Paolo Guglielminetti

Quanto costava trasportare la posta via ferrovia – esempi dalle colonie francesi in Africa

XVII Colloquio di storia postale
23 febbraio 2019.
I costi della posta. Tariffe, luoghi, servizi, impianti

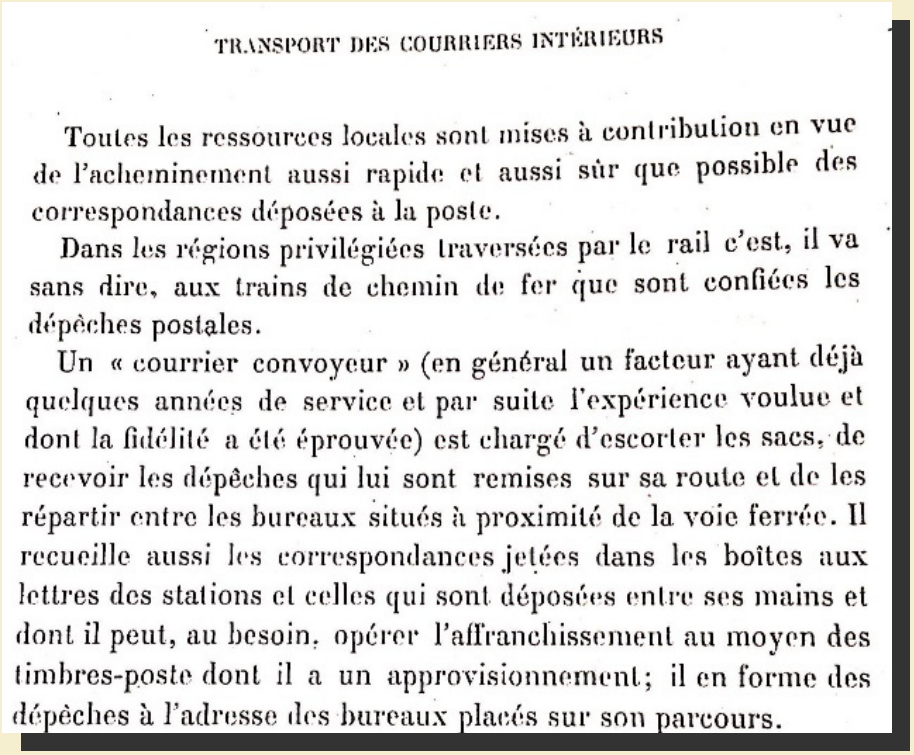
Introduzione

- **Per i coloni che risiedevano nei territori interni dei territori africani le ferrovie rappresentavano l'unico canale di comunicazione economica e sociale con il mondo esterno, consentendo il trasporto relativamente celere di attrezzature da importare, merci da esportare e, naturalmente della posta.**
- **Con la graduale estensione delle linee verso l'interno furono dunque attivati servizi di messaggere postale con compiti più ampi dei loro analoghi europei**
- **L'impatto sull'organizzazione del servizio postale fu importante: velocizzazione e maggiore frequenza della corrispondenza, riduzione dei servizi di corrieri a piedi nelle sole aree non toccate dalla ferrovia (con attestamento nelle stazioni ferroviarie), pur in quadro economico meno favorevole di quello che era previsto in Europa, dove generalmente le società ferroviarie dovevano trasportare gratuitamente i messaggeri ed i dispacci che scortavano**
- **La ricostruzione dei costi dei messaggeri postali sui treni non è sempre agevole, ma gli esempi riportati in questa sede, relativi alle colonie francesi d'Africa, consentono di avere un'idea delle risorse che erano necessarie per effettuare il servizio e delle relative spese, che non rappresentarono mai un onere rilevante, a fronte di benefici davvero significativi per gli utenti del servizio postale**

I compiti del «convoyeur» (messaggere postale)

*«Un "courrier convoyeur" (**postino con qualche anno di servizio** e dunque l'esperienza voluta e la cui fedeltà è provata) è incaricato di scortare i sacchi, di ricevere i dispacci che gli sono consegnati lungo l'itinerario e di ripartirli tra gli uffici situati in prossimità della strada ferrata.*

Raccoglie inoltre le corrispondenza imbucate nelle cassette postali delle stazioni e quelle che gli sono affidate nelle sue mani e di cui può, se necessario, operare l'affrancatura con i francobolli di cui ha provvista; ne forma dispacci indirizzati agli uffici sul suo percorso.»



TRANSPORT DES COURRIERS INTÉRIEURS

Toutes les ressources locales sont mises à contribution en vue de l'acheminement aussi rapide et aussi sûr que possible des correspondances déposées à la poste.

Dans les régions privilégiées traversées par le rail c'est, il va sans dire, aux trains de chemin de fer que sont confiées les dépêches postales.

Un « courrier convoyeur » (en général un facteur ayant déjà quelques années de service et par suite l'expérience voulue et dont la fidélité a été éprouvée) est chargé d'escorter les sacs, de recevoir les dépêches qui lui sont remises sur sa route et de les répartir entre les bureaux situés à proximité de la voie ferrée. Il recueille aussi les correspondances jetées dans les boîtes aux lettres des stations et celles qui sont déposées entre ses mains et dont il peut, au besoin, opérer l'affranchissement au moyen des timbres-poste dont il a un approvisionnement; il en forme des dépêches à l'adresse des bureaux placés sur son parcours.

Gouvernement Général de l'Afrique occidentale Française, ***Les postes et télégraphes en Afrique Occidentale****, 1907*

Le risorse per il servizio (1/4)

I corrieri *convoyeur* ricevono
- il salario relativo al loro grado di postino
- l'indennità di trasferta.

Les courriers convoyeurs reçoivent, en dehors de la solde afférente à leur grade de facteur, une indemnité de déplacement.

Gouvernement Général de l'Afrique occidentale Française, ***Les postes et télégraphes en Afrique Occidentale****, 1907*

Il loro servizio «...è reso difficile più dalla lunghezza del viaggio che dal lavoro che impone.»

Le risorse per il servizio (2/4)

Viaggiano in un compartimento loro riservato.

Sono equipaggiati di materiale molto sommario («rudimentale ma sufficiente»)

- casellario
- timbro datario con i blocchi per il suo montaggio
- tampone per inchiostrare
- sottomano in gomma.

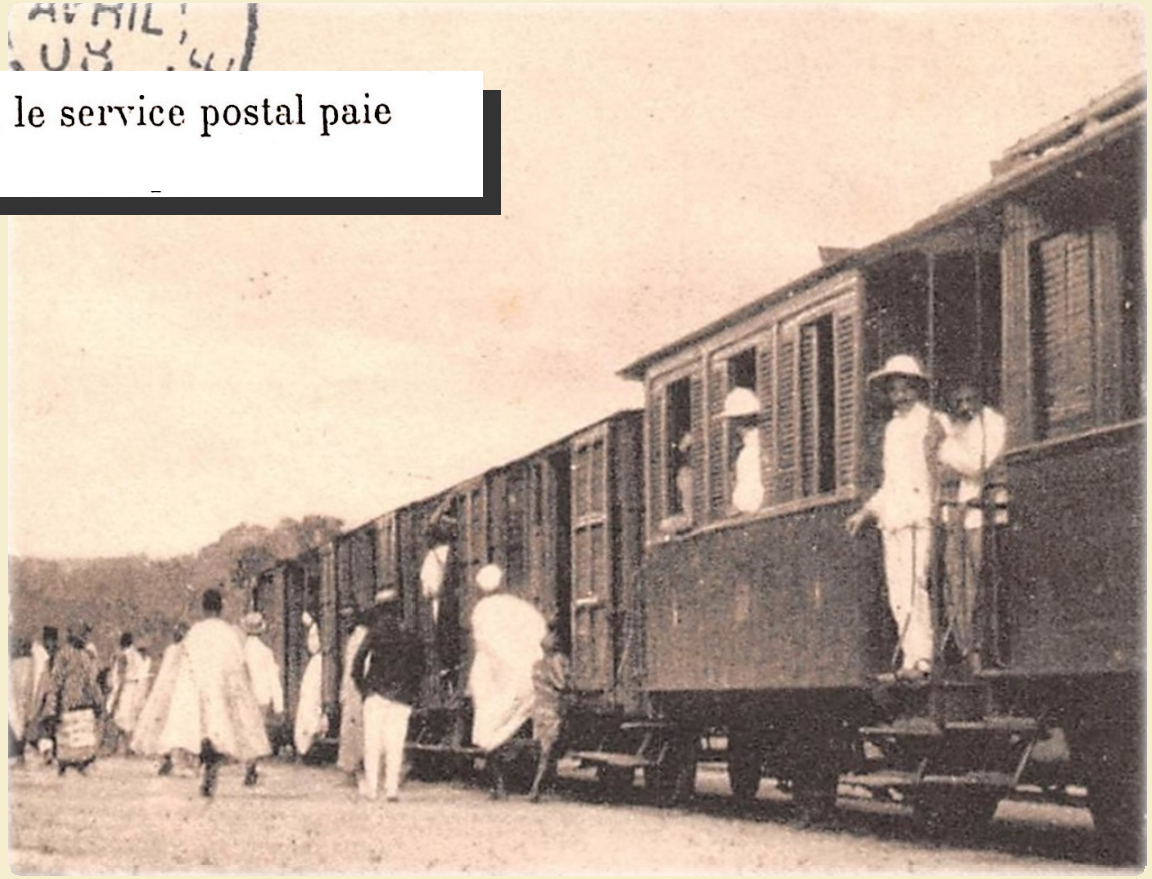
Gouvernement Général de l'Afrique occidentale Française, ***Les postes et télégraphes en Afrique Occidentale****, 1907*

Ils prennent place dans un compartiment de voyageurs spécialement réservé dans chaque train à leur usage; ils sont pourvus d'un matériel des plus sommaires : un casier, un timbre à date, et les blocs nécessaires à son montage, un tampon humide et une plaque de caoutchouc. C'est avec cette installation rudimentaire, mais suffisante, qu'ils assurent un service rendu pénible plus par la longueur des voyages que par le travail qu'il impose.

Le risorse per il servizio (3/4)

Contrairement à ce qui a lieu en France, le service postal paie le transport de ses courriers.

Diversamente di quanto ha luogo in Francia (e nella maggioranza dei paesi europei) il servizio postale paga per il trasporto dei messaggeri…

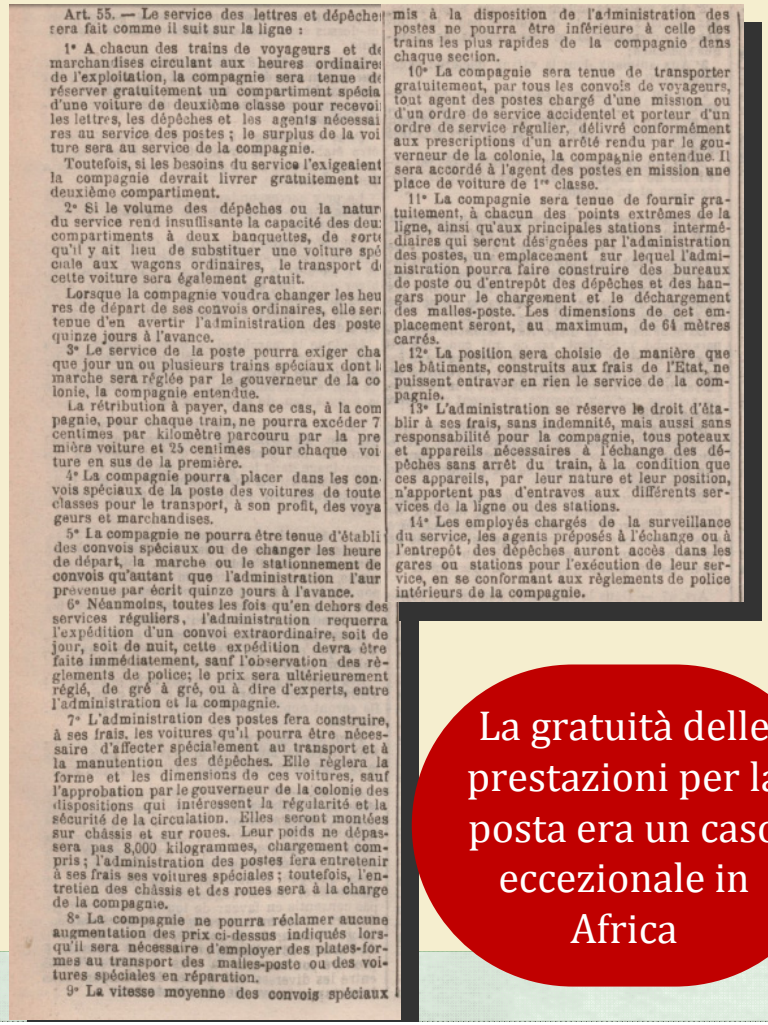


Le risorse per il servizio (4/4)

Il n'est fait d'exception à cette règle que sur le chemin de fer de Saint-Louis à Dakar auquel ont été imposées des conditions analogues à celles qui sont inscrites dans les cahiers des charges des compagnies métropolitaines : transport gratuit des dépêches postales et de leur convoyeur ainsi que de tout le personnel des postes et télégraphes voyageant pour le service, et du matériel de cette administration.

Unica eccezione la linea Saint-Louis – Dakar in Senegal cui era imposto il trasporto gratuito dei dispacci postali e dei loro messaggeri, nonché di tutto il personale postale in viaggio di servizio, e del materiale dell'amministrazione postale.

Un esempio di convenzione: Dakar – St.Louis



Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes ; le surplus de la voiture sera au service de la compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient la compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux dont la marche sera réglée par le gouverneur de la colonie, la compagnie entendue.

La rétribution à payer, dans ce cas, à la compagnie, pour chaque train, ne pourra excéder 7 centimes par kilomètre parcouru par la première voiture et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première.

4° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et marchandises.

5° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de convois qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police; le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

7° L'administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le gouverneur de la colonie des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris ; l'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

8° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la compagnie dans chaque section.

10° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur de la colonie, la compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de 1re classe.

11° La compagnie sera tenue de fournir gratuitement, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés.

12° La position sera choisie de manière que les bâtiments, construits aux frais de l'Etat, ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

13° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt du train, à la condition que ces appareils, par leur nature et leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

14° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieurs de la compagnie.

La gratuità delle prestazioni per la posta era un caso eccezionale in Africa

Aspetti chiave

- **disponibilità gratuita di 1 o 2 compartimenti** dedicati
- **trasporto gratuito di una vettura dedicata** qualora i compartimenti non bastino
- treni postali speciali a carico dell'amministrazione postale [costo max 75 c./prima vettura*km e 25 c./km altre]
- vetture speciali costruite a spese dell'amministrazione postale
- **trasporto gratuito agenti postali**
- **disponibilità gratuita di locali nelle stazioni** per farne uffici PT o depositi
- installazione senza oneri per la ferrovia di eventuali impianti per carico / scarico dispacci senza fermata del treno

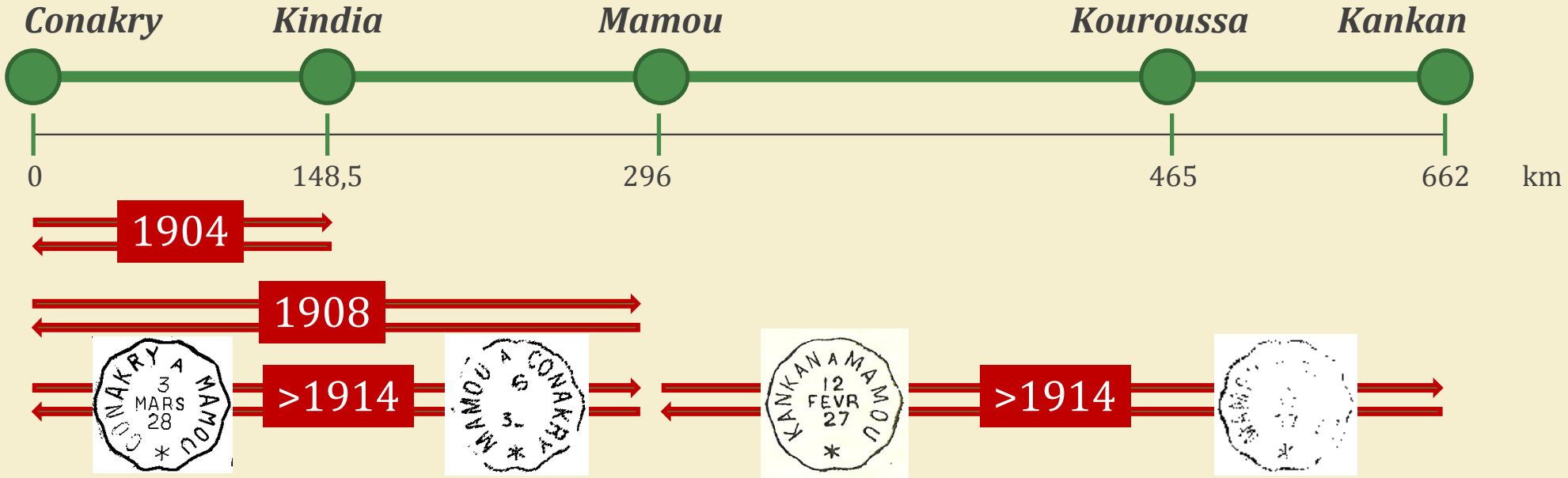
Caso di studio: la ferrovia Conakry – Niger

Aspetti chiave

- Costruzione con i mezzi e regia dell'amministrazione coloniale
- Apertura al traffico 1904 - 1914
- Collegava il principale porto della colonia con il fiume Niger ed il suo affluente Moli
- Finalizzata all'apertura delle aree interne della colonia ed allo sviluppo economico del bacino superiore del Niger
- Passeggeri: fino al 90% in 4a classe (indigeni)
- Traffici merci ascendenti: beni importati (tessuti, sale, riso…)
- Traffici discendenti: Caucciù e Pelli

Data apertura	Tratta	In esercizio (km)
29/03/1904	Conakry - Kindia	148,5
27/01/1908	Kindia - Col de Koumi (Mamou)	154,0
20/12/1910	Col de Koumi (Mamou) - Kouroussa	285,0
15/08/1914	Kouroussa - Kankan	74,0
TOTALE		**661,5**

L’organizzazione del servizio dei «convoyeurs»



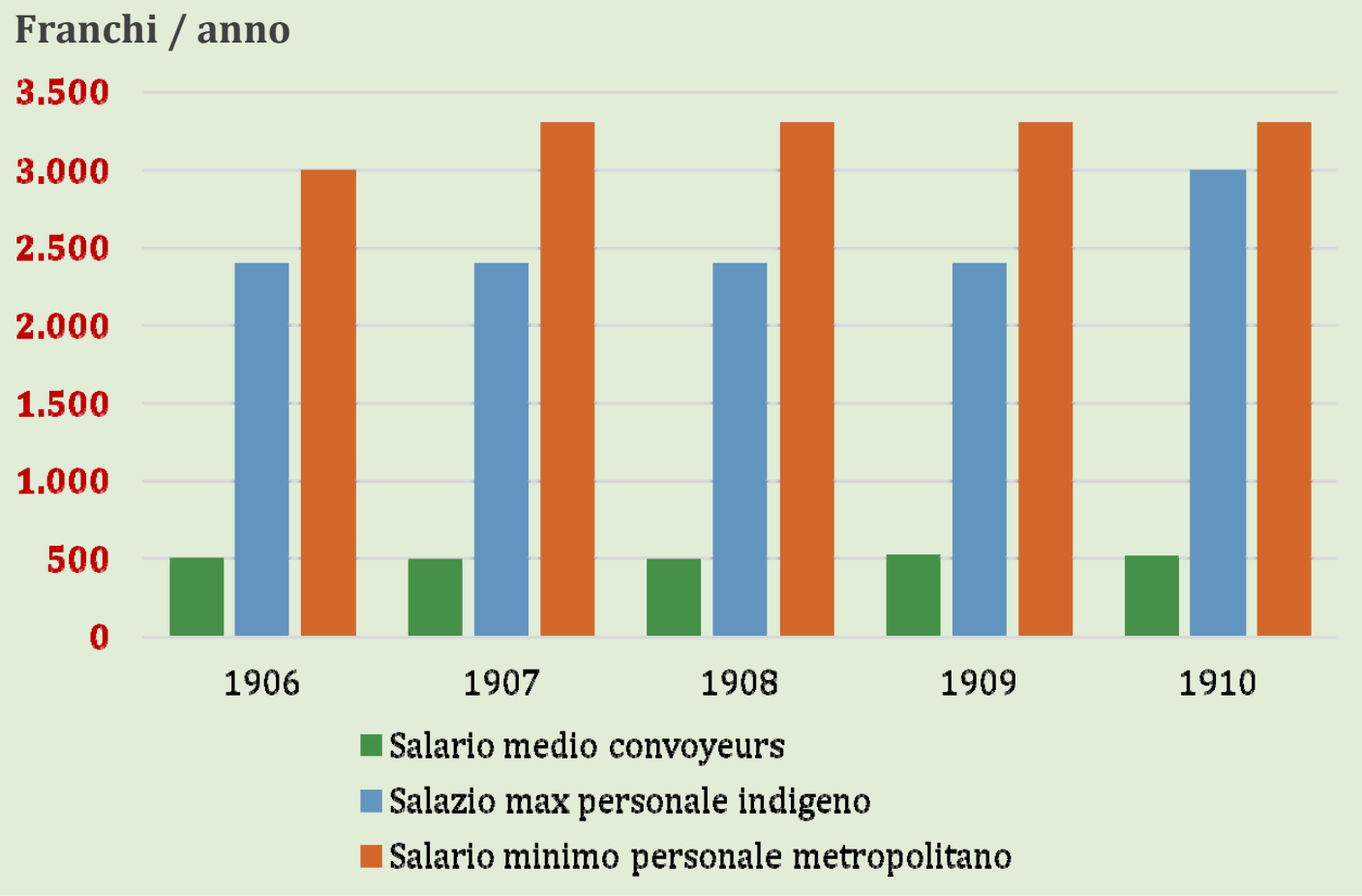
- **L’organizzazione dei turni seguì il progressivo prolungamento della linea**
- Dopo il completamento, le impronte dei bolli postali lasciano pensare che **il servizio fosse organizzato su due tratte Conakry – Mamou** e v.v. e **Kankan – Mamou** e v.v. (anche se il J.O. riporta un unico turni bisettimanale tra i due capilinea); dal **1948** bolli **Conakry – Kankan**
- Una fonte (Waugh) cita anche un servizio **Mamou – Kouroussa** nel 1923, elemento non confermabile sulla base dei documenti e della corrispondenza nota all’autore

Il costo del personale viaggiante

Avanzamento della linea **Evoluzione del servizio**	km da Conakry	**1906** 220	**1907** 220 Creaz. treni giornalieri	**1908** 296	**1909** 296 Riorganiz. personale	**1910** 465
Courrier-convoyeur (nr.) **(personale indigeno)**	Conakry	3	3	3	3	3
	Kindia	2	3	6		
	Manéa	1				
	Dubreka		2	4	2	2
	Coyah		2		2	2
	Mamou				3	2
	Totale	**6**	**10**	**13**	**10**	**9**
Salario annuale (Franchi)	Konakry	540	600	600	600	600
	Kindia	480	500	500		
	Manéa	420				
	Dubreka		400	400	550	500
	Coyah		400		400	400
	Mamou				500	500
	Media	**500**	**490**	**492**	**520**	**511**
	Euro 2019	*2.156*	*1.978*	*1.974*	*2.085*	*2.050*
Indennità corrieri (Franchi)	180 fr / convoyeur	**-**	**-**	**1.620**	**1.800**	**1.620**
Totale costi corrieri convoyeurs		**3.000**	**4.900**	**6.400**	**5.200**	**4.600**

Abolita nel 1911

Il costo del personale viaggiante



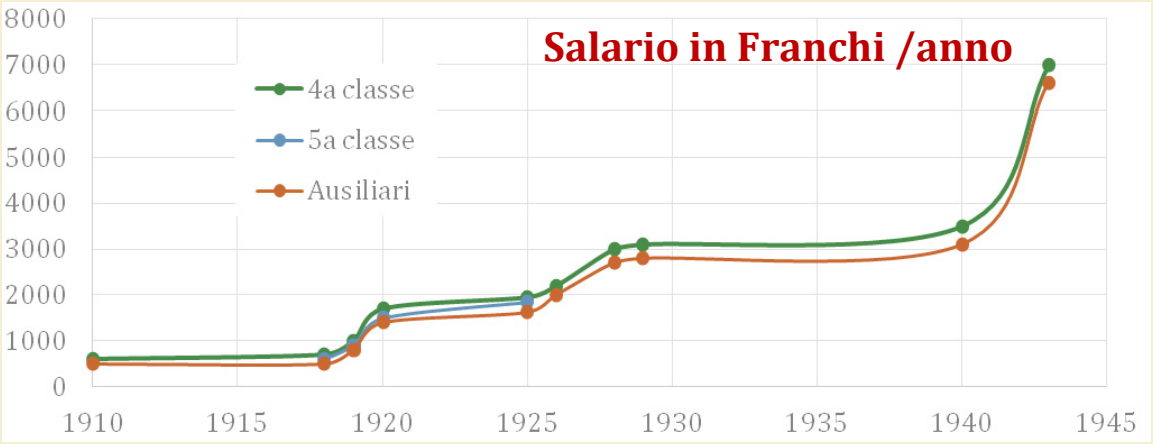
Il **salario annuo medio** dei «convoyeurs» - attorno ai **500 franchi** (circa 2.000 euro a valori di oggi) era di quasi 5 volte più basso di quello del personale locale meglio pagato, e 6 volte più basso degli agenti postali espatriati di più basso rango.

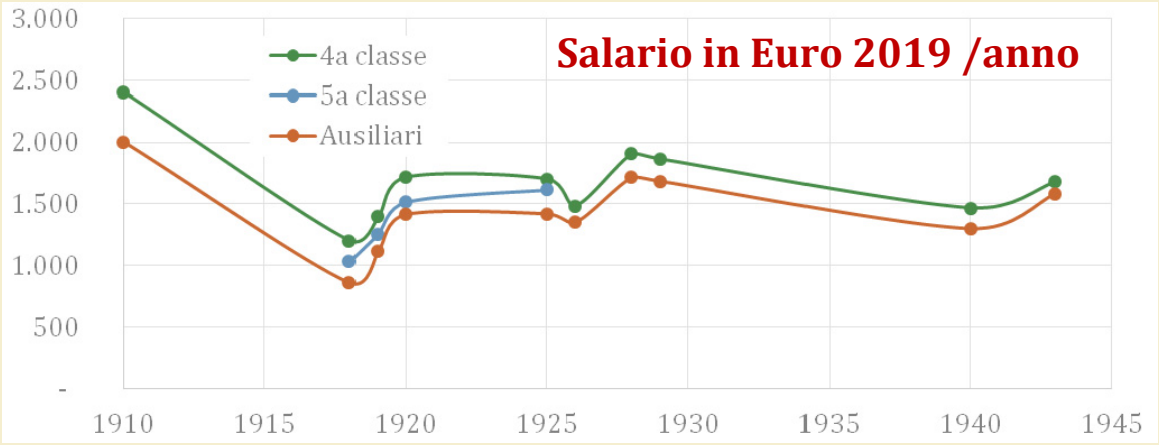
Il costo del trasporto ed i costi totali

		1906	1907	1908	1909	1910
Totale costi corrieri convoyeurs		3.000	4.900	6.400	5.200	4.600
Costi di trasporto dei corrieri		**22.000**	**35.000**	**35.000**	**30.000**	**30.000**
Totale costi servizio convoyeurs	**Franchi**	**25.000**	**39.900**	**43.020**	**37.000**	**36.220**
	Euro	107.820	161.056	172.523	148.381	145.282

- Il costo del trasporto di convoyeur e dispacci sulla ferrovia fu portato a **35.000 franchi / anno** col prolungamento della linea, poi ridotti a **30.000 franchi**
- Complessivamente il **costo del servizio** era pari all'equivalente di circa **150/170.000 Euro** ai valori di oggi, con un andamento non crescente legato alla progressiva razionalizzazione del servizio
- Il servizio a regime prevedeva 2 turni settimanali di andata e ritorno*, quindi poco più di 200/ anno, per un costo medio, quindi, di circa **700 Euro / turno** * organizzati con cambio di agenti a Mamou
- Vanno poi aggiunti i **costi fissi per l'attrezzatura, e per l'abbigliamento** (ca. 25 franchi/conv.)

L’evoluzione del salario dei convoyeurs





- In termini correnti, il salario dei «convoyeurs», equiparato a quello dei postini dei ranghi più bassi, sembra aumentare considerevolmente raggiungendo i **7.000 franchi / anno** nel 1943
- Tuttavia l’analisi in termini reali mostra come gli aumenti furono spesso minori dell’inflazione, attestandosi a valori inferiori ai **1.700 Euro / anno** nello stesso anno

Il «peso» del costo del trasporto postale via ferrovia

Peso % sui costi di esercizio postale della Guinea		Peso % sui ricavi della compagnia ferroviaria della Guinea	
Max 9,3% [1908] Min 6,6% [1906]	**Media 8%**	Max 2,7% [1906] Min 1,0% [1910]	**Media 2%**

- Il costo del trasporto postale rappresentava una **quota modesta**, anche se non del tutto trascurabile, dei costi di esercizio dell'amministrazione postale
- Il **contributo ai ricavi della compagnia ferroviaria** era davvero irrisorio e tendenzialmente calante nel tempo, rendendolo quindi insufficiente a creare o rafforzare l'impegno per la qualità del servizio da parte della compagnia stessa

Il confronto con le altre colonie

Elementi di analogia

- **Salario annuo dei «convoyeurs»**, in linea con quello dei postini di 4/5 classe o ausiliari, in ragione dell'armonizzazione dei compensi per il quadro locale delle colonie d'Africa, a partire dagli anni '10 del XX secolo

Elementi distintivi

- **Numero di «convoyeurs»**, in funzione della lunghezza della tratta, della frequenza dei servizi di messaggere e della loro organizzazione territoriale (es. da 6 a 13 in Guinea, 3/4 Costa d'Avorio, 4/6 Réunion, 4/5 in Dahomey, 3 in Alto Sudan ecc.)
- **Indennità di servizio ai «convoyeurs»** (es. 180 franchi /anno a testa in Guinea, poi abolita; 200 franchi /anno in Alto Sudan, 0,6 franchi / giorni in Costa d'Avorio)
- **Compensazione versata alla Compagnia Ferroviaria** (es. gratuita per le prestazioni di base in Senegal; modesta in Dahomey & Costa d'Avorio – 5/10.000 franchi anno, più elevata in Guinea; 0,60 fr. per tonnellata*km in Alto Sudan; a titolo oneroso per compartimento o vagone/ km in Madagascar …)

Confronto tra il costo dei «convoyeurs» e quello dei corrieri a piedi

Anno di riferimento: 1906	Costo / g	Distanza servizio / g	kg / servizio	Costo / kg*km
Convoyeurs: + costo totale medio al giorno(25.000 fr / 365) <1 g da Conakry a Kindia	**68,49 franchi / g** *(88% è costo del trasporto su ferrovia)*	150 km * 2 = 300 km	300 kg	**0,076 cent. per kg e per km**
Paga dei corrieri a piedi 4 g da Conakry a Kindia	**1,50 franchi / g**	40 km	25 kg	**0,150 cent. per kg e per km**

Esempi di corrispondenza

PRIMA DATA NOTA DEI BOLLI DEI CONVOYEUR: 20 GENNAIO 1923

Nonostante il servizio fosse certamente attivo dal 1903/1904

Tariffa: lettera area francese sino 20 gr. (25 centesimi)

Kouria era una località tra Conakry e Kindia (prima sezione della linea), priva di un ufficio postale: la stazione garantiva quindi la raccolta della posta per poi trasferirla al *convoyeur,* unico servizio postale disponibile.

Da Kouria a Neuf Brisach (Francia), consegnata al *convoyeur* che bollò col datario ondulato nella direzione sud "**MAMOU À CONAKRY / ∗**" (20/01/1923) in blu. Lineare datata in cartella («griffe») nella stessa data di **KOURIA**, molto probabilmente utilizzata alla stazione ferroviaria,

Esempi di corrispondenza

Da Faranah (29/11/1927) a Kankan, bollato in transito dal convoyeur nella direzione nord "**MAMOU À KANKAN / ∗**" (30/12/1927). Bollo di arrivo Kankan nella stessa data.

Da Faranah la lettera è stata trasportata dal servizio di trasporto via terra (anch'esso gestito dalla compagnia ferroviaria Conakry Niger) alla stazione Dabola, e poi dal treno fino a Kankan.

Tariffa: lettera area francese sino 20 gr. (50 centesimi)

Bibliografia essenziale

Journal officiel de la Guinée Française, annate varie

Loi portant concession d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal), 29/06/882

Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, ***Budget local de la Coté d'Ivoire,*** annate varie

Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, ***Budget local du Dahomey,*** annate varie

Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, ***Budget local de la Guinée française,*** annate varie

Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, ***Budget local de Haute Sénégal – Niger*** *(poi* ***Budget local du Soudan français****),* annate varie

Régie des Chemins de Fer de Madagascar, **Convention postale passée entre le Territoire du Madagascar et la Régie des Chemins de Fer de Madagascar**, 31/12/1952

Gouvernement Général de l'Afrique occidentale Française, ***Les postes et télégraphes en Afrique Occidentale***, 1907

Paolo Guglielminetti, ***Le transport du courrier par chemin de fer dans les colonies françaises de l'Afrique subsaharienne***, Opus XIV, Académie Européenne de Philatélie, 2014

Paolo Guglielminetti, ***La poste et les chemins de fer dans les colonies françaises d'Afrique***, Réunion commune Académie Européenne de Philatélie - Académie De Philatélie, Paris, 10 Janvier 2015

Jacques Mangolte, ***Le chemin de fer de Konakry au Niger (1890-1914),*** Outre-Mers. Revue d'histoire 1968/198

Maurice Zimmermann, ***Achèvement du chemin de fer de la Guinée française***, Annales de géographie,1910/108