

La Posta Transatlantica

tra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna 1840-1850

di Luigi Impallomeni

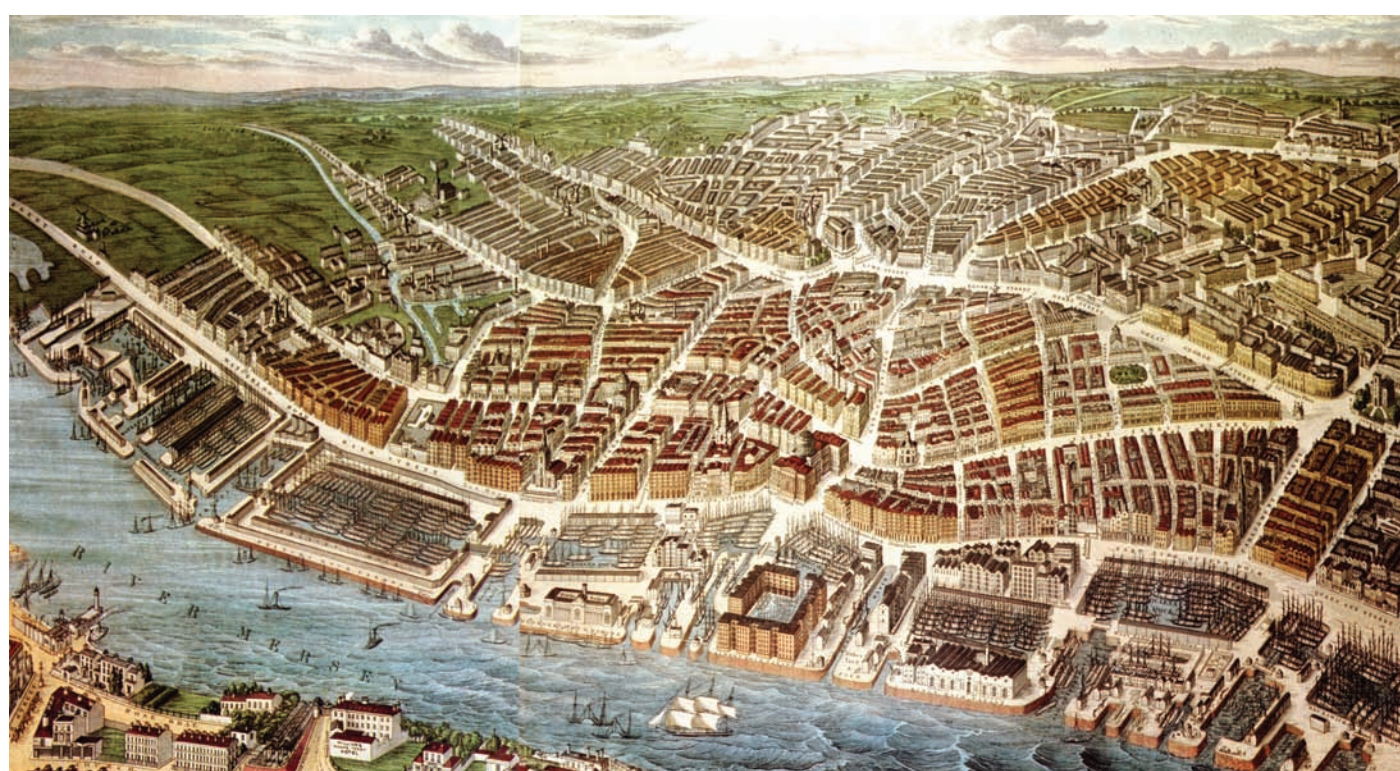
Nel corso dei primi decenni del 1800 il trasporto di merci e passeggeri sul mare fu rivoluzionato dal metodo di propulsione delle navi. Il vapore stava per sostituire i velieri e, di conseguenza, l'uomo poteva viaggiare e comunicare più velocemente. Alla fine degli anni '30 già centinaia di vapori, mossi da ruote di legno e ferro, erano in servizio su corte distanze e lungo tutte le coste d'Europa. Decine di Compagnie di Navigazione si contendevano le concessioni delle Amministrazioni Postali che elargivano sussidi più o meno generosi per il trasporto della corrispondenza. Attraversare l'Atlantico, però, era ben altra cosa. Occorrevano navi più grandi e con motori potenti, con spazio sufficiente per contenere un carico maggiore di carbone e abbastanza confortevoli per i passeggeri che dovevano stare a bordo almeno una quindicina di giorni. Le Nazioni maggiormente interessate allo sviluppo dei traffici sul Nord Atlantico erano gli Stati Uniti e la Gran Bretagna, legate da vincoli sociali e culturali storici, che si contesero, per almeno un ventennio, il controllo del trasporto transatlantico. Anche se la prima nave a vapore ad attraversare l'Atlantico fu l'americana Savannah nel 1819, negli anni seguenti gli Stati Uniti furono assai più impegnati nell'organizzazione politica e sociale dei propri Stati e alle prese con la colonizzazione di enormi aree all'interno del Paese piuttosto che sviluppare una politica dei trasporti verso l'Europa. L'Inghilterra invece, all'avanguardia nella meccanica navale del tempo e in piena rivoluzione industriale, guardava con

più attenzione allo sviluppo delle comunicazioni oltre oceano. Gli interessi in gioco erano enormi.

Intorno agli anni '40, un mercante di Halifax, Nuova Scozia, ottenne un contratto dal Governo inglese per trasportare la posta da un continente all'altro. Si chiamava Samuel Cunard, e ancora oggi le navi da trasporto o da crociera con il suo nome sono in attività in tutto il mondo. Abbiamo già avuto modo di scrivere sulla storia del servizio transatlantico e sulle origini della Compagnia Cunard nel numero "0" di The Postal Gazette (giugno 2006), senza approfondire le caratteristiche del trasporto postale e le tariffe in vigore tra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna tra il 1840 e il 1850. Riprendiamo quindi l'argomento per raccontare come i due Paesi giunsero al Trattato del 1848 dopo "guerre postali" e ritorsioni che coinvolsero, in qualche modo, milioni di persone da una parte all'altra del mondo.

Il trattamento della posta

Agli inizi dell'ottocento il trasporto postale tra l'Europa e gli Stati Uniti era molto dispendioso e le comunicazioni postali inefficienti. Navigavano vecchi e lenti velieri che impiegavano due o tre mesi prima di raggiungere la sponda opposta dell'Atlantico e solo navi militari o noleggiate privatamente effettuavano un primitivo servizio postale. Dal 1838, con l'avvento delle navi a vapore, fu stabilito un servizio più frequente ma non ancora regolare. La durata del viaggio era scesa a quindici giorni e poi ad una decina nel corso degli anni



seguenti. La posta era trasportata privatamente (*non contract*) o secondo accordi con il proprio governo (*contract mail*). La corrispondenza, ad ogni modo, non poteva essere completamente prepagata dal mittente sino a destinazione. Prima del 1839, ad esempio, una lettera dal Regno Unito pagava una tariffa che comprendeva il trasporto sino a Falmouth, che variava secondo le distanze interne inglesi, più una tariffa per il trasporto via nave. Le due tariffe erano applicate per un singolo foglio mentre due fogli erano tassati il doppio, tre fogli il triplo e così via. All'arrivo negli Stati Uniti venivano applicate le normali tariffe per il trasporto interno più una tassa per il trasporto via nave, che pagava il destinatario al ricevimento. Il 5 dicembre 1839 la Gran Bretagna abolì la vecchia tariffa e istituì un sistema basato sul peso della lettera. Lettere di peso sino a 1/2 oncia, un porto; lettere da 1/2 oncia a 1 oncia, doppio porto.

Per ogni oncia in più la tariffa richiedeva due ulteriori porti. Non esisteva più la tripla rata. Lettere spedite o dirette in Gran Bretagna erano tassate 8d se dal porto di partenza o 1 scellino provenienti da qualsiasi altro luogo.

In genere, la corrispondenza dagli Stati Uniti in transito in Gran Bretagna e diretta ad altri stati europei, veniva fatta proseguire solo se l'importo a destino era stato pagato da un agente o spedizioniere, oppure se esisteva un accordo postale tra la Gran Bretagna e lo stato di destinazione. In caso contrario, la posta era trattenuta dal General Post Office di Londra che inviava una lettera prestampata con la quale si richiedeva il rimborso della tariffa. Sono le "detained for postage letters" che, ad esempio, troviamo indirizzate negli Antichi Stati Italiani, in quel tempo senza una convenzione postale con la Gran Bretagna. Se invece una lettera doveva raggiungere l'Olanda, era

applicato un timbro a credito per la Gran Bretagna perché era in atto una convenzione postale tra le due nazioni.

La posta in partenza dagli Stati Uniti

Lettere dagli Stati Uniti all'Inghilterra erano pagate sino al confine del sistema postale americano che era il porto marittimo di partenza. Il sistema tariffario allora in uso (Atti del Congresso del 1825) permetteva ai postmasters di inviare lettere all'estero richiedendo il prepagamento solo del porto interno. Il postmaster al porto di partenza era incaricato di ricevere la corrispondenza, trovare una nave che la trasportasse a destinazione e compilare la bolla di consegna (letter bill) che avrebbe accompagnato la posta al suo collega del porto di arrivo.

Le "freight money letters"

Nel 1838 i primi due vapori, il *Great Western* e il *Sirius*, trasportarono la

posta gratuitamente, senza richiedere alcun rimborso. Molto presto, però, i proprietari delle navi cominciarono a richiedere una tassa e già dal secondo viaggio di ritorno in Inghilterra del *Great Western* fu pubblicato un annuncio sui giornali americani con il quale si richiedevano 25 centesimi per ogni foglio di lettera trasportata oltremare. Questa tariffa extra, che si aggiungeva al porto ufficiale, doveva essere pagata direttamente all'agenzia del vapore presso il porto di partenza. Il sistema, che presentava difficoltà di applicazione per i committenti che non erano vicini al porto di imbarco o non avevano un agente che pagava per loro, venne in qualche modo riorganizzato con l'intervento delle Poste statunitensi che si occuparono di incassare la tassa extra in molti uffici postali, per poi "gitarla" alle Compagnie di navigazione. In Inghilterra, invece, non fu permesso alle Compagnie di incassare questa

tassa sul trasporto diretto nelle Province del Nord America o negli Stati Uniti perchè l'unica Compagnia in servizio, la Cunard, già godeva del sussidio governativo.

Con gli Atti del Congresso del 3 marzo 1845 fu definita la tariffa per le destinazioni oltremare effettuate con navi degli Stati Uniti: "Su tutte le lettere e pacchi non oltre 1/2 oncia di peso, tra qualsiasi porto degli Stati Uniti e i porti di Inghilterra o Francia, o qualsiasi altro porto distante non meno di 3,000 miglia, 24 centesimi più l'aggiunta della tariffa interna degli Stati Uniti se provenienti da luoghi oltre il porto di partenza. Su lettere oltre 1/2 oncia, 48 centesimi, e per ogni altra frazione di peso, 15 centesimi in più".

Questa tariffa da 24 centesimi per le navi americane rimase in corso sino al 1° luglio 1851, quando venne ridotta a 20 centesimi. Ad ogni modo, la tariffa da 24 centesimi entrò in atto solo nel giugno del 1847, quando il piroscafo americano *Washington* iniziò il suo servizio tra New York e l'Inghilterra.

La posta in arrivo

Tutte le corrispondenze in arrivo in un porto americano erano trattate come "lettere via nave" (ship letters). Sempre secondo gli Atti del Congresso del 1825, il capitano di una nave giunta

in un porto degli Stati Uniti doveva portare la corrispondenza all'ufficio postale del porto di arrivo e, se la nave che aveva effettuato il trasporto era americana, spettava al capitano l'importo di 2 centesimi per ogni lettera. Se la posta proveniva da una nave straniera, non era previsto nessun rimborso. Tutte le lettere in arrivo erano timbrate "Ship" e tassate per 6 centesimi se indirizzate direttamente al porto di arrivo (a seconda del peso o del numero di fogli); se destinate ad un luogo oltre il porto di arrivo, veniva tassata per 2 centesimi più la tariffa interna calcolata sulla combinazione del numero dei fogli più il peso e la distanza da percorrere.

La "Tassa di Ritorsione"

Dal 1840 al 1846 le navi della British & American Royal Mail Steam Packet Company, (Cunard Line), viaggiavano tra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti in un regime di monopolio per quanto riguardava il trasporto postale. Ma quando nel giugno 1847 fu messa in servizio transatlantica la prima nave degli Stati Uniti, il *Washington* della Ocean Line, il Governo Inglese per scoraggiare il trasporto postale con le navi della concorrenza, decise di applicare una tassa per ogni lettera viaggiata con le navi americane, effettiva

dal 9 giugno, come se nessuna tariffa fosse stata pagata. In pratica il destinatario di una lettera, in Inghilterra e in Europa, doveva pagare il trasporto transatlantico agli inglesi anche se era stato effettuato con una nave americana.

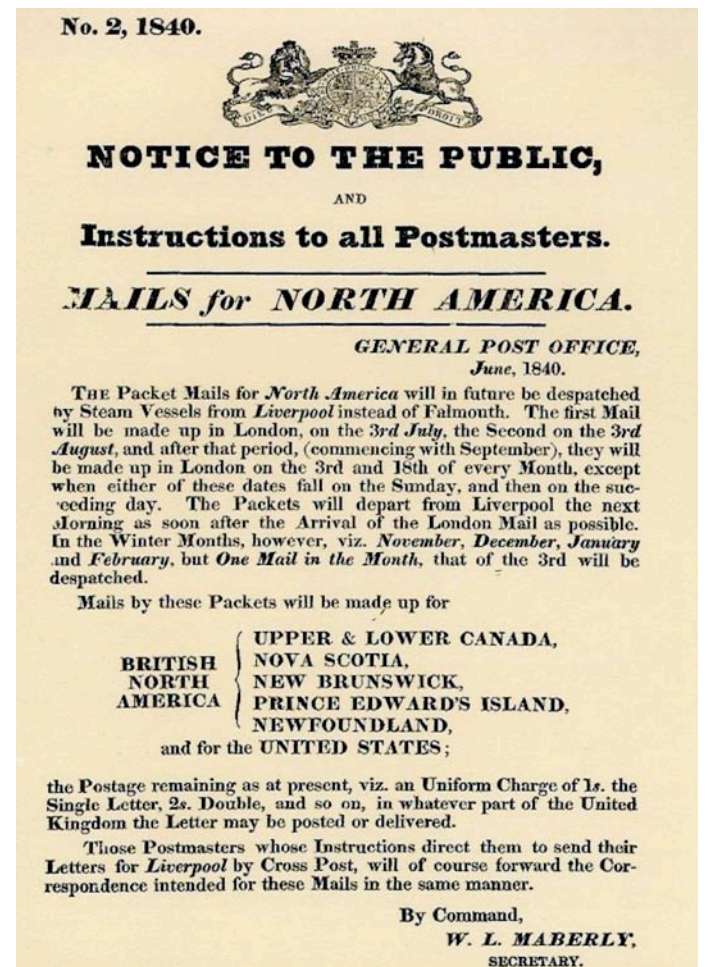
Le proteste del Governo degli Stati Uniti per cercare di modificare le decisioni inglesi furono inutili, così come il tentativo, nel dicembre del 1847, del Postmaster di New York, Cave Johnson, di istituire immediatamente una tassa per le lettere arrivate negli Stati Uniti da navi straniere e che intendeva colpire, in pratica, solo le navi inglesi. L'8 luglio 1848 la "ritorsione" fu posta in atto: dall'arrivo del *Caledonia* da Liverpool e sino al dicembre dello stesso anno, tutta la posta proveniente da navi straniere negli USA fu tassata come non affrancata. Le proteste degli uomini d'affari e la non convenienza nello spedire la posta con le navi americane, spinsero il Governo USA a insistere per giungere ad un trattato postale con la Gran Bretagna, che mise fine alle guerre delle tariffe transatlantiche. In tutto, la "retaliatory rate" fu applicata per quasi sei mesi, dal 3 luglio 1848 al 3 gennaio 1849.

Con il trattato del 15 dicembre 1848, sottoscritto a Londra, fu stabilito che: il trasporto via mare

era fissato in 16c. (8d) che andava a favore della nazione che lo effettuava; il porto interno inglese era di 1 1/2d (3c) mentre quello americano di 5c. (2 1/2d); entrambe le tasse venivano riunite per formare una sola tariffa che poteva essere prepagata o non pagata in partenza, ma non parzialmente pagata. La tariffa totale era di 24c. o di 1 scellino (12d). La Convenzione, oltre a prevedere particolari forme di trasporto della posta nelle province del British North America, stabiliva che 1 sterlina inglese corrispondeva a 480 centesimi americani. Furono stabiliti inoltre gli uffici postali di scambio nei porti di Londra e Liverpool in Gran Bretagna e Boston e New York negli Stati Uniti. Ogni lettera sarebbe stata timbrata con inchiostro rosso o nero, se veniva pagata o no in partenza. La Convenzione postale fu ratificata dal Presidente Polk il 6 gennaio e divenne effettiva dal 15 febbraio 1849. Il primo vapore a trasportare la posta, secondo le nuove convenzioni, fu l'*Hermann* (Ocean Line) in partenza da New York il 20 febbraio, mentre la prima nave inglese fu il *Niagara* della Cunard, partita da Boston il 21 febbraio. La prima posta partita dalla Gran Bretagna fu trasportata con l'*America* (Cunard) da Liverpool il 24 febbraio. Il trattato tra le due nazioni rimase valido, eccetto pochi cambiamenti, sino al 1868.

Pagina a sinistra: ritratto di Samuel Cunard. Veduta panoramica del porto di Liverpool nel 1850

Sotto: avviso del General Post Office inglese del giugno 1840 che stabilisce a Liverpool anziché Falmouth il nuovo porto di partenza delle navi e fissa la tariffa di 1 scellino (12d) da qualsiasi luogo dell'Inghilterra.



Unicorn 1838-1853

648 ton. / 52,39 x 7,49 m.

Varato nel 1838 per la Società G. & J. Burns di Glasgow "Coastal Steam Packet Company" dai cantieri Robert Steele & Company di Glasgow con motori Robert Napier, propulsione a vela e pala laterale in legno, un fumaiolo e tre alberi, velocità 8 nodi, passeggeri n° 101. L' Unicorn fu utilizzato fra Liverpool e Glasgow fino al 1840, effettuò un viaggio postale per la Cunard con itinerario Liverpool - Halifax - Boston, partendo da Liverpool il 16 maggio 1840, giunse ad Halifax il 30 maggio ed a Boston il 3 giugno impiegando 18 giorni. Dal 1840 al 1846 effettuò viaggi per la G. & J. Burns sul percorso Halifax-Pictou-Quebec, nel 1850 fu venduto alla "Pacific Mail" e venne utilizzato tra Panama e San Francisco fino al 1853.

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.



The Unicorn made the first transatlantic crossing for the Cunard Line in anticipation of a feeder service she would perform between Pictou, Nova Scotia, and Quebec on the St. Lawrence River during those months the river was navigable. This allowed the Canadian mails to reach recipients much faster than the overland route from Halifax where the transatlantic steamers landed the Canadian mails. Unicorn departed Boston on 10 June 1840 and arrived in Halifax on 12 June to await the first Cunard mail steamer from Liverpool in July. Unicorn regularly performed the feeder service from July 1840 until the late fall of 1844 when the last mail trip was made on the river for that season. In April 1845, before the spring season opened on the river, an agreement between the U.S. and the British Postmaster Generals resulted in the carriage of closed mails from Boston through the U.S. to Montreal, eliminating the need for the Cunard feeder service on the St. Lawrence. Unicorn no longer had a role to play for Cunard and was sailed home to Liverpool in September 1845. She was sold in November 1845 to a St. John's, Newfoundland, independent ship operator to be placed on a run between Halifax and St. John's. Unicorn returned to the U.S. one last time in April 1846. Ship letters are known from her return voyage to North America in March 1846, leaving Liverpool on the 19th, arriving at Halifax 14 April and at Boston on 17 April. Ship letters from this one voyage and from the maiden voyage to Boston in 1840 are the only ones recorded for Unicorn. (Hubbard and Winter, North Atlantic Mail Sailing 1840-1875).