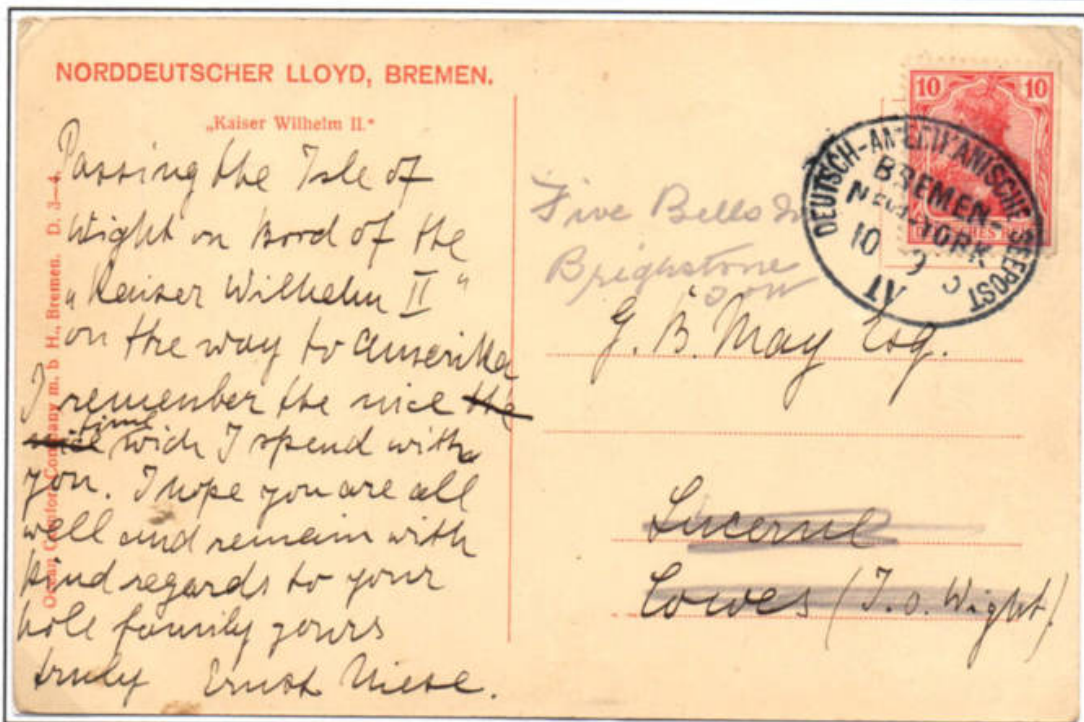
Cartolina spedita, il 30 Jan 1910, da bordo del p.fo Kronprinz Wilhelm, in navigazione verso l'Europa, per Chicago. Affrancata con 2 c. ed obliterata con annullo tondo (P. Cockrill - tipo A1d) e adiacente killer in dotazione al personale postale americano. Il n. "11", al centro del killer, identificava la nave. Anche questa corrispondenza tornò in USA nel viaggio susseguente dell'unità tedesca. Tale annullo fu utilizzato ininterrottamente dal 01.08.1905-14.07.1914.

L'annullo postale impresso su questa cartolina è simile a quello del documento sopra descritto ma si differenzia per il datario in esso contenuto. Come si può notare l'anno "1907" è posto sopra la data indicante il mese ed il giorno. Probabilmente l'addetto postale ha erroneamente invertito l'ordine delle date ed ha creato una varietà che neppure il Cockrill riporta nell'elenco delle varie tipologie di questo annullo nel suo libro "United States Sea Post Cancellation - part 1 - Transatlantic Routes" Sez. I pag. 18.



Nel 1902 entrò in servizio, sempre per il ND.L, il p.fo **Kaiser Wilhelm II**, che aveva l'innovazione tecnica di quattro macchine a vapore a quadruplica 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 Brighthstone. Affrancata 10 pf. e obliterata con annullo ovale sotto la cui data è posto il numero romano "IV", che identifica la nave ed usato dal 14.4.1903 al 10.12.1913.

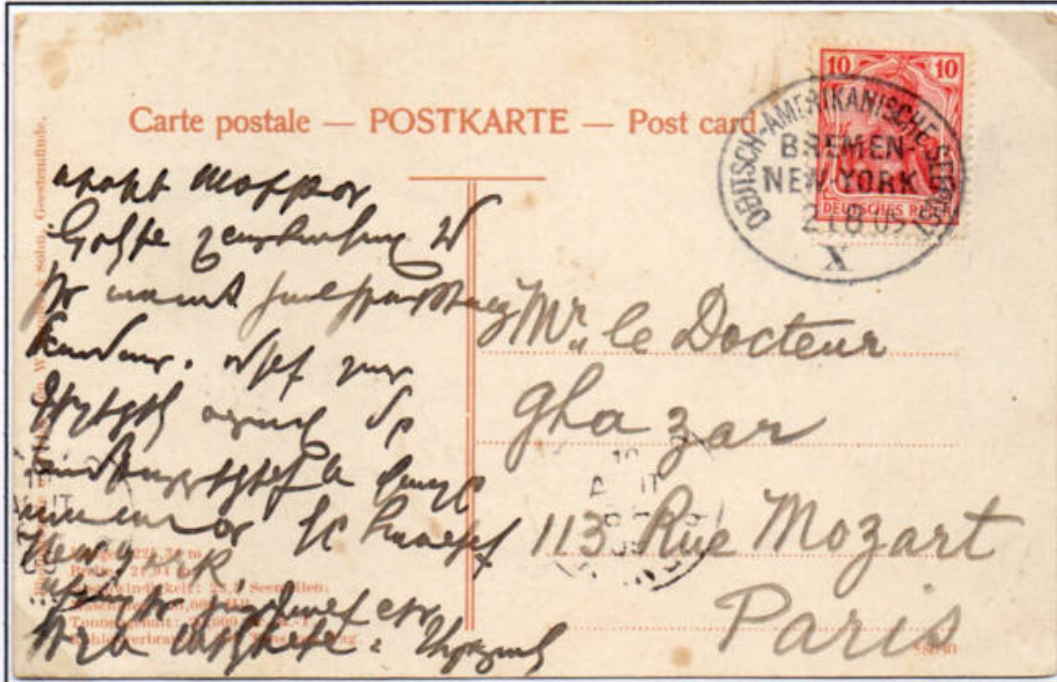


Cartolina spedita da bordo del p.fo KW II, 14.11.1904, per l'Illinois. Affrancata con 2 c., obliterata con annullo circolare americano con anno 1904 inserito nello spazio grande fra la U iniziale e la O finale della dicitura "U.S. German Sea P.O." (Cockrill - tipo A1c) con killer n. "1" che identificava la nave e che fu utilizzato dall'8 al 15.11.1904. La cartolina tornò negli USA con lo stesso piroscalo e fu consegnata il 26 Novembre.

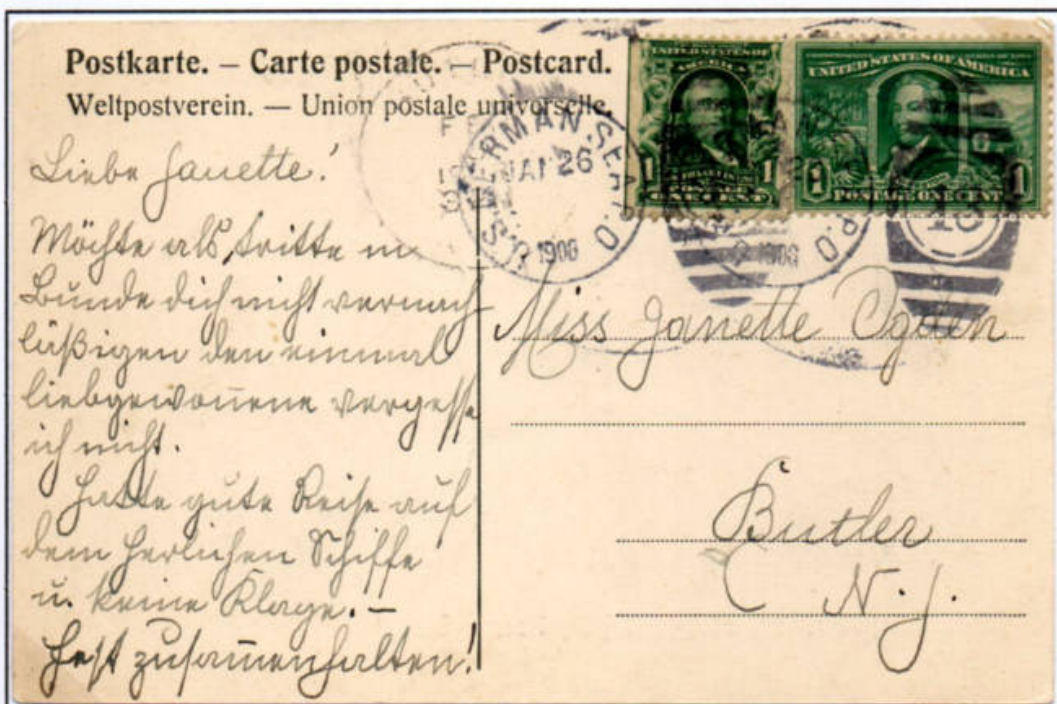
Cartolina spedita da bordo del KW II, 24.6.1906, per New York. Obliterata con l'annullo circolare americano con anno 1906 inserito nello spazio piccolo fra la U iniziale e la O finale della dicitura "U.S. German Sea P.O." (Cockrill - tipo A1e) con Killer n. "12" che fu usato dal 15.9.1905 al 9.6.1914. 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 quadruplica 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 oblitterata 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 degna cornice. 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



Il Prinz Eitel Friederich nel 1914, quando venne impiegato come nave corsara nello 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,



Germania, 1966 - Macchina affrancatrice POSTALIA "D2/D3", con pubblicità "Al Sud-America con la Hamburg-Süd"



... 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.

In Germania si originò un'accesa rivalità fra la HAPAG e la NDL, che si contendevano la **ricca clientela**, alla ricerca di nuove emozioni,

Germania. 1935 - Macchina affrancatrice FRANCOTYP "A" del 1925.



Telegramma della Western Union



... nonché il remunerativo trasporto degli emigranti.



Questo portò alla costruzione di pregevoli unità che ebbero momenti di popolarità, benché avessero velocità non superiori ai 17-18 nodi, nonostante i buoni apparati motore a vapore. Di queste si ricordano i piroscafi **Amerika** (1905), impiegato sulla rotta del Nord Atlantico,

Cartolina spedita da bordo del p.fo Amerika, 16.01.08, per Lipsia. L'annullo oblitteratore 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.



Cartolina spedita da bordo del p.fo Amerika per Amburgo il 20.FEB.1910. Affrancata per 3 c. ed oblitterata con il caratteristico annullo circolare statunitense (Cockrill - tipo A1d) con killer n. "15" che identificava la nave e che fu utilizzato dal 26.10.1905 al 01.06.1914, quando gli addetti postali USA furono fatti sbarcare per i venti di guerra che soffiavano in Europa.

...il **König Wilhelm II** (1907) che servi la linea per il Sud Atlantico, ambedue della HAPAG ...

Cartolina spedita da bordo del p.fo König Wilhelm II, in rotta per il Sud America, per Gotha (Germania) ed oblitterata nel viaggio di ritorno con l'ovale "Deutsche Seepost - Linie Hamburg - Südamerika - 10.9.1910 - XL" (Cockrill - tipo A). Tale annullo fu utilizzato dal 1909 al 1914. Il numero romano "XL" identificava la nave.



.....il **Kaiserin Auguste Victoria** (1906 - HAPAG) e **George Washington** (1909 - NDL), ambedue costruiti in Germania nei cantieri di Stettino, che servirono sulla rotta nordatlantica.

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



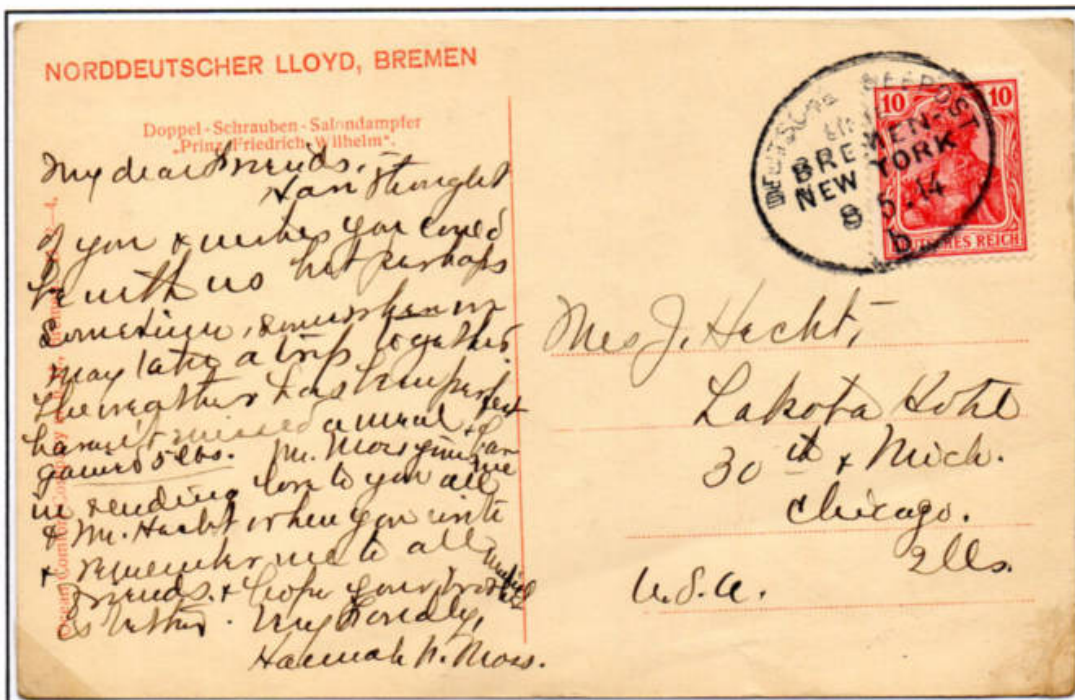
Cartolina dal p.fo Kaiserin Auguste Victoria, 25 Apr 1907. Annullo postale statunitense a cerchio (Cockrill - tipo A1e) senza ora di spedizione sotto la data, con killer n. "17" che identificava la nave e che fu in uso dal 18.04.1907 al 25.02.1908.



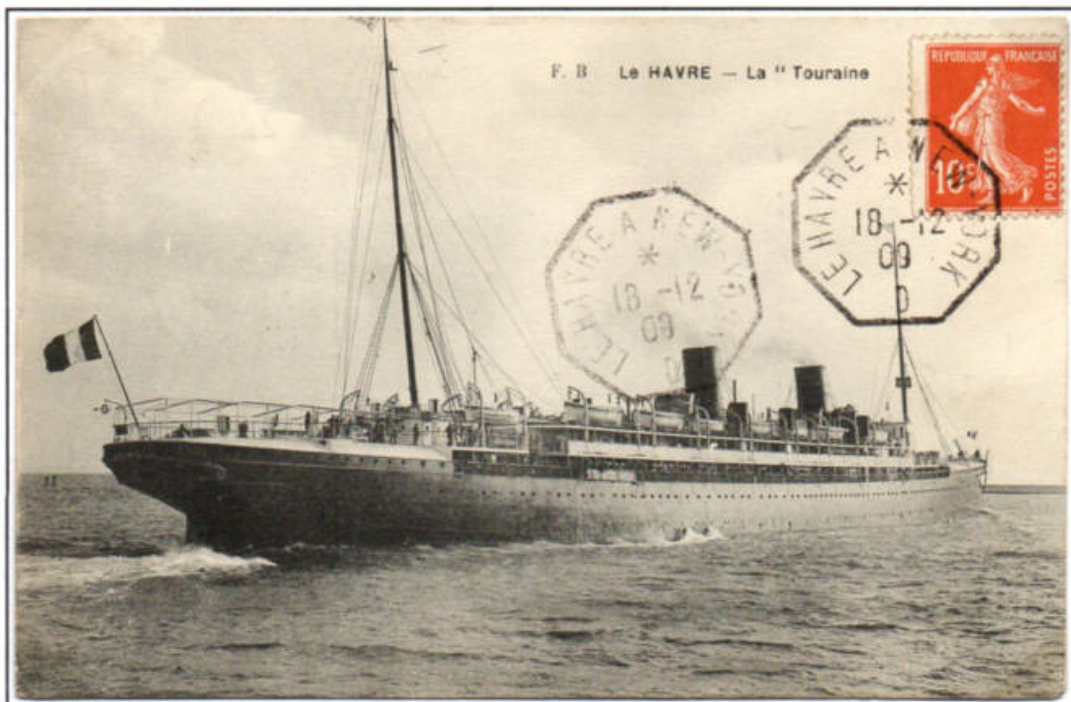
p.fo George Washington

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 1726 posti in 3ª classe, con condizioni di vita più umane rispetto agli altri liners, oltre a 46 posti in 1ª cl. e 338 in 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.



La Francia non volle essere da meno e mise in servizio delle buone unità di medio dislocamento, circa 11.000 ton., che si distinsero per i loro raffinati interni stile impero. Fra questi il p.fo **La Touraine** (1891), ...



Cartolina spedita da bordo del p.fo La Touraine per Parigi, oblitterata con annullo ottagonale "Le Havre - a New York - 18.12.1909 - D", dove la lettera "D" identificava la nave in quel viaggio con rotta dalla Francia agli USA. Per la consegna al destinatario questa corrispondenza tornò in Francia con la stessa nave nel viaggio di ritorno a Le Havre. Questo tipo di annullo (Salles 1731/D) fu usato dal 1908 al 1916 e dal 1919 al 1939.



... il p.fo La Lorraine (1900), ...

Cartolina spedita da bordo del p.fo La Lorraine per San Francisco, oblitterata con annullo ottagonale "New York - Au Havre - 7.1.1911 - A". 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 lo stesso piroscafo alla sua successiva ripartenza da Le Havre.

... e il gemello **La Savoie** (1901). Nel corso della 1ª G.M. furono entrambi utilizzati come incrociatori ausiliari e terminato il conflitto, nel 1919, tomarono a navigare fra Le Havre e New York.



Cartolina spedita da bordo del p.fo La Savoie per Parigi. Oblitterata con annullo ottagonale "Le Havre - a New York - 20.9.1912". La lettera "A" identificava la nave in quel viaggio da Le Havre a New York.

Nel 1906 entrò in servizio il p.fo **La Provence** che, con un dislocamento di 13.000 ton., fu la più grande nave francese dell'epoca. Nel 1916 fu affondato nel Mediterraneo mentre trasportava truppe alleate a Salonico.

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.

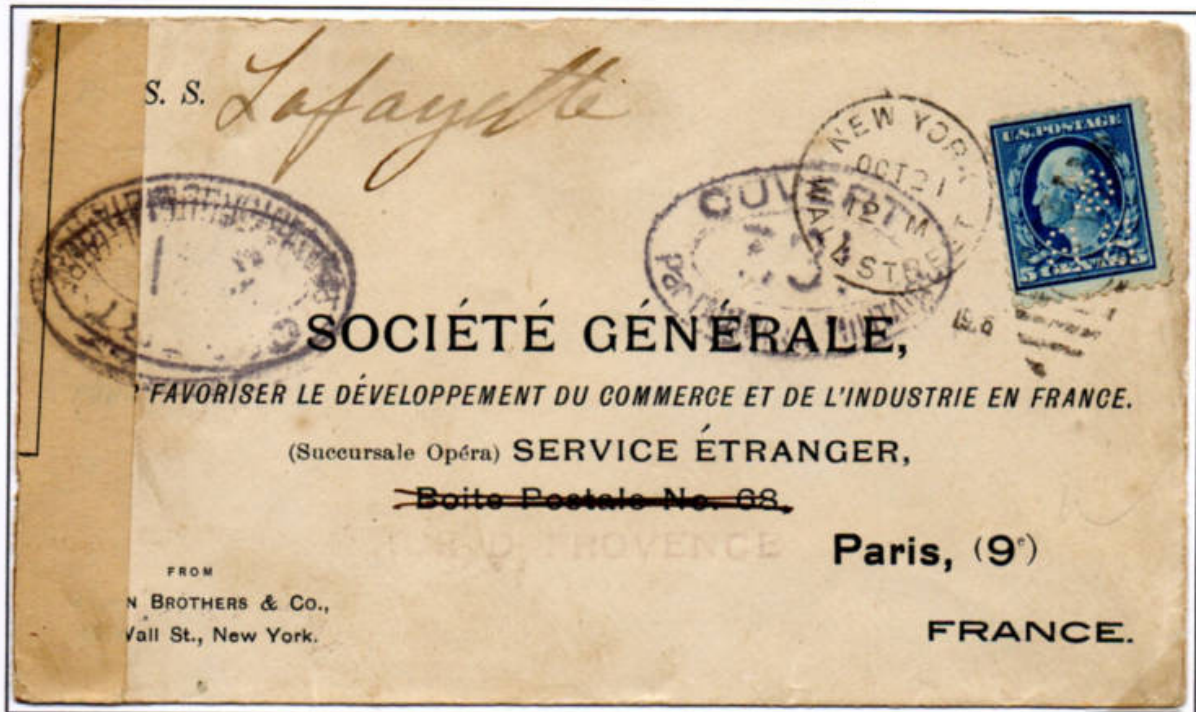


Nel 1911 fu la volta del p.fo **Rochambeau** (12.678 ton.), che per tutto il periodo della 1ª G.M. assicurò un regolare servizio fra Bordeaux - New York e viceversa ...

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

... e nel 1914 fu messo in linea il p.fo **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.

Lettera da N. Y. a Parigi, 21.Oct. 1916, affrancata per 5 c. con Perfin BB/C(o) della Brown Brothers & Co., 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 nuovo propulsore, la **turbina a reazione** che, ...



Turbina a reazione



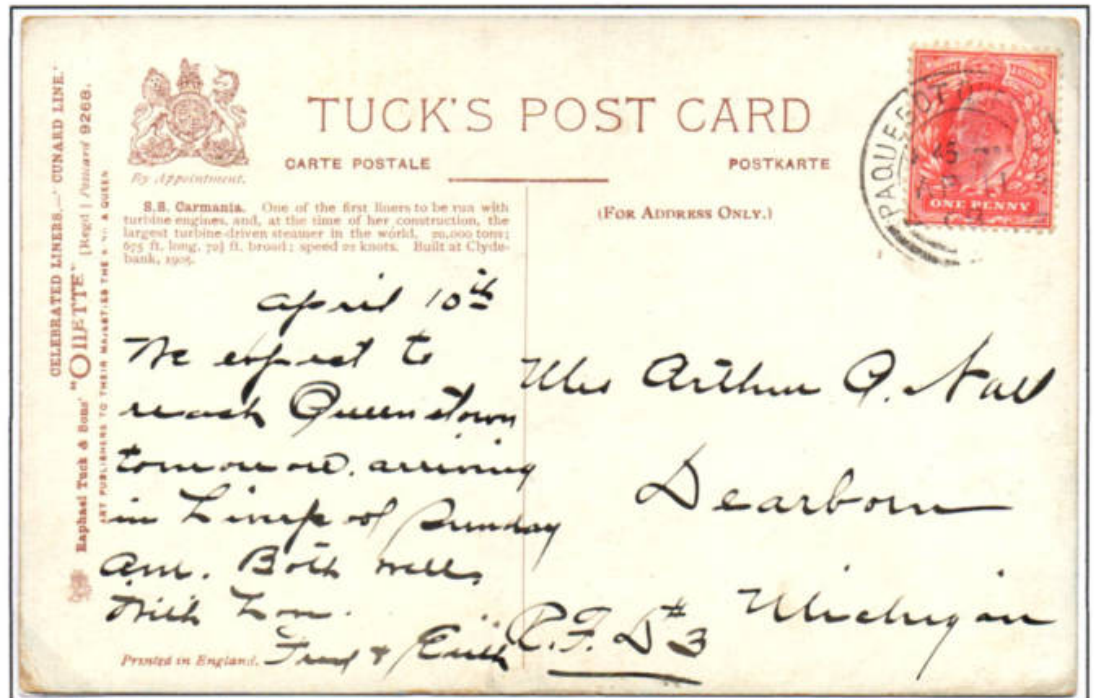
Moderna turbina a reazione per grandi apparati motore.

... sperimentata nel 1897 su di una lancia, convenientemente chiamata **Turbinia**, dimostrò tutta la sua validità.



La tn. Carmania in versione incrociatore ausiliario per la Royal Navy durante la 1ª G.M.

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.

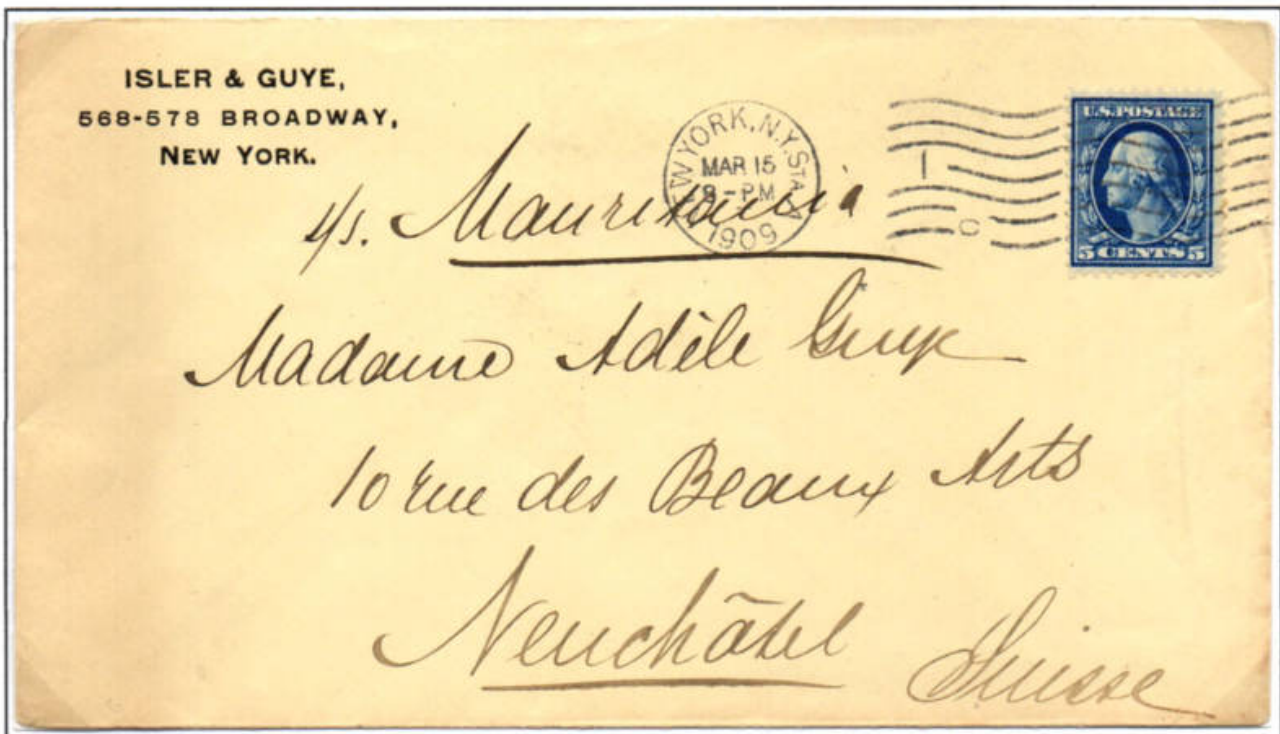
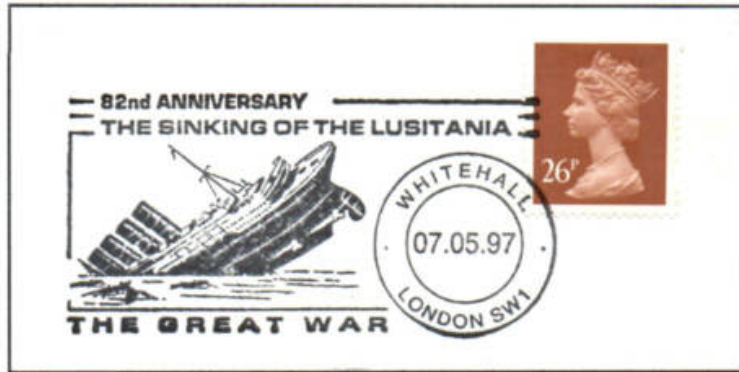


Carlina dalla tn. Carmania per Dearborn (USA). Annullo "Paquebot Queenstown - 11 Apr. 1908" (Hosking 371) apposto dal locale ufficio postale portuale della città irlandese, oggi Cobh, a testimonianza della sua provenienza da bordo della nave, dopodiché fu restituita alla nave per la consegna negli USA.

Nel 1906, 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 dettennero 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 Neuchâtel (Svizzera), 15 Mar. 1909, e affidata alla tn. Mauretania (manoscritto) per il trasporto via mare.



Ancor più grandi dei precedenti furono le turbonavi gemelle Olympic (1911), Titanic (1912), della White Star Line, ...

Etichetta postale con riproduzione del biglietto d'invito per presenziare al varo del "Titanic".



... e la tn. Aquitania (1914), della Cunard Line, tutte di circa 45.000 ton.



Carlolina 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.



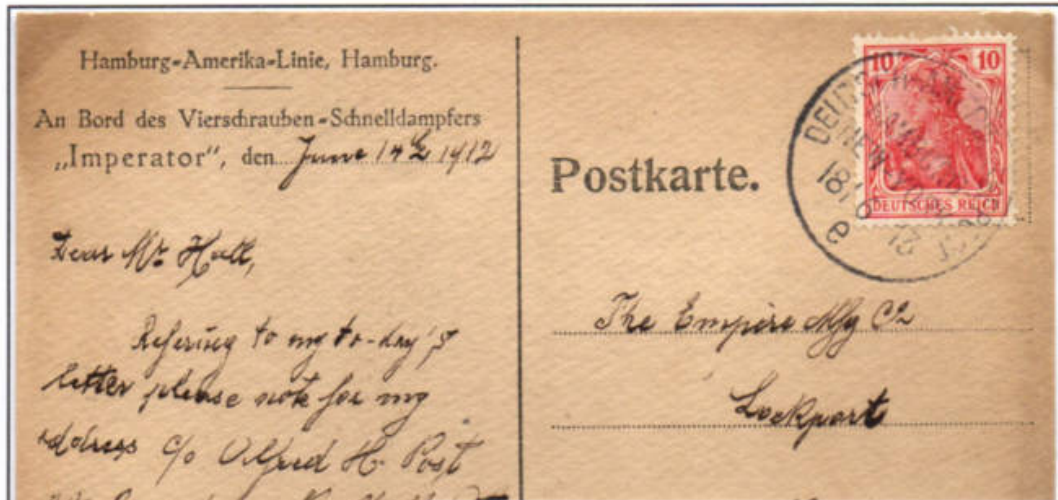
Il Titanic, la nave dei sogni, ritenuta inaffondabile, divenne la nave degli incubi. Il 15/4/1912, durante il suo viaggio inaugurale, affondò per collisione contro un iceberg dando luogo al più grande disastro navale della storia, dove persero la vita 1250 persone.



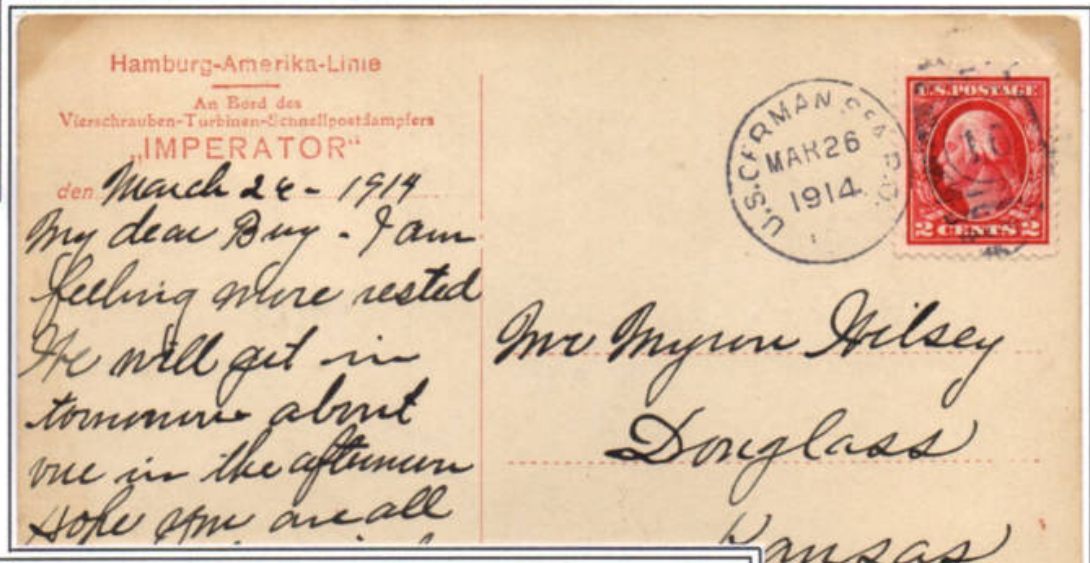
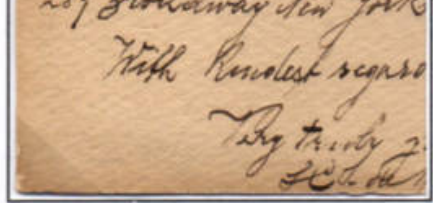
La sequenza del disastro: dall'urto contro l'iceberg all'inabissamento di prua.



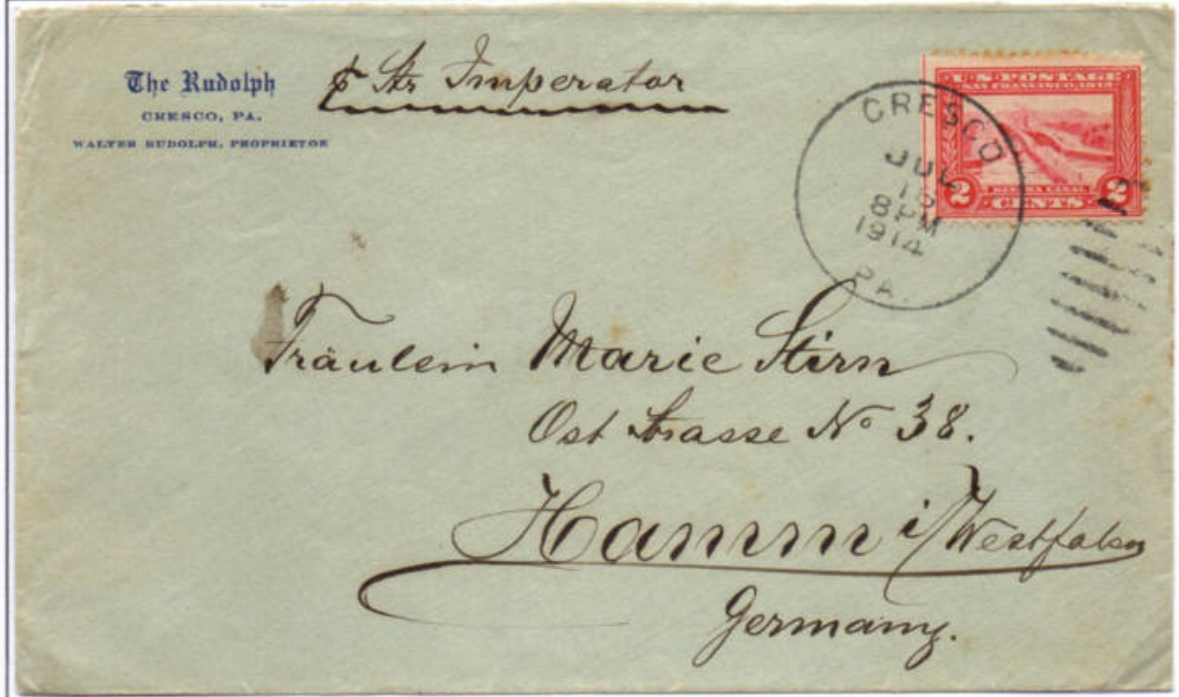
La Germania rispose con tre ulteriori giganti del mare il cui capostipite fu la tr. **Imperator** (1913). Queste unità, fortemente volute da **Albert Ballin**, direttore della Hamburg - Amerika Linie, per controbattere la supremazia inglese, ebbero, da lì ad un anno, la carriera interrotta per lo scoppio della 1^a G.M..



Cartolina dalla tr. 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.



Cartolina spedita da bordo della tr. Imperator il 26 Mar. 1914, durante il viaggio verso l'Europa. Annullata con il bollo postale "U.S. German Sea P.O." (Cockrill - tipo A1f) con killer n. "16" che identificava la nave e che fu usato dal 21 marzo al 25 luglio 1914.



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

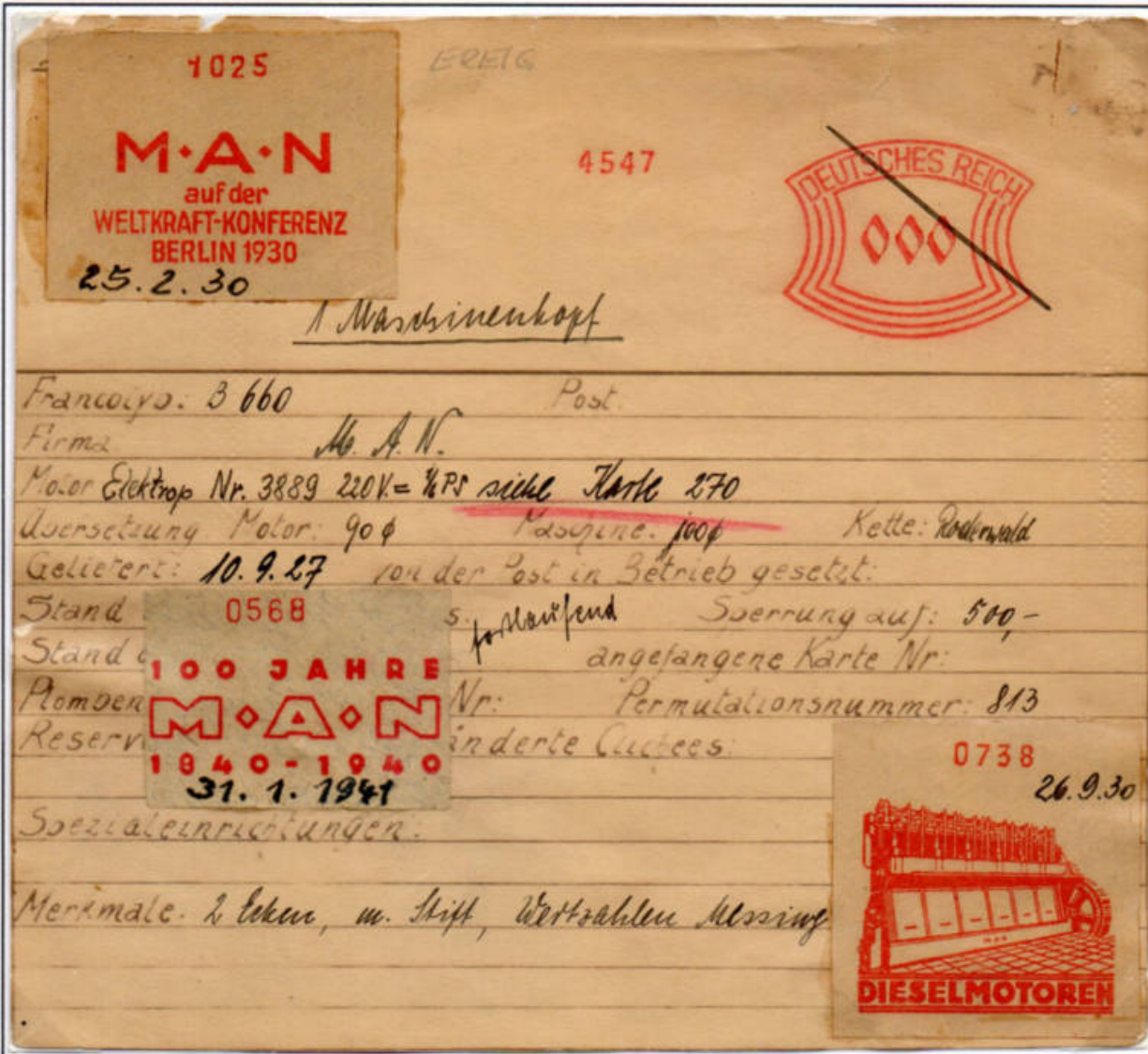
La nave partita da New York il 18 luglio arrivò ad Amburgo il 27 dello stesso mese e qui fu bloccata per l'imminente scoppio della 1^a Guerra Mondiale.



La seconda novità tecnica di questi primi anni 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.



Germania, 1993 - Macchina affrancatrice PITNEY BOWES "6300" con impronta pubblicitaria "Augsburg - Luogo di nascita del motore diesel - 1893-1993".



Scheda di archivio relativa alla macchina affrancatrice FRANCOTYP della MAN, ditta produttrice di motori diesel, con successive modifiche apportate dal 1930 al 1941.



Copie ridotte del recto

Carta fluorescente



Con questo nuovo motore, nel 1912, fu equipaggiato il mercantile danese **Selandia**, ma si dovette attendere la fine della 1ª G.M. per vedere un ocean liner utilizzare il moderno propulsore.



19 - ... dopo la 1^a G.M. gli inglesi ripresero i viaggi transoceanici ...




Nel 1918, terminata la 1^a G.M. l'Inghilterra, per prima, riattivò i collegamenti sul Nord Atlantico con le unità uscite indenni dal conflitto come le tr. **Mauretania** e **Aquitania**, il p.fo **Adriatic** (1908) ...



WHITE STAR LINE

WHITE STAR LINE

Da
Napoli
e
Genova



Per
New York
e
Boston

Servizi regolari con i magnifici piroscafi a gran velocità:
ADRIATIC, 24000 tonn. **ARABIC**, 17000 tonn. **CRETIC**, 13500 tonn.
 muniti di tutto il conforto moderno per passeggeri delle tre classi.

Per posti ed altre informazioni, rivolgersi alle sedi della Compagnia:
NAPOLI, Piazza della Borsa, 21 — **ROMA**, Piazza di Spagna, 59 — **GENOVA**, Piazza Nunziata
 ed agli agenti locali

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

... e la m/n **Homeric**, ex tedesca Columbus del 1913 che, al termine del conflitto, era stata consegnata alla Gran Bretagna in conto riparazioni danni di guerra.

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.

POST CARD

R.M.S. "HOMERIC," 34,351 Tons,
 THE LARGEST TWIN-SCREW STEAMER IN THE WORLD.
 Length 775 feet. Breadth 83 feet. Depth 54 feet.

22, Jun. 1930

Ich sende Ihnen
 meinen froh. Grüße
 aus dem Schiff auf
 Atlantic Ocean.
 y. O.S.

Frau
 Liebers
 Berlin-Friedenau
 Lefievrest. 26
 Germany

PLYMOUTH DEVON
 FOR THE ADDRESS ONLY
 JAN 30
 1-PM
 1930

PAQUEBOT

Per i collegamenti transatlantici la Gran Bretagna si avvale anche di unità minori fra cui ricordiamo il p.f.o **Orduña** (1914), in servizio tra il 1919 ed il 1940,

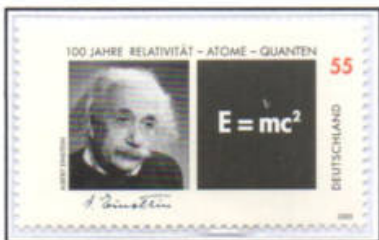


Macchina affrancatrice Francotyp "C" con prefisso F. Numero di serie d'impressioni a 4 cifre in alto sopra la vignetta, sulla quale si nota il ponte di comando e i tre fumaioli della tn. Belgenland.

...la tn. **Belgenland** (1924), della Red Star Line, famosa per aver trasportato



... negli USA, nel 1933, **Albert Einstein**, in fuga dal regime nazista,



Dentellatura errata

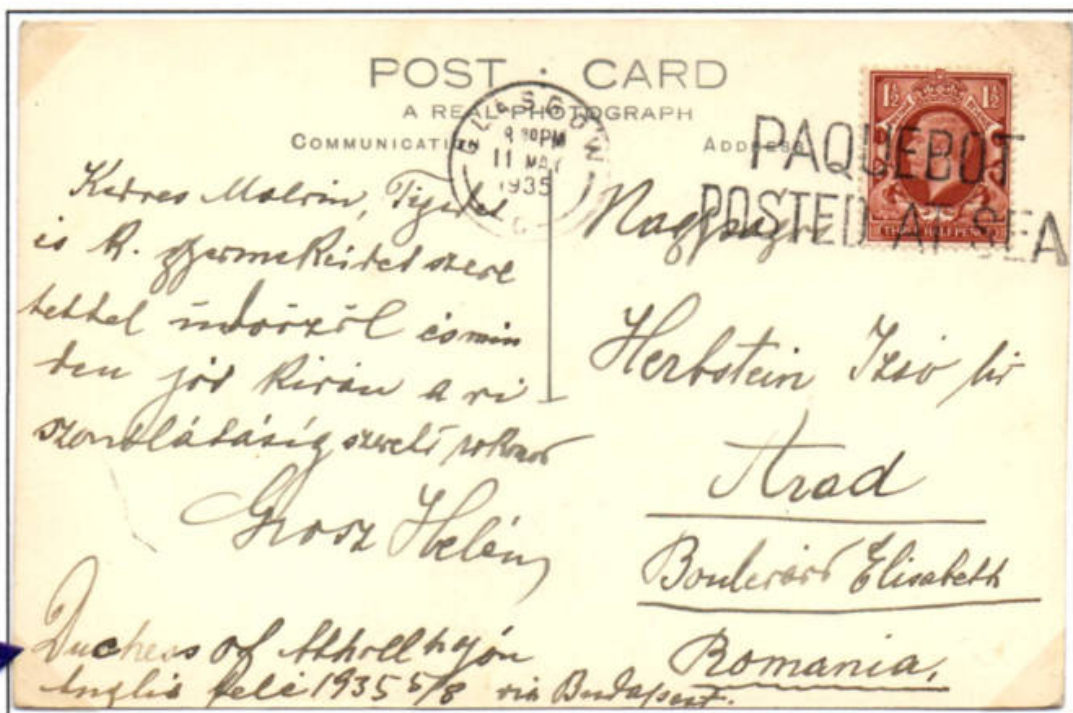


..... la tn. **Transylvania** (1925), della Anchor Line

.... e la tn. **Duchess of Atholl** (1928), della Canadian Pacific Steamship, in servizio sulla linea Liverpool - Canada.



Carlina scritta a bordo della tn. **Duchess of Atholl** (manoscritto) l'8.5.1935 ed arrivata a Glasgow l'11 maggio, dove viene apposto lo annullo "Paquebot posted at sea" (Hosking 296) per attestare la provenienza dalla nave prima dell'inoltro per la Romania.

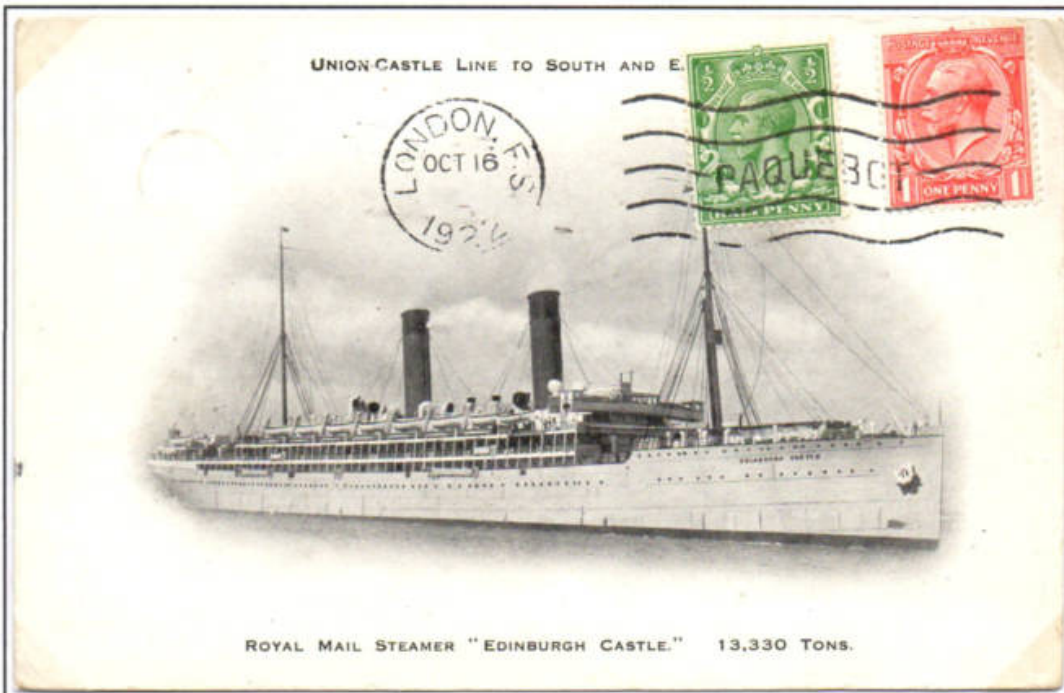


Già come in passato la Gran Bretagna rivolse una particolare attenzione ai collegamenti con il Sud Africa, sulla cui linea la Union Castle Line deteneva il monopolio dei traffici con numerose e splendide navi

Sud Africa, 1950 - Macchina affrancatrice UNIVERSAL "MULTI-VALUE" con prefisso U e numero del contatore negli angoli in basso dell'impronta del francobollo. Usata per la pubblicità: "Viaggiate con la Union Castle". La nave raffigurata è la mn. Stirling Castle.



... fra cui il p.fo Edinburgh Castle (1910), che dal 1919 al 1940 servì ininterrottamente questa linea, ...



Cartolina dal p.fo Edinburgh Castle, 7.10. 1922 (manoscritto al retro), per Liegi. Al suo arrivo a Londra fu oblitterata con annullo "London - 16 Oct. - 1922" e killer "Paquebot" (Hosking 134) per attestare la provenienza dalla nave.

... le tn. Windsor Castle (1921), ...



...e Llandoverly Castle (1925), ...



... le mn. Llangibby Castle (1929),



... Athlone Castle (1935) ...



... Stirling Castle (1935), ...



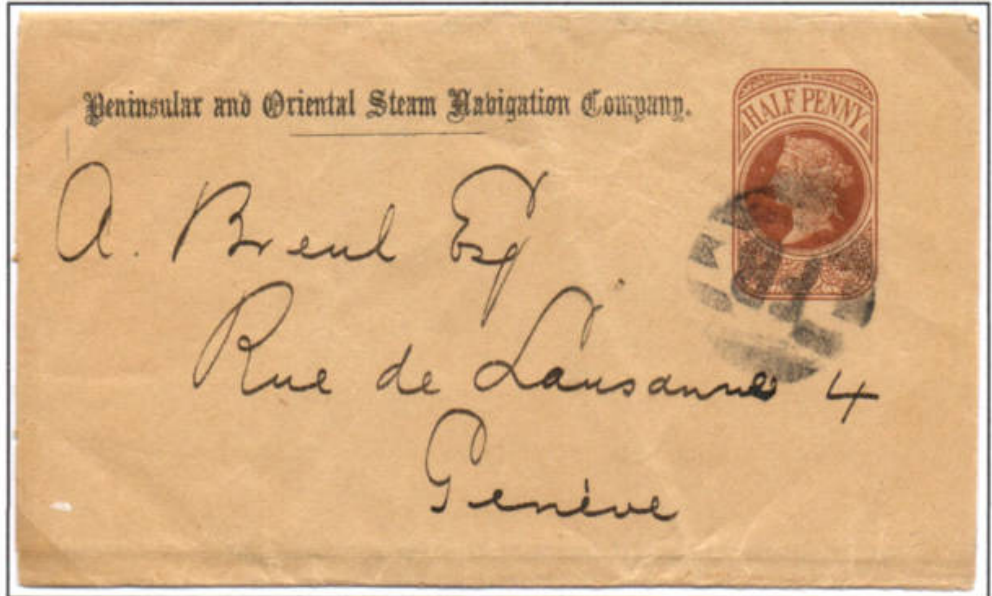
... Dunnottar Castle (1936)...



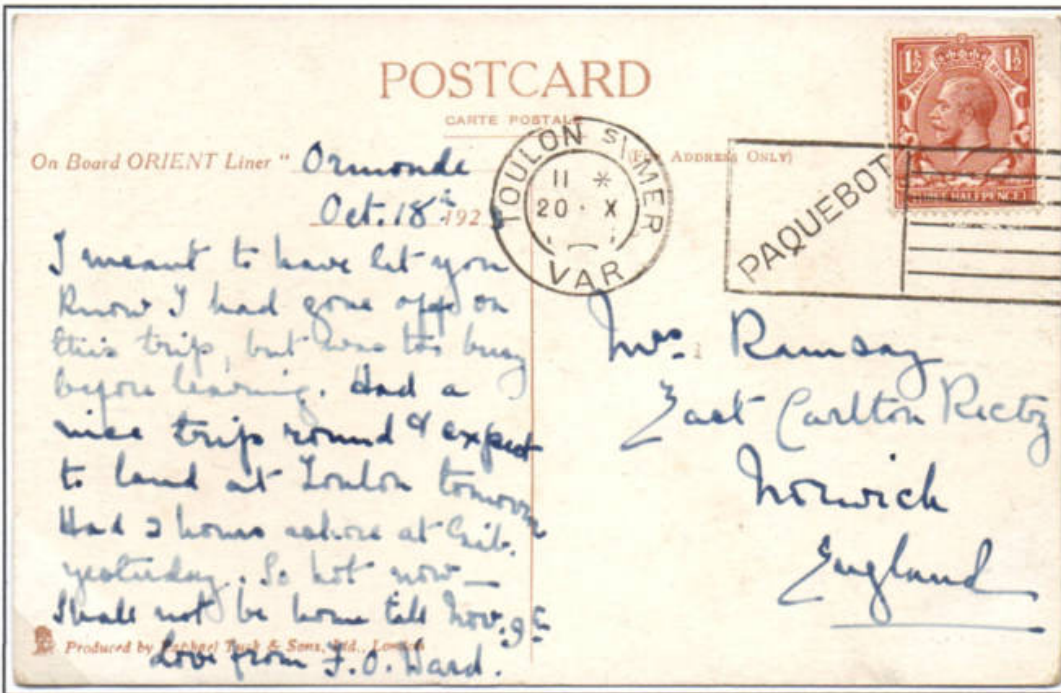
... e Capetown Castle (1937).



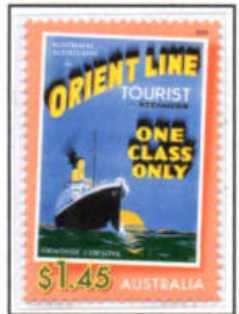
Altrettanta attenzione fu rivolta alle rotte verso l'Oceano Indiano, Estremo Oriente ed Australia, dove la maggior parte dei traffici era affidata alle navi della Peninsular and Oriental Steam Navigation Company



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



.....e della Orient Line, fra cui le tr. Ormonde (1917),

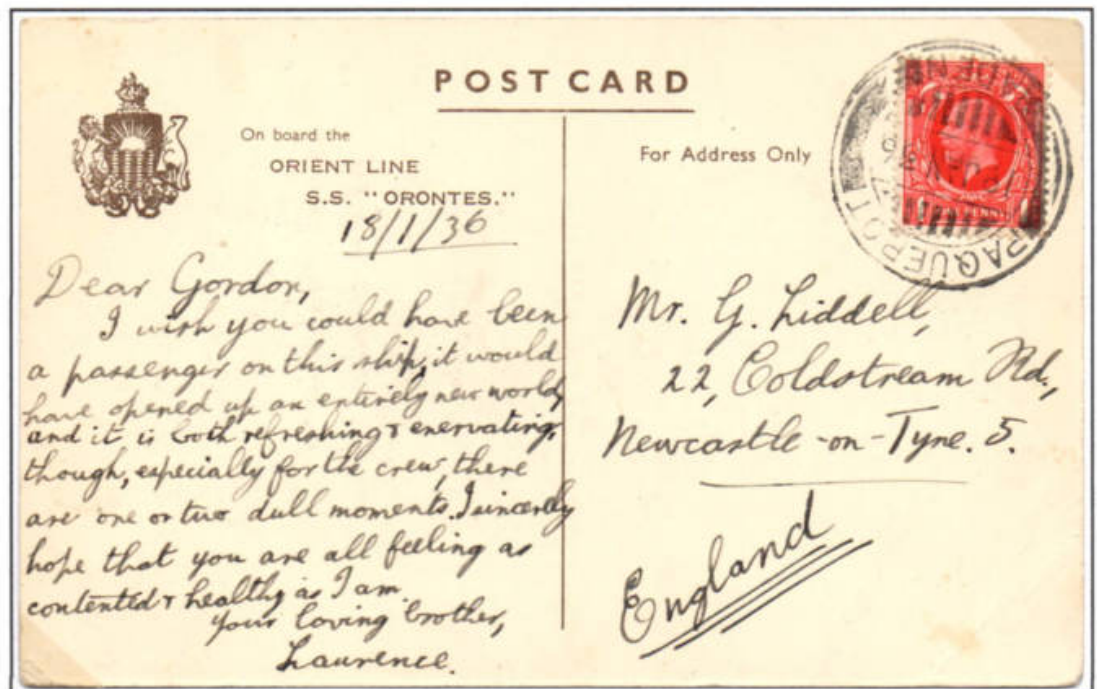


Cartolina da bordo della tr. Ormonde per Norwich, 18 Oct. 1923, lasciata allo scalo di Tolone dove ricevette l'annullo "Toulon s/mer - Var - 20.X.1923" con "Paquebot" in targhetta (Hosking 521), usato dal 1920 al 1939 ed apposto su tutta la corrispondenza depositata in quel porto dalle navi della Orient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

... Orontes (1919), ...



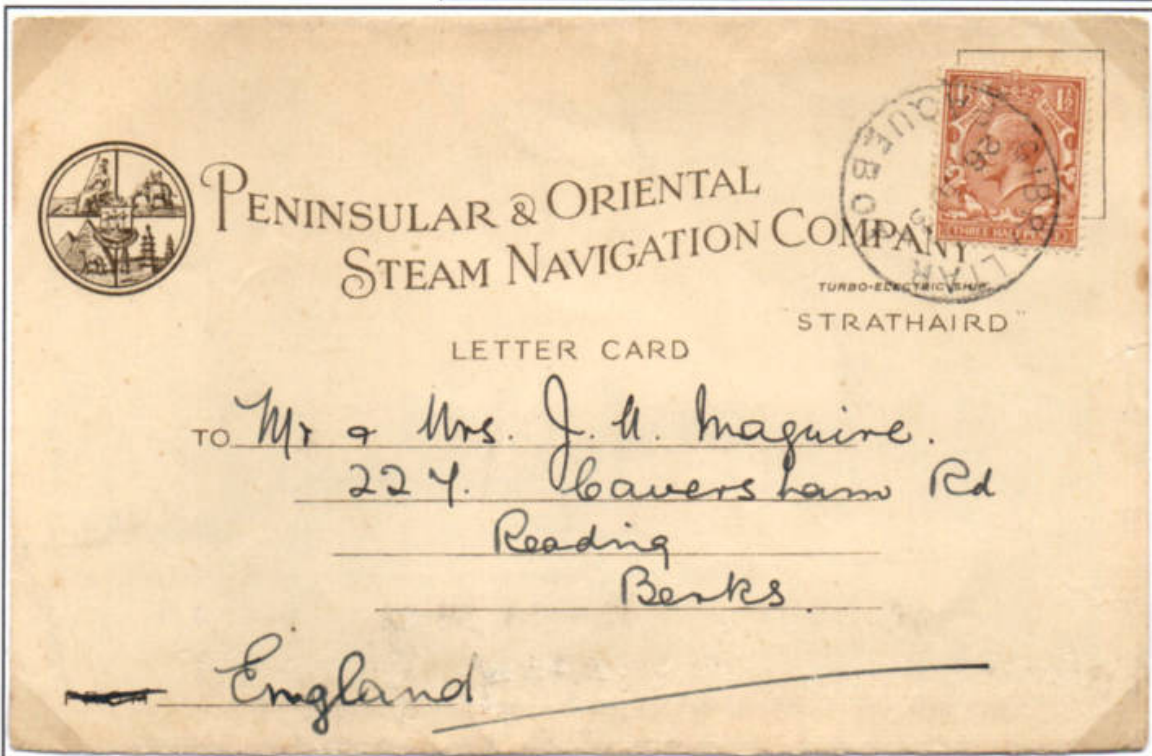
Cartolina spedita il 18.1.1936 (manoscritto) da bordo della tr. Orontes, diretta in Australia, per Newcastle-on-Tyne (GB). Annullo "Aden - 19 Jan. 1936 - Paquebot" (Hosking 2933) apposto allo scalo di Aden dove la cartolina sarebbe stata affidata alla prima nave diretta in Gran Bretagna.



... Razmak (1925) e Orama (1924).



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



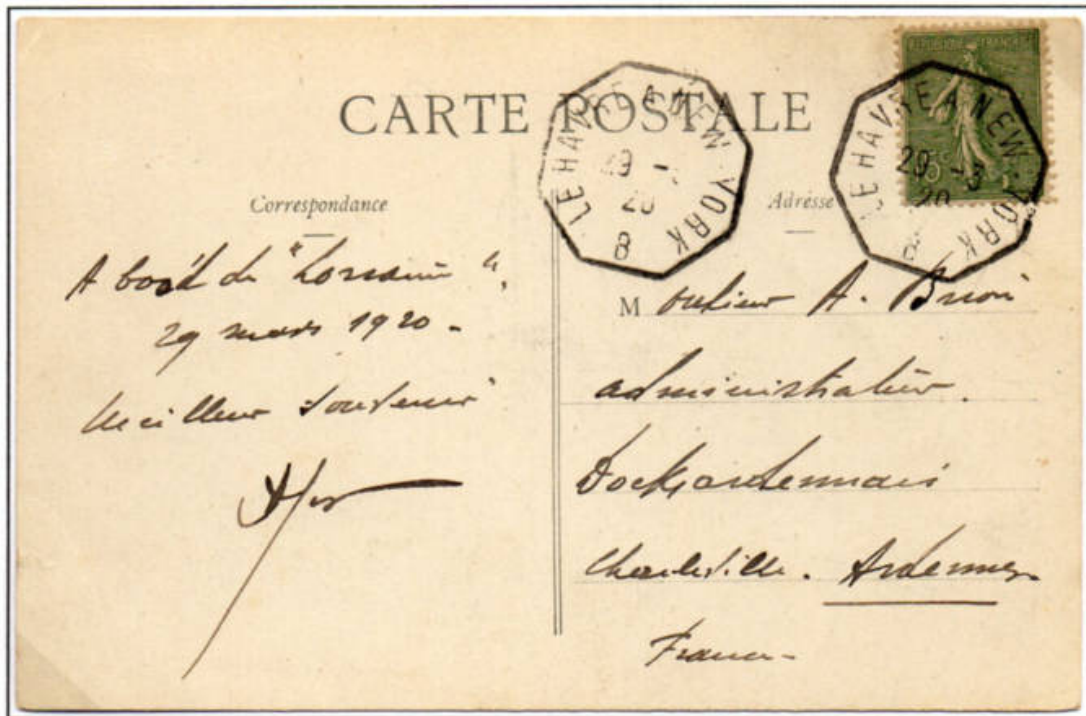
la tn. Strathaird con un solo fumaiolo dopo il rifacimento del 1947.



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

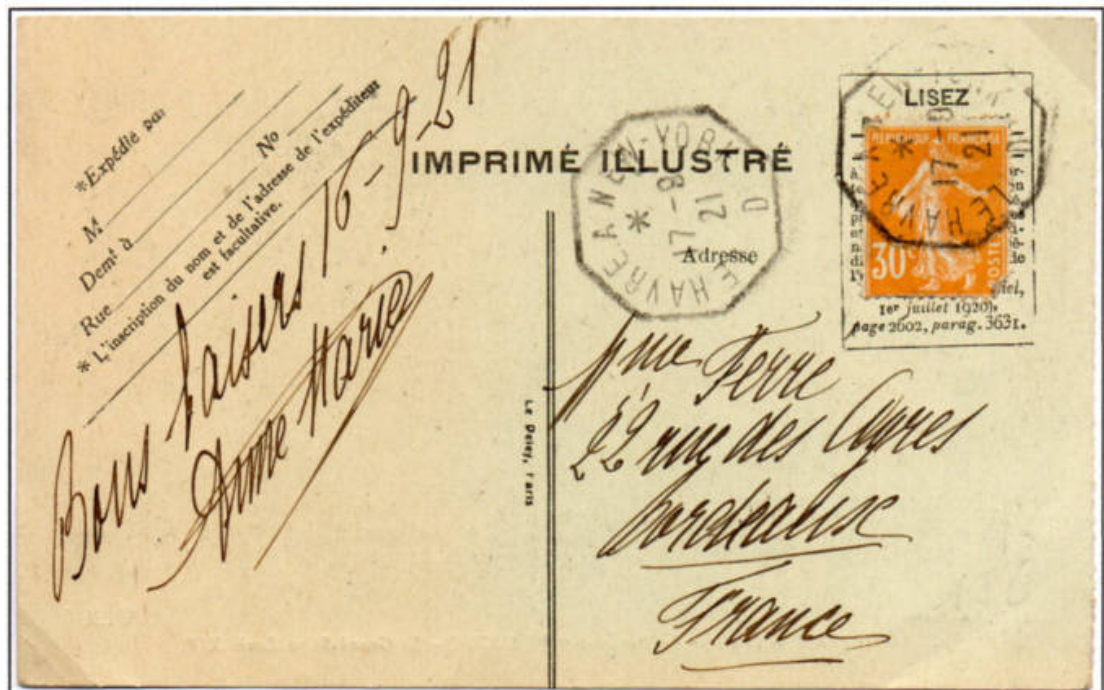


Anche la Francia fu pronta a giocare un ruolo di rilievo, sul nordatlantico, con il vetusto p.fo **La Lorraine** (1900)



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.

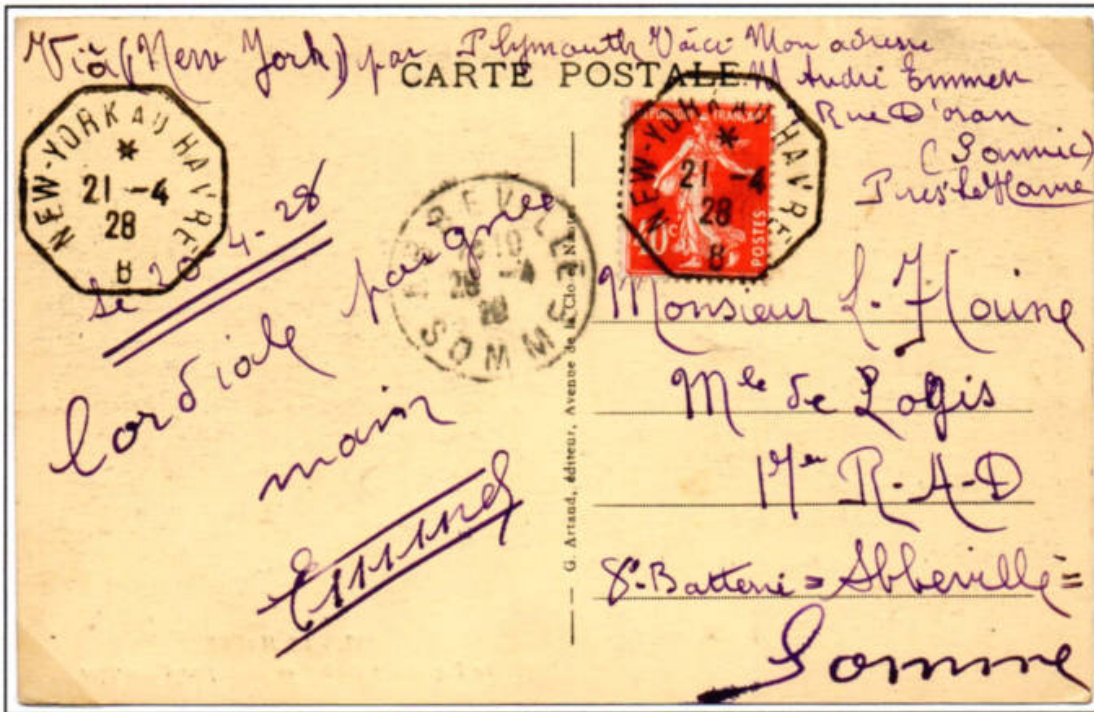
..... e la tn. **France** (1911), usciti indenni dal 1° conflitto mondiale.



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**.

Francia, 1933 - Macchina affrancatrice HAVAS "C" del 1933, con pubblicità della C.ie.G.le Transatlantique e delle rotte servite dalle sue navi. Veduta parziale della tn. Paris.

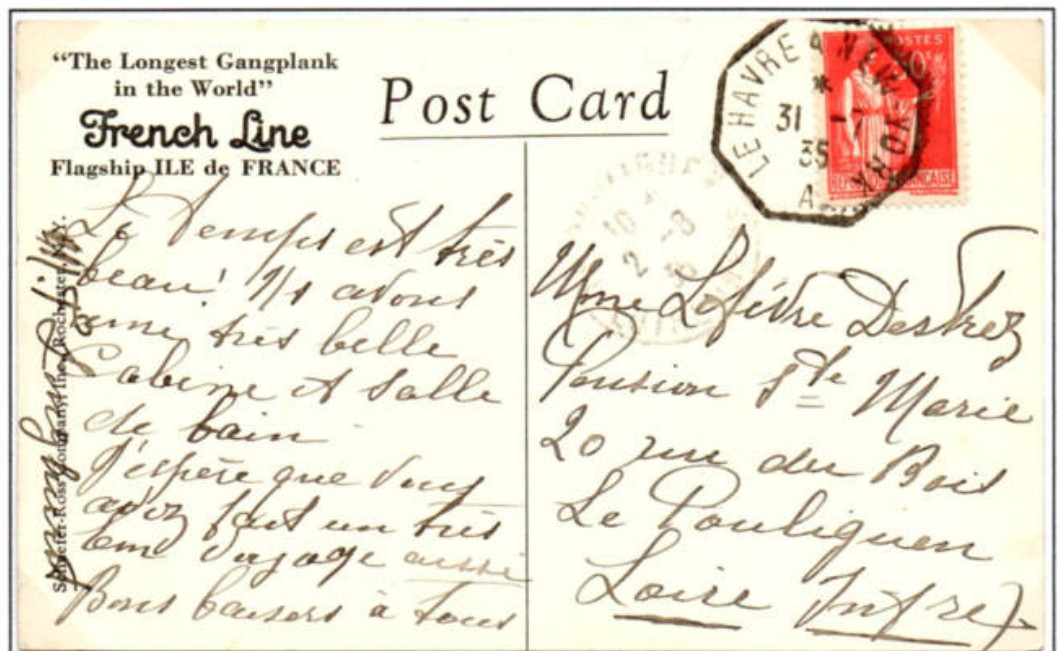


Cartolina illustrata con la tn. Paris spedita da bordo della nave per Abbeville. Obliterata con l'annullo ottagonale recante la dicitura "New York au Havre - 21.4.1928 - B", dove la lettera "B" identificava la nave durante il viaggio effettuato dal 20 al 27 aprile 1928.

Cinque anni più tardi entrò 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, con le sue tre più prestigiose Compagnie di Navigazione: Italia, Cosulich e Lloyd Triestino.

Orl. 313 - 2-12-36, XV - Stab. Vallecchi, Firenze - Copie 5.000.000 (III. 300.000).

Mod. 10 - Telegr. 1936 - XIV C

A ROMA SCENDETE ALL'HOTEL REGINA
VIA VENETO

Dirimpetto alla Confederazione degli Agricoltori e vicinissimo ai Ministeri Stampa Propaganda e Corporazioni

Il Governo non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio della telegrafia

Ricevuto il 29 1937 ore 12,25 PM RIETI 119 11 29 12,25 PM

Ricevente

+C1100+
Bollo d'Ufficio

INDICAZIONI DI URGENZA

VIA E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO

DATA DELLA PRESENTAZIONE
Giorno e mese Ore e minuti

PAROLE


NUM.

PROVENIENZA

DESTINAZIONE

QUALIFICA

TELEGRAFAMI SUBITO GIORNO ORE ARRIVO, = MIMI



LINEE ITALIANE PER TUTTO IL MONDO

ITALIA
COSULICH
LLOYD TRIESTINO

PRODOTTI

Lotto

I MIGLIORI

C. SCAVIA - MORTARA

TAPPETI ANNODATI

COPERTE LANA
FEZ - BASCHI

MILANO - Via Dante, 4 - Tel. 86.790 - ROMA - Largo Argentina - Tel. 52.272

Via degli Arditi, 40 - Telefono 70-921

Fer queste pubblicità rivolgerai ISTITUTO NAZIONALE PER LA PROPAGANDA - MILANO

Italia, 1936 - Modulo di telegramma pubblicitario 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**, della NGI che pochi anni dopo si trasformerà in "Italia" Soc. di Navigazione. Impostate antecedentemente lo 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.

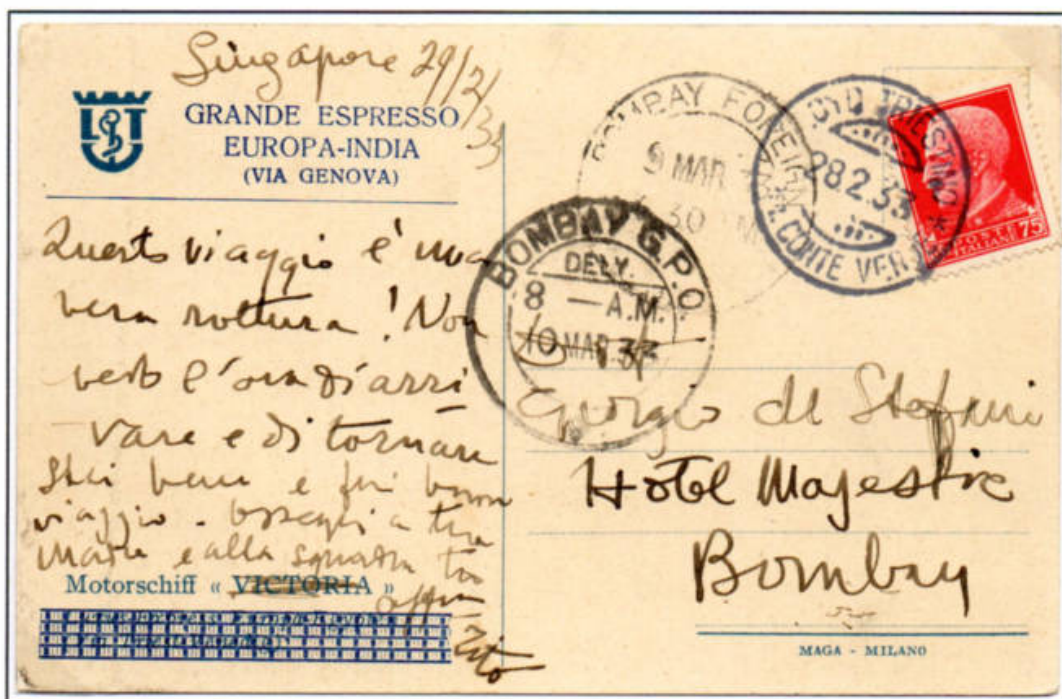


Cartolina scritta allo scalo di Rio de Janeiro e diretta in Italia, impostata ed obliterata a bordo della tn. Duilio, 5 settembre 1932, con annullo postale a doppio cerchio nel cui interspazio vi è la dicitura "Navigazione Generale Italiana" mentre all'interno del cerchio più piccolo vi è la data ed 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, passate al Lloyd Triestino, furono spostate sulla rotta per l'Estremo Oriente, Trieste - Shanghai.



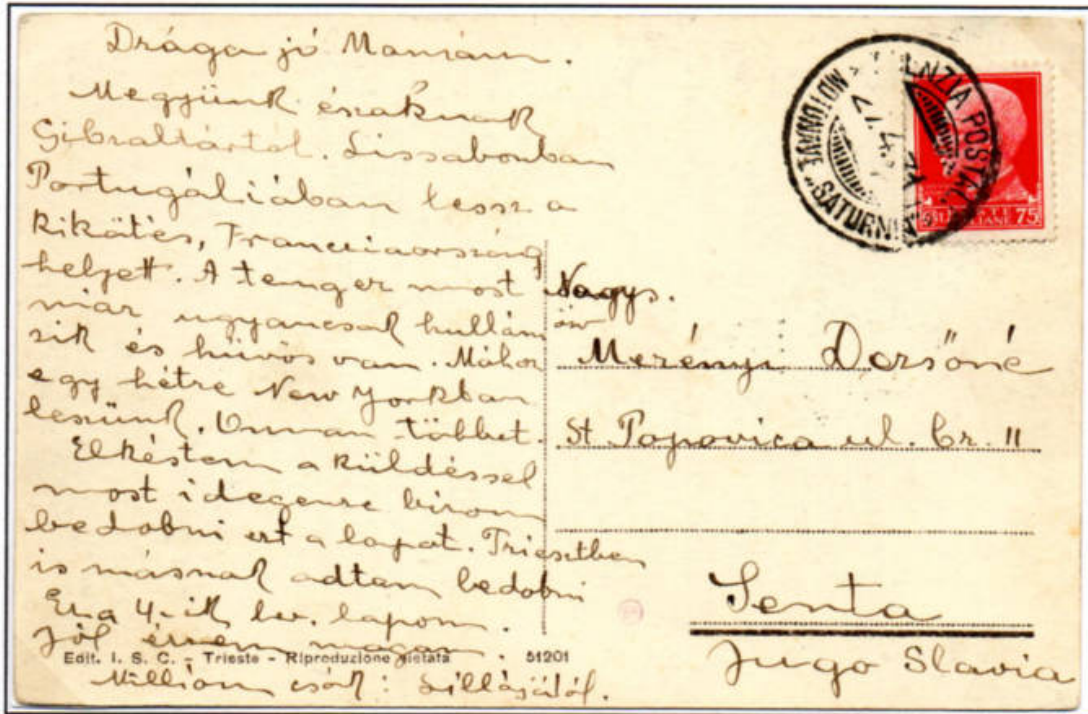
Cartolina scritta a bordo della tn. Conte Rosso il 14.VIII.1934, per l'Austria. In quella data la nave era in viaggio verso Massaua (Eritrea) proveniente dall'Australia e diretta in Italia. Affrancata con 60 c. (2x30 c) tariffa per cartoline dirette in Austria, Ungheria e Jugoslavia come stipulato nell'accordo 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 oblitterata il 27.4.1931 a bordo della mn. Saturnia.



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

..... e la tn. **Conte Biancamano** (1925), del Lloyd Sabauda, che passata nel 1932 alla Società Italia fu impiegata sulla rotta sudamericana. Dal 1936 fu noleggiata dal Lloyd Triestino che la dirottò sulla linea per l'Estremo Oriente.



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

Altra nave famosa fu la mn. **Augustus** (1927), 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.

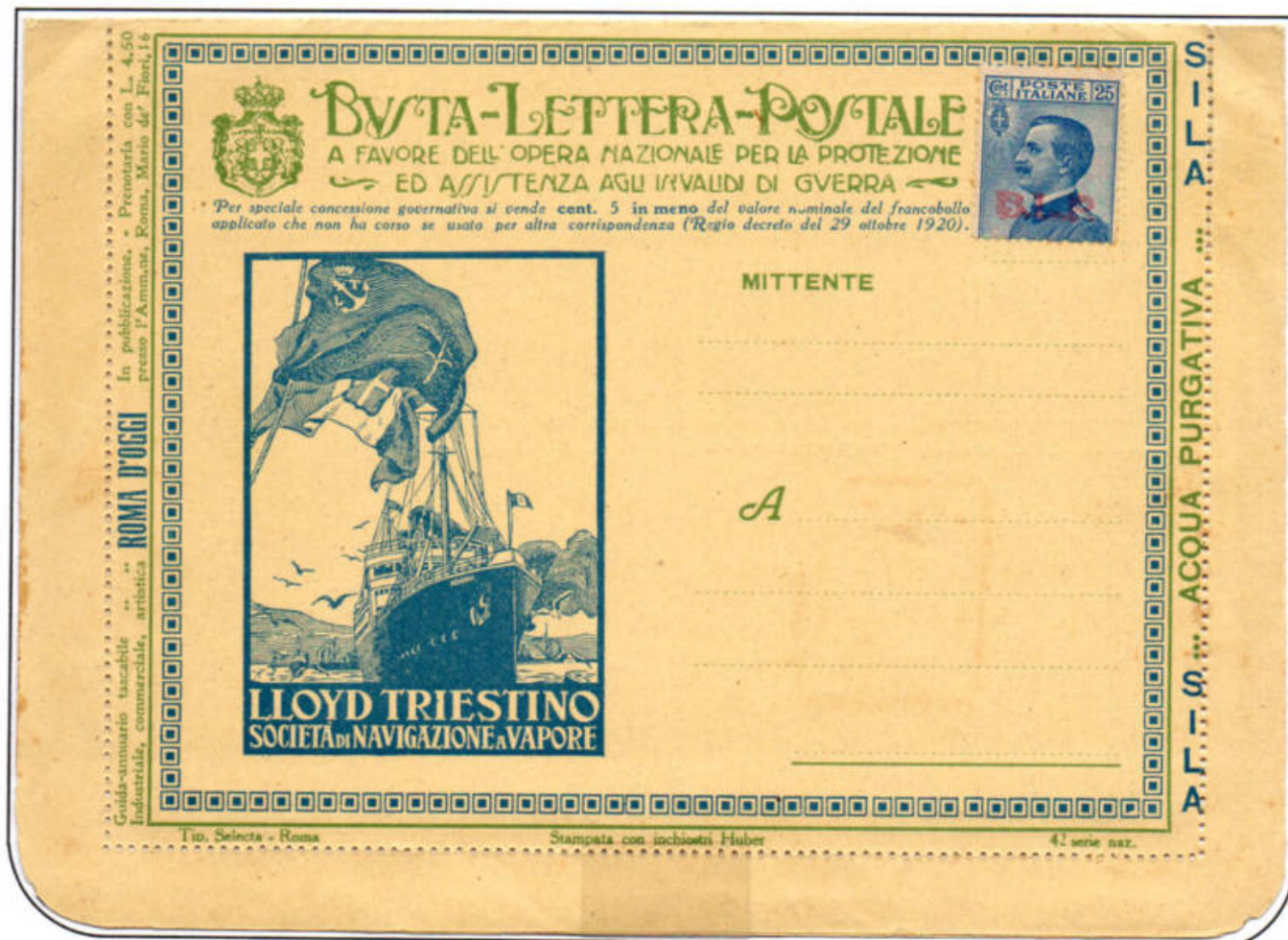


Cartolina per la Francia, affrancata con 75 c., tariffa per l'estero, spedita ed obliterata il 22. 9. 1937 a bordo della mn. Augustus con l'annullo postale recante la dicitura "Augustus - Piroscaro Post. Italiano" con datario al centro.

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.



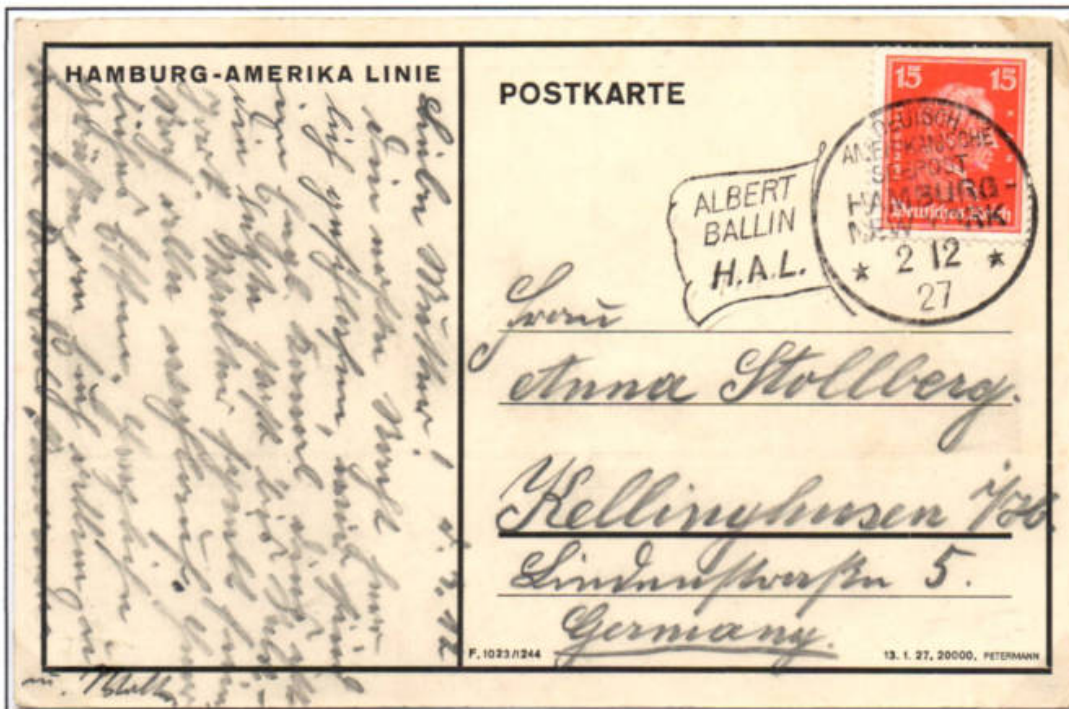
BLP Illustrata con il p.fo Helouan

Anche i tedeschi, nonostante la sconfitta bellica, dal 1923 ripresero i collegamenti sul nordatlantico grazie a 4 unità gemelle della Hamburg Amerika Linie, molto apprezzate per le loro caratteristiche di economicità, velocità e comodità.



Germania, 1937 - Macchina affrancatrice FRANCOTYP "B" con le sagome delle navi e i rispettivi nomi: Albert Ballin, Deutschland, Hamburg e New York e la dicitura "Con le navi della classe Ballin in 7 giorni attraverso l'oceano, veloce, economico, comodo".

La prima fu la tn. Albert Ballin (1923). Nel 1935 il Governo nazista, essendo A. Ballin di religione ebraica, ribattezzò la nave col nome di Hansa.



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.

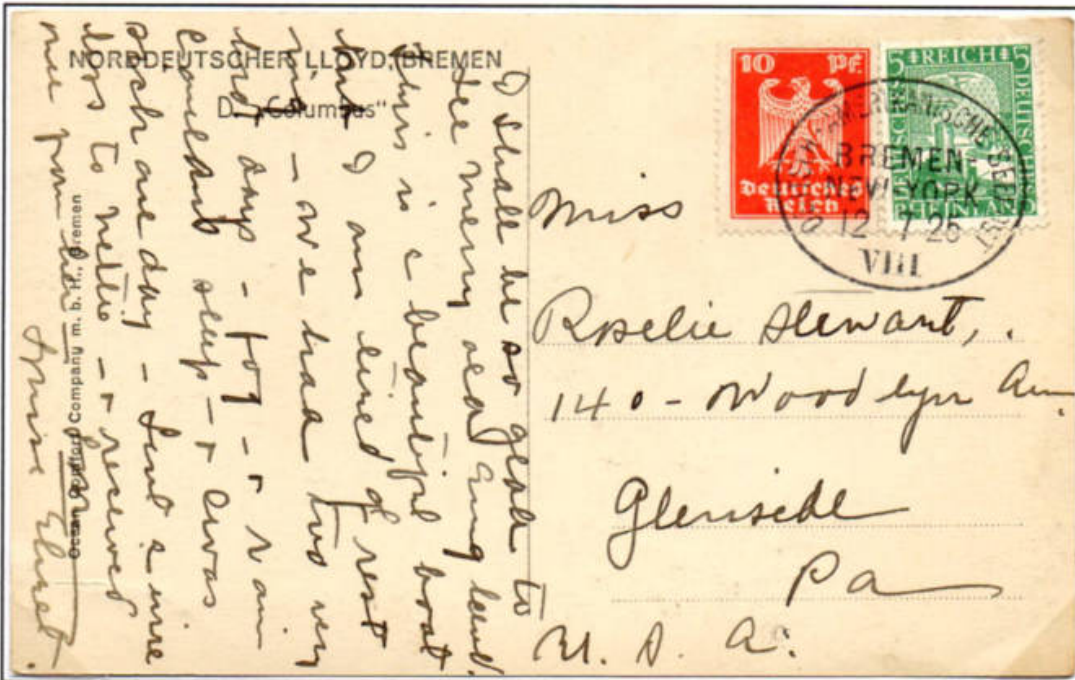


Annullo a doppio cerchio con datario al centro e in basso il nome della nave, Hansa. Utilizzato dall'ottobre 1935 al 1939.

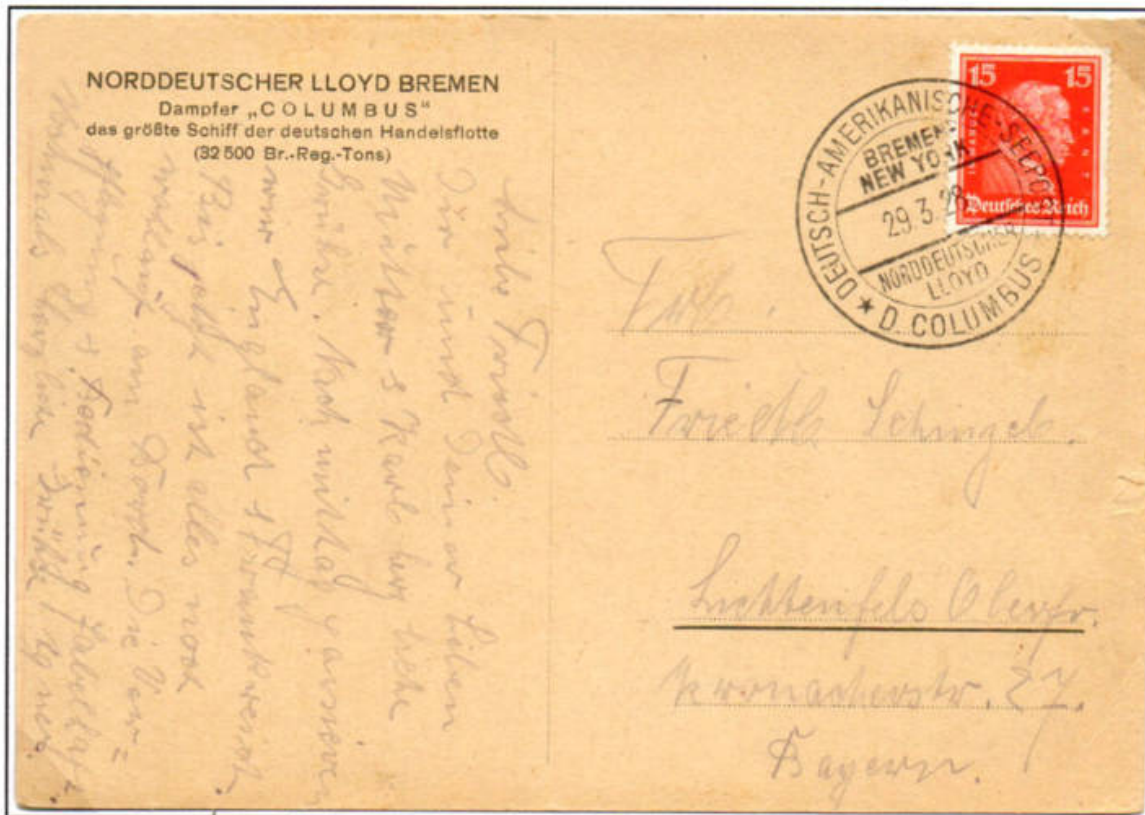
Alle precedenti unità, nel 1924, si aggiunse il piroscafo **Columbus** a cui, cinque anni più tardi, furono sostituite le macchine a triplice espansione con il più moderno apparato motore a turbina e ribassati i fumaioli originali.



Il p.fo Columbus con i fumaioli ribassati.



Cartolina dal p.fo Columbus, 12.7.1925, 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.

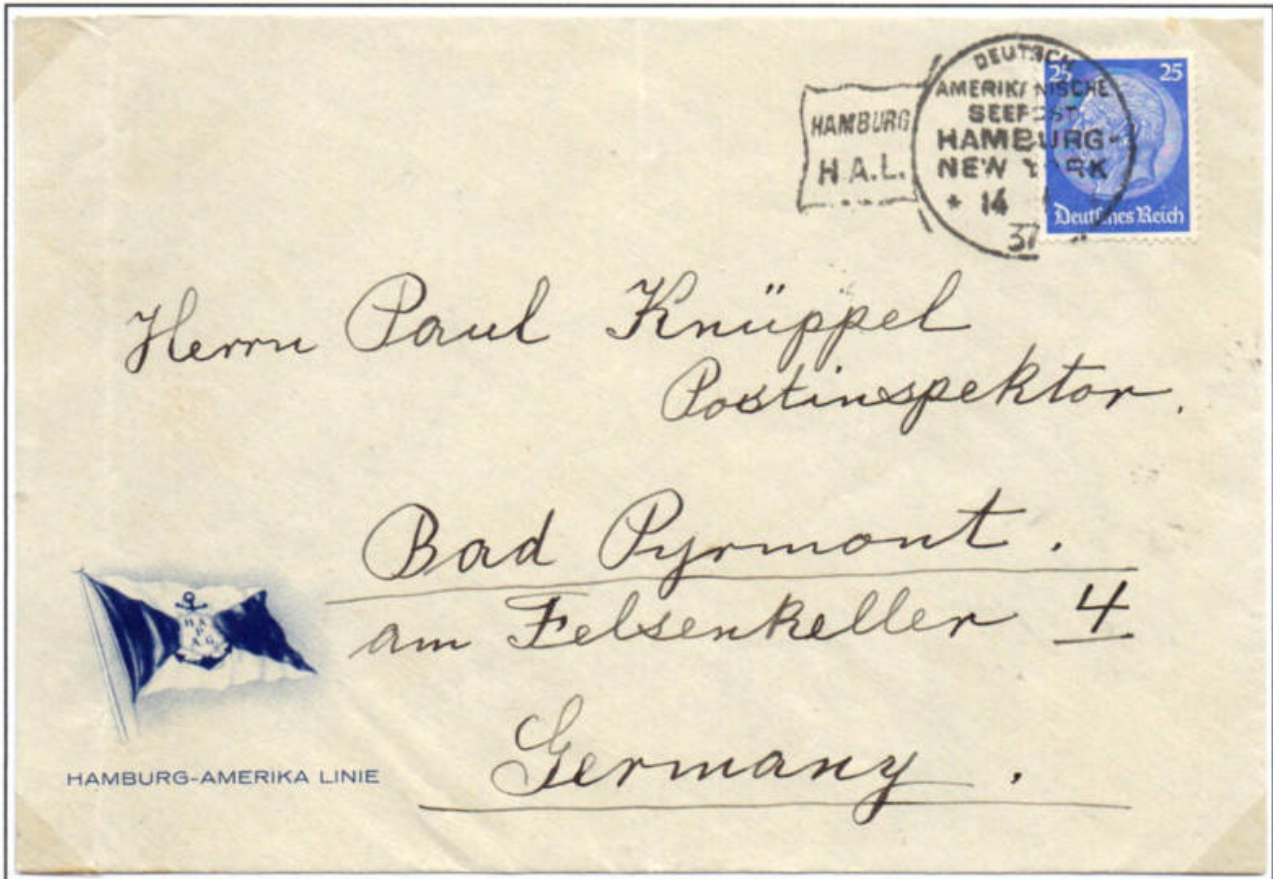


Cartolina dal p.fo Columbus, 29.3.1928, per Lichtenfels (Germania). Annullo a doppio cerchio con datario al centro. In basso il nome della nave. Utilizzato dal 25.01.1928 5.7.1935

Nel 1926 fu messa in servizio la tn. **Hamburg**, terza unità della Hamburg Amerika Linie.

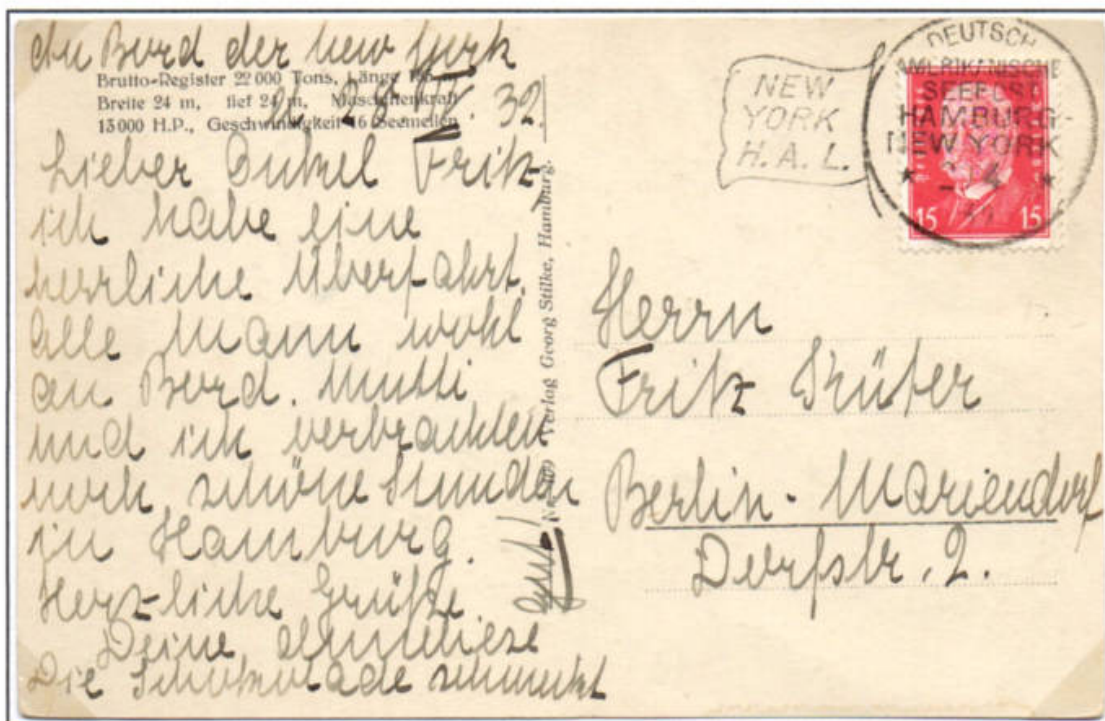


Lettera spedita da bordo della tn. Hamburg, il 12 maggio 1927, per gli Stati Uniti mentre la nave era diretta in Europa, oblitterata con bollo postale circolare con la dicitura "U.S. Ger. Sea Post - SS Hamburg" con killer "14", utilizzato dal 25.04.1926 al 02.09.1939. La lettera tornò negli USA con la stessa nave.



Lettera spedita da bordo della tn. Hamburg, 14.1.1937, per Bad Pyrmont (Germania). Oblitterata con annullo a bandiera, comprensivo del nome della nave e dell'acronimo H.A.L. (Hamburg Amerika Linie), in uso dal 9.4.1926 all'aprile 1938.

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

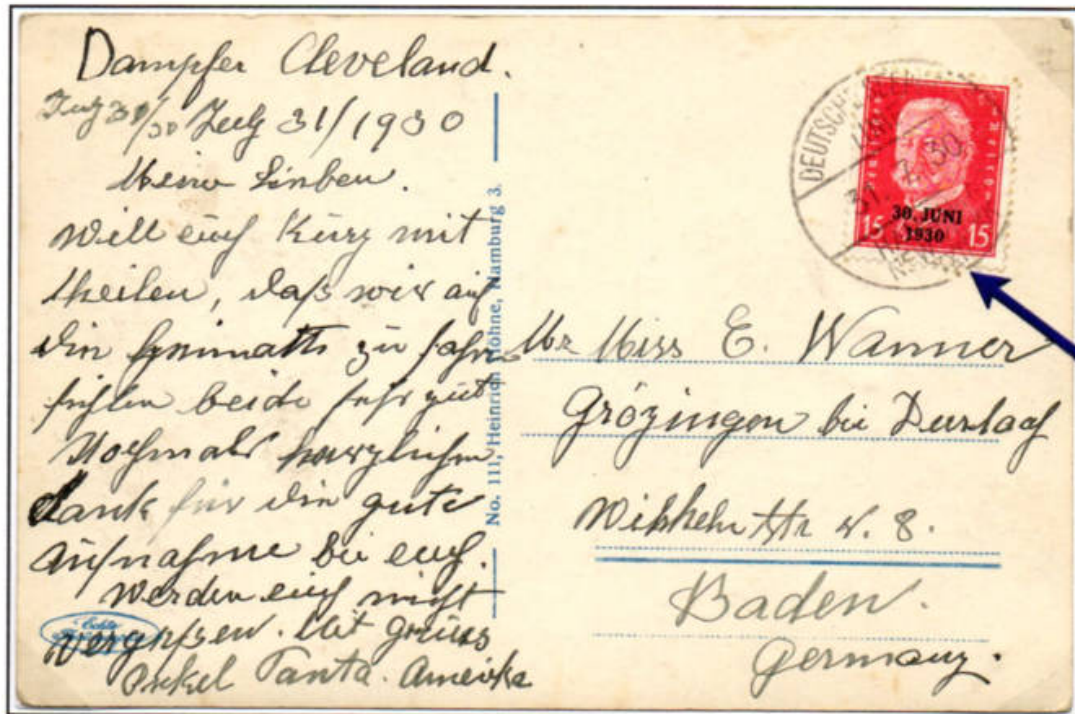


Cartolina spedita da bordo della tn. New York per la Germania, 28.4.1932, oblitterata con annullo a bandiera in uso dal 1.4.1927 a luglio 1937.



Lettera spedita da bordo della tn. New York per Newark (USA), 13.10.1937, con annullo tondo a doppio cerchio "Deutsch - Amerikanische Seepost - D. New York" e datario al centro. Questo tipo di timbro fu utilizzato da luglio 1937 all'11.11.1939

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, ...



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.

... e München (1923) che nel 1930 fu ribattezzato **General Von Steuben**.



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 Breme 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).

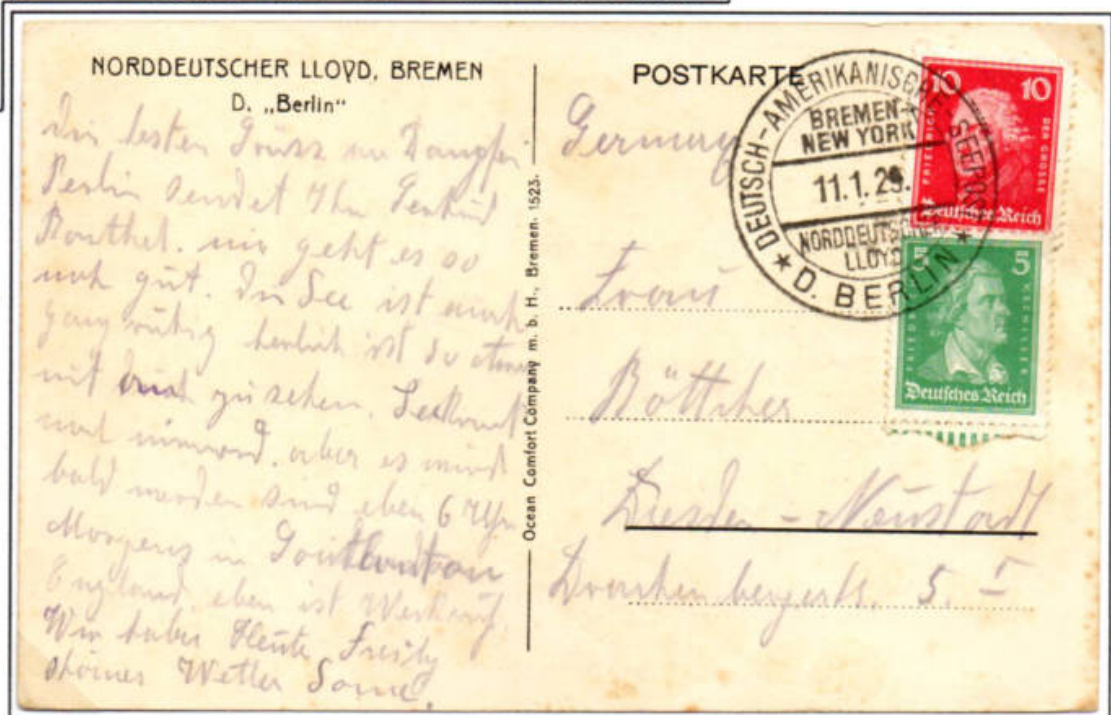
.... e il p.fo Berlin (1925). Tutte queste unità, oltre al modesto tonnello di 13000/15000 ton., avevano una velocità max. di 16 nodi che le rese più idonee al trasporto emigranti che a quello passeggeri vero e proprio.

Carlolina spedita da bordo del p.fo Berlin il 31.8.1927 per Föhren (Germania). Annullata con bollo postale ovale recante il numero romano "VII" che identificava la nave e che fu usato dal 25.9.1925 al dicembre 1927, solo nei viaggi Bremerhaven - New York.



Carlolina dal p.fo Berlin, 14.12. 1931, per Oberbeck (Germania) con il tipico annullo postale ovale delle navi del NDL in basso al quale vi è la lettera "a", che identificava la nave e che fu usato dal 28.1.1931 al febbraio 1932.

Carlolina dal p.fo Berlin, 11.1.1929, per Dresda con annullo tondo a doppio cerchio (annullo standard in dotazione alle navi del NDL) dove in basso si legge il nome della nave. Usato dall'11.8.1928 al giugno 1929.



I tedeschi furono molto attivi anche sulla linea per il Sud America. Fra le prime navi ad essere impiegate su questa rotta vi furono il p.fo **Antonio Delfino**, del 1922

Cartolina da bordo del p.fo Antonio Delfino per Wiesbaden, 1.7.1929. Affrancata con 15 pf., tariffa lettere per interno in quanto il testo superava le 5 parole. Annullata con bollo postale a bandiera dove compare il nome della nave e l'acronimo H.-S. D.-G. (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft) e nel cerchio la dicitura "Deutsche Schiffspost Hamburg Süd" e "Hamburg - Südamerika", usato dal 1926 al 4. luglio 1936.



... ed il p.fo **Cap Polonio** (1914) che, uscito indenne dal conflitto, nel 1922 fu rimodernato ed equipaggiato con nuovi motori diesel.



Cartolina da bordo del p.fo Cap Polonio, 8.5.1927, per Plauen (Germania). Annullo postale a bandiera utilizzato dal 1926 all'aprile 1931.

Copia del recto ridotta al 40%



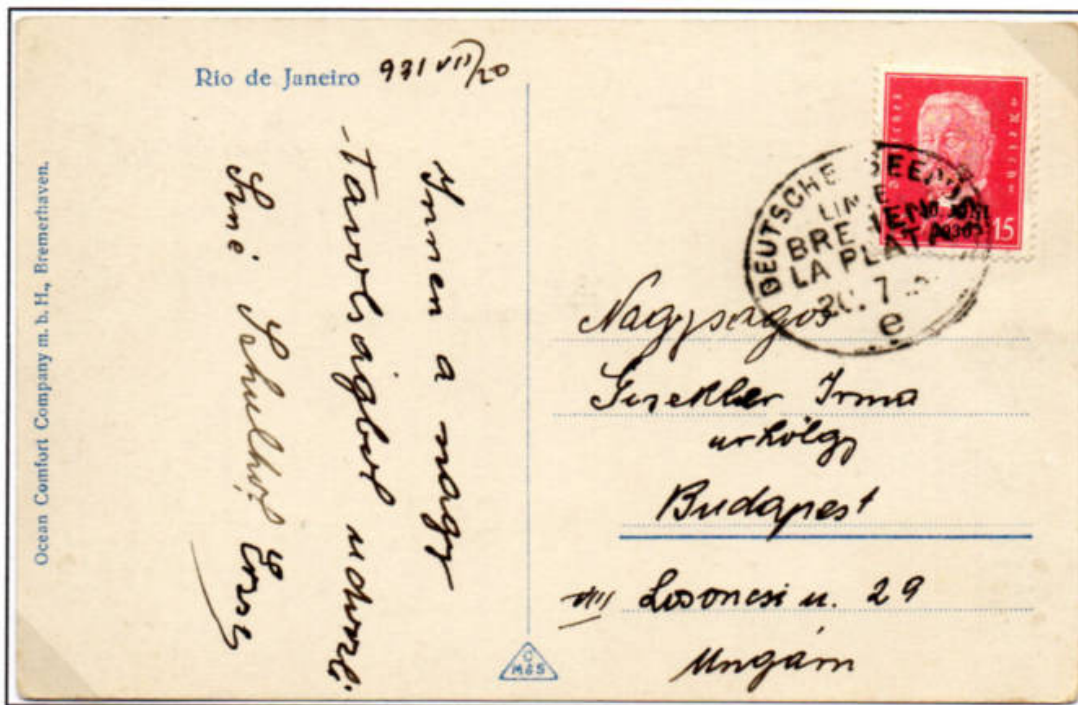
Germania, 1925 - cartolina postale da 3 pf. di commissione privata, illustrata con il p.fo Cap Polonio. stampata per la "31a. giornata della filatelia tedesca ed esposizione dei valori bollati. Amburgo - Agosto 1925". Affrancata con ulteriori 13 pf. per estero (Svizzera = 15 pf.). Tariffa in eccesso di 1 pf..



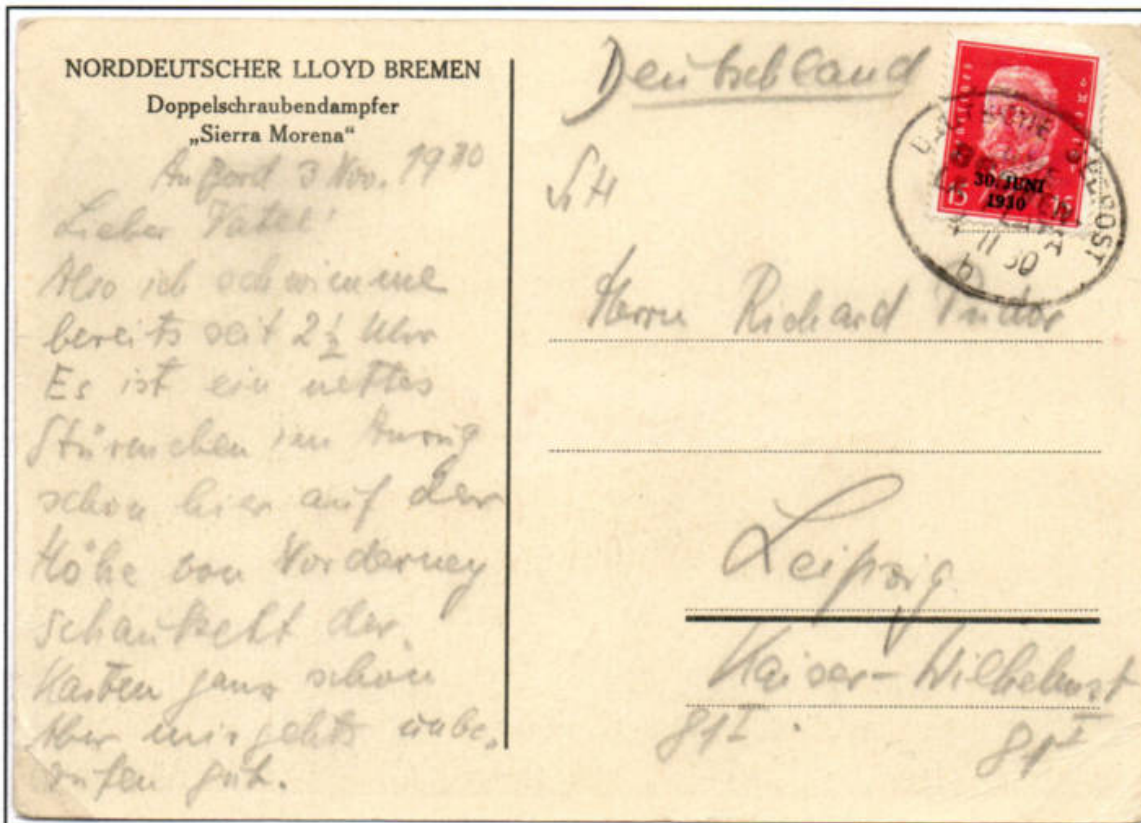
Hamburg. Schnelldampfer „Cap Polonio.“

H.v. Loggen.

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 ND.L.



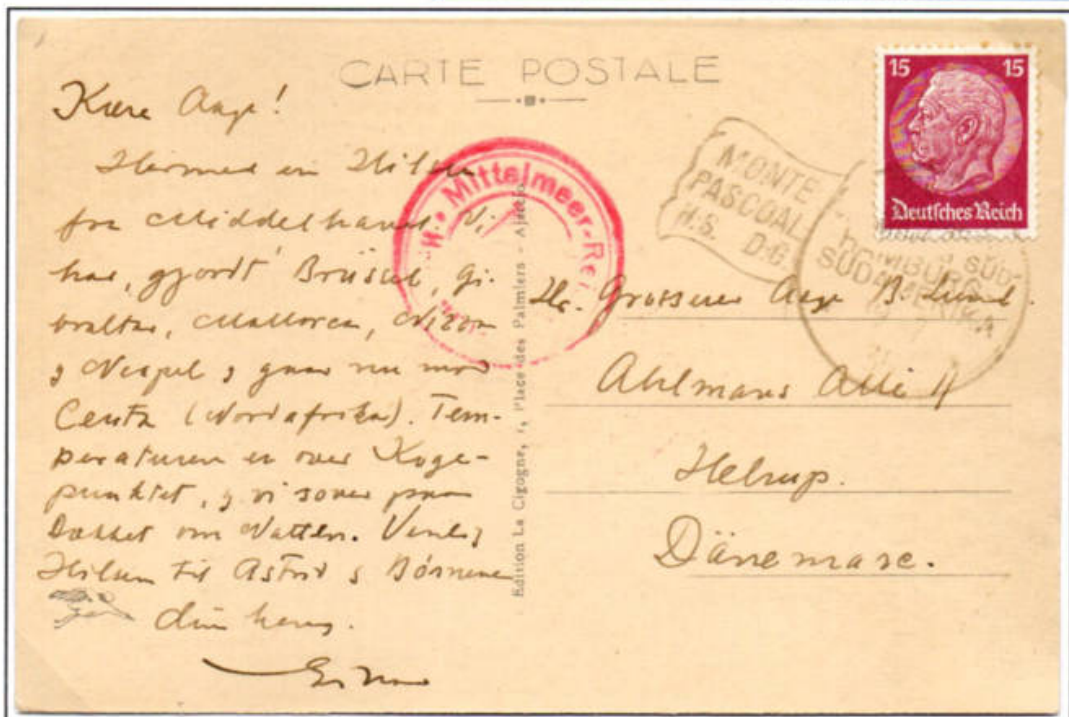
Cartolina da bordo della mn. Sierra Ventana, 20.7.1931, per Budapest. Annullo ovale al cui interno vi sono le scritte "Deutsche Seepost - Bremen / La Plata - 20.7.31". Sotto la data vi era la lettera "e" che identificava la nave.



Cartolina spedita da bordo della mn. Sierra Morena per Lipsia. Bollo postale 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.



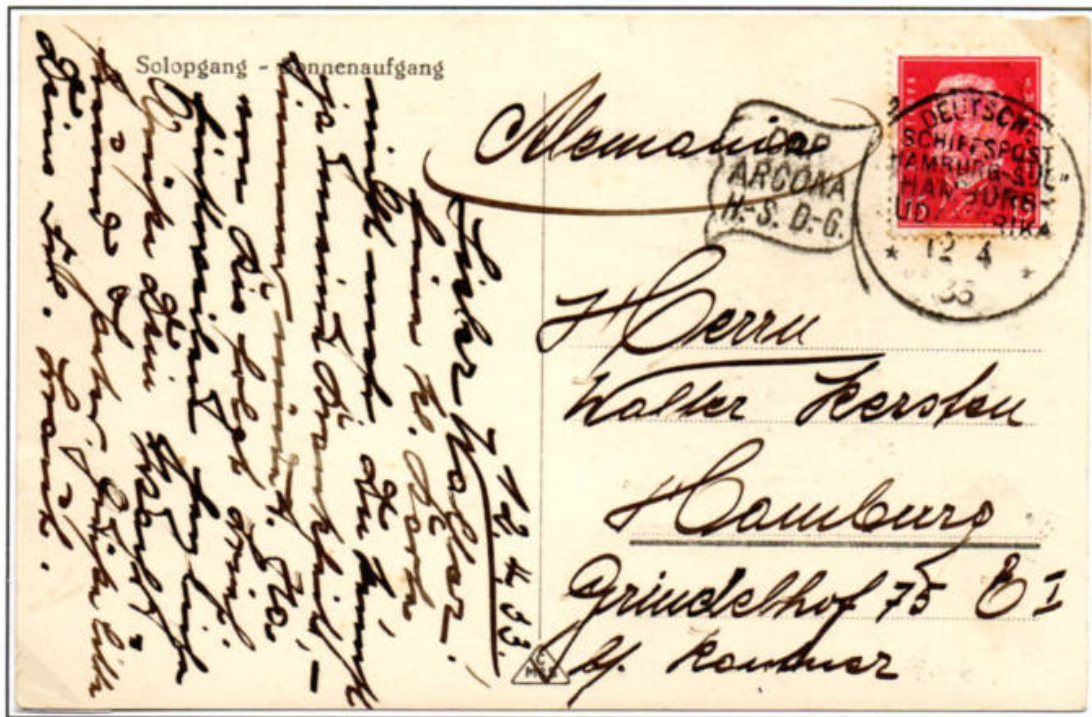
Cartolina dalla mn. Monte Pascoal, 19.7. 1935, per Helrup (Danimarca), con annullo a bandiera utilizzato dal 1931 al 1936.

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, sveltano 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 sud atlantica fra Amburgo - Madeira - 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.

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

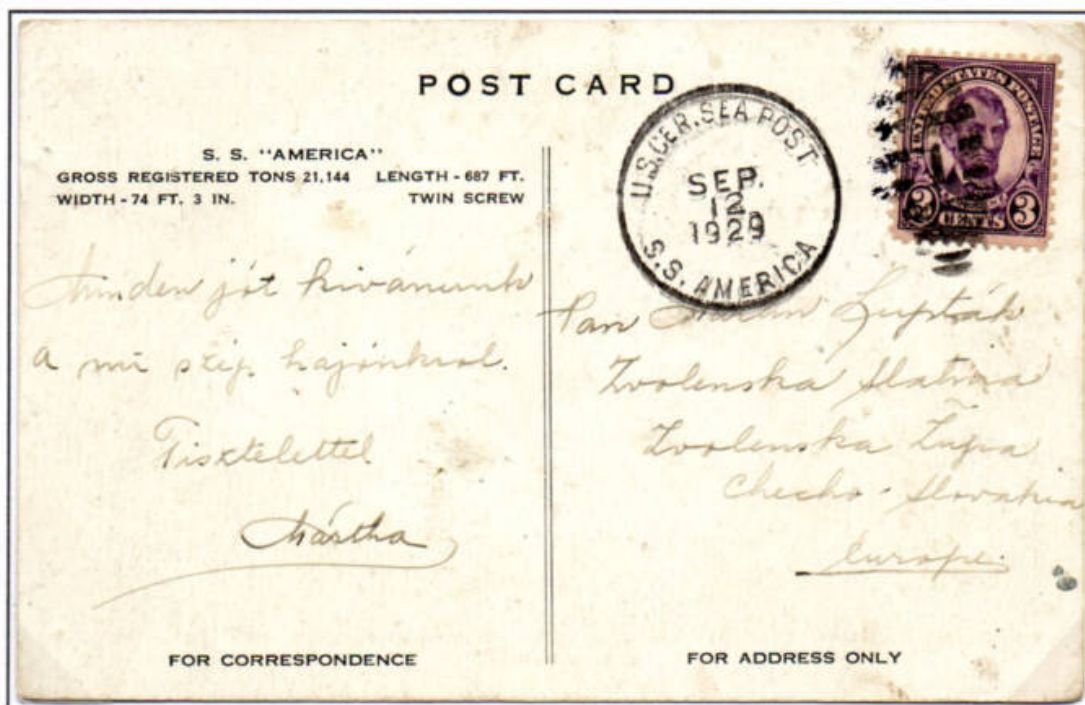


Macchina affrancatrice FRANCOTYP "C", del 1925, con numero contatore in alto.



Fra loro ricordiamo il p.fo **America** (ex tedesco Amerika del 1905),....

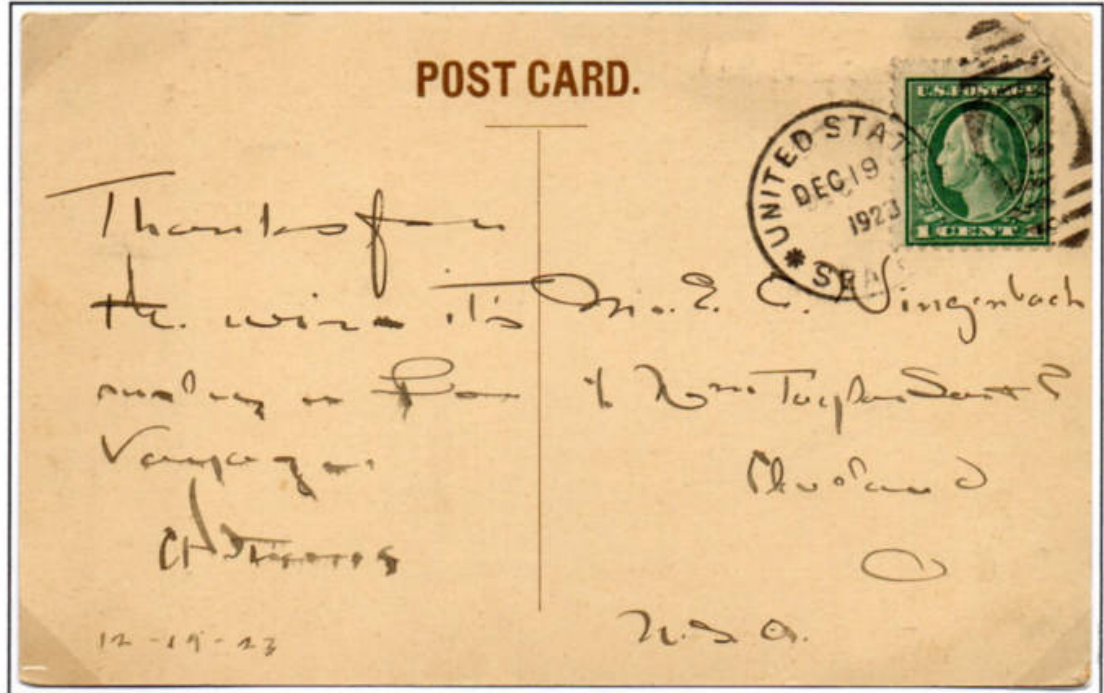
Cartolina dalla nave America, 9.Sep. 1922, per Newark (USA). Affrancata 1 c., tariffa interna, ed obliterata con annullo circolare senza indicazione del nome della nave (Cockrill tipo A8) ma identificabile attraverso il killer n."1". Tale bollo postale fu usato dal 1923 al 1925.



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 nome della nave e con killer n. "1", che fu usato dal 1927 al 14.9.1931.

... il p.fo George Washington del 1909)...

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

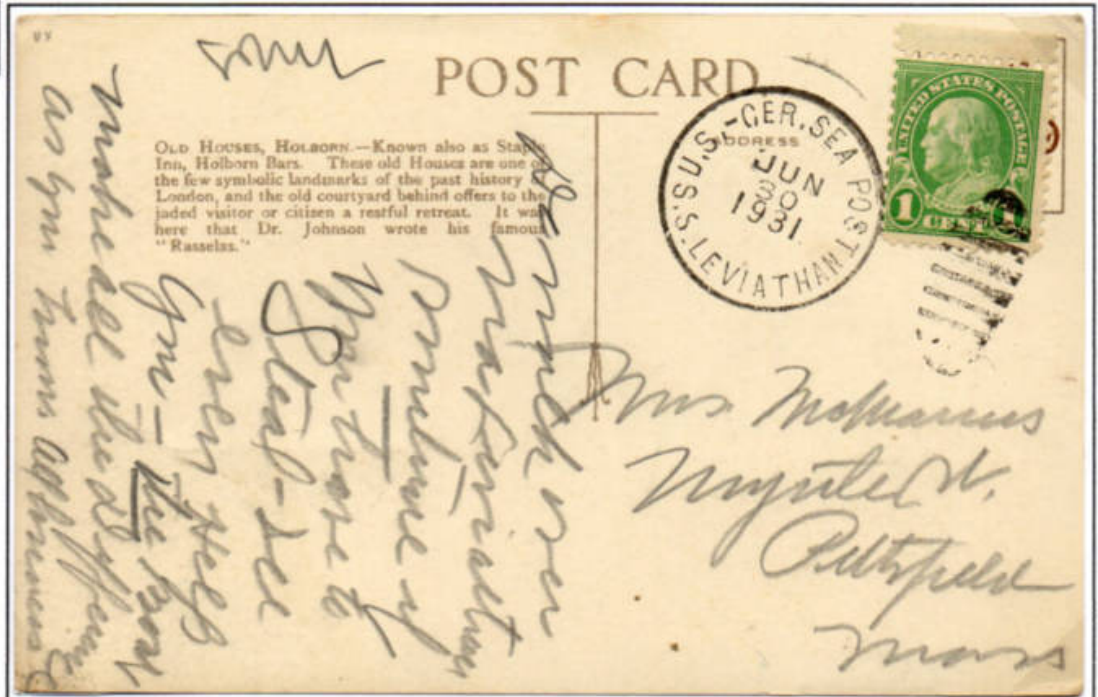


.... e la tn. Leviathan (ex Vaterland - 1914).

Cartolina da bordo della tn. Leviathan, 17 Oct. 1926, per Parigi. Affrancata con 3 c., tariffa per l'estero, ed oblitterata 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 Pittsfield. Affrancata con 1 c. (tariffa interna dal luglio 1928 al 31 dicembre 1951) e oblitterata con annullo meccanico "U.S. Ger. Sea P.O. - Jun. 30.1933", con nome della nave ed esternamente il "killer" ovale a 9 barre nere, (Cockrill "tipo A16"). Utilizzato dal 1.2.1929 al 13.12.1931 e dal 26.04.1932 al 12.3.1933.

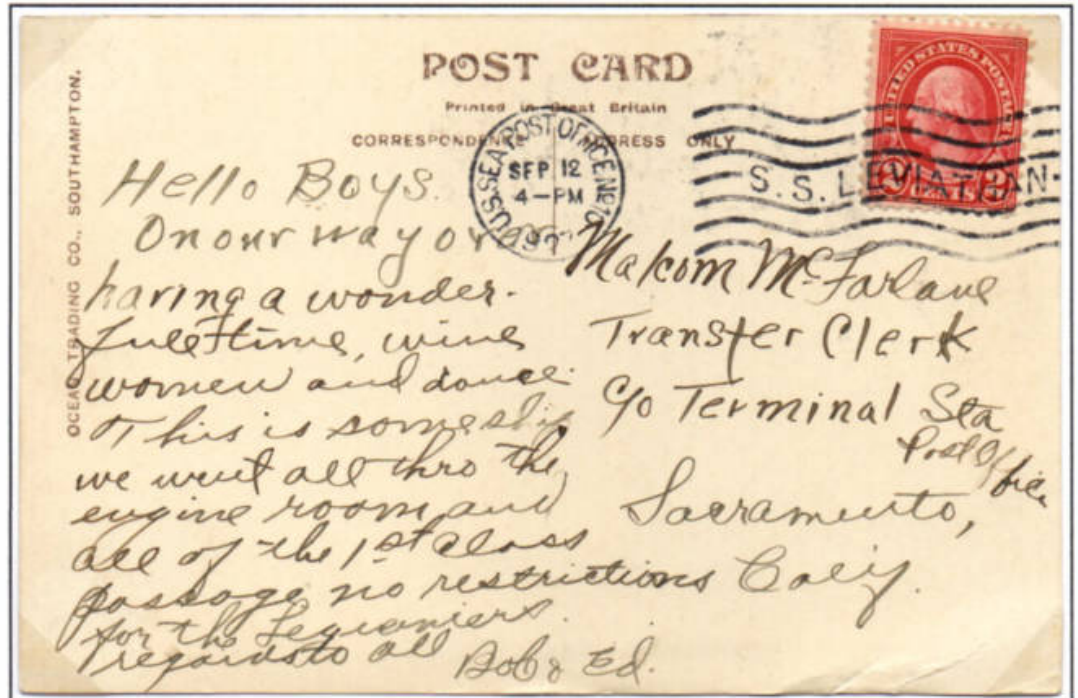


La tn. **Leviathan**, in quel periodo, era la più grande nave al mondo ed aveva una moltitudine di estimatori fra i passeggeri, sia in Europa che in America. Ciò comportò una maggiore mole di lavoro per gli operatori postali di bordo, tanto che le due amministrazioni postali tedesco - americana decisero di dotare la nave di una **macchina annullatrice meccanizzata** per velocizzare la timbratura della posta.



Macchina affrancatrice SATAS - specimen

Nei viaggi da Ovest ad Est, quando il servizio postale era gestito dagli USA, fu usato l'annullo meccanico con timbro tondo con la dicitura **U.S. Sea Post Office N° 10**, con datario ed orario al centro ed anno in basso al centro fra l'inizio e la fine della scritta. Esternamente vi era un "Killer" (o "targhetta") con sette righe ondulate con al centro il nome della nave **S.S. Leviathan** (Cockrill, tipo 15).



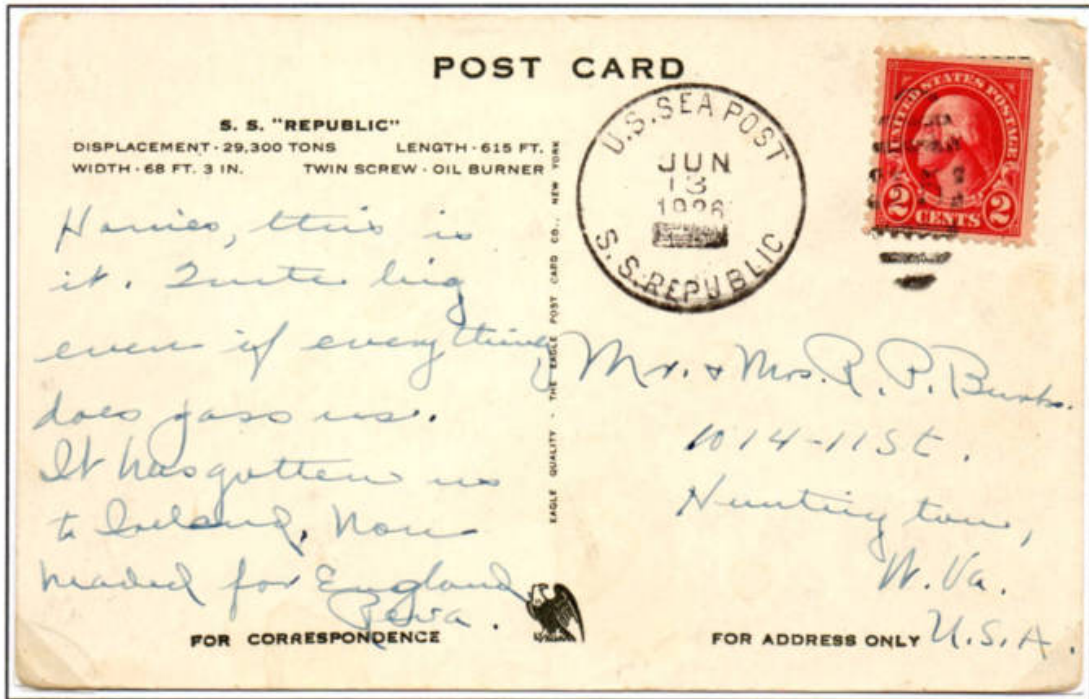
Cartolina affrancata con 2 c. (tariffa interna in uso dal 1 luglio 1919 al 30 giugno 1928) e spedita il 12 sept. 1927 per Sacramento (California), da bordo della nave diretta in Europa.



Nei viaggi da Est verso Ovest, quando il servizio era gestito dai tedeschi, veniva impiegato lo stesso annullo meccanico ma con la dicitura **U.S. German S.P.O.** (Cockrill, tipo 15A), all'interno del bollo tondo.

Lettera spedita da bordo della nave per Woodstock, 1.10.1929. Benché nel timbro postale sia ancora presente la dicitura "U.S. German S.P.O." il servizio congiunto fra le due Amministrazioni postali era terminato il 31.1.1929, per cui la posta, dal 1.2.1929, era affrancata, sia verso est che ovest, unicamente con francobolli statunitensi.

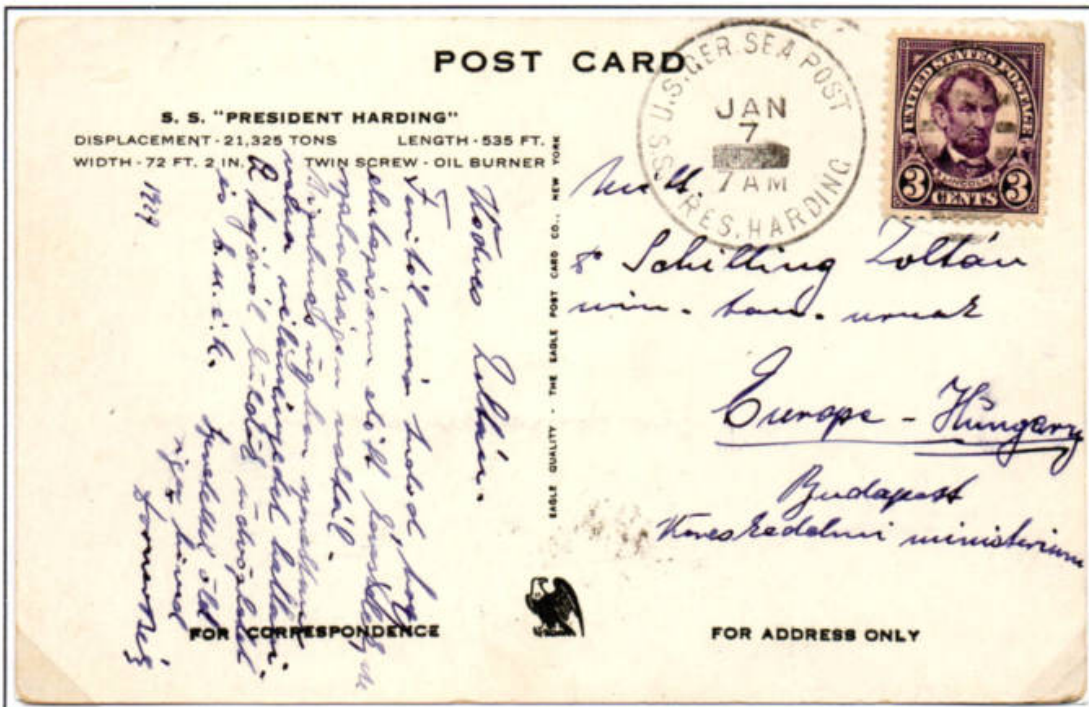
Un'altra preda bellica fu il p.fo President Grant (1907) che dopo la fine della guerra fu modernizzato nei cantieri USA di Newport. Ribattezzato Republic fece il suo primo viaggio New York - Amburgo nel 1924.



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, oblitterata 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**.

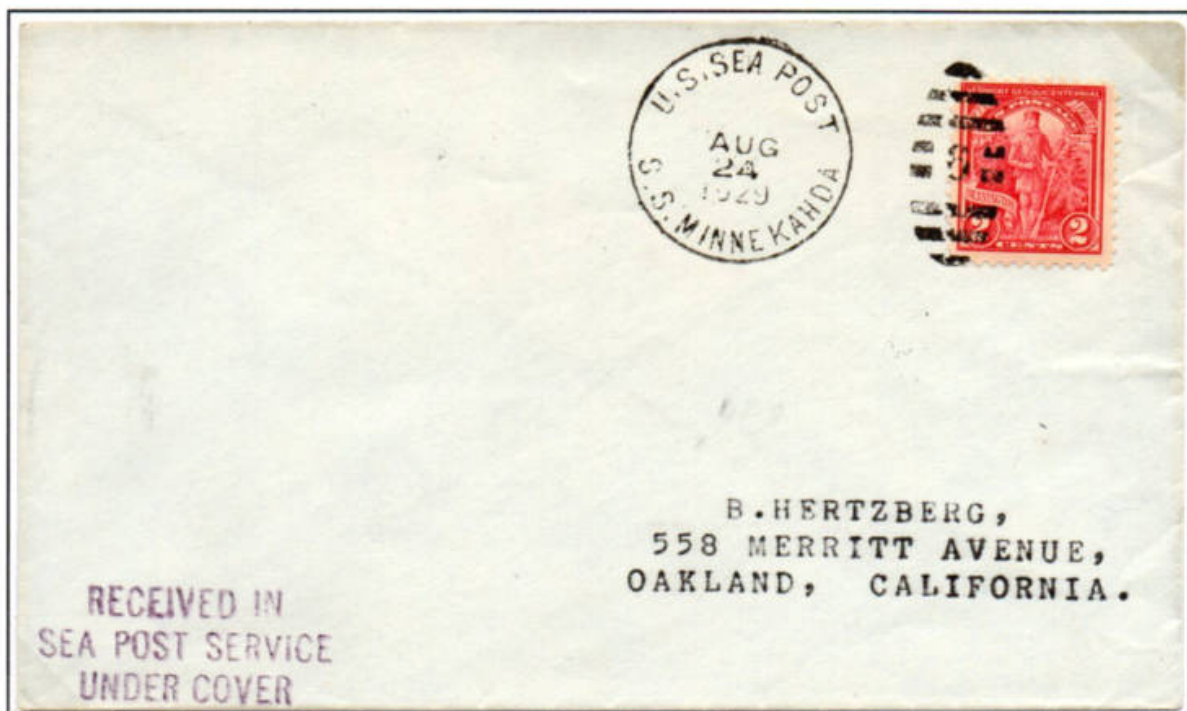


Sebbene avesse la sede legale a Baltimora le sue navi, tutte costruite nei **cantieri navali** di Belfast, navigarono con Registro Navale ed equipaggi britannici.

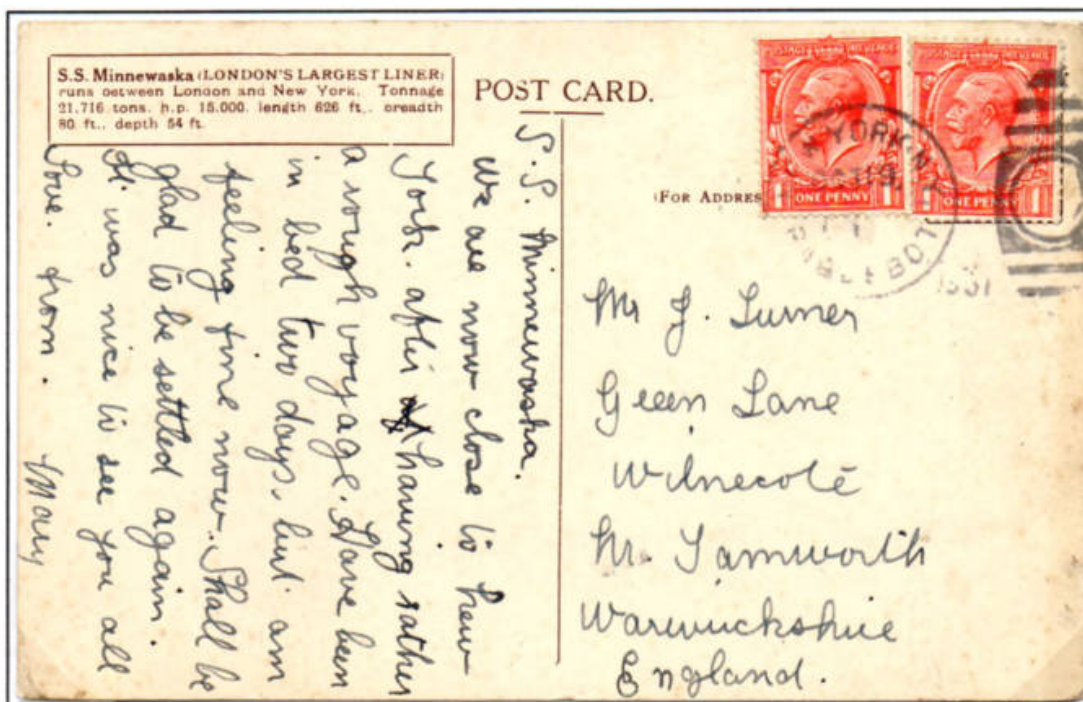


G.B., 1929 - Francobolli con appendice pubblicitaria, da libretto emesso per il Congresso UPU.

Fra le unità impiegate vi furono i piroscafi **Minnesota** (ex Zeeland - 1900), acquistato nel 1927 e demolito nel 1930, **Minnekahda** (1917)



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.



... 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.

Carlina 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) e successivamente 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.

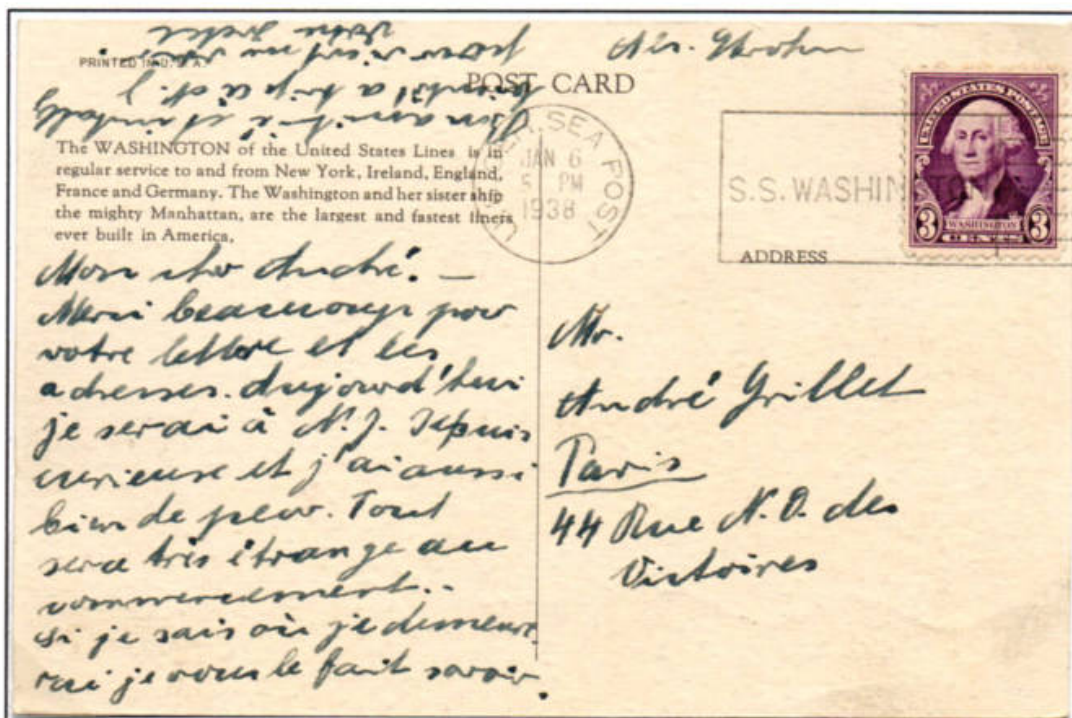


Lettera dalla tn. Manhattan, 10 Aug. 1932, per New York, spedita durante il suo viaggio inaugurale. Affrancata con 3 c., tariffa intera 1° porto, e oblitterata con annullo meccanico composto da un bollo tondo con l'indicazione del servizio congiunto USA - Germania e con targhetta laterale indicante il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

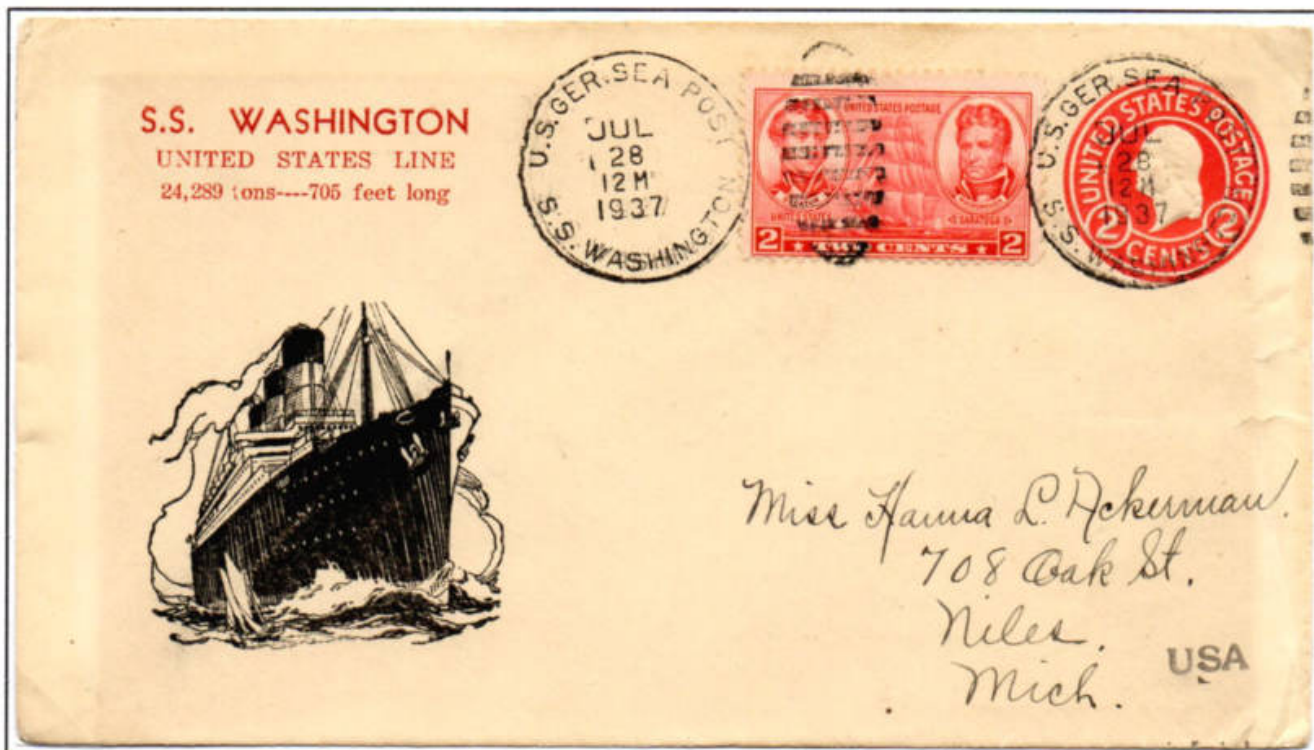


Lettera da bordo della tn. Manhattan con annullo postale circolare del servizio congiunto USA - Germania e killer a 9 bande nere (Cockrill A16). Questo tipo di bollo fu usato dal 10.8.1932 al 22.10.1939 e benché fosse stato usato in concomitanza con il precedente il suo utilizzo fu più raro, rispetto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

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

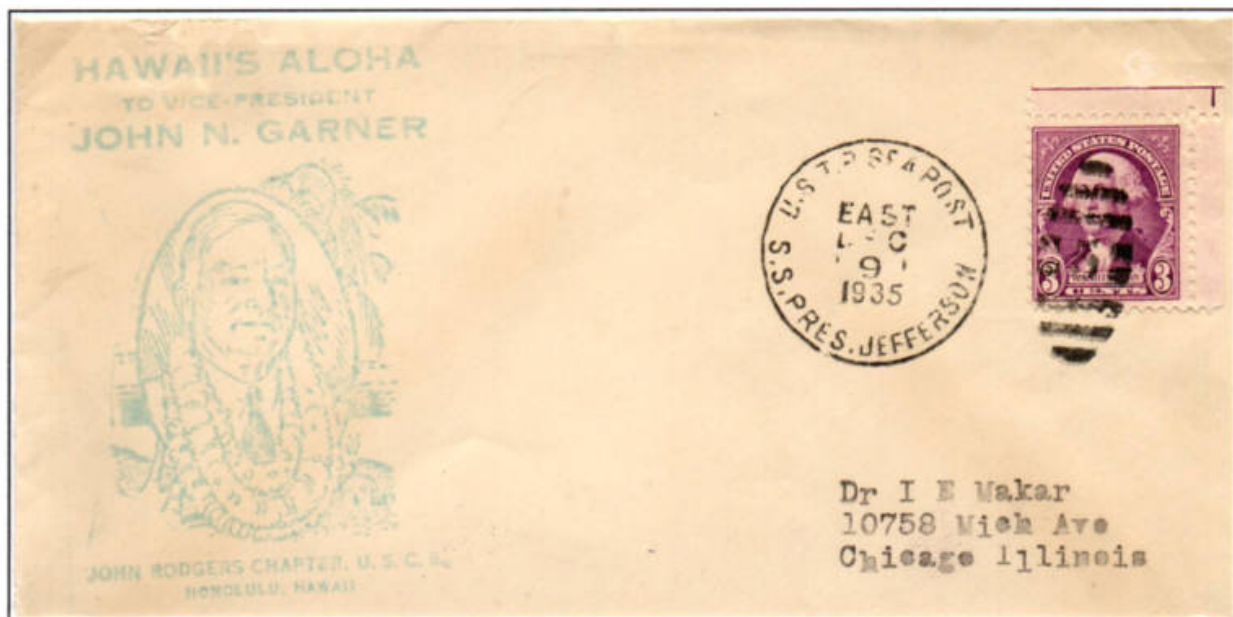


Cartolina dalla tn. Washington, 6 Jan. 1938, per Parigi. Affrancata con 3 c., tariffa estero, e oblitterata con annullo meccanico composto da un bollo tondo con l'indicazione del servizio congiunto USA - Germania e con targhetta laterale indicante il nome della nave (Cockril A18). Utilizzato dal 10.8.1932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

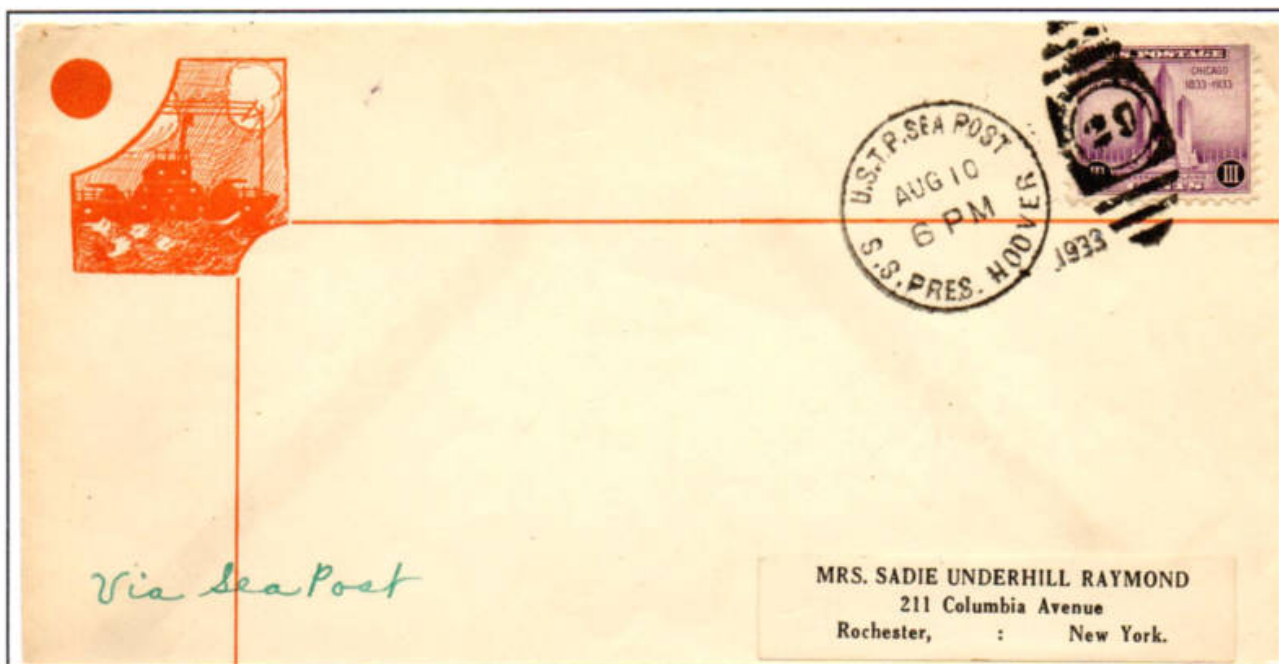
Dal 1921 gli Stati Uniti furono molto attivi anche sulla rotta transpacificica verso l'Estremo Oriente, dove prestarono servizio la tn. **President Jefferson** (1921), e le due turbonavi gemelle **President Coolidge** e **President Hoover**, del 1931.



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".



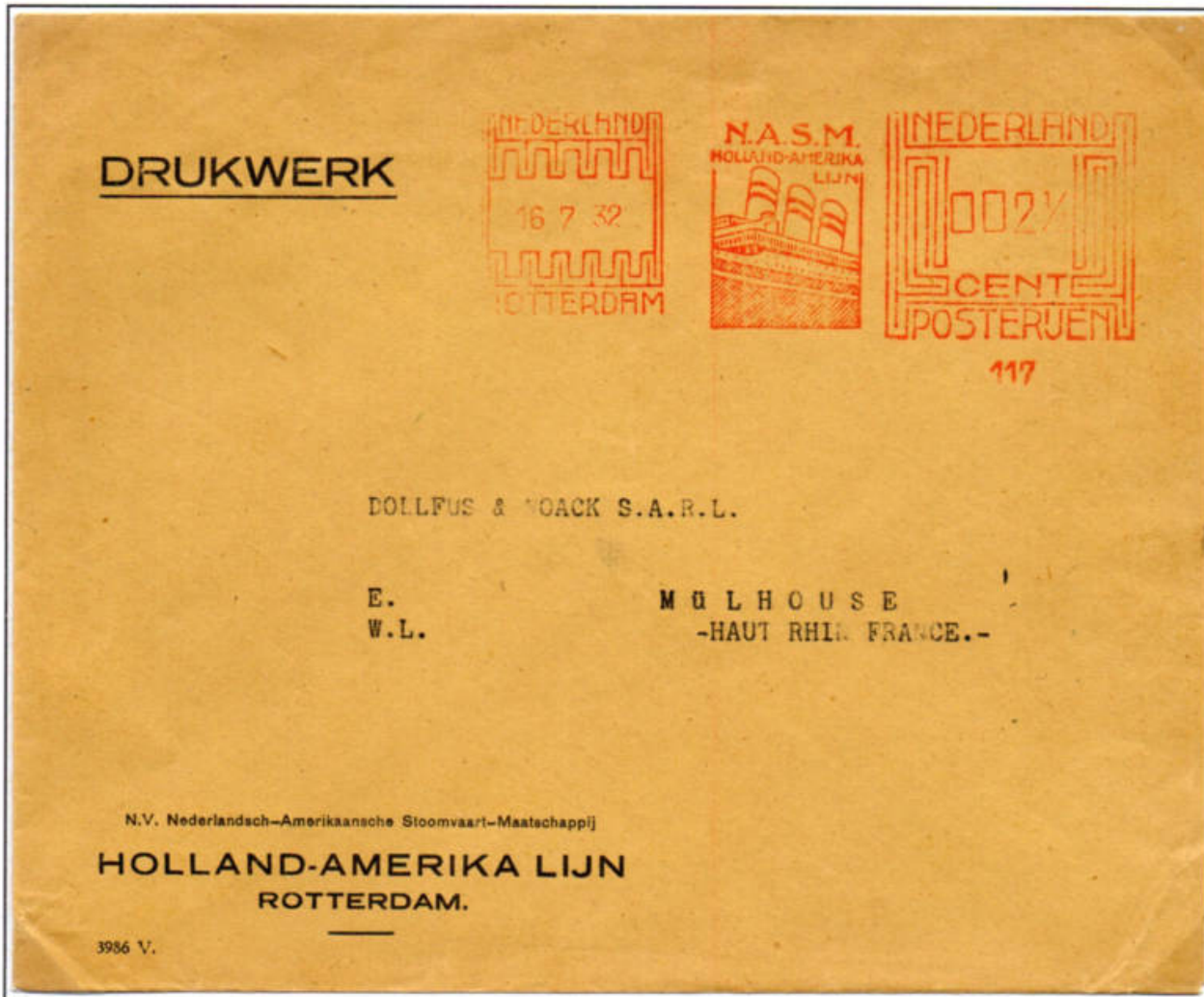
Lettera dalla tn. President Hoover, 10. Aug. 1933, per Rochester (N.Y.). Annullo postale simile a quello della gemella "President Coolidge" ma con Killer n. "29".



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.



Macchina affrancatrice FRANCOTYP "A" del 1927, illustrata con il ponte di comando ed i tre fumaioli della tn. Statendam.



tn. New Amsterdam



1936 - Dent. 10 vertical.

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**.



Da libretto del 1972 - 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.



Polonia, 1983 - Cartolina postale da 5 Zł. illustrata con il p.fo Pułaski sul quale fu aperto, il 23/11/1932, il primo ufficio postale polacco di bordo il cui annullo oblitteratore 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.

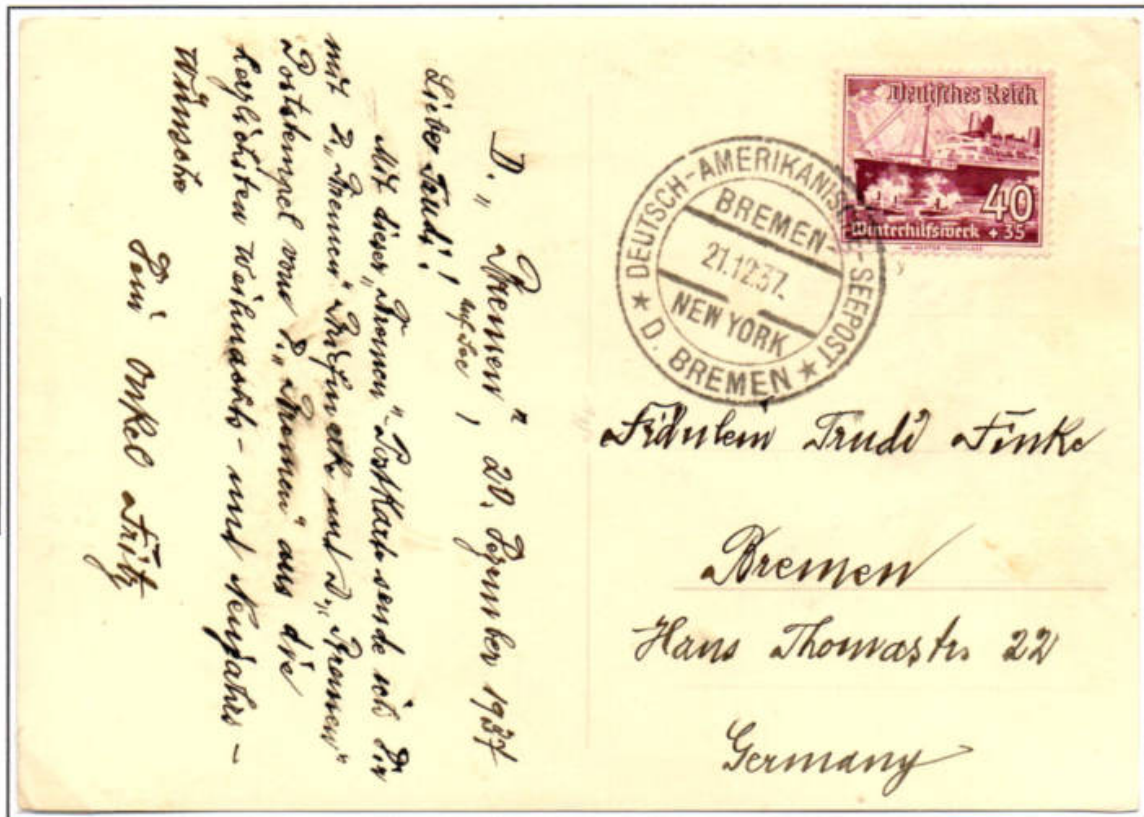


Polonia, 1935 - Busta ufficiale con annullo dell'agenzia postale di bordo e bollo lineare in cartella per il viaggio inaugurale della mn. Piłsudski, con coppia di francobolli da 15 Gr. emessi per tale occasione e raffiguranti la nave.

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 Breme. Affrancata con 40 pf. che raffigura l'unità. Obliterata con annullo a doppio cerchio alla cui base è il nome della nave.

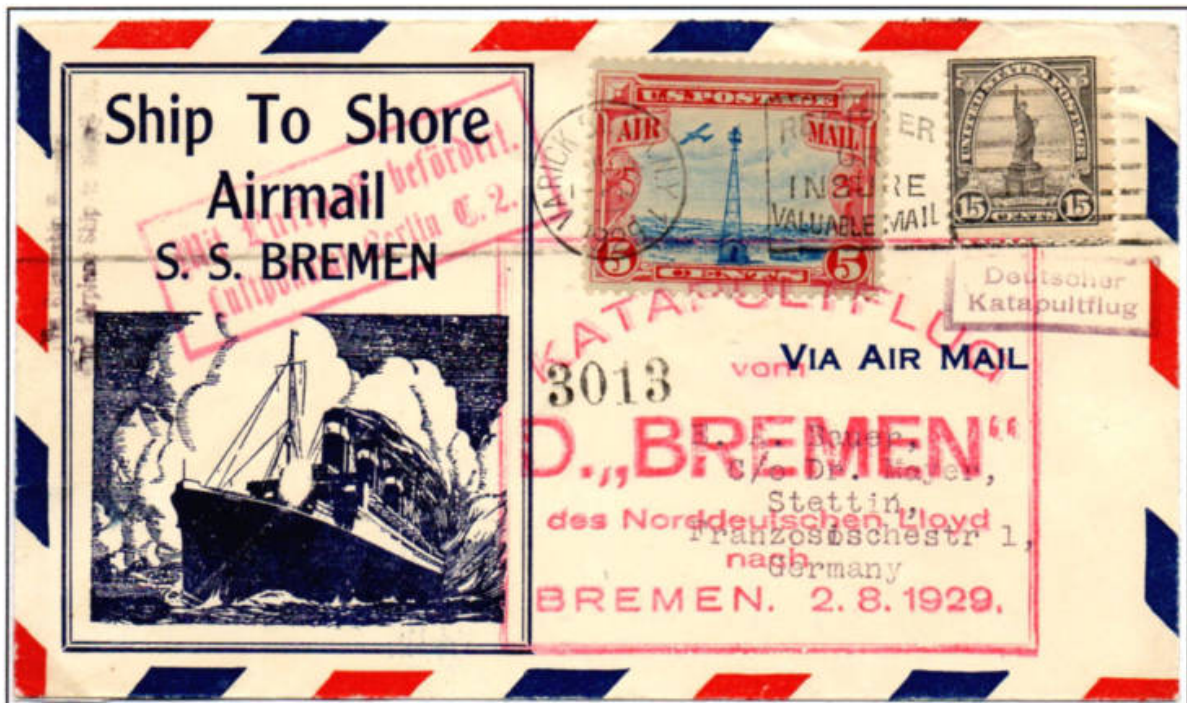


Germania, 1938 – Busta postale di commissione privata da 4 pf. stampata in occasione della "44a. giornata della filatelia tedesca - Esposizione generale dei valori bollati - Breme - C.P 784".

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.

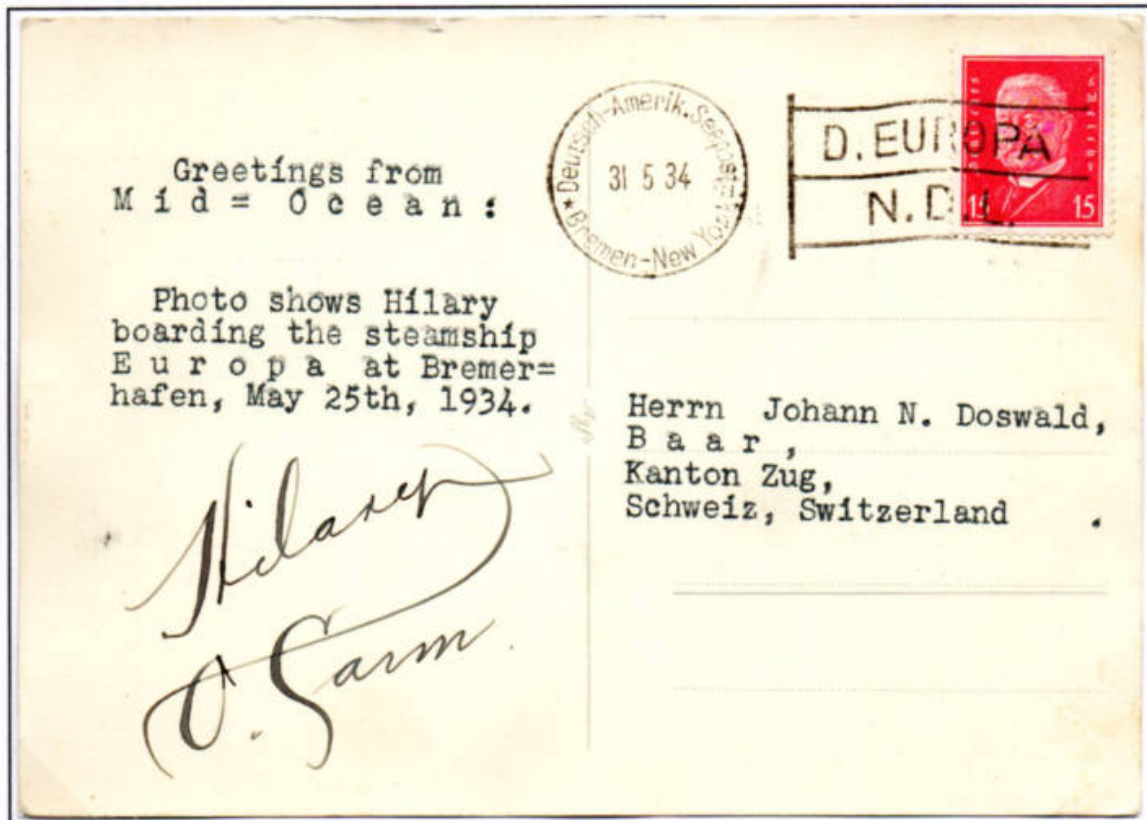


USA, 1929 – Posta recapitata con aereo catapultato dalla nave Bremen nel viaggio di ritorno a Breme il 2/8/1929.

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 ND.L 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. L'anno seguente l'unità si aggiudicò il trofeo del Nastro Azzurro, strappandolo alla tedesca Bremen.



Italia, 1938 - Macchina affrancatrice SIMA con illustrazione della tn. Rex.

La tn. Rex e la gemella Conte di Savoia.



Italia, 1941 - Macchina affrancatrice SIMA, della "Italia Soc. An. di Navigazione" con la sagoma della tn. Rex. Dagli Stati Uniti la lettera, presumibilmente, arrivò a Genova in un plico con altra corrispondenza della Compagnia che provvide ad affrancarla meccanicamente per 25 c., 1° porto entro distretto, il 17 maggio 1941 ed a recapitarla, per la censura, al Ministero della Marina a Roma dove, il 21, fu apposta la fascetta e il bollo dell'avvenuta ispezione. Da qui fu inoltrata direttamente al destinatario che la ricevette il 23, bollo postale al retro.



Cartolina spedita 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".



La Francia si guadagnò fama e prestigio con la tr. **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.

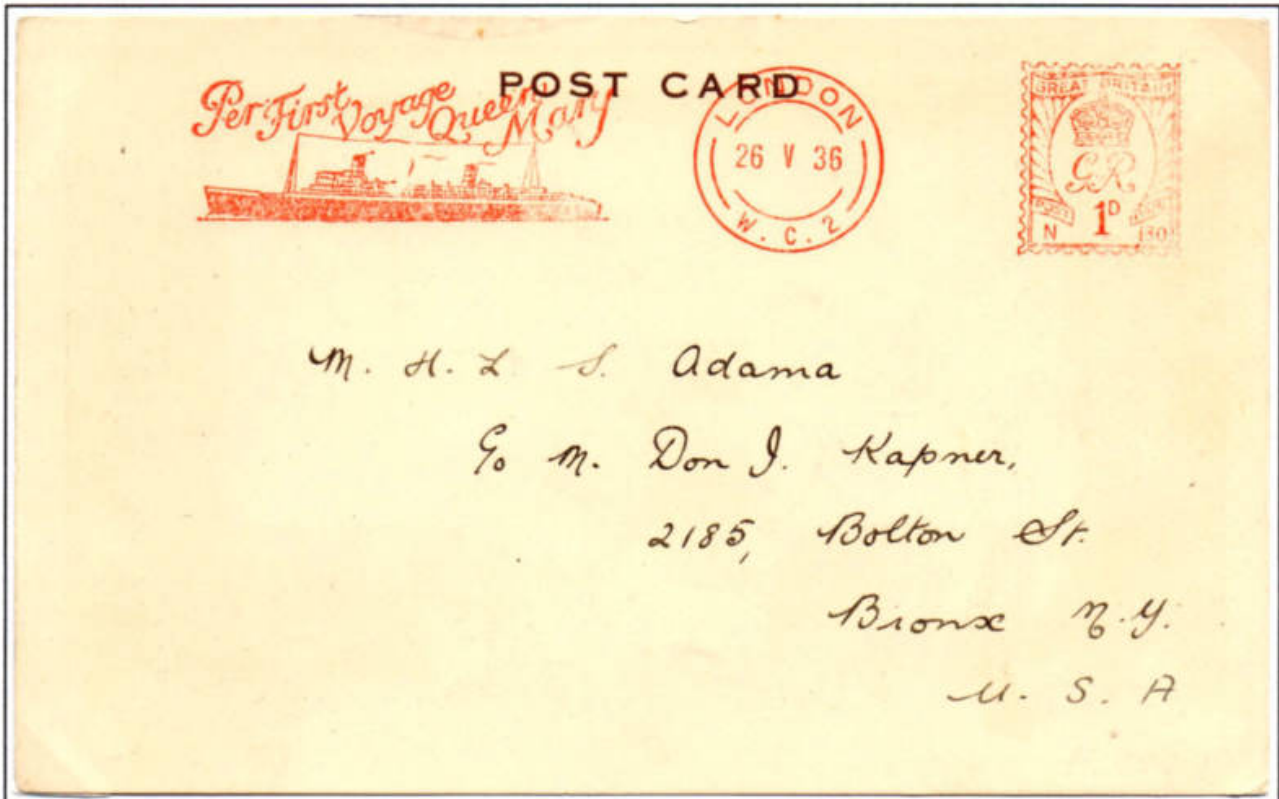


Francobollo blu chiaro emesso nel 1935 per la conquista del Nastro Azzurro.

Lettera dalla tr. Normandie per Caracas con francobollo ed annullo meccanico commemorativi del viaggio inaugurale, 29 Mai 1935.



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 – Macchina affrancatrice NEOPOST "2-V, 3-V" con pubblicità del 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.

1935 - CROISIÈRES de VACANCES

par le superbe paquebot "**ALBERTVILLE**,"
de la **COMPAGNIE MARITIME BELGE, S. A., ANVERS**
VERS LES PAYS DU SUD ET LA MEDITERRANEE
Départ d'Anvers le: 13 avril — Retour le: 29 avril
" 22 juin " 8 juillet

Prix à partir de frs b. 2.100

VERS L'ANGLETERRE
Départ d'Anvers le 13 juillet.
Retour Anvers le 22 juillet.
Prix à partir : frs b. 1.500
Départ d'Anvers le 22 juillet.
Retour Anvers le 29 juillet.
Prix à partir de : frs b. 1.250

CLASSE UNIQUE

VERS LE CAP NORD ET LES FJORDS DE LA NORVÈGE
Départ d'Anvers le 29 juillet
Retour Anvers le 9 août
Prix à partir de : frs b. 1.650
Départ d'Anvers le 10 août
Retour Anvers le 30 août
Prix à partir de : frs b. 2.500

VERS LES PAYS DU SUD ET LA MÉDITERRANÉE
Départ d'Anvers le 31 août.
Retour à Anvers le 13 septembre.
Prix à partir de frs b. 1.300
Départ d'Anvers le 14 septembre. Retour Anvers le 30 septembre
Prix à partir de frs b. 2.100

Pour tous renseignements et brochures explicatives, s'adresser à
AGENCE MARITIME INTERNATIONALE S. A.
BRUXELLES ANVERS PARIS
59, Montagne de la Cour 1, place de Meir 12, rue Chauveau-Lagarde.

PUBLICITY OFFICE, 86, av. Rogier, Brux. Tél. 15.69.00. — Toutes publicités.

I tedeschi, sempre attenti alle innovazioni, furono attivi in questo campo con le tn. **Reliance** e **Resolute**, del 1922, ...

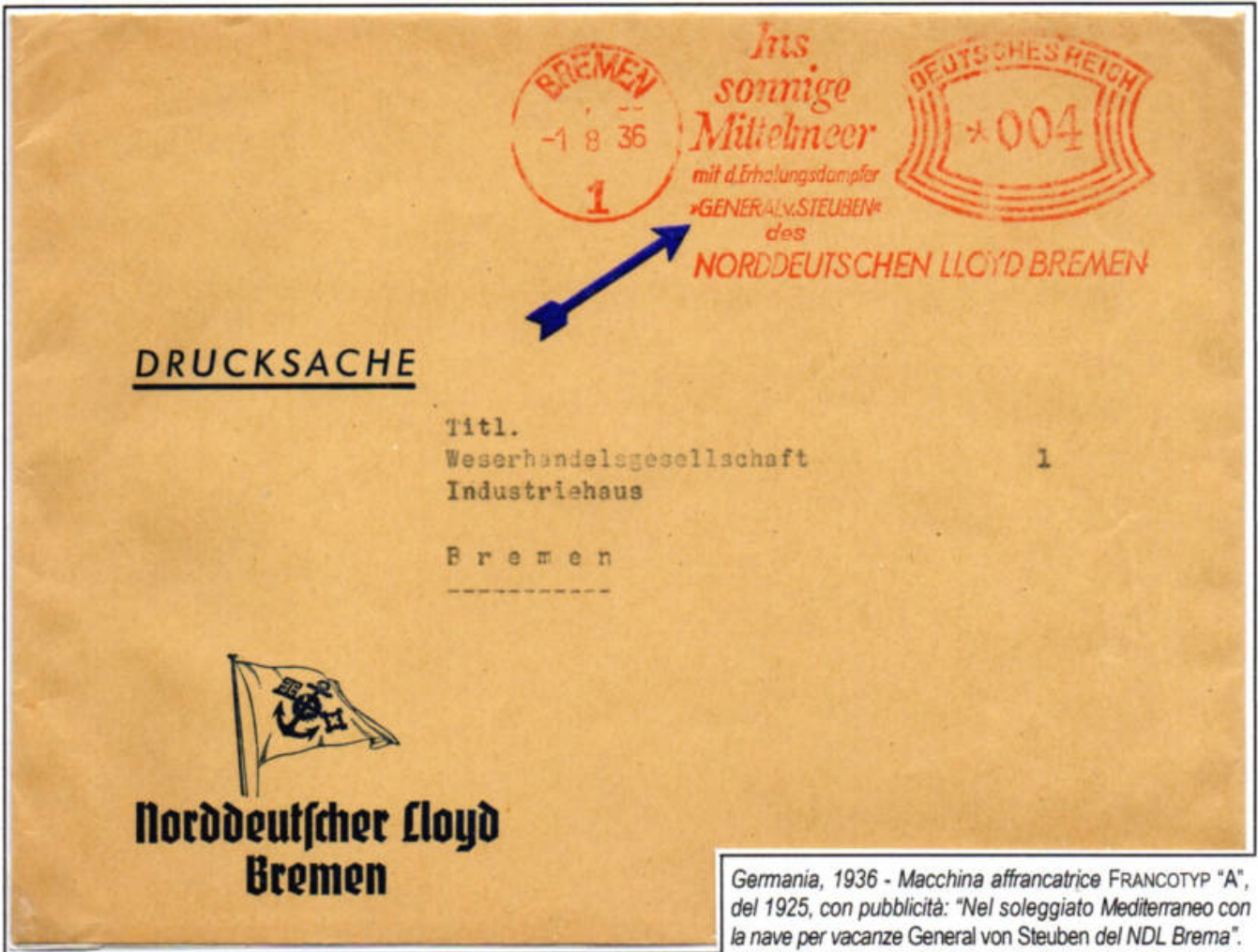


Germania, 1933 - cartolina postale da 6 pf. illustrata con la tn. Resolute nel porto di Amburgo.



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

... la tn. **General von Steuben** (1923) e la mn. **Milwaukee** (1929) ...



... con la tn. **Columbus** (1924), impiegata per crociere in eventi speciali come quella di San Silvestro del dicembre 1935 ...



Macchina affrancatrice FRANCO TYP "C"

... e con la più prestigiosa tn. **Bremen**, che intraprese la sua prima ed ultima crociera l'11 febbraio 1939. La 2^a G.M. era ormai alle porte.

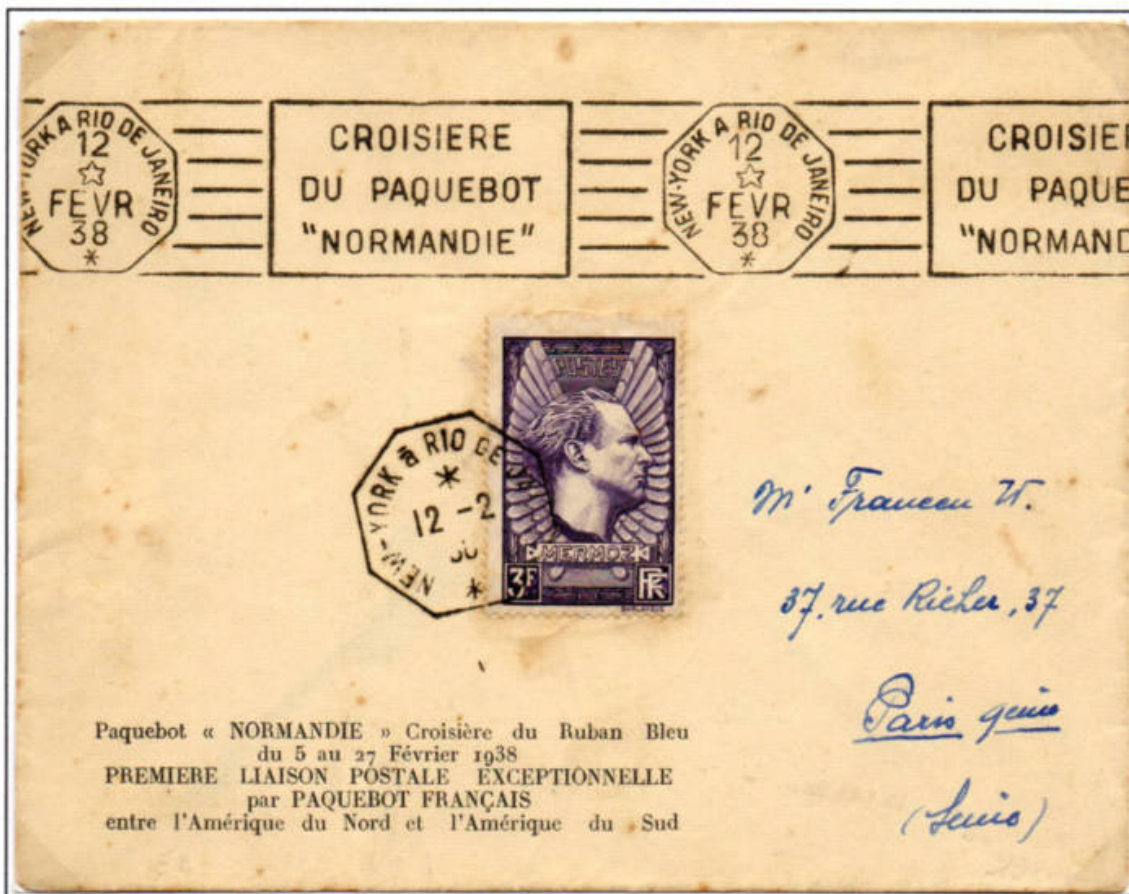


La tn. Bremen ormeggiata al molo Colombo di Bremerhaven, di fronte alla Stazione Marittima.

La Francia fu tra le nazioni che adibi 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, ...

Macchina affrancatrice **FRANCOTYP "C"** del 1936.



... 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 Nazionale Socialista - Forza nella Gioia), un ramo dell'Organizzazione Nazionale Socialista dei Lavoratori tedeschi, effettuato a bordo della nave da crociera Wilhelm Gustloff.

Nel marzo 1939 fu messa in servizio la mn. **Robert Ley**, che fu considerata il fiore all'occhiello dell'organizzazione dei lavoratori tedeschi. L'unità andò perduta per eventi bellici il 29 marzo 1945.

Germania, 1939 - Cartolina postale da 6 pf. edita nel 1939 per il 5° Congresso del NSG - KdF svoltosi a bordo della mn. Robert Ley, qui raffigurata ormeggiata nel porto di Lisbona durante la crociera organizzata per tale evento.



Le due nuove unità andarono ad affiancare la più piccola tn. **Tannenberg** (1935).



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.