

Le prime Compagnie di navigazione sulle rotte Nord-Atlantiche

1819 1850



L'evoluzione delle prime linee di navigazione per il trasporto dei passeggeri e posta tra un continente ed un altro, ha origine nei primi anni del diciannovesimo secolo con l'introduzione del primo motore marino. La prima imbarcazione mossa dalla forza meccanica che attraversò l'Atlantico, fu una piccola nave a pale americana, il Savannah, di 320 tonn., partita il 24 maggio 1819 per Liverpool ove giunse il 20 giugno. Il suo piccolo motore monocilindrico era stato azionato solo per breve tempo, poichè il Capitano aveva avuto modo di osservare che vela e motore, contemporaneamente, non potevano coesistere: una pala affondava nell'acqua e, sottovento, un'altra girava a vuoto facendo avanzare la nave in cerchio. Dei 27 giorni di navigazione, il Savannah azionò la trazione a motore solo per 80 ore.

Di questo storico viaggio, si conosce solo una lettera, pubblicata sul fondamentale lavoro di Alan W. Robertson "Ship Letter". Alcuni anni dopo, il canadese Royal William, di 364 tonn., lasciò Pictou il 18 agosto 1833 con 18 passeggeri e un carico di 320 tonnellate di carbone. Giunse a Cowes (Isola di Wight) il 9 settembre. I suoi motori furono sempre in attività eccetto un giorno ogni quattro per dar modo al personale di pulire la caldaia dal sale marino che si accumulava durante

la navigazione. Dopo questi primi tentativi, che non portarono ad una effettiva istituzione di una linea transatlantica, bisogna attendere il 1838 perchè alcuni imprenditori inglesi entrarono in competizione per stabilire linee regolari tra i due continenti.

L'emigrazione era in costante incremento verso gli Stati Uniti e il Canada mentre dall'altra parte del mondo, in Australia e Nuova Zelanda, milioni di acri erano disabitati e incolti. Ma non solo. Oltre a merci e passeggeri, c'era in gioco il trasporto della corrispondenza, e con questa le sovvenzioni statali, che riducevano sensibilmente i costi e le spese dei viaggi.

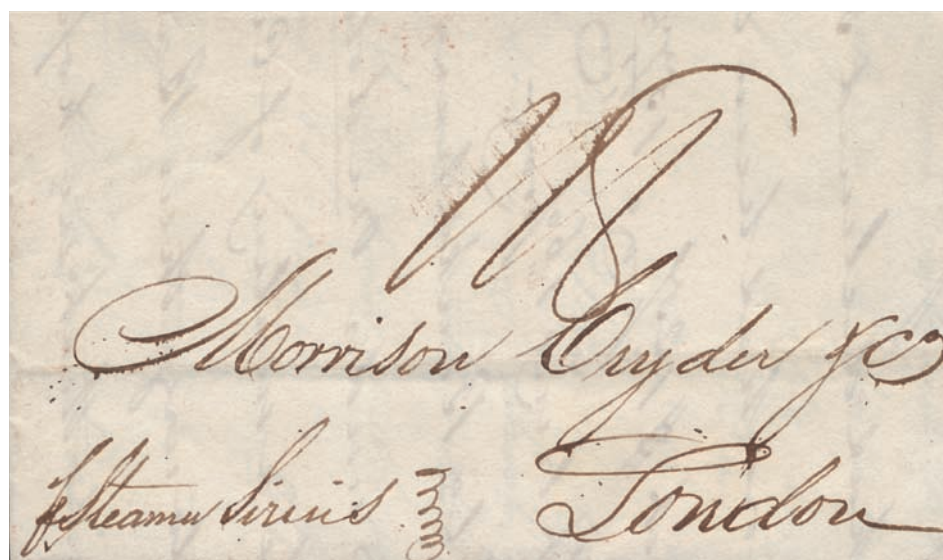
La gara tra il Great Western ed il Sirius

La Great Western Steamship Co. con sede a Bristol, fu la prima a commissionare la costruzione di una nave appositamente studiata per i viaggi transatlantici e per questo ingaggiò il più geniale progettista presente in Inghilterra, l'ing. Isambard Kingdom Brunel, già ideatore dei più veloci locomotori ferroviari del tempo per la Great Western Railway Co. La nave pioniera della compagnia, il Great Western (1838/1857) di 1,340

tonn., fu pronta per affrontare l'oceano nella primavera del 1838. Nello stesso tempo un'altra compagnia, la British and American Steam Navigation Company, era impegnata nella costruzione del British Queen, di 1.860 tonn., che avrebbe dovuto inaugurare la linea per l'America. Ma una serie di inconvenienti nella costruzione dei motori causarono ritardi tanto da costringere la B. & A., ormai determinata ad essere la prima nel settore dei trasporti transatlantici, a noleggiare una nave più piccola, il Sirius (1838/1847) di 700 tonn., per il viaggio inaugurale.

Il Sirius lasciò Cork il 4 aprile 1838, con 450 tonnellate di carbone, 94 passeggeri, posta e poche merci, giungendo a New York alle prime luci dell'alba del 23 aprile dopo un viaggio durato 18 giorni e mezzo. Il Great Western, partito da Bristol l'8 aprile, giunse per secondo a New York poche ore dopo il Sirius, ma dimostrando la sua netta velocità e assicurando affidabilità per il mantenimento di una linea regolare tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti.

Il Sirius tornò in Inghilterra, fece ancora un viaggio di andata e ritorno nel corso del 1838, e terminò la sua breve carriera transatlantica per gli alti costi di noleggio e gli scarsi profitti.



A sinistra: lettera da New York del 23 aprile 1838 per Londra, via Falmouth, trasportata a bordo del Sirius nel corso del suo primo viaggio di ritorno in Inghilterra. Sulla soprascritta segno di tassa di 1s. e 8d (doppio porto da 8d + 2d.) per lettere non destinate al porto di arrivo. Al verso timbro in cartella "Ship Letter/Falmouth" e bollo a data di arrivo a Londra del 21 maggio, entrambi in rosso. Nel corso di questo viaggio, due giorni prima dell'arrivo sulle coste britanniche, i motori del Sirius giravano a mezza forza per risparmiare il combustibile che si stava esaurendo. Nelle sue caldaie fu bruciato anche parte del mobilio che la arredava. Giunta a Falmouth e caricato altro carbone, poté proseguire il suo viaggio sino a Londra. Coll. Adami

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

In alto: lettera dagli Stati Uniti per Brighton, G.B., datata 17 marzo 1819. In basso a sinistra si legge "P(er) Steam Ship/Savannah". Giunta a Liverpool la lettera fu trattata come proveniente da "nave privata" e assoggettata ad una tariffa di 8d. Essendo superiore a mezza oncia, doppia tariffa da 8d (16 pence) + 2s. (24 pence) per il viaggio Liverpool-Brighton. In arrivo il destinatario pagò 3s.4d. Coll.Privata-Vol. I-B.48/C "Ship Letter" by Alan W. Robertson-Reprint by James Bendon, Limassol, Cyprus, 1992.



A sinistra in basso: lettera da Londonderry (Irlanda) del 17 gennaio 1847 per Philadelphia, viaggiata a

Le navi della Cunard

Il contratto per il trasporto postale fu affidato ad un mercante canadese di Halifax, Samuel Cunard, che già svolgeva servizi di posta e passeggeri tra Halifax e Bermuda. Senza avere navi e mezzi finanziari per un compito così impegnativo, Cunard formò una società con George Burns di Glasgow e David Mc Iver di Liverpool, avvalendosi della collaborazione di Robert Napier, uno dei più noti ingegneri marittimi del tempo. Il nome della compagnia appena nata fu "British & North American Royal Mail Steam Packet Company". Cunard inviò l'Unicorn, piccola nave di 400 tonn., per effettuare il servizio tra Pictou (Nuova Scozia) e Quebec lungo il fiume San Lorenzo. L'Unicorn avrebbe atteso la posta delle navi più grandi ad Halifax, ed avrebbe abbreviato il tragitto del trasporto postale con le province canadesi. Partito il 16 maggio 1840, trasportava le prime lettere affrancate con i primi francobolli emessi al mondo. I viaggi seguenti furono effettuati dalle prime quattro grandi navi a pale di 1.200 tonnellate, l'Acadia, Britannia, Caledonia e il Columbia, che iniziarono il loro servizio transatlantico lo stesso anno, tra Liverpool, Halifax e Boston.

Le navi di Cunard ebbero tanto successo che nel 1844 ne fece costruire altre due, l'Hibernia e il Cambria, ancora più grandi e veloci delle prime quattro. L'Hibernia, infatti, fu il primo piroscafo ad attraversare l'Atlantico in meno di 10 giorni, e fu il primo a servire il porto di New York anziché quello di Boston, grazie anche ad un nuovo contratto con il Governo Americano che entrò in vigore nel 1847. Nel 1848 mise in cantiere altre quattro navi da 1820 tonnellate e con velocità superiore ai 10 nodi: il Niagara, l'America, l'Europa e il Canada cui seguirono, due anni dopo, l'Africa e l'Asia e, nel 1853, l'Arabia. A questo punto la compagnia britannica poteva offrire, con una flotta di tredici piroscafi, un servizio più frequente e veloce. Le navi erano poste, alternativamente e secondo le esigenze, in linea con Boston o con New York, via Halifax per Liverpool.

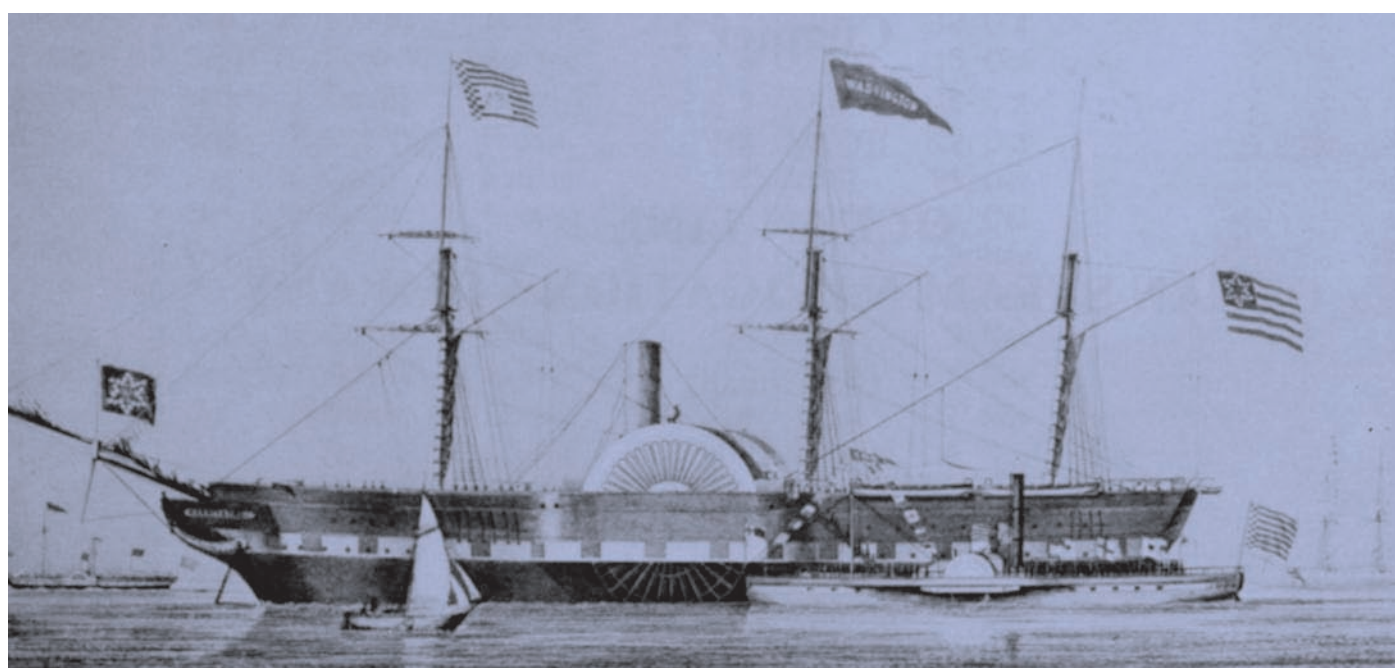
Intanto il Governo degli Stati Uniti era ancora in ritardo, rispetto all'Inghilterra, nel finanziare la costituzione di compagnie di navigazione. I primi vapori americani in servizio regolare furono il Washington seguito dall'Hermann, sulla linea New York-Southampton-Brema, della Ocean Steam Navigation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

Una seconda compagnia, costituita nel 1849, la New York & Havre Steam Navigation Company, effettuava servizio sulla linea New York - Southampton - Havre, con il Franklin (1850/1854) e l'Humboldt (1851/1853) che facevano sosta anche all'isola di Wight per sbarcare passeggeri, merci e posta per l'Inghilterra.

Nel 1847, il Governo incoraggiò un'altro armatore a competere con l'inglese Cunard, affidando alla Collins Line il trasporto della posta in partenza per l'Europa, stanziando un sussidio di 385.000 \$ all'anno, per l'organizzazione di una linea tra New York e Liverpool. Furono costruiti quattro grandi piroscafi di circa 3000 tonn. ciascuno: l'Arctic, l'Atlantic, il Baltic e il Pacific, appena più veloci delle navi di Cunard. I viaggi cominciarono nel 1850, e si dimostrarono veloci tanto quanto quelli della rivale inglese.

Il Pacific fece la traversata verso est in 9 giorni e 17 ore, ed il viaggio di ritorno con un'ora in più, meritandosi per questo, il "Nastro azzurro" che mantenne fino al 1856, quando, cioè, le fu tolto dal Persia della Cunard, che attraversò l'oceano in 9 giorni e 5 ore (record mantenuto sino al 1863).

Di tutte queste navi, pioniere della navigazione a vapore transatlantica, si conoscono lettere molto rare, altre facilmente reperibili sul mercato. Esiste anche una notevole bibliografia che supporta il collezionista che volesse iniziare una collezione di "transatlantiche". Sfolgiare le pagine di una collezione di lettere viaggiare sulle rotte dell'Atlantico del Nord, porta la fantasia che esiste in ogni collezionista ad imbarcarsi su navi mosse dalle ruote, ad avventure senza fine, alla ricerca di un mondo nuovo, in un tempo in cui per comunicare con qualcuno oltreoceano ed ottenere una risposta, occorreva attendere quasi un mese.



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

Per gentile concessione della Società Bolaffi.

Il piroscafo a pale Washington, di 1640 tonn., della Ocean Steam Navigation Company, fu il

primo ad effettuare regolare servizio tra i porti di New York, Southampton e Brema. Fu varato il 30 gennaio 1847 ed operò sulle rotte Nord Atlantiche sino al 1857. Il contratto postale alla Compagnia americana non fu più rinnovato, e la nave fu venduta ad una Compagnia nazionale in servizio tra New York e San Juan de Nicaragua. Compì anche due viaggi per La Pacific Mail Steamship Company lungo le coste del Pacifico. Venne demolito nel 1864.



In basso a sinistra: Isambard Kingdom Brunel fu uno dei più grandi ingegneri del XIX secolo, di sicuro uno dei più attivi e versatili. Durante la sua vita progettò e fece costruire 25 ferrovie in Gran Bretagna, Irlanda, Italia e India; 5 ponti sospesi e 125 altri ponti; 8 moli per l'attracco delle navi e altri sistemi per i porti. Fu il progettista delle tre grandi navi transatlantiche Great Western, Great Britain e Great Eastern.