

VACCARI

MAGAZINE



BOCCHERINI

PATTI D'ASSOCIAZIONE

per un Anno
Nel Regno d'Italia L. 5, 00
All'Estero. 7, 00

Non si vendono numeri separati.

SOCIETÀ DEL QUARTETTO

IL QUARTETTO DI FIRENZE (1° ANNO).

ogni associato pagano Ln. 30 all'anno; nel regno d'Italia Ln. 18; all'estero d'Italia Ln. 45 all'anno. — I pagamenti si fanno anticipati. Le Biglietti N. 12. — La Società del Quartetto di Firenze ogni anno emette 4 Biglietti di posti distinti in ognuna di dette mattinate: i posti di fuori, ricevono inoltre il Giornale BOCCHERINI, ed, in questo giornale, *vade-mecum*. — BOCCHERINI quintetto. — HAYDN quartetto con violino, viola, violoncello e basso. — BEETHOVEN quartetto op. 74. — MOZART quartetto in *fa minore*. — MENDELSSOHN quintetto in *si b*. — Il nome dei compositori delle otto partiture promesse ai Sigg. Associati, indicate di sopra.

le' suoni, o meglio semitoni. Considerando i tuoni ed i modi come *tuoni* e *modi* di autori, e come *semitoni* e *modi* di altri. Ed inverso, cioè, che più, non valse; dei modi non perchè la scala mente i semitoni,

ad altri due tuoni, che uno posto cinque semitoni sotto, e distinto con l'epiteto *hypodorio*, ossia sotto, formandosi le parole *hypodorio*, *hypofrigio* ec.; l'altro situato cinque semitoni sopra, e gli si aggiungeva la preposizione *hyper* o sopra, ottenendo così i tuoni *hyperdorio*, *hyperjonio* ec.

I monumenti di musica greca giunti a noi non sono che quattro, ed incompleti. Tre de' quali furono da prima fatti conoscere da Vincenzo Galilei, ed il quarto fu trovato da,

Luigi Deccan
6.7.1865



RIVISTA DI INFORMAZIONE FILATELICA E STORICO POSTALE

Periodico semestrale anno XXXIII n.65 maggio 2021 - Vaccari S.r.l. - Via M.Buonarroti 46 - 41058 Vignola (MO) - Italia - tel. (+39) 059771251 - 059764106 fax (+39) 059760157 - Poste Italiane S.p.a. - spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 - (conv. in L. 27/02/2004 N.46) art.1, comma 1 CN/MO - € 20,00

CORRISPONDENZA TRA EUROPA E NORD AMERICA TRASPORTATA DALLA CUNARD LINE NEGLI ANNI 1850-1870

Antonello Fumu

La British & North American Royal Mail Steam Packet Company, più nota come Cunard Line per il suo fondatore, il canadese Samuel Cunard, ottenne inizialmente un contratto settennale con l'Ammiragliato britannico per il trasporto tra il Nord America e la Gran Bretagna a partire dal 1° luglio 1840.

Alla scadenza il contratto venne ripetutamente rinnovato. La Linea da Liverpool, nella rotta verso gli Stati Uniti, giungeva, alternativamente, a Boston e New York toccando sempre Halifax, il cui scalo era fondamentale per il trasporto della posta in Canada. (Fig.1) Nel periodo invernale le partenze venivano ridotte.

Ai sensi della Convenzione postale Stati Uniti-Gran Bretagna, i vapori della Cunard venivano considerati vapori "americani" anche se di fatto, come vedremo, troviamo in arrivo a New York impresso il timbro "BR. PACKET". Come detto, il vapore per gli Stati Uniti partiva da Liverpool ma, in seguito (dal 1859), anche da Queenstown - Cork (Irlanda).

Illustro alcuni esempi di corrispondenza trasportata dalla Cunard negli anni 1850-1870.

La lettera (Fig.2), con l'annotazione a penna "via Berlin", spedita da Baltimora l'11 novembre 1850 per Freiwaldau (Impero austriaco), venne affrancata con un francobollo da 5 cents per pagare il porto interno. Trasportata a New York, venne imbarcata sul vapore della Cunard "Canada" in arrivo il 24 novembre a Liverpool, con successivo inoltro all'ufficio di scambio di Londra che annotò "1" scellino e "4" pence a carico della Prussia per il trasporto marittimo e il transito sino ad Aachen (Aquisgrana) - al retro timbro d'ingresso "America per England"

- ove venne annotato il debito complessivo dovuto alla Prussia dall'Austria ammontante a 44 kreuzer CM (+ 6 per porto interno) sino a Freiwaldau.

La lettera (Fig.3) del 1856 da Parigi a New York è affrancata, per pagare il doppio porto di 2,60 franchi sino al porto di sbarco ("P.P."), con 3 esemplari da cent.80 + cent.20 dell'emissione "Napoleon" del 1853 annullati con l'oblitteratore "Roulette de



Fig.2

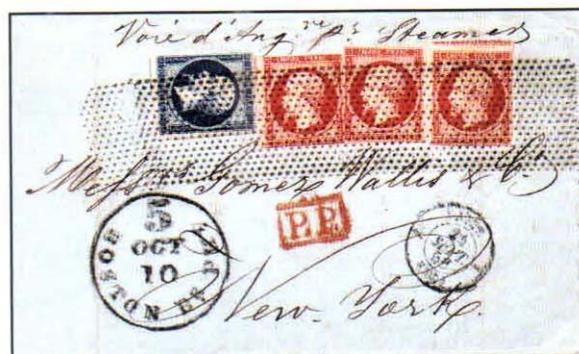


Fig.3

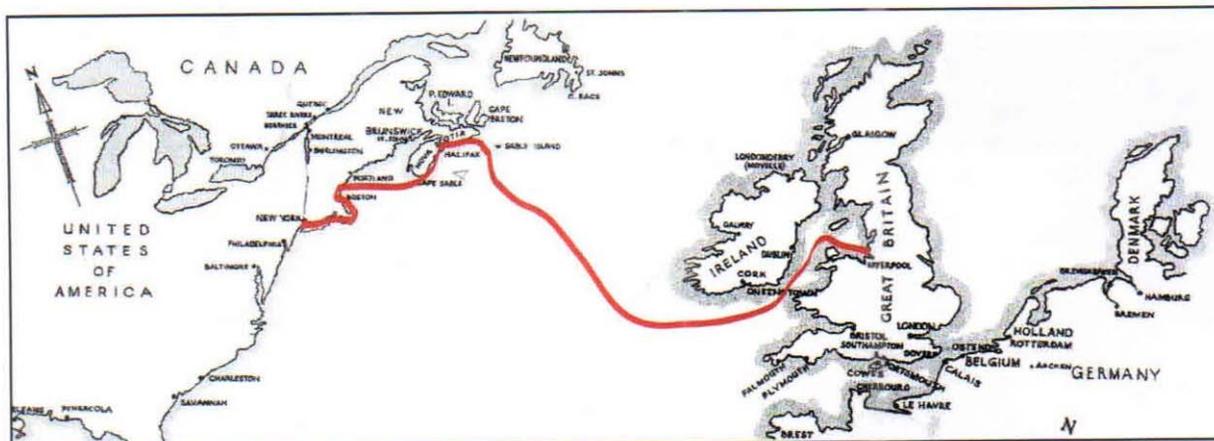


Fig.1

equivalenti a 46 kopechi) cui vennero aggiunti, per il porto interno in Russia, 3 sgr. - annotazione a penna "f 3" - equivalenti a 10 kopechi. A San Pietroburgo, annullo in cirillico in arrivo con data secondo il calendario giuliano (12 giorni avanti rispetto al gregoriano).

La seconda (Fig.8) spedita da San Pietroburgo il 9 dicembre 1869 (calendario giuliano) per New York, venne affrancata per 34 kopechi (15 centesimi) per il trasporto via Prussia e quindi inoltrata ad Aquisgrana ove venne impresso l'annullo rosso "AUS RUSSLAND - FRANCO 22/12/69 - Über BUR.XI EDK.BRG" indicante che la lettera proveniva dalla Russia ed era stata trasportata dall'ufficio ambulante della linea ferroviaria Eydtkuhnen-Bromberg con l'annotazione a penna "f 7" silbergros di cui 3 sgr. per il transito in Russia e Germania e 4 sgr. per il trasporto internazionale. Quindi, via Ostenda, a Queenstown ove venne imbarcata sul vapore della Cunard "Java" arrivando a New York il 6 gennaio 1870.



Fig.7



Fig.8

Concludo con una lettera dell'area italiana (Fig.9) che ha utilizzato la linea Cunard.

La lettera, proveniente dal Ducato di Modena e appartenente al noto archivio "Vito Viti", venne spedita da Carrara a Filadelfia il 2 agosto 1857 e affrancata per 1,40 lire per pagare la prima rata secondo la convenzione Francia-USA del 1° mag-

gio 1857. Venne inoltrata "VIA DI SARZANA" a Genova sino a Parigi ove l'ufficio di scambio impresse il timbro "21" indicante che i 21 centesimi per il trasporto internazionale erano pagati, annotando anche a penna che "3" centesimi erano accreditati alle Poste Usa per il porto interno. Inoltrata via Calais a Liverpool, l'8 agosto la lettera venne imbarcata sul vapore della Cunard "Arabia" con arrivo il 19 successivo a New York e quindi a Filadelfia ove venne apposto in cartella piccola "BR. PKT" e il timbro circolare dell'ufficio di scambio indicante il pieno pagamento del porto.



Fig.9

La Cunard dominò a lungo la rotta del Nord Atlantico, assorbendo spesso le imprese concorrenti ma, negli anni Trenta del nuovo secolo, la presenza sulla rotta transatlantica per gli Stati Uniti dei moderni transatlantici francesi e tedeschi comportò gravi perdite finanziarie per la Compagnia. Per sopperire a tale stato di crisi, il governo britannico agevolò la Cunard con numerosi prestiti per consentire di terminare il gigantesco transatlantico RMS "Queen Mary" di 81.235 tonnellate e di costruire una seconda nave, la "Queen Elizabeth", a condizione che la Cunard si fondesse con la White Star Line in una nuova Compagnia chiamata Cunard White Star Line. L'accordo fu raggiunto e la Cunard mantenne la proprietà di due terzi della nuova società, per acquisirla completamente nel 1947 ripristinando poi il nome Cunard Line nel 1949. Ma, negli anni successivi, l'entrata in linea degli aerei a reazione nell'aviazione commerciale fece inesorabilmente preferire, con i suoi tempi notevolmente ridotti, il ricorso ai nuovi mezzi per il trasporto dei passeggeri e della posta.

BIBLIOGRAFIA

- W.Hubbard, R.W.Winter, *North Atlantic Mail Sailings 1848-75*, ed. Susan Mc Donald - U.S. Philatelic Classic Society, 1988;
- J.Van der Linden, *Marques de passage*, Soluphil, 1993. ■