

ASSOCIAZIONE PER LO STUDIO DELLA STORIA POSTALE TOSCANA

CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO



TOSCANA 2009

THE CUNARD LINE
La posta attraverso l'Atlantico
con i Vapori Postali

3, 4 e 5 aprile 2009

Empoli (FI)
Palazzo delle Esposizioni
Piazza G. Guerra

Presentazione

Il secondo millennio ci ha accompagnati sino ad ora con le annuali Manifestazioni Filateliche, anche per il 2009 nel programma delle manifestazioni filateliche nazionali del mese di aprile non poteva mancare **TOSCANA 2009**, ancora presso il Palazzo delle Esposizioni in piazza G. Guerra a Empoli, da venerdì 3 a domenica 5 aprile.

Organizzata dall'Associazione per lo Studio della Storia Postale Toscana e dal Circolo Filatelico Fiorentino, in nove anni si è saputa imporre come uno dei più importanti e apprezzati appuntamenti del calendario nazionale. Numerosi possono essere i motivi per una visita da parte dei collezionisti o di quanti sono interessati alla filatelia: oltre agli ormai tradizionali appuntamenti per l'Asta dello Studio Filatelico Sergio Santachiara e la cerimonia della consegna del "Premio Pantani" a uno studioso di Storia Postale sabato 4, vorrei segnalare la mostra sociale con rare affrancature e annulli e alcune manifestazioni collaterali, il tutto ai margini di un convegno commerciale (filatelia, numismatica, cartoline, cartografia, libri e documenti postali e storici) che spero affollato di appassionati. Cartoline commemorative e annulli speciali saranno disponibili presso l'ufficio distaccato di Poste Italiane all'interno del Convegno sabato 4 aprile.

Un grazie all'avv. Alessandro Papanti e agli amici di Empoli che hanno collaborato per la riuscita del Convegno, un arrivederci ad aprile 2010.

Luigi M. Impallomeni

Organizzatore e Segretario di Toscana 2009



Ed. Florence Center Srl - Firenze

Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo volume può essere riprodotta senza il permesso scritto dell'editore.

Samuel Cunard

Principe mercantile degli oceani 1787–1865

Samuel Cunard, nato il 21 Novembre 1787 ad Halifax in Canada, sposatosi il 4 Febbraio 1815 con Susan Duffus da cui ebbe 9 figli, morto il 28 Aprile 1865 a Kensington – Londra.

Primo figlio del carpentiere e commerciante di legname Abraham Cunard e della moglie Margaret, ebbe quattro fratelli: Joseph, Henry, Thomas e William. Già da giovane dimostrò un senso notevole negli affari. A 17 anni iniziò il commercio internazionale delle merci occupandosi di legname, carbone, ferro e del trasporto e caccia delle balene, usando innovativi mezzi per il carico e scarico delle merci, nel 1813 costituisce la “Cunard e figlio” e nel 1814 aveva già 40 navi a vela per il trasporto della posta fra Terranova, le Bermude e Boston. Nel 1825 fu nominato, dell’azienda orientale dell’India, agente per gli affari marittimi, era responsabile dei trasporti dalla Cina al Canada.

Presto Cunard intuì gli svantaggi economici delle navi interamente dipendenti dei venti, iniziò a pensare in termini di “ferrovia-oceano” con i passeggeri e il carico che arriva puntuale e regolarmente in nave come nella ferrovia, nel 1833 divenne il principale azionista del Royal William, il primo vapore canadese ad attraversare l’Atlantico dal Canada all’Inghilterra. La sua esperienza con il Royal William lo condusse a presentare nel 1839 un’offerta al governo britannico, con quattro soci di Glasgow e Liverpool (Robert Napier, James Donaldson, George e David MacIver), per un servizio di posta, in qualsiasi stagione, con navi a vapore tra Liverpool – Halifax/Quebec e Boston, nacque la “The British & North-American Royal Mail Steam Packet Company” l’antenato diretto della “Cunard Line”. L’azienda costruì subito quattro navi a vapore e il 4 luglio 1840, per primo, il Britannia attraversò l’Atlantico da Liverpool via Halifax fino a Boston in 14 giorni e 10 ore. Samuel Cunard e altri 63 passeggeri erano a bordo. La sua esperienza lo persuase ad avere le navi, gli ufficiali e gli uomini migliori, con priorità alla sicurezza prima del profitto.



Posta transatlantica trasportata dai vapori della The British & North-American Royal Mail Steam Packet Company

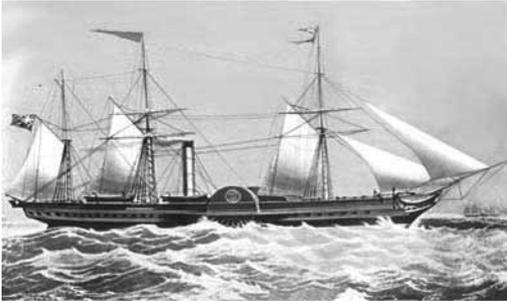
Questa raccolta si propone di illustrare i vapori postali in servizio dall'Europa agli USA e dagli USA in Europa tra 1840 e il 1875, lo studio è limitato ai vapori della "The British & North-American Royal Mail Steam Packet Company".

"THE CUNARD LINE"

· Abyssinia (1870 - 1875)	· Europa (1848 - 1866)
· Acadia (1840 - 1848)	· Hecla (1869 - 1875)
· Africa (1850 - 1867)	· Hibernia (1843 - 1850)
· Aleppo (1869 - 1871)	· Java (1865 - 1875)
· Algeria (1870 - 1875)	· Kedar (1872)
· Alps (1854)	· Malta (1869 - 1873)
· America (1848 - 1863)	· Marathon (1869 - 1875)
· Andes (1854)	· Nemesis (1869 - 1870)
· Arabia (1853 - 1864)	· Niagara (1848 - 1862)
· Asia (1850 - 1867)	· Olympus (1863 - 1874)
· Atlas (1873 - 1875)	· Palmyra (1868 - 1873)
· Australasian (1860 - 1869)	· Parthia I (1870 - 1875)
· Batavia (1870 - 1875)	· Persia (1856 - 1867)
· Bothnia (1874 - 1875)	· Russia (1867 - 1875)
· Britannia (1840 - 1848)	· Samaria I (1869 - 1875)
· Calabria (1870 - 1875)	· Saragossa (1874)
· Caledonia (1840 - 1849)	· Scotia I (1862 - 1875)
· Cambria (1845 - 1856)	· Scythia I (1875)
· Canada (1848 - 1865)	· Siberia (1868 - 1875)
· China (1862 - 1875)	· Tarifa (1869/ 1873)
· Columbia (1841 - 1843)	· Tripoli (1869 - 1872)
· Cuba (1864 - 1875)	· Unicorn (1840)

*Tra parentesi il periodo di utilizzo per il trasporto della posta tra Europa e USA

BRITANNIA / 1.135 ton. / 63,09 x 10,36 m.
1840 - 1880



Varato il 5 febbraio 1840 dai cantieri Robert Duncan & Co. di Greenock con motori Robert Napier di Glasgow, propulsione a vela e pale di legno, un fumaiolo e tre alberi, velocità 9 nodi, passeggeri 1^a classe n° 115.

A seguito del contratto vinto con il governo britannico per il trasporto della posta fra Liverpool - Halifax - Boston e il Quebec, Cunard fece costruire 4 navi a vapore di dimensioni simili: Britannia, Acadia, Caledonia e Columbia. Secondo il contratto stipulato le navi dovevano essere predisposte per l'eventuale trasporto di truppe (*troopships*) in caso di guerra.

Il Britannia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool - Halifax - Boston partendo da Liverpool il 4 luglio 1840 alle ore 2,00, anniversario dell'indipendenza americana, giunse a Boston il 18 luglio alle ore 12,00 impiegando 14 giorni e 10 ore.

Durante il viaggio del febbraio del 1844 rimase intrappolato nel ghiaccio nel porto di Boston, i cittadini della città in due giorni tagliarono, a proprie spese, una scanalatura di fuga della lunghezza di 7 miglia.

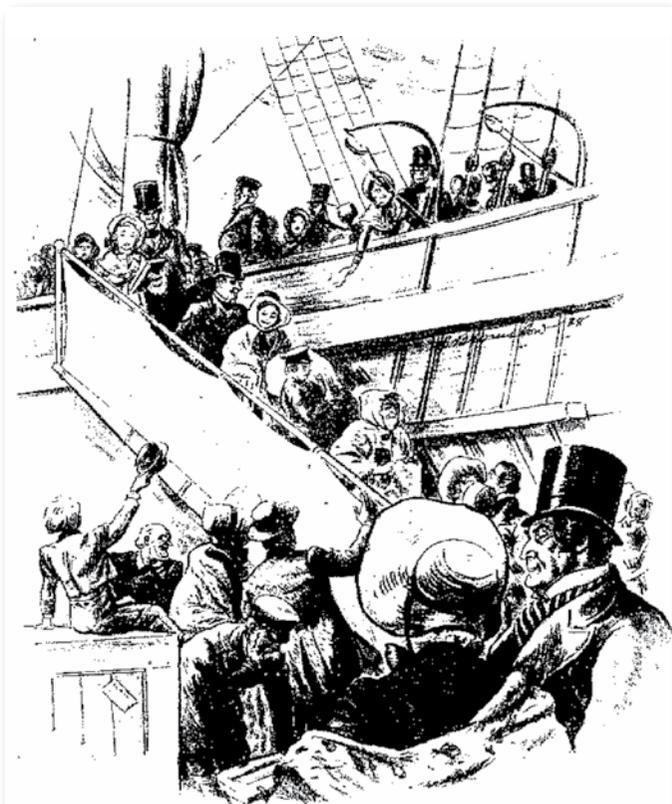
Successivamente, nel settembre del 1847, rimase incagliato a Capo Race - Terranova, venne rimorchiato e riparato a New York, nel Novembre 1848 il Britannia effettuò l'ultimo viaggio per Cunard. Venduto nel marzo 1849 a Brema alla Confederazione Tedesca fu ristrutturato nel 1851 e cambiò nome in "Barbarossa", furono installati n° 9 cannoni 68-Pfund poi, nel 1873, fu ceduto alla Prussia, affondato il 28 luglio 1880 dalla torpedine SMS "Ziethen", quando fungeva da nave obiettivo.

1844 – Porto di Boston



ARRIVO A Boston DEL VAPORE BRITANNIA NEL PRIMO VIAGGIO

18 Luglio 1840



1840

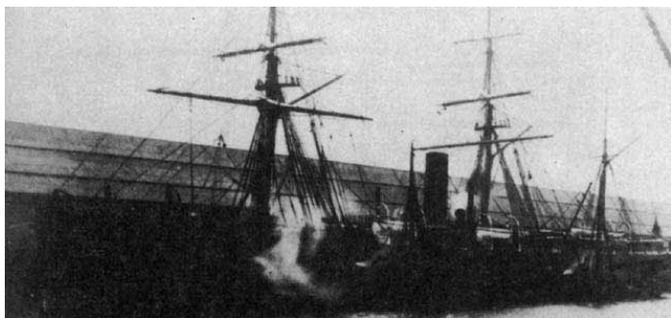
63 passengers crossed on the *Britannia's* maiden voyage, from Liverpool July 4, 1840. The 1,156-ton ship was but 207 feet long, with a beam of 34 feet between paddle-wheels and three masts full-rigged for speed. But she was the first regular transatlantic steamship...nothing so wonderful had ever been seen!

ABYSSINIA / 3.376 ton. / 110,78 x 12,86 m.

1870 - 1891

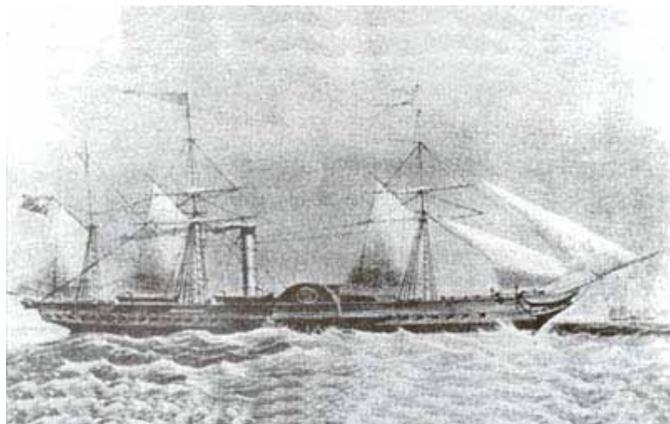
Varato nel marzo 1870 dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow con motori reversibili, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaio e tre alberi, velocità 13 nodi, passeggeri 1ª classe n° 120 e n° 1.068 in 3ª classe.

Effettò il primo viaggio con itinerario da Liverpool a Boston, via Queenstown, partendo da Liverpool il 28 giugno 1870, giunse a Boston l'8 luglio, impiegando 10 giorni, continuò questo servizio anche per New York fino all'agosto 1880 quando fu venduto alla "Guion Line" per essere utilizzato sullo stesso itinerario Liverpool - New York. Nel 1882 furono cambiati i motori dalla J. Jones & figli di Liverpool e fino al 1886 proseguì sul suo itinerario, dal 1887 al 1891 fu utilizzato nel Pacifico canadese dalla "CPR Line" sul tragitto Vancouver - Hong Kong, nel 1891 ritornò sul vecchio itinerario Liverpool - New York ma il 18 dicembre venne distrutto da un incendio, tutti i passeggeri si salvarono sulla nave "Spree" della Norddeutscher Lloyd.



Steamer Abyssinia - 1887

**ACADIA / 1.154 ton. / 63,09 x 10,36 m.
1840 – 1858**



Varato nell'aprile 1840 dai cantieri John Wood & Co di Glasgow con motori Robert Napier, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaio e tre alberi, velocità 9 nodi, passeggeri 1ª classe n° 115.

Simile ai vapori gemelli Britannia, Caledonia e Columbia, secondo il contratto stipulato con il Governo Britannico per il trasporto della posta fra Liverpool, Halifax, Boston e il Quebec, effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Halifax – Boston partendo da Liverpool il 4 agosto 1840, giunse a Boston il 17 agosto impiegando 13 giorni, continuò questo servizio fino al novembre 1848, nel marzo 1849 fu utilizzato per il collegamento Liverpool – Brema e, nel primo viaggio, rimase incagliato all'Isola di Terschelling in Olanda, rimesso a galla fu ceduto alla Confederazione Tedesca cambiando nome in "Duca Johann", rivenduto nel 1852 alla Compagnia di Navigazione W.A. Fritze & Company cambiò nome in "Germania", venne utilizzato sul tragitto Brema – New York dal 2 agosto 1853 al 24 ottobre 1854, poi restituito al Governo Britannico per il trasporto delle truppe nella guerra di Crimea, demolito a Londra nel 1858.

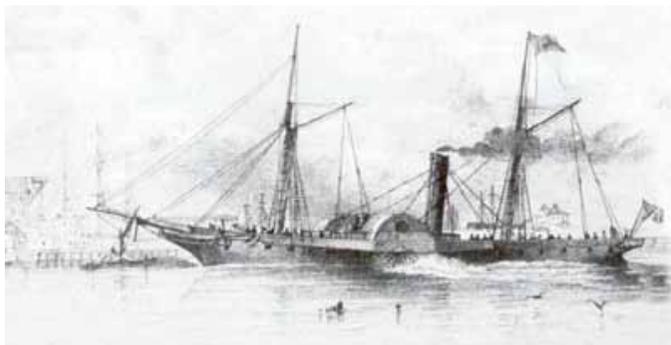
8



S/S Germania - 1852

AFRICA / 2.226 ton. / 81,07 x 12,19 m.

1850 – 1868



Varato nel 1850 dai cantieri Robert Steele & Co. di Glasgow con motori Robert Napier, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1^a classe n° 130 e n° 30 in 2^a classe.

Simile al vapore gemello Asia, costruiti per soddisfare l'aumentate richieste di trasporto e il servizio postale transatlantico, diversamente dalle precedenti erano altamente attrezzate, rifinite e accoglienti.

L'Africa effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York partendo da Liverpool il 26 ottobre 1850, giunse a New York l'8 novembre impiegando 13 giorni, nell'ottobre 1851 rimase incagliato nei pressi di Belfast e venne riparato a Liverpool, nel 1853 venne rimosso l'albero di poppa, nel febbraio 1854 rimase nuovamente incagliato a Jersey ove venne riparato. Nel 1867 viene prestato al Governo Britannico per alloggiare a Liverpool le truppe intervenute per sedare i disordini causati dal Fenian separatista irlandese.

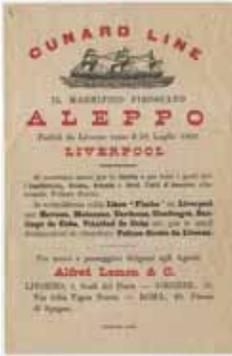
Nel gennaio 1868 effettuerà l'ultimo viaggio da Boston a Queenstown, con ciò decretando la fine dei vapori con pale in legno, venduto da Cunard nello stesso 1868.

9

1850 – Africa – 3 alberi

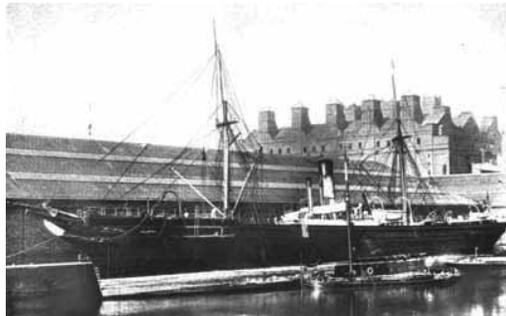


**ALEPPO / 2.057 ton. / 89,15 x 11,64 m.
1865 – 1909**



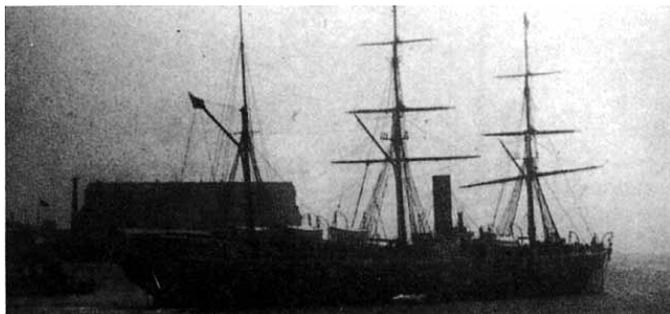
Varato nel marzo 1865 dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow con motori Robert Napier, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 11 nodi, passeggeri 1ª classe n° 46 e n° 593 in 3ª classe.

Effettuo il primo viaggio nel Mediterraneo partendo da Liverpool il 15 settembre 1865, tra il 1869 e il 1871 effettuò vari viaggi Liverpool – Queenstown – New York o Boston. Tra il 1872 e il 1992 fu utilizzato per il commercio tra Liverpool e il Mediterraneo effettuando anche 16 viaggi transatlantici. Nel 1880 furono cambiati i motori da J. Jack & Co. di Liverpool e poi nel 1890 da J. Howden & Co. di Glasgow con motori a triplice espansione. Il 24 marzo 1892 fece l'ultimo viaggio da Liverpool a Boston, demolito nel 1909 a Preston.



ALGERIA / 3.428 ton. / 110,08 x 12,53 m.

1870 - 1903



Varato il 12 luglio 1870 dai cantieri J. & G. Thomson & Co. di Glasgow con scafo in ferro, motori Robert Napier, propulsione a vela ed eliche, un fumaiolo e tre alberi, velocità 13 nodi, passeggeri 1^a classe n° 200 e n° 1.054 in 3^a classe.

L'Algeria effettuò per Cunard il primo viaggio con itinerario Liverpool - New York, via Queenstown, partendo da Liverpool il 27 settembre 1870 giunse a New York il 9 ottobre impiegando 12 giorni. Continuò questo itinerario fino al 22 ottobre 1881 per poi essere venduto alla "Red Star Line", che cambiò i motori con quelli della J. Jack & Co. di Liverpool, aumentò la stazza a 3.760 ton. e nome in "Pennland", utilizzandolo per i tragitti tra Anversa - New York e Filadelfia - Liverpool - Anversa - New York - Philadelphia fino al 1902, quando eliminò la prima classe, per poter trasportare più emigranti, effettuando tre viaggi Anversa - New York e quindici viaggi Anversa - Philadelphia prima della demolizione nel 1903.

11



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

**ALPS / 1.440 ton. / 72,10 x 10,12 m.
1852 - 1860**

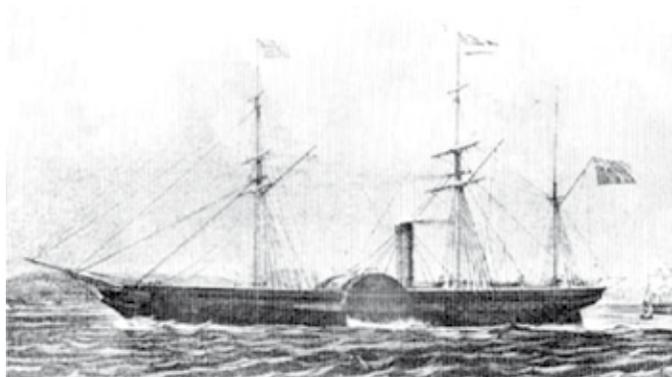


Varato nell'aprile 1852 dai cantieri William Denny & Co. di Dumbarton con motori Robert Napier, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e tre alberi, velocità 9 nodi. Gli scienziati sollecitavano dal 1830 l'uso del ferro nella costruzione dei vapori e, per parecchi anni prima del 1852, suggerirono l'uso dell'elica, nel 1852 Cunard si adeguò alle nuove teorie. Una volta convinto non perse tempo e ordinò quattro navi a vapore in ferro ed elica da aggiungere alla flotta: Australian, Sydney, Andes e Alps.

Australian e Sydney furono subito venduti alla "Australian Royal Mail Steam Navigation Co.". L'Alps, il 19 febbraio 1854 fu impiegato sulla linea Liverpool - New York, venne subito ritirato per essere utilizzato come nave ospedale durante la guerra di Crimea. Dal 1855 al 1859 venne utilizzato nel Mediterraneo da una Società di Cunard la "British & Foreign Steam Navigation Co". Nel 1859 venne venduto al Governo Spagnolo cambiando nome in "Mandingo" ma subito rivenduto.

AMERICA / 1.826 ton. / 76,50 x 11,58 m.

1847 - 1876



Varato nel maggio 1847 dai cantieri Robert Steele & Co. di Greenock con motori Robert Napier - Glasgow, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaio e tre alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1ª classe n° 140.

Nel 1847 era divenuto evidente al Governo britannico che i servizi postali non trovavano risposta alla crescente domanda, viste le enormi richieste a seguito dei rapporti commerciali velocemente sviluppatasi fra la Gran Bretagna e l'America, fu saggiamente deciso di raddoppiare il servizio di posta atlantico. Un nuovo contratto venne stipulato con la "Cunard Company" per cui vapori alimentati da motori di almeno 400 cavalli, capaci di trasportare velocemente, avrebbe dovuto salpare da Liverpool ogni sabato per New York e Boston alternativamente. Per adempiere al contratto furono costruiti da Cunard quattro vapori : America - Niagara - Europa e Canada.

L'America effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool - New York via Halifax partendo da Liverpool il 15 aprile 1848, giunse a New York il 29 aprile impiegando 14 giorni, nei viaggi successivi alternò la destinazione tra New York e Boston. Nel dicembre 1856, durante una tempesta, subì molti danni riparati prontamente a Liverpool, nel 1863 fu affittato alla Allan Line per essere utilizzato nel tragitto Liverpool - Montreal/Quebec.

Riutilizzato da Cunard dal 1866 venne in seguito trasformato cambiando nome in "Coalgacorder", venne demolito nel 1876.

Uffici Cunard
di Trondheim

13

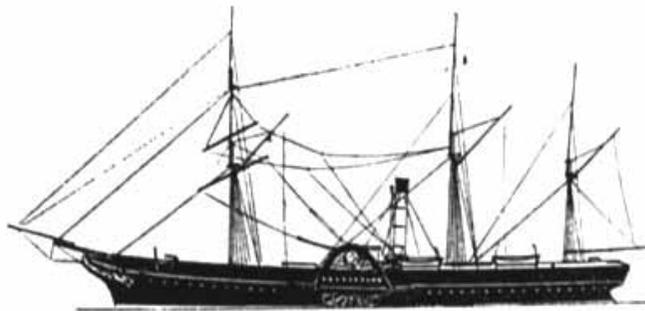


ANDES / 1.440 ton. / 72,10 x 10,12 m.
1852 – 1859

Varato nell'aprile 1852 dai cantieri William Denny & Co. di Dumbarton con motori Robert Napier, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e tre alberi, velocità 9 nodi, passeggeri 1ª classe n° 62 e n° 122 in 2ª classe

Gli scienziati sollecitavano dal 1830 l'uso del ferro nella costruzione dei vapori e, per parecchi anni prima del 1852, suggerirono l'uso dell'elica, nel 1852 Cunard si adeguò alle nuove teorie. Una volta convinto non perse tempo e ordinò quattro navi a vapore in ferro ed elica da aggiungere alla flotta: Australian, Sydney, Andes e Alps.

Australian e Sydney furono subito venduti alla "Australian Royal Mail Steam Navigation Co.". L'Andes, il 14 febbraio 1854 fu impiegato sulla linea Liverpool – New York, venne subito ritirato per essere utilizzato come nave ospedale durante la guerra di Crimea. Dal 1855 al 1859 venne utilizzato nel Mediterraneo da una Società di Cunard la "British & Foreign Steam Navigation Co". Nel 1859 venne venduto al Governo Spagnolo cambiando nome in "Lagos".



Steamer Andes 1854/55 –
Guerra di Crimea

ARABIA / 2.402 ton. / 86,62 x 12,50 m

1852 – 1868

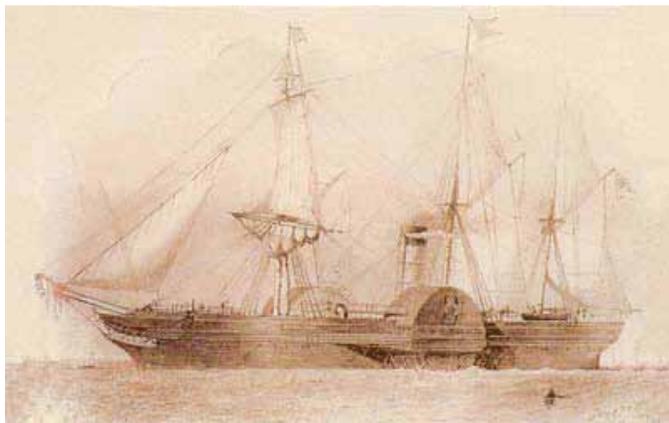


Varato il 21 giugno 1852 dai cantieri Robert Steele & Co. di Greenock con motori Robert Napier di Glasgow, propulsione a vela e pale in legno laterali, due fumaioli e due alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1ª classe n° 180. Nel gennaio 1852 fu ceduto alle Reali Poste per sostituire il vapore “Amazon” affondato il 4 gennaio per un incendio nella sala macchine nel primo viaggio, venne cambiato nome in “La Plata” e utilizzato per il commercio con il Sud America. Cunard utilizzò allora il vapore gemello che doveva essere chiamato “Persia” chiamandolo “Arabia II”

L'Arabia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York partendo da Liverpool il 1° gennaio 1853 giunse a New York il 16 gennaio impiegando 15 giorni, nei viaggi successivi alternò la destinazione tra New York e Boston.. Alle fine del 1854 fu utilizzato dal governo britannico per il trasporto delle truppe, con mogli e figli, durante la guerra di Crimea, per poi ritornare nel 1856 sulla rotta Liverpool – Halifax – New York – Boston. Nell'agosto 1858 si scontrò con il vapore Europa, della stessa Cunard, con gravi danni per entrambi, riparato proseguì i viaggi tra Liverpool e Boston fino al 1864 quando fu venduto, nel 1868 affondò nei pressi di Halifax.



**ASIA / 2.226 ton. / 81,07 x 12,19 m.
1850 - 1876**



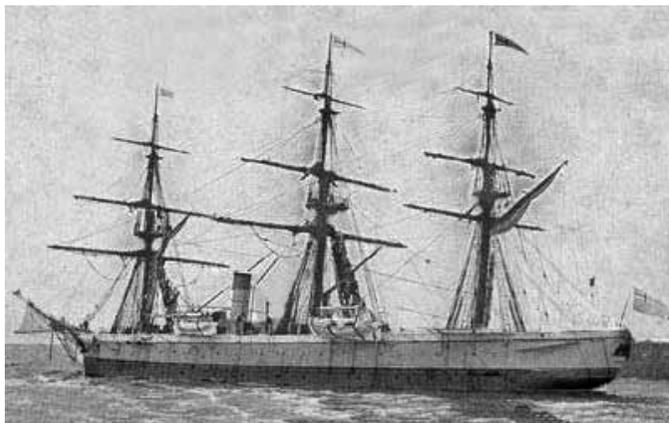
Varato nel 1850 dai cantieri Robert Steele & Co. di Glasgow con motori Robert Napier, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1^a classe n° 130 e n° 30 in 2^a classe.

Simile al vapore gemello Africa, costruiti per soddisfare l'aumentata richieste di trasporto e il servizio postale transatlantico, diversamente dalle precedenti erano altamente attrezzate, rifinite e accoglienti.

L'Asia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool - Halifax - Boston partendo da Liverpool il 18 maggio 1850, giunse a Boston il 28 maggio impiegando solo 10 giorni, fu poi utilizzata alternativamente per i viaggi sia per Boston che per New York. Nel 1853 venne rimosso l'albero di poppa. Nel 1867 venne venduto alla Robb & al Co., di Glasgow per essere convertito in nave passeggeri. Il 2 dicembre 1876 fu distrutto da un incendio a Bombay.



**ATLAS / 2.393 ton. / 100,27 x 11,12 m.
1860 – 1896**

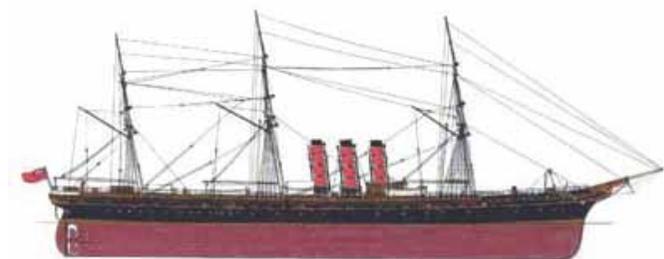


Varato l'8 marzo 1860 dai cantieri J. & G. Thomson & Co. di Glasgow (allora di 1.794 ton. e lungo m. 84,12) con due motori, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaio e due alberi, velocità 11 nodi, passeggeri 1^a classe n° 69 e n° 833 in 3^a classe. L'Atlas venne utilizzato dal 1860 al 1872 nel Mediterraneo da una Società di Cunard la "British & Foreign Steam Navigation Co". Nel 1873 allungato, con nuovi motori e l'aggiunta di un nuovo albero effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Queenstown – Boston partendo da Liverpool il 1 maggio 1873, giunse a Boston il 13 maggio e continuò nel 1873 e 1874 questi viaggi per tornare sulla tratta Liverpool – Mediterraneo dal 1875 fino alla demolizione nel 1896.

New York – Madison Square Garden – 1892

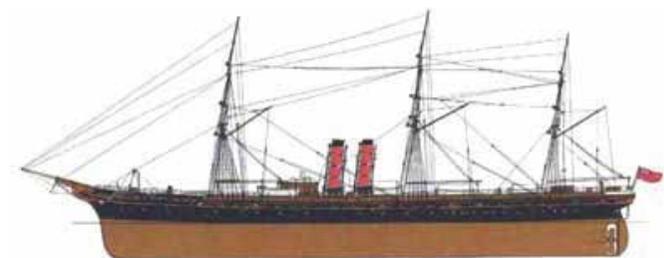


**AUSTRALASIAN / 2.902 ton. / 101,09 x 12,83 m.
1857 – 1898**



Varato nell'aprile 1857 dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, tre fumaioli e tre alberi, velocità 12 nodi, passeggeri di 1^a classe n° 200 e n° 60 in 2^a classe. Utilizzato sulla linea Europa – Australia, venne acquistato da Cunard nel 1859, usato in un primo momento dalla “Allan Line” sul tragitto Liverpool – Portland e saltuariamente da Cunard con itinerario Liverpool – New York, poi con regolarità dal 1862. Venne modificato nel 1869 con nuovi motori ad espansione e la rimozione di un fumaiolo, nel 1870 venne cambiato nome in “Calabria” ed effettuò il 1° viaggio tra Liverpool e New York l'8 gennaio 1870 arrivando a New York il 20 gennaio e fino al 1876 proseguì sul tragitto Liverpool – New York per Cunard. Venduto nel 1876 alla Telegraph & al Maintenance Co. per la posa dei cavi telegrafici in mare, venne demolito nel 1898.

CALABRIA / 2.902 ton. / 101,09 x 12,83 m.



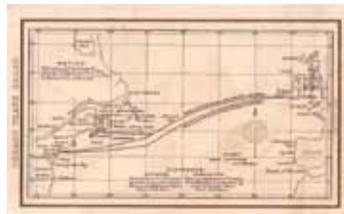
BATAVIA / 2.553 ton. / 99,79 x 11,98 m.

1870 – 1924

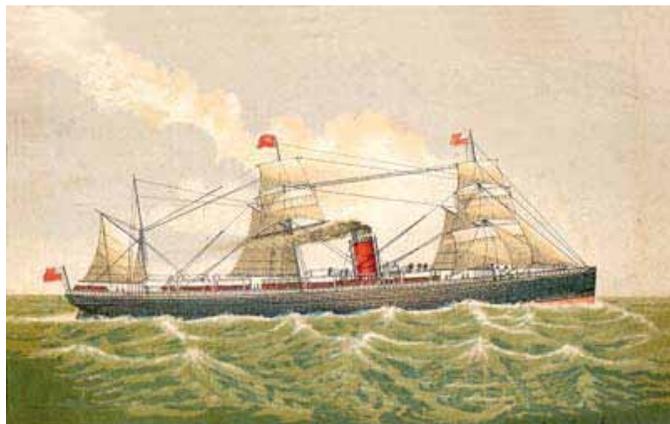


Varato il 1° febbraio 1870 dai cantieri William Denny & Bros di Dumbarton con motori di nuova concezione, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1ª classe n° 150 e n° 800 in 3ª classe. Il Batavia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Queenstown – New York partendo da Liverpool il 21 giugno 1870, giunse a New York il 1° luglio impiegando 10 giorni, rimase su questo itinerario per la maggior parte della sua attività con Cunard . Nel 1880 fu sperimentato per i viaggi Liverpool – Bombay, senza successo. Venne allora usato per i viaggi nell’Atlantico e Mediterraneo. Nel 1882 fu utilizzato dal Governo Inglese per il trasporto della truppa per la spedizione egiziana. Nel 1882 fu venduto ai costruttori navali John Elder & Co, quale parte del pagamento delle navi Umbria ed Etruria . Vennero poi installati motori a triplice espansione e rivenduto alla “Canadian Pacific Line” che lo utilizzò sulla tratta Vancouver – Giappone e Cina. Nel 1892 col nuovo nome “Tacoma” fu acquistato dalla “Northern Pacific Line” e utilizzato nella linea commerciale occidentale del nord. Nel marzo 1905 fu utilizzato per il contrabbando giapponese durante la guerra Russo-Giapponese e cambiò nome in “Shikotan Maru”. Il 3 ottobre 1924, rimasto incagliato vicino a Shaiweishan, dopo aver travasato 1.700 tonnellate di carbone venne rimesso a galla e rimorchiato a Shanghai e demolito.

Itinerario vapori Cunard Liverpool – New York – 1870



**BOTHNIA / 4.535 ton. / 128,71 x 12,86 m.
1874 – 1899**



Varato il 4 marzo 1874 dai cantieri J. & G. Thomson & Co. di Glasgow, sette mesi prima del gemello Scythia, con motori di nuova concezione a due cilindri, scafo in ferro, quattro piattaforme, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e tre alberi, velocità 13 nodi, passeggeri 1^a classe n° 300 e n° 1.100 in 3^a classe, merci fino a 3.000 tonnellate.

Il Bothnia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Queenstown – New York partendo da Liverpool l'8 agosto 1874, giunse a New York il 19 agosto impiegando 11 giorni, rimase su questo itinerario per la maggior parte della sua attività con Cunard: dal 1875 al 1884 e dal 1888 al 1893 ha servito sull'itinerario Liverpool – Queenstown – New York; nei periodi 1884–88 e 1893–96 sull'itinerario de Liverpool – Queenstown – Boston. Il suo ultimo viaggio per Cunard avvenne il 8 ottobre 1896. Venduto nel 1898 per £ 11.250 a Marsiglia fu demolito nel 1899.



1892 – New York – Statua della Libertà

CALEDONIA / 1.138 ton. / 63,09 x 10,36 m.

1840 - 1850



Varato nell'aprile 1840 dai cantieri John Wood & Co di Glasgow con motori Robert Napier, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 9 nodi, passeggeri 1ª classe n° 115.

Simile ai vapori gemelli Britannia, Acadia e Columbia, secondo il contratto stipulato con il Governo Britannico per il trasporto della posta fra Liverpool, Halifax, Boston e il Quebec, effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool - Halifax - Boston partendo da Liverpool il 19 settembre 1840, giunse a Boston il 3 ottobre impiegando 14 giorni, continuò questo servizio fino al novembre 1849, nel 1850 fu ceduto alla Spagna ma nel 1851 affondò nei pressi dell'Havana.



THE BRITISH AND NORTH AMERICAN ROYAL MAIL STEAMSHIPS.

BETWEEN NEW YORK AND LIVERPOOL, direct, and between Boston and Liverpool, calling at Halifax to land and receive mails and passengers.

ASIA.	CAMBRIA,	NIAGARA,
AMERICA,	AFRICA,	HIBERNIA,
CANADA,	EUROPA,	CALEDONIA.

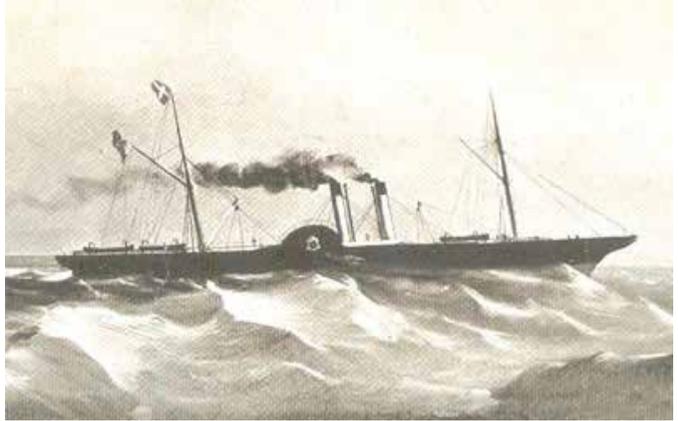
ASIA, Jutkina, from New York, September 25th.
 CANADA, Harrison, from Boston, October 5th.
 NIAGARA, Bosc, from New York, October 28th.
 CAMBRIA, Leitch, from Boston, October 16th.
 EUROPA, Loat, from New York, Wednesday, October 23rd.
 AMERICA, Shannon, from Boston, October 30.
 ASIA, Jackson, from New York, November 6th.
 CANADA, Harrison, from Boston, Nov. 12th.
 AFRICA, Ryzio, from New York, Nov. 20th.

An experienced surgeon on board.
 No berth secured until paid for.
 Freight will be charged on specie beyond an amount for personal expenses.
 All Letters and Newspapers must pass through the Post Office.
 Passage from New York or Boston to Liverpool, first cabin, £120; second cabin, 75s.
 For freight or passage apply to

E. CUNARD, JR., 38 Broadway.

FURREN, GERMAN, AND OTHER FOREIGN GOODS received and brought in consignment with British goods.
 Through bills of lading are given in Havre for New York, and the same will be done to New York for Havre.
 (C) After the first of April next, the rate of freight by the above Steamers from Liverpool will be materially reduced.

CAMBRIA / 1.423 ton. / 66,74 x 10,67 m
1844 - 1875



Varato nell'aprile 1844 dai cantieri Robert Steele & CO di Greenock con motori Robert Napier, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaio e tre alberi, velocità 9 nodi, passeggeri 1^a classe n° 120.

Simile al vapore gemello Hibernia, costruiti per rafforzare la flotta Cunard, essendo aumentati i traffici e la posta con gli USA, effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool - Halifax - Boston partendo da Liverpool il 4 gennaio 1845, giunse a Boston il 24 gennaio impiegando ben 20 giorni, continuò questo servizio fino al 1848, dal gennaio 1849 fu utilizzato per il collegamento Liverpool - Halifax - Boston o New York. Nel marzo 1854 venne requisito dal Governo Britannico per il trasporto delle truppe nella guerra di Crimea. Dopo la guerra riprese il servizio da Liverpool a Boston. Nel gennaio del 1860 venne venduto a Giuseppe Garibaldi per il trasporto dei suoi uomini e nel novembre 1860 fu acquistato dal governo Sardo, utilizzato poi dal governo italiano dal marzo del 1861 fino alla sua demolizione nel 1875.



1860 - Giuseppe Garibaldi e la polena del Cambria

CANADA / 1.831 ton. / 76,50 x 11,58 m.

1848 – 1883



Varato nel giugno 1848 dai cantieri Robert Steele & Co. di Greenock con motori Robert Napier – Glasgow, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1ª classe n° 140.

Nel 1847 era divenuto evidente al Governo britannico che i servizi postali non trovavano risposta alla crescente domanda, viste le enormi richieste a seguito dei rapporti commerciali velocemente sviluppatasi fra la Gran Bretagna e l'America, fu saggiamente deciso di raddoppiare il servizio di posta atlantico. Un nuovo contratto venne stipulato con la “Cunard Company” per cui vapori alimentati da motori di almeno 400 cavalli, capaci di trasportare velocemente, avrebbe dovuto salpare da Liverpool ogni sabato per New York e Boston alternativamente. Per adempiere al contratto furono costruiti da Cunard quattro vapori : America – Niagara – Europa e Canada.

Il Canada effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York via Halifax partendo da Liverpool il 25 novembre 1848 giunse a New York il 14 dicembre impiegando ben 19 giorni, nei viaggi successivi alternò la destinazione tra New York e Boston. Nell'ottobre 1850 rimase incagliato nei pressi di Halifax senza danni allo scafo, il 18 aprile 1854 durante una collisione con il “Segel-Brigg Belle” morirono 2 passeggeri e sempre nel 1854 il 25 novembre in una collisione con il “SS Ocean”, vicino a Boston, morirono tre persone, riparato continuò a navigare per la Cunard fino al 1867 quando venne venduto al Portogallo cambiando nome in “Mississippi”, venne demolito nel 1883 in Spagna.



CHINA / 2.638 ton. / 99,42 x 12,31 m .

1861 – 1906



Varato nell'ottobre 1861 dai cantieri Robert Napier & Sons di Glasgow, con 2 motori Napier, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaio e tre alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1ª classe n° 268 e n° 771 in 2ª classe.

Il China effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York partendo da Liverpool il 15 marzo 1862, giunse a New York il 26 marzo impiegando 11 giorni, continuò questo servizio fino al 1865, nei viaggi successivi variò itinerario con Liverpool – Halifax – Boston fino al 1867, riprendendo dal 1868 al 1872 il primario itinerario per New York.

Il 21 settembre 1872, partito da Liverpool per New York si dovette fermare a Queenstown con un cilindro rotto, nel 1873 furono cambiati i motori dalla Barclay, Curle & Co. di Glasgow, riprendendo nel 1874 il tragitto per New York fino al 1880, nel 1879 fu utilizzato dal Governo Britannico per la guerra in Africa contro gli Zulu. Venduto nel 1880 in Spagna cambiò nome in “Magellanes” per poi cambiarlo nuovamente in “Theodor” quando fu venduto nel 1889 ad un armatore norvegese che lo convertì in veliero a 4 alberi. Il 2 marzo 1906 affondò durante un viaggio da Tampa a Yokohama.



COLUMBIA / 1.154 ton. / 63,09 x 10,36 m.
1840 – 1843



Varato nel 1840 dai cantieri Robert Steele & figlio di Greenock con motori Robert Napier di Glasgow, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 9 nodi, passeggeri 1^a classe n° 115.

Simile ai vapori gemelli Britannia, Acadia e Caledonia, secondo il contratto stipulato con il Governo Britannico per il trasporto della posta fra Liverpool, Halifax, Boston e il Quebec, effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Halifax – Boston partendo da Liverpool il 5 gennaio 1841, giunse a Boston il 21 gennaio, impiegando ben 16 giorni, il 2 luglio 1843 nel trasferimento fra Boston e Halifax affondò dopo la collisione con una roccia denominata Devil's, vicino ad Halifax. Tutti salvi i passeggeri, questa perdita rimase l'unica che la Cunard Company ebbe nei primi 30 anni della propria esistenza.

29

1847 – Porto di Liverpool



CUBA / 2.668 ton. / 103,07 x 12,92 m .
1864 – 1887



Varato nel 1864 dai cantieri Tod & McGregor di Glasgow, con motori a due cilindri, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e tre alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1^a classe n° 300 e n° 800 in 3^a classe.

Effettuò il primo viaggio, con itinerario Liverpool – New York via Queenstown, partendo da Liverpool il 3 dicembre 1864, giunse a New York il 20 dicembre impiegando ben 17 giorni a causa del mare molto agitato, continuò questo itinerario tra il 1864 e il 1876, tranne un solo viaggio a Boston. Nel 1876 fu venduto a D.Brown & Sons di Londra, convertito in quattro alberi denominato “Earl of Beaconsfield”.

Affondò il 6 novembre 1887 a Withernsea – Yorkshire, in un viaggio da Hull a Calcutta.



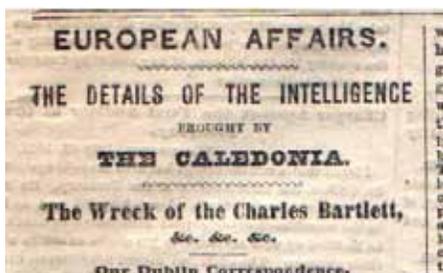
1850 - Glasgow – Varo di un vapore

EUROPA / 1.834 ton. / 76,50 x 11,58 m.

1847 – 1867

Varato nel settembre 1847 dai cantieri John Wood & Co. di Glasgow con motori Robert Napier di Glasgow, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1ª classe n° 140.

Nel 1847 era divenuto evidente al Governo britannico che i servizi postali non trovavano risposta alla crescente domanda, viste le enormi richieste a seguito dei rapporti commerciali velocemente sviluppatasi fra la Gran Bretagna e l'America, fu saggiamente deciso di raddoppiare il servizio di posta atlantico. Un nuovo contratto venne stipulato con la "Cunard Company" per cui vapori alimentati da motori di almeno 400 cavalli, capaci di trasportare velocemente, avrebbe dovuto salpare da Liverpool ogni sabato per New York e Boston alternativamente. Per adempiere al contratto furono costruiti da Cunard quattro vapori: America – Niagara – Europa e Canada. L'Europa effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Boston via Halifax partendo da Liverpool il 15 luglio 1848 giunse a Boston il 27 luglio, impiegando 12 giorni, nei viaggi successivi alternò la destinazione tra New York e Boston. Nel giugno 1849 ebbe una collisione con la nave "Charles Bartlett", morirono 135 emigranti europei. Nel 1853 venne rimosso uno dei tre alberi. Nel 1854 fu utilizzato dal governo britannico per il trasporto delle truppe, con mogli e figli, durante la guerra di Crimea per poi ritornare nel 1855 sulla rotta Liverpool – Halifax – New York o Boston. Nell'agosto 1858 si scontrò con il vapore Arabia della stessa Cunard con gravi danni per entrambi, riparato proseguì i viaggi tra Liverpool e Boston fino al 1866 per poi essere venduto nel 1867.



Herald – New York, 23 luglio 1849 – Notizia della collisione tra il Vapore Europa di Cunard e la nave Charles Bartlett.

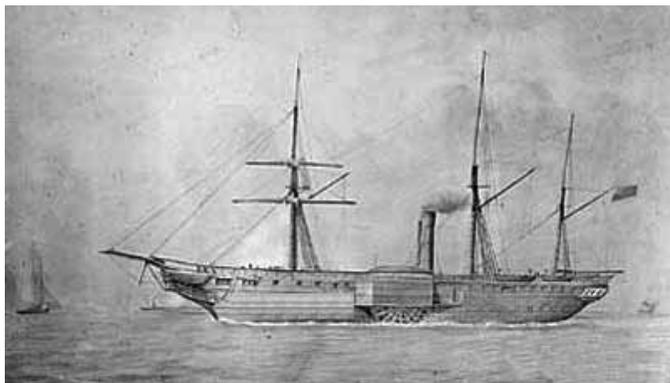
HECLA / 1.785 ton. / 84,12 x 11,09 m .
1860 – 1954



Varato nel 1860 dai cantieri Robert Napier & Sons di Glasgow, con 2 motori Napier, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaio e due alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1^a classe n° 70 e n° 800 in 3^a classe. Assieme al gemello Marathon furono costruiti per rafforzare le linee per New York e principalmente per Boston. L'Hecla fu utilizzato in un primo momento dal 1860 al 1863 per il commercio e le crociere nel Mediterraneo e per New York sotto il nome di "MacIvers Yachts", effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York il 16 giugno 1863, continuò questo servizio fino al 1869. Nel 1871 venne ristrutturato, allungato a 103,33 m con nuovi e moderni motori della J. & da G. Thomson di Glasgow, un nuovo albero centrale e la stazza portata a 2.421 ton. Utilizzato dal 1872 al 1881 nel servizio postale Liverpool – Queenstown – Boston e New York. Nel 1882 venne ceduto ai cantieri Laird Bros quale prepagamento per il vapore Cephalonia, cambiò il nome in "Claris", venduto nel 1888 in Spagna e battezzato "Conde de Villana", nel 1892 venne nuovamente ceduto alla P.A. Gartland di Buenos Aires cambiando nome in "Pedro Tersero" poi nel 1895 "Tempo" e nel 1897 "Rio Negro". Nel 1924 ebbe una collisione con la nave "Highland Loch", riparato venne utilizzato fino alla demolizione nel 1954, dopo circa 100 anni dal varo.



**HIBERNIA / 1.422 ton. / 66,74 x 10,67 m.
1842 – 1868**



Varato nell'aprile 1842 dai cantieri Robert Steele & Figlio di Greenock con motori Robert Napier, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaio e tre alberi, velocità 9 nodi, passeggeri 1^a classe n° 120.

Simile al vapore gemello Cambria, costruiti per rafforzare la flotta Cunard, essendo aumentati i traffici e la posta con gli USA, effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Halifax – Boston partendo da Liverpool il 19 aprile 1843, giunse a Boston il 4 maggio impiegando 15 giorni, continuò questo servizio fino al 1848, dal gennaio 1849 fu utilizzato per il collegamento Liverpool – Halifax – Boston o New York, nell'agosto 1849 rimase incagliato con lievi danni presso Halifax, riparato a New York, nel settembre 1850 concluse l'ultimo viaggio e fu venduto alla Marina Spagnola cambiando nome in "Habanois", affondò nel 1868 a causa di una tempesta .



ARRIVO A NEW YORK DEL PRIMO VAPORE CUNARD

THE HIBERNIA-1847



CELEBRATES THE ARRIVAL OF THE FIRST CUNARDER

"**A**LH, to the Hibernia!"—Hurrahs that fairly rent the sky in twain, New York's great day, December 29th, 1847—when an entire populace swarmed to its waterfront to cheer the coming of the first Cunarder to the harbour of New York... the "Herald" tells the story—

"The arrival of the Hibernia... is only the beginning of the revolution that is going on in ocean steam navigation, which will ultimately result in crowning all atomers to this port. Our merchants ought to welcome Capt. Ryrie to New York. Why not give him a public dinner, on Friday next?"

And what a dinner Manhattan gave to the good Captain Ryrie! "In the name of the city and of the merchants, we welcome you to the city of New York, Captain Ryrie"... said Depeyster Ogden, Toastmaster. "The establish-



New-York Exchange

ment of this new Cunard Line is the commencement of a new era in steam navigation. The Cunard steamships have been attended with undreamed-of success... the skill and science displayed in their navigation is deserving of praise, and reflects the greatest credit on all concerned."

Seven years previously, to be exact, on the 19th of July, 1840—another first Cunarder—the famous BRITANNIA* had sailed into Boston—had opened the first regular steamship passenger and mail service with the Old World—and had initiated a new era in human intercourse.

DE. & CO.

CUNARD

*Facsimile copy of the anonymous Extra Gazette presented to old Federal Street Meeting House in Boston upon "The Coming of the Hibernia", as originally printed in 1847, will be sent free upon request. Write for it.

1840 • NINETY • YEARS • OF • SERVICE • 1930

**JAVA / 2.696 ton. / 102,74 x 13,07 m .
1865 – 1895**



Varato il 24 giugno 1865 dai cantieri J.&G.Thomson di Glasgow, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e tre alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1ª classe n° 300 e n° 800 in 3ª classe. Effettuò il primo viaggio sulla rotta da Liverpool a New York, via Queenstown, il 21 ottobre 1865 giungendo a New York il 2 novembre (12 giorni), continuò questo itinerario fino al 1876 alternando alcuni viaggi su Boston, via Halifax. Nel 1877 furono sostituiti i motori da Fawcett, Preston & Co. di Liverpool e ceduto alla Warren Line che lo utilizzò sulla linea Liverpool – Boston, venduto nel marzo 1878 alla Red Star Line, che in aprile istituì una linea da Anversa a New York e successivamente da Anversa a Filadelfia cambiandogli nome con “Zeeland”, fu utilizzato fino al 1889 anche sulla linea Anversa – York, venduto nel 1889 a una società francese cambiò nome in “Electricque” fu rivenduto nel 1892 al un armatore britannico che sostituì i motori, cambiò nome con “Lord Spencer”. Il 9 aprile 1895 affondò durante la traversata da San Francisco a Queenstown.



**KEDAR / 1.783 ton. / 84,05 x 11,03 m.
1860 – 1897**



Varato nell'agosto 1860 dai cantieri William Deny & Bros. di Dumbarton, con due motori alternati, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1^a classe n° 40 e n° 494 in 3^a classe.

Il Kedar fu utilizzato da Cunard per il servizio nel Mediterraneo, effettuò un primo viaggio con itinerario Liverpool – New York partendo da Liverpool il 27 novembre 1860 a cui ne seguirono altri due nel 1872, ad ottobre 1872 furono sostituiti i motori da Jack Rollo & Co. di Liverpool. Nel 1897 fu venduto alla Workman Clark & Co. per £ 2,105, poi rivenduto a un demolitore genovese.

**MALTA / 2.132 ton. / 92,38 x 11,98.
1865 – 1889**



Varato il 19 ottobre 1865 dai cantieri J.&G.Thomson di Glasgow con due motori alternativi, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, con tre gru di carico, un fumaiolo e due alberi, velocità 11 nodi, passeggeri 1^a classe n° 40 e n° 535 in 3^a classe.

Effettuò un primo viaggio da Liverpool a New York il 20 febbraio 1866, tra il 1869 e il 1873 effettuò vari viaggi Liverpool – New York o Boston, venne poi utilizzato per il commercio tra Liverpool e il Mediterraneo. Nel 1879 furono installati nuovi motori ad espansione da J.Jack & Co.di Liverpool.. Riprese per un anno dal 6 luglio 1879 i viaggi Liverpool – Boston. Dal 1883 fu utilizzato sul tragitto Southampton – le Havre – Cherbourg, il 15 ottobre 1889, a causa della nebbia, affondò, senza morti, nei pressi di Capo Cornwall in Irlanda.



Irlanda – Capo Cornwall

**MARATHON / 1.784 ton / 84,12 x 11,16 m.
1860 – 1898**



Varato nel 1860 dai cantieri Robert Napier & Sons di Glasgow, con 2 motori alternativi, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1^a classe n° 70 e n° 850 in 3^a classe.

Assieme al gemello Hecla furono costruiti come vapori supplementari delle linee per New York e Boston., effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York l'8 gennaio 1861, continuò questo servizio dal 1869 al 1873 per New York e fino al 1884 per Boston. Nel 1873 era stato ristrutturato, allungato a 105,52 m. con nuovi e moderni motori della J. & da G.Thomson di Glasgow, un nuovo albero centrale e la stazza portata a 2.403 ton. Nel 1882 fu ceduto al Governo Britannico per la spedizione egiziana. Dopo il 1884 fu utilizzato nel Mediterraneo. Ceduto nel 1898 alla Società Workman & Clark in conto acquisto del vapore "Cipria" venne demolito a Genova nello stesso anno.

1870 – Porto di New York



NEMESIS / 2.717 ton. / 107,46 x 12,65 m.

1857 – 1891



Varato nel 1857 dai cantieri Tod & McGregor di Glasgow con scafo in ferro, due motori, propulsione a vela e pale in ferro laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 11 nodi., passeggeri n° 30 in 1ª classe e n° 900 in 3ª. Costruito per la Peninsular & Oriental Line (P&O) con il nome di “Delphi” fu ceduto nel 1869 a Peter Deny che provvide ad allungarlo dagli originali 95 metri, ceduto nello stesso anno a Cunard, il 30 ottobre effettuò il primo viaggio da Liverpool a New York, via Queenstown arrivando a New York l'11 novembre, nel maggio 1870 interruppe l'attività e nel marzo 1871 fu venduto alla Inman Line per essere utilizzato sullo stesso itinerario. Nel 1872 furono sostituiti i motore dalla Rankin & Blackmore di Greenock e rivenduto alla Norddeutscher Lloyd Line per essere utilizzato per i collegamenti Brema – New York, ceduto nel 1879 alla Belgian Red Star Line, che provvide ad aumentare la stazza a 3.446 ton. e cambiare il nome in “Perusia”, ritornando “Nemesis” nel 1880, venduto ancora nel 1881 alla Adamson & Ronaldson e subito ceduto alla azienda olandese K.N.S.M. che dal 1882 lo utilizzò come barca a vela da Amsterdam a New York. Ultimo viaggio il 17 agosto 1882, demolito nel 1891.



1871 – Biglietto in bianco per il passaggio su una nave a vapore della linea Inman

NIAGARA / 1.824 ton. / 76,50 x 11,58 m
1847 - 1875



Varato nell'agosto 1847 dai cantieri Robert Steele & Co. di Greenock con motori Robert Napier - Glasgow, propulsione a vela e pale in legno laterali, un fumaiolo e tre alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1^a classe n° 140.

Nel 1847 era divenuto evidente al Governo britannico che i servizi postali non trovavano risposta alla crescente domanda, viste le enormi richieste a seguito dei rapporti commerciali velocemente sviluppatisi fra la Gran Bretagna e l'America, fu saggiamente deciso di raddoppiare il servizio di posta atlantico. Un nuovo contratto venne stipulato con la "Cunard Company" per cui vapori alimentati da motori di almeno 400 cavalli, capaci di trasportare velocemente, avrebbe dovuto salpare da Liverpool ogni sabato per New York e Boston alternativamente. Per adempiere al contratto furono costruiti da Cunard quattro vapori : America - Niagara - Europa e Canada.

Il Niagara effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool - Boston via Halifax partendo da Liverpool il 20 maggio 1848, giunse a Boston il 2 giugno impiegando 13 giorni, nei viaggi successivi alternò la destinazione tra New York e Boston. Nel 1854 fu utilizzato dal governo britannico per il trasporto delle truppe, con mogli e figli, durante la guerra di Crimea. Fino al 1866 operò sulla rotta Liverpool - Havre poi, rimossi i motori, venne venduto senza cambiare nome, il 6 giugno 1875 naufragò nei pressi di Anglesey.



**OLYMPUS / 1.794 ton. / 84,12 x 11,15 m.
1860 – 1891**



Varato nel 1860 per la Cunard Mediterranean dai cantieri J. & G.Thomson di Glasgow, con due motori alternati, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 10 nodi, passeggeri 1^a classe n° 70 e n° 900 in 3^a classe.

L'Olympos fu utilizzato da Cunard per il servizio nel Mediterraneo, effettuò un primo viaggio con itinerario Liverpool – New York partendo da Liverpool il 2 giugno 1863, dal giugno 1864 alla fine del 1871 fu utilizzato per il servizio nel Mediterraneo. Nel 1872 subì una ristrutturazione con allungamento a 103,62 m. e motori di nuova concezione, aggiunta di un terzo albero e di un fumaiolo, stazza portata a 2.415 ton. Utilizzato fino al 1879 per i tragitti da Liverpool a Boston e saltuariamente nel mediterraneo, nel 1879 fu concesso al Governo Britannico per il trasporto della truppa durante la guerra in Africa contro gli Zulù. Ceduto nel 1881 alla J. & G. Thomson di Glasgow in acconto sul nuovo vapore "Pavonia", Demolito nel 1891.



**PALMYRA / 2.044 ton. / 88,63 x 11,58 m.
1865 – 1896**



Varato il 23 dicembre 1865 dai cantieri Caird & Co. di Greenock con motori alternati, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 11 nodi, passeggeri 1ª classe n° 46 e n° 650 in 3ª classe.

Effettuò il primo viaggio sulla linea da Liverpool a New York, via Queenstown partendo da Liverpool il 25 aprile 1866, fece vari viaggi su questo itinerario fino al 1870 e poi, fino al 1873, per Boston, effettuando servizio postale dal 1868 al 1873 anno in cui fu utilizzato da Cunard per il servizio nel Mediterraneo. Fu concesso nel 1880 al Governo Britannico per il trasporto della truppa durante la guerra in Africa contro gli Zulù e nel 1882 per la guerra egiziana dietro pagamento di 22,6 scellini per tonnellata al mese. Fu comandato nel 1880 e 1882 dal capitano Durrant, divenuto poi sovrintendente marino della Guion Line, mentre il suo vice Mr. E. Hoblyn fu assunto dalla Cunard e nel 1923 si distinse come sindaco di Birkenhead la “City of the future”. Tra il 1880 e il 1891 effettuò 17 viaggi nell’Atlantico del Nord, nel 1883 erano stati sostituiti i motori dalla J. Jack & dal Co. di Liverpool. Venduto per £ 2.600 fu demolito nel 1896.



Liverpool – Imbarco della posta per gli USA

PARTHIA 1° / 3.167 ton. / 109,87 x 12,31 m.
1870 – 1956

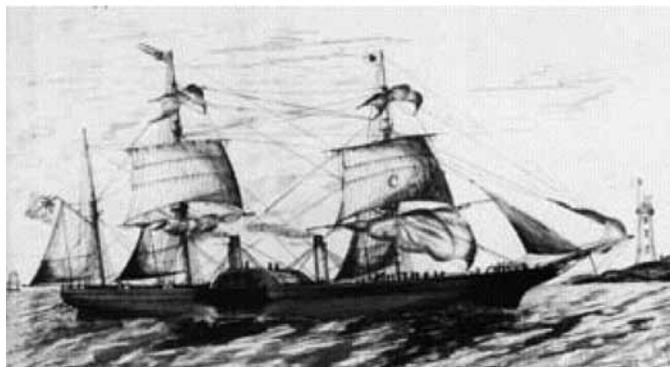


Varato il 10 settembre 1870 dai cantieri William Deny & Bros. di Dumbarton con scafo in ferro, motori alternativi, propulsione a vela ed eliche, un fumaio e tre alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1^a classe n° 150 e n° 1.031 in 3^a classe. Il Parthia effettuò per Cunard il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York, partendo da Liverpool il 17 dicembre 1870 giunse a New York il 31 dicembre impiegando 14 giorni. Continuò questo itinerario fino al 14 novembre 1883 per essere venduto alla John Elder & Co. quale pagamento di parte dei vapori Umbria e Etruria. La nave era una grande piattaforma, la migliore della flotta di Cunard di allora. Quando il Generale Gordon attaccò Khartoum nella campagna d'Egitto il Parthia fu utilizzato per il trasporto delle truppe. Nel 1885 vennero sostituiti i motori con altri a triplice espansione. Nel periodo 1887–1891 il Parthia viaggiò nel Pacifico fra Vancouver e l'Oriente per la Ferrovia Pacifico Canadese. Nel 1891 servì la Northern Pacific cambiando nome in "Victoria". Nel 1897 viaggiò tra Tacoma e l'Oriente per Dodwell, Carlill & Co. Nel 1899 rientrò sotto la bandiera del governo americano per trasportare le truppe nelle Filippine, durante la febbre dell'oro nel 1900 fu venduta da Dodwell a centinaia di cercatori. Venne poi comperato nel 1903 dalla North Western Steamship Lines e dall'Alaska S.S. Co. nel 1908. L'Alasca spese ingenti somme per ristrutturarlo, rinnovando le caldaie, alzando le piattaforme, chiudendo il ponticello e aumentando la sistemazione e comodità dei passeggeri. Nel 1934 il Victoria inaugurata la prima crociera artica con l'Alaska S.S. Co, la crociera denominata "Kotzebue" arrivava a 4 miglia dell'isola di Wrangell in Siberia.



PERSIA / 3.300 ton. / 114,60 x 13,71 m.

1856 – 1872



Varato nel 1856 dai cantieri Robert Napier & Sons di Glasgow con scafo in ferro, motori Napier, propulsione a vela e pale in ferro laterali, due fumaioli e tre alberi, velocità 13,5 nodi, passeggeri 1^a classe n° 200 e n° 50 in 2^a classe.

Benché fosse già possibile utilizzare l'elica, i passeggeri erano ancora poco disponibili alla novità, Cunard costruì un magnifico vapore, il più grande al mondo in quel momento, con pale di ferro di 40 piedi di diametro.

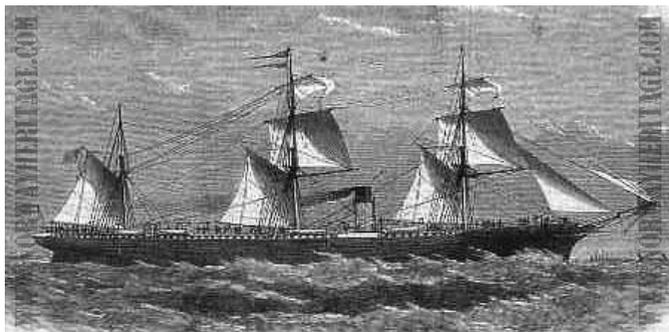
Il Persia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – New York partendo da Liverpool il 26 gennaio 1856 giunse a New York il 9 febbraio impiegando 14 giorni, nei viaggi successivi alternò le destinazioni tra New York e Boston stabilendo i record nelle traversate in aprile, maggio e agosto 1856, nel giugno 1856 venne rimosso un albero, nell'agosto 1858 collise con il vapore Europa della stessa Cunard con gravi danni per entrambi, riparato proseguì i viaggi tra Liverpool e gli U.S.A. Fece l'ultimo viaggio da Liverpool a New York via Queenstown durante il mese di dicembre 1867, rimossi i motori fu venduto nel 1868 e disarmato nel 1872.



1856: Persia

RUSSIA / 2.960 ton. / 109,11 x 13,10 m.

1867 – 1902



Varato il 20 marzo 1867 dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow con due motori alternativi, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e tre alberi, velocità 13 nodi, passeggeri 1ª classe n° 235. Ritenuto nell'ambiente nautico dell'epoca, assieme allo Scotia,, eccellente: il più veloce e confortevole per i passeggeri, bello per il profilo, la simmetria e le proporzioni.

Effettuò un primo viaggio da Liverpool a New York il 15 giugno 1867 ove giunse il 26 giugno (11 giorni), nel 1869 stabilì il record nella traversata da New York a Queenstown in 8 ore e 30 minuti., proseguì in questo itinerario fino al novembre 1878 per poi essere venduto nel 1880 alla Red Star Line, utilizzato fino al 1895 principalmente sulla tratta Anversa – New York. La Red Star Line provvide ad allungarlo fino a 132 m. con stazza di 4.752 ton., aggiungendo un albero, installando motori più potenti e portando i posti passeggeri a n° 120 in 1ª classe e 1500 in 3ª. Nel settembre 1895 fu ceduto alla American Line per la nuova linea Filadelfia – Liverpool. Nel 1902 affondò ad Anglesey, con la morte di due persone, a seguito della collisione con il vapore britannico “Harmonides”.



1897 – S/S Russia – American Line

**SAMARIA / 2.574 ton. / 97,71 x 12,04 m.
1868 – 1902**



Varato il 4 luglio 1868 dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow con due motori alternativi, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaio e due alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1^a classe n° 130 e n° 800 in 3^a classe.

Effettuò un primo viaggio da Liverpool a New York via Queenstown il 13 febbraio 1869 giunse a N.Y. il 26 febbraio (13 giorni), proseguì in questo itinerario fino al marzo 1871 quando fu deciso di utilizzarla anche per Boston. Nel 1878 furono sostituiti, da J. Jack & i Co. di Liverpool, i motori e furono effettuati ingenti lavori di ristrutturazione per un ammontare di £ 20.512 (era costato £ 73.117 nel 1868), il 30 gennaio 1896 il Samaria effettuò l'ultimo viaggio da Boston a Liverpool e nel 1902 venne venduto a Genova per £ 5,600 ad un demolitore.

46



S/S Russia 1897

**SARAGOSSA / 2.263 ton. / 96,40 x 10,76 m.
1874 – 1909**



Varato il 5 maggio 1874 dai cantieri J. & G. Thomson & Co. di Glasgow, con motori di nuova concezione a due cilindri, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 11 nodi, passeggeri 1ª classe n° 74 e n° 548 in 3ª classe. Il Saragossa effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Boston partendo da Liverpool il 23 luglio 1874, giunse a Boston il 5 agosto impiegando 13 giorni, unico viaggio transatlantico. Venne utilizzato fino al 1880 per i collegamenti con il Mediterraneo. Venduto nel 1880 ad un armatore italiano per £. 40.000 rimase in servizio fino al 1909, quando fu venduto ad un demolitore di Genova per £. 4.000.

1880 – Biglietto pubblicitario della Cunard



SCOTIA 1° / 3.871 ton. / 115,63 x 14,56 m.
1861 - 1904



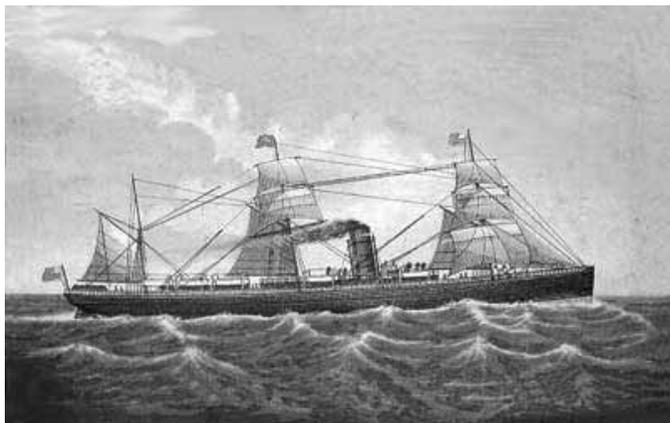
Varato nell'ottobre 1861 dai cantieri Robert Napier & Sons di Glasgow, con 2 motori Napier, scafo in ferro, propulsione a vela e pale in ferro laterali, due fumaioli e due alberi, velocità 14 nodi, passeggeri 1ª classe n° 573.

Ultimo vapore con pale in ferro di Cunard, come il Persia ma con maggiori dimensioni, fu riconosciuto universalmente come l'esemplare più bello di un vapore mercantile. Sia lo Scotia che il Persia furono per molti anni i vapori favoriti dai passeggeri che commerciavano con l'America. Lo Scotia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool - New York partendo da Liverpool il 10 maggio 1862, giunse a New York il 22 maggio impiegando 12 giorni, nella traversata da New York a Queenstown del 16 dicembre 1863 stabilì il record in otto giorni e 3 ore alla media di 14,46 nodi/h e nel 1866 nella tratta da Queenstown a New York stabilì un nuovo record. Continuò questo servizio fino al 1876, nel 1878 venne venduto alla Telegraph Construction & Maintenance Company che lo trasformò completamente onde utilizzarlo per la posa e riparazione dei cavi telegrafici nell'Oceano, venne rimosso un fumaiolo, sostituite le pale con eliche e la stazza portata a 4.667 ton. Venduto poi alla Commercial Pacific Cable Company l'11 marzo 1904 affondò sul "Banco Catalano" vicino a Guan.

Steamer Scotia 1862



SCYTHIA 1° / 4.557 ton. / 128,26 x 12,86 m .
1874 – 1898



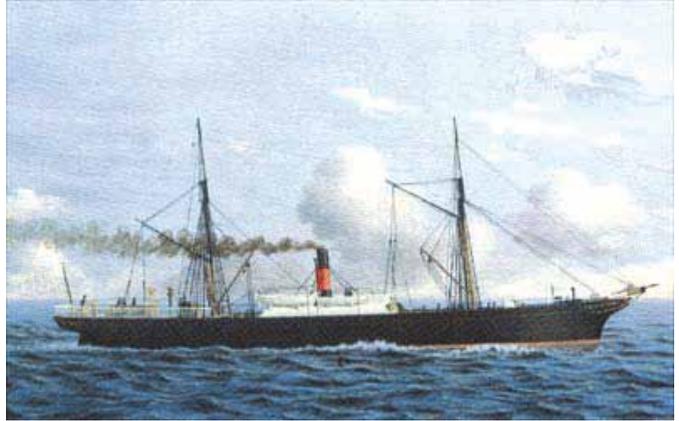
Varato il 28 ottobre 1874 dai cantieri J. & G. Thomson & Co. di Glasgow, sette mesi dopo il gemello Bothnia, con motori di nuova concezione a due cilindri, scafo in ferro, quattro piattaforme per la sistemazione delle merci e dei passeggeri, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e tre alberi, velocità 13 nodi, passeggeri 1ª classe n° 300 e n° 1.100 in 3ª classe, merci fino a 3.000 tonnellate.

Lo Scythia effettuò il primo viaggio con itinerario Liverpool – Queenstown – New York partendo da Liverpool il 1° maggio 1875, giunse a New York il 13 maggio impiegando 12 giorni, rimase su questo itinerario per la maggior parte della sua attività fino al 1884. Il 10 luglio 1875, dopo la partenza da Liverpool, a Roche's Point in Irlanda urtò una balena, giunto a Queenstown venne verificata la rottura di una lama dell'elica, ritornò a Liverpool ove fu riparato. Il 26 dicembre 1881 a metà Atlantico, portò in salvo l'equipaggio del "Mary". Il 20 settembre 1898 effettuò l'ultimo viaggio per Cunard, venduto per £ 10.275, venne demolito in Italia.



1895 – Steamer Scythia

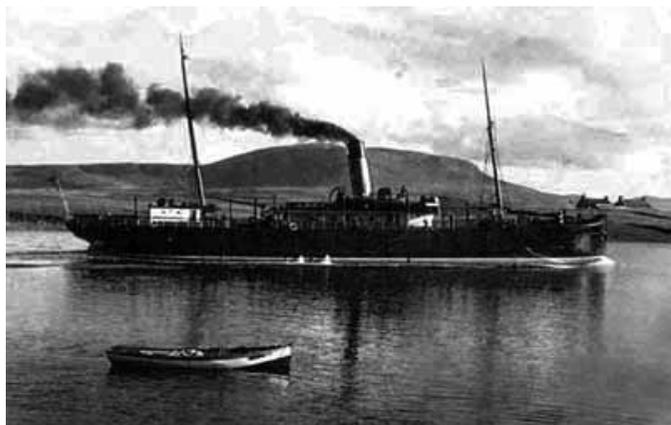
**SIBERIA / 2.498 ton. / 97,53 x 11,95 m.
1867 – 1885**



Varato il 2 luglio 1867 dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow con due motori alternativi, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaiolo e due alberi, velocità 12 nodi, passeggeri 1^a classe n° 100 e n° 800 in 3^a classe., nominato inizialmente Sumatra, già utilizzato dalla P&O Company, cambiò nome prima del primo viaggio. Effettuò un primo viaggio di collaudo da Liverpool a New York, via Queenstown, il 24 settembre 1867 e il primo viaggio regolare l'11 gennaio 1868 giungendo a New York il 27 gennaio, impiegando ben 16 giorni a causa del mare molto agitato, proseguì in questo itinerario fino al febbraio 1871 quando fu deciso di utilizzarlo solo per Boston dal mese di marzo. Terminò il servizio il 5 settembre 1878 e nel 1879 fu venduto alla Thomson's come acconto di £. 15.000 per il nuovo vapore Catalonia, Thomson's lo rivendette a Marquis de Campo di Cadiz, che sostituì i motori e lo rinominò "Manila". Affondò nel 1885 nel Golfo di Biscaglia.



**TARIFA / 2.058 ton. / 89,15 x 11,64 m.
1865 - 1899**



Varato il 12 gennaio 1865 dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow, scafo in ferro, propulsione a motore autoalimentato a vapore, elica e vele, un fumaiolo e due alberi, velocità 11 nodi, passeggeri 1^a classe n° 51 e n° 650 in 3^a classe.

Effettuò il primo viaggio prova, seguendo l'Asia, sulla rotta da Liverpool a New York, via Queenstown, il 22 luglio 1865, effettuò il servizio postale su questo itinerario dal 1869 fino al 31 luglio 1873 alternando alcuni viaggi su Boston, via Halifax. Dal 1873 fu utilizzato da Liverpool per il Mediterraneo, nel 1879 furono sostituiti i motori da J. Jack & dal Co. di Liverpool. Utilizzato fino al 1888 anche per alcuni viaggi Liverpool - Boston venne venduto nel 1898 ad una ditta italiana. Demolito nel 1899.



1885 - S/S TARIFA -
Porto di Liverpool

**TRIPOLI / 2.057 ton. / 89,15 x 11,64 m.
1863 – 1872**

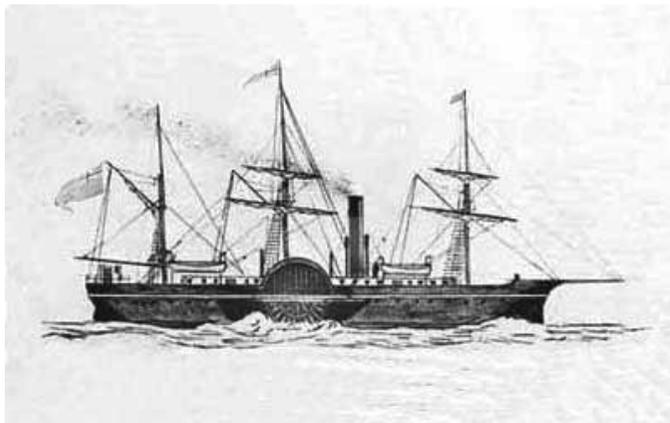


Varato il 15 agosto 1863 per la Cunard Mediterranean dai cantieri J. & G. Thomson di Glasgow, con due motori alternati, scafo in ferro, propulsione a vela ed elica, un fumaio e due alberi, velocità 11 nodi, passeggeri 1^a classe n° 50 e n° 650 in 3^a classe. Il Tripoli fu utilizzato da Cunard per il servizio nel Mediterraneo, effettuò un primo viaggio con itinerario Liverpool – New York partendo da Liverpool il 19 agosto 1865. Durante il periodo 1865–72 fece 45 viaggi completi sull'Atlantico, principalmente sull'itinerario Liverpool – Queenstown – New York o Boston. Il 17 maggio 1872, senza causare morti, urtò e affondò sulle rocce di Tuskar nel canale St. George's tra Inghilterra e Irlanda.



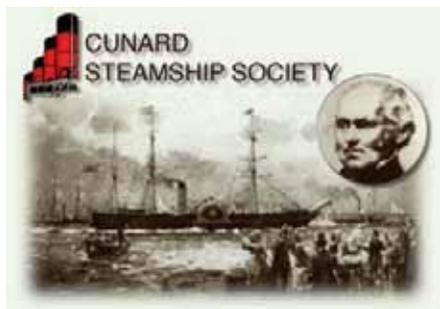
Queenstown Harbor

UNICORN / 648 ton. / 52,39 x 7,49 m.
1838 – 1853



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 Cunard con itinerario Liverpool – Halifax – Boston, partendo da Liverpool il 16 maggio 1840, giunse ad Halifax il 30 maggio e 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.



Londra, 15 maggio 1840

Mulready da 1 pence con affrancatura aggiuntiva da 7p. composta da tre esemplari del penny black e due del 2 pence. Tariffa da 8d. per lettere 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. Coll. Privata.

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, e avrebbe abbreviato il tragitto del trasporto postale con le provincie canadesi. Partito il 16 maggio 1840 da *Liverpool* per *Halifax - Boston*, trasportava le prime lettere affrancate con i primi francobolli emessi al mondo.





CIRCOLO FILATELICO FIORENTINO

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

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

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

aperto tutte le domeniche dalle 9 alle 12
e il sabato dalle 10 alle 12

ASPOT

ASSOCIAZIONE PER LO
STUDIO DELLA STORIA
POSTALE TOSCANA



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

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

Per informazioni:

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

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

e-mail: dbarezzo@arline.it

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



ALPHA[®]

International Insurance Brokers

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

**COLLEZIONISTI
COMMERCIANTI
CASE D'ASTA**

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

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

Via Giotto, 52 - 58100 GROSSETO
Tel. 0564/386206 - Fax. 0564/494283

Società collegate e corrispondenti in Italia e in tutto il mondo

e-mail: limpallomeni@alphabroker.com

<http://www.alphabroker.com>