

Paolo Guglielminetti

Coloni europei costruttori ed utilizzatori delle linee ferroviarie africane

XVI Colloquio di storia postale
17 febbraio 2018.

Posta ed emigrazione. Popoli in movimento,
traversate, accoglienza.

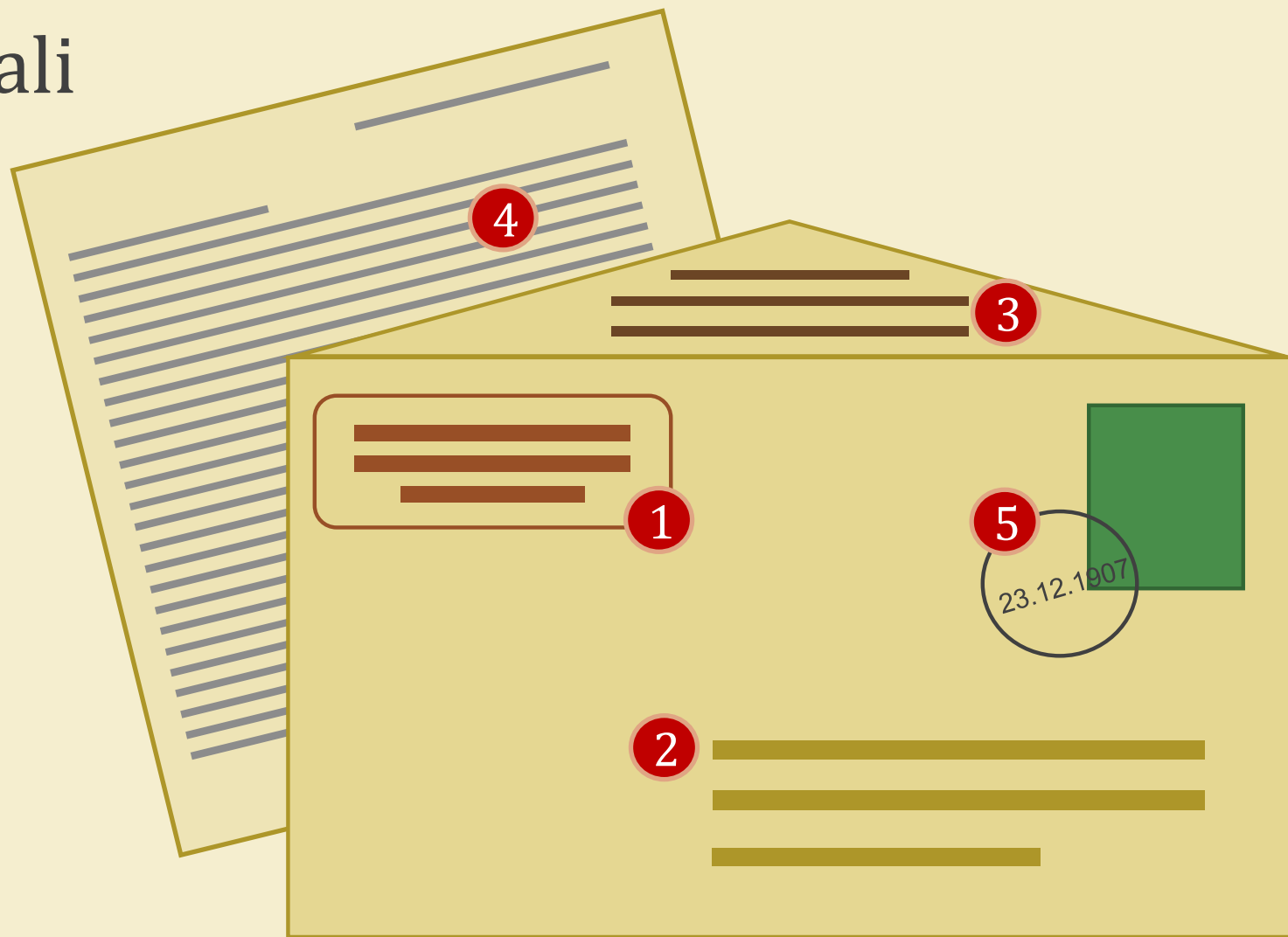


Introduzione

- **La colonizzazione in Africa fu di tutte quella più esigua in termini di flussi migratori dall'Europa:** nella maggioranza dei territori subsahariani, infatti i coloni bianchi non superarono mai le qualche decine di migliaia di unità, in larga parte concentrate nei centri portuali ed amministrativi costieri
- L'Africa occidentale francese, ad esempio, corrispondente agli attuali Mauritania, Senegal, Mali, Guinea, Alto Volta, Costa d'Avorio, Dahomey, Togo e Niger, vasto un territorio di quasi 5 milioni di mq abitato da soli 12 milioni di persone, era abitata nel 1925 da solo 13.000 europei, **poco più di 1 abitante su 1000**. Solo in Sud Africa ed Angola, colonie di più antico insediamento, la quota di europei superava l'1% della popolazione.
- Nei distretti dell'interno i bianchi erano normalmente poche decine. Per i coloni ed i funzionari che vi risiedevano **la ferrovia, ove presente, era spesso l'unico canale di comunicazione economica e sociale con il mondo esterno**.
- **Ingegneri e capi-squadra europei furono anche protagonisti della realizzazione di queste infrastrutture**. Partiamo dalle loro vicende per mostrare come la posta resta una testimonianza importante delle loro storie di emigranti in una terra al contempo ostile ed affascinante.

Le tracce postali

1. Le intestazioni della corrispondenza (manoscritte, timbri, carte intestate)
2. Gli indirizzi degli espatriati in servizio presso i cantieri o le sedi operative delle compagnie ferroviarie
3. Gli indirizzi dei coloni con riferimento all'ubicazione della loro residenza lungo le linee ferroviarie
4. I testi della corrispondenza
5. La corrispondenza consegnata ai messaggeri in servizio lungo le linee africane o agli uffici postali presso le stazioni



I costruttori di ferrovie

«Noi italiani siamo specializzati in Costa d'Oro nel costruire ferrovie. Ormai ci siamo fatti un nome ed il governo coloniale ci dà la preferenza sugli inglesi stessi.»

«I nostri dirigono i lavori con gli occhi e con la voce. ... Ne vedo uno che disegna con mano sicura un blocco di cemento....Certo non ha la laurea di nessuna università inglese, ma ha imparato a tracciare schemi planimetrici nelle ferrovie di mezzo globo»

«Le zanzare, le febbri, le belve, la lebbra, le piogge torrenziali e le canicole dell'Equatore, sono tutti particolari insignificanti per il costruttore italiano di ferrovie»





Transport à l'avancement des habitations du personnel européen.

I lavoratori europei seguivano la costruzione delle linee per il tracciamento e la direzione dei lavori.

Disponevano di dimore al coperto, mentre i lavoratori indigeni dormivano all'addiaccio, ma le condizioni erano comunque molto difficili.

**Ferrovia del Congo Benga
Matadi – Stanley Pool
Costruzione: 1890 – 1898**

«Sotto il sole equatoriale

I nostri sforzi di penetrazione per ferrovia continuano attraverso l'Africa. È così che la linea da Brazzaville al mare intensificherà lo sfruttamento del Congo. Ma quanti ostacoli – oltre al terreno, il clima umido e caldo, difficoltà di mano d'opera – gli ingegneri incontrano per portare a termine quest'opera civilizzatrice!»

Le Petit Journal Illustré, 6.07.1924

Ferrovia del Congo - Oceano

Costruzione: 1921 – 1934

Almeno 17.000 lavoratori indigeni perirono nella costruzione, oltre a qualche decina di Europei

ABONNEMENTS
Trois mois Six mois Un an
FRANCE & COLONIES
4 fr. 7 fr. 50 14 fr.
UNION POSTALE
6 fr. 12 fr. 22 fr.

Le Petit Journal
illustré

PARAISANT LE DIMANCHE
35^e Année - N° 1750
On s'abonne dans tous
les bureaux de poste
Les Manuscrits ne sont pas rendus



Sous le soleil équatorial

Notre effort de pénétration par le chemin de fer se poursuit à travers l'Afrique. C'est ainsi que la ligne de Brazzaville à la mer va intensifier l'exploitation du Congo. Mais combien d'obstacles — nature du terrain, climat humide et chaud, difficultés de main-d'œuvre — les ingénieurs ne rencontrent-ils pas pour mener à bien cette œuvre civilisatrice !

Guido Bartolozzi, al lavoro sulla ferrovia Gibuti – Addis Abeba



Ferrovia Gibuti – Addis Abeba

Costruzione: 1897 – 1929

Esercizio: dal 1900 (sino al km 108)

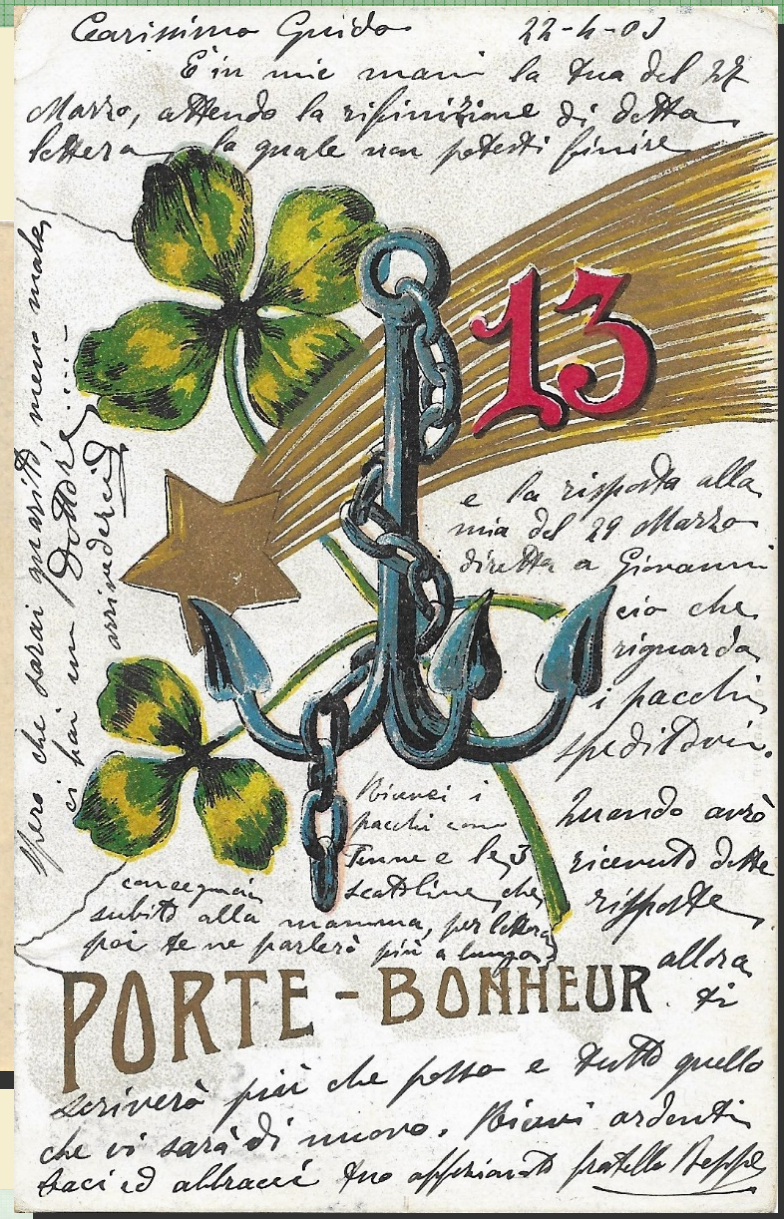
Gli europei erano prevalentemente impiegati come tecnici o capisquadra. Spossati da condizioni ambientali difficili, spesso venivano colpiti dalle temibili malattie tropicali, che li potevano talora costringere a rientrare in Europa.

**Lettera da Pistoia a Gibuti, 22.06.1901,
1° porto per estero
Indirizzata dal fratello a Guido
Bartolozzi, impiegato nella posa dei
binari della ferrovia dell’Etiopia, al km
110**

La posta manteneva i contatti tra le famiglie e gli emigrati...
 ...spero che sarai guarito, meno male che ci ha un Dottore ...



Cartolina da Pistoia a Gibuti, 22.04.1903, per Guido Bartolozzi, servizio posa binari della Compagnia Imperiale delle Ferrovie Etiopiche, dal fratello, «Via Marsiglia»



...devo avere ancora 900 Fr 00 dalla compagnia ed a Parigi ...

CAFÉ DES VOYAGEURS
P. RIBET
PROPRIÉTAIRE
CONSOMMATIONS DE 1^{er} CHOIX
VINS & LIQUEURS ASSORTIES
FRANCAIS

Le Caire, le 25 Maggio 1905

Caro Beppe

In questo momento bevo di ricevere la tua lettera del 18 e la tua carta del 19 in risposta alla mia scritta da bordo del ... ed alla mia scritta il 14 dall'ospedale; ma mi meraviglia e che tu non mi risponda altro che ti ho scritto il 12 maggio ove ti domandavo spedirmi subito 250.00. Togli ben credere che momento che ti scrivo tu abbia già ricevuto quella e tu abbia fatto il necessario per spedirmi la moneta domandata. Come già ti avevo detto dovevo all'Alibiuto Pasteur di Parigi se non c'era in dunque in tutti i casi non avevo e non avevo poi molta moneta con me, perché da venuto in Firenze era facile avere dei Soli; e se andavo a Parigi lo stesso facile poiché devo avere ancora 900.00 dalla compagnia ed a Parigi questo dovevano pagarmi e moneta. Solamente arribato a 2 giorni di viaggio Sibouti le febbri d'infiammazione mi hanno preso con molta pena io potuto strascinarmi fino al Cairo ove sono entrato subito all'Ospedale Italiano.

Nella corrispondenza emergono le difficoltà dell'emigrante in Africa: malattie, mancanza di soldi ...

CAFÉ DES VOYAGEURS
P. RIBET
PROPRIÉTAIRE
LE CAIRE, Egypte.

Monsieur
Bartolotti Giuseppe
Negorio Caranfi
Pistoia
(Prov. di Firenze)

Stampa: CAIRE 25 MAI 1905

Dal Cairo (Café des Voyageurs),
25 maggio 1905, a Pistoia

...Lungo diversi giorni le febbri tifoidee mi minacciavano...

Lungo diversi giorni le febbri tifoidee mi minacciavano, ma grazie alle cure di quello Ospedale che porto buon ricordo do potuto cavarmene felicemente e sono sortito dopo 12 giorni pagando un'attribuzione giornaliera di 5.00 al giorno ridotta ad una riduzione che il Console ha voluto ordinarmi. Adesso ho discretamente ed è ciò che ti racconto tutto ciò, solamente una confusione di poca importanza per ^{me} e manifestata la cura antisettica. Infine il mio viaggio di vedo questa volta comincia male. Io sono senza un Soldo e se non fosse qualche amico che lo quere avrei più di cosa mangiare. Bisogna dunque appena che tu ricevi questa lettera tu mi spedisci 200.00 francamente o per mezzo di una banca di Pistoia o Firenze in una maniera qualunque ma che io abbia la moneta avanti nella giornata del 1^o Giugno in caso se tu non l'hai già spedita cosa che voglio sperare. Ho deciso partire col battello che parte Alessandria il 2 giugno a 4.00 di sera; se fatto ritenere la mia il mio posto e non venire con il battello per questo causa. Certo che farò tutto ciò che è possibile in te di fare per levarmi d'impaccio di bario in aspettativa di altra carta.
Ciao Affettuoso

Nonostante le difficoltà,
non di rado, dopo la fine
dei lavori, i tecnici
europei restavano come
manager nelle società
ferroviarie africane

**Lettera da Gibuti a
Pistoia, 4.05.1922, su
carta intestata della
Compagnia della
Ferrovia Franco-
Etiopica da Gibuti ad
Addis Abeba
da Guido Bartolozzi al
fratello**





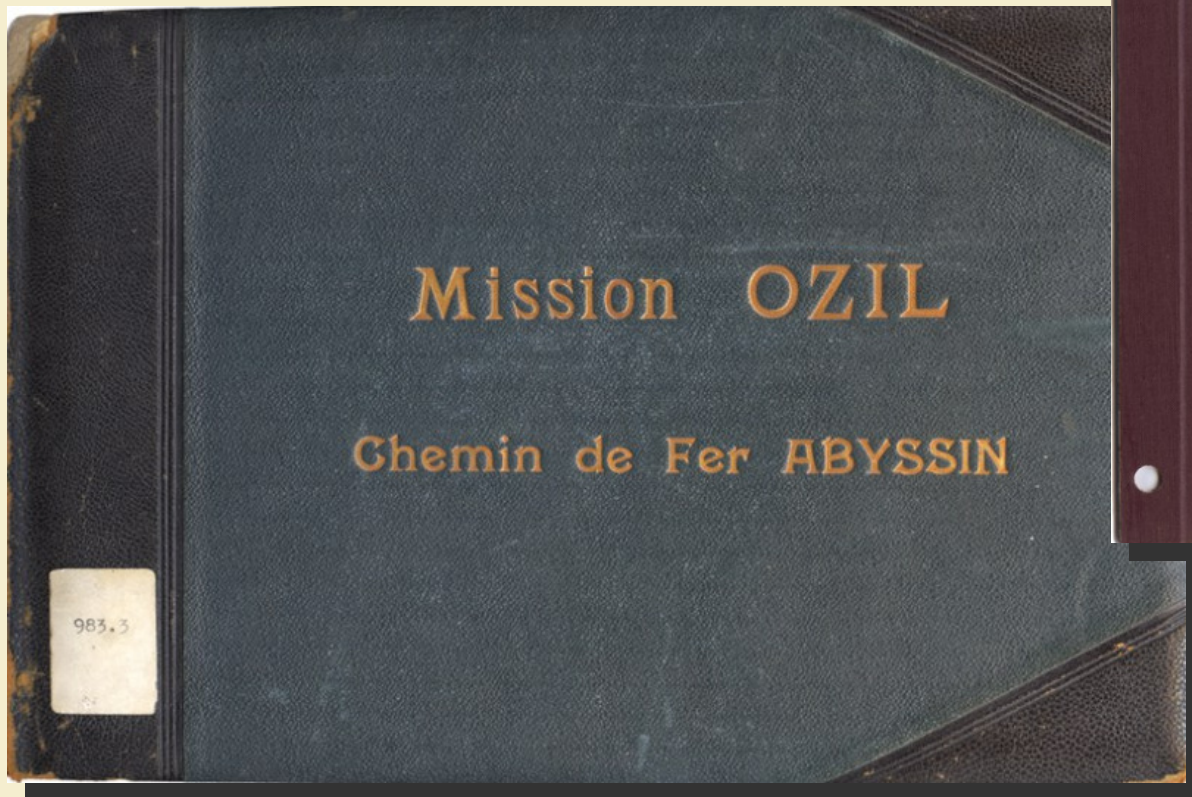
Missione Ozil

I tecnici europei non scrivevano a casa solo le difficoltà, ma anche per ricordare il loro viaggio africano



Cartolina da Gibuti a Ancey, 13.06.1908, con timbro della Missione Ozil impegnata nello studio e riconoscimento di una tratta della Gibuti - Addis Abeba
Nel testo tre ??? ironizzano forse sulle «femmes de Djibouti» rappresentate nella cartolina

Oltre alle cartoline spedite dai suoi membri, la missione Ozil - composta da 13 europei (tra cui 3 ufficiali, 1 medico e 8 sotto-ufficiali) e 162 indigeni - ha lasciato un copioso archivio fotografico del viaggio di studio per il tratto B della Gibuti - Addis Abeba



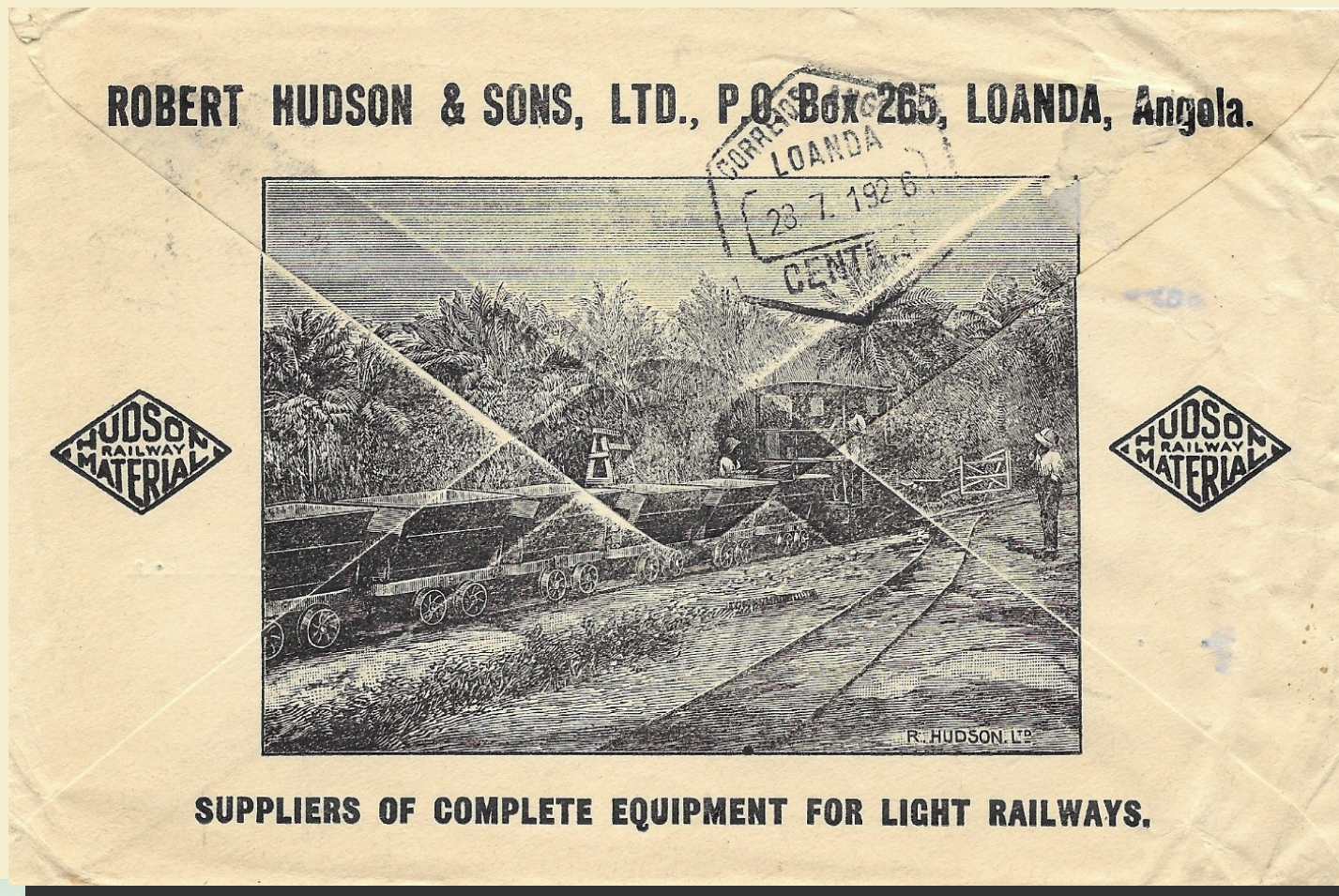
CHEMIN DE FER D'ABYSSINIE
MISSION OZIL

The image shows a rectangular piece of aged, yellowish paper with the text 'CHEMIN DE FER D'ABYSSINIE' printed in a bold, blue, sans-serif font. Below it, 'MISSION OZIL' is printed in a smaller, blue, sans-serif font.

I fornitori di materiale ferroviario

Anche se rotabili e binari arrivano in larga parte direttamente dall'Europa, per i fabbisogni più frequenti - come le ferrovie leggere usate da piantagioni e miniere - non tardarono a svilupparsi imprenditori di distribuzione in loco, le cui tracce si trovano nell'intestazione della corrispondenza

Busta intestata della Robert Hudson di Luanda (Angola), fornitore di attrezzature complete per ferrovie leggere (da Luanda, 23.07.1926, per Filadelfia



I coloni in viaggio verso l'interno

Pur nello scarso comfort dovuto soprattutto alle caratteristiche dell'infrastruttura, i coloni viaggiavano in carrozze di prima classe e potevano talora avere a disposizione persino vetture letto e ristorante.

PESSOAL E INTRANSMISSIVEL CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA PESSOAL E INTRANSMISSIVEL
PASSE ANUAL 1.ª CLASSE

Entre LOBITO
e FRONTEIRA

1959

A favor de Exmo. Sr. Eng. Sil. Fernando Rodrigues Teles - Chefe Interino da Rep. Central dos Serv. Florestais

Data 1. JAN. 59

O DIRECTOR - GERAL,
Randeiros

Considera-se nulo:
quando tenha terminado o prazo de validade; se não estiver completamente preenchido; se não tiver, no verso, a assinatura ou a impressão digital do titular; se tiver aditamentos que não estejam rubricados por quem autorizou as concessões; se tiver emendas ou rasuras.

301 | Abr. 57 N.º 80

Tessere di libera circolazione di 1° classe sulle ferrovie delle colonie portoghesi per coloni europei, funzionari della pubblica amministrazione

Modelo F-1

PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

PASSE GRACIOSO PRIMEIRA CLASSE
Complimentary First Class Free Pass.

N.º 18 Data 1/1/60

A favor do Ex.º Sr. Manuel Casimiro Tavares da Silva

válido para todos os comboios ordinários de passageiros nas linhas dos C. F. M. - S. A. R. - R. R. e C. F. B. Este passe somente pode ser utilizado enquanto o seu portador desempenhar o cargo de Inspector de Contabilidade e Fiscaliz.




e deve ser renovado em 1/1/61

This pass is issued to enable its holder to travel free by all ordinary passenger trains between Stations on the S. A. R. - R. R. C. F. B. and is available up to and including 31/12/60

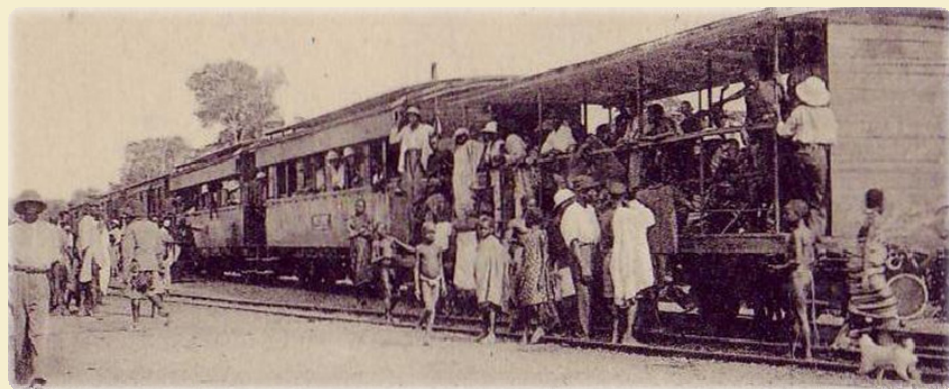
O DIRECTOR, *Manuel Casimiro*

Gli europei – che viaggiavano di solito in prima classe – costituivano un parte minima del traffico viaggiatori

Gli indigeni viaggiavano in seconda, terza o – dove presente – anche in quarta classe

		Media mensile dei viaggiatori (1934-1937)	% del traffico
1a		82	0,5%
2a		160	1,1%
3a		14.871	98,4%

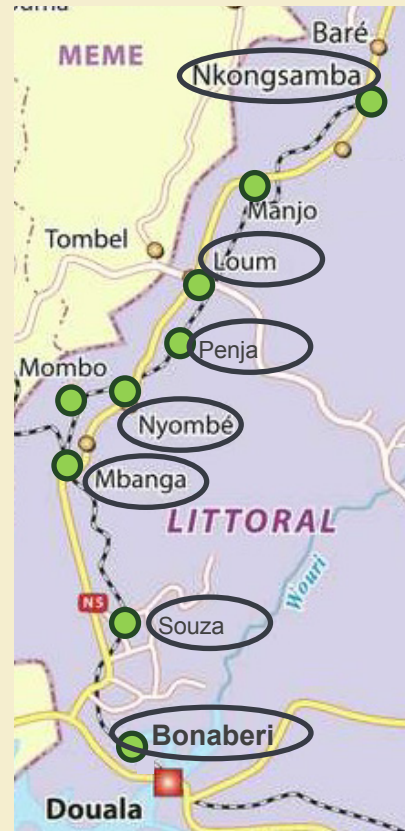
**Ferrovia del Nord
Cameroun Bonaberi -
Nkongsamba**
Costruzione: 1906 –
1911



I messaggeri sui treni: unico servizio postale per molte località

I residenti nelle località secondarie spesso potevano ricorrere solo ai messaggeri postali sui treni per spedire e ricevere la propria corrispondenza

Esempio: linea del nord del Cameroun
Su 26 località servite dalla linea, quelle dotate di un ufficio postale fisso erano solo 3 nel 1921 e al massimo 7 dopo il 1950



Arrêts du chemin de fer	Bureau de postes adm. française (1916-1960)			
	1921	1928	1938	>1938
Nkongsamba	x (1916)	x	x	x
Ndungé / N'Doungué				
Mambellion				
Manengolé				
Manjo				
Manengoteng				
Lala				
Nlohé / N'Lohé				
Lum / Loum			x (1937)	x
Penja				x (1950)
Niombé / N'Jombé	x (1918)	x	x	x
Djungi / D'Jungo				
Mombo				
Mundeck				
Mbanga / M'Banga		x (1925)	x	x
Mujuka / Moujouka				
Miang				
Kompina				
Maleké				
Kaké				
Susa / Sousa / Souza				x (1942)
Nkapa / N'Kapa				
Bomono				
Maka				
Bonendalé				
Bonabéri	x (1916)	x	x	X
Total bureaux de p.	3	4	5	7

Esempi di lettere affidate ai messaggeri in località non servite da un ufficio postale fisso



Il mittente nell'intestazione a stampa ha indicato oltre alla località, la linea ferroviaria lungo cui si trovava C.F.N. = Chemin de Fer du Nord





Le peculiarità del servizio dei messaggeri nelle colonie africane comportava - in molti casi - che svolgessero servizi supplementari rispetto a quelli normalmente attivi in Europa, come l'accettazione della raccomandate e la vendita al pubblico di francobolli.

MADAGASCAR

Raccomandata locale per Ampahibé, accettata dal messagere che l'ha annullata con il datario ondulato "TAMATAVE A TANANARIVE / A" (25/11/1930), apponendo anche la R che indica la raccomandazione, mentre "10" è probabilmente il numero di registrazione

Nelle colonie portoghesi i servizi postali ferroviari erano denominati «ambulanti» e quindi erano dei veri uffici postali viaggianti.

Più normale in questi casi che accettassero raccomandate, anche se talora con metodi di registrazione comunque di fortuna.

ANGOLA

Raccomandata per Amburgo, accettata dall'ambulante postale che l'ha annullata con il datario ondulato "PROVINCIA DE ANGOLA/ BENGUELA AMBULANCIA" (12/06/1914)

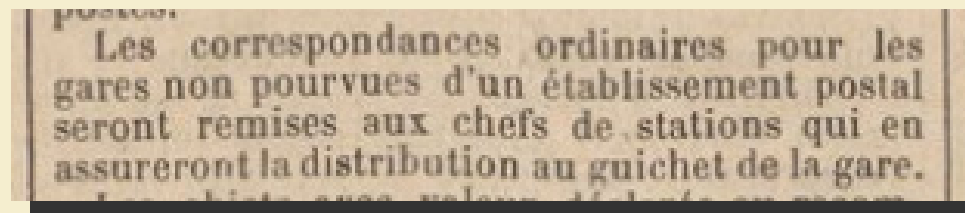
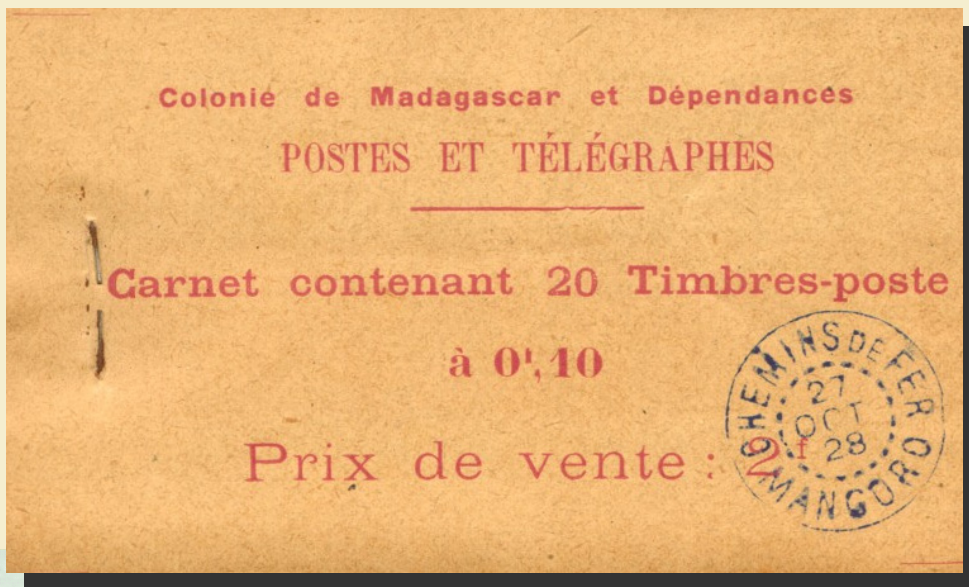
Indicazione di raccomandazione e numero di registrazione «861» manoscritti



Anche le stazioni erano un luogo di ricezione e spedizione della posta

In molte colonie anche i capi-stazione svolsero un ruolo specifico nel trattamento della corrispondenza.

Madagascar, 1928 - Carnet da 20 francobolli da 10 centesimi con datario della stazione di Mangoro



*Journal officiel de Madagascar et
Dépendance, 23.04.1932*

Ad esempio, in Madagascar, fu chiaramente previsto che le lettere trasportate dai messaggeri per i destinatari residenti in località senza un ufficio postale dovessero essere consegnate ai capi della stazione per la successiva «distribuzione alla biglietteria della stazione» al momento più conveniente per il destinatario

Erano inoltre provvisti di francobolli da vendere al pubblico.



SENEGAL

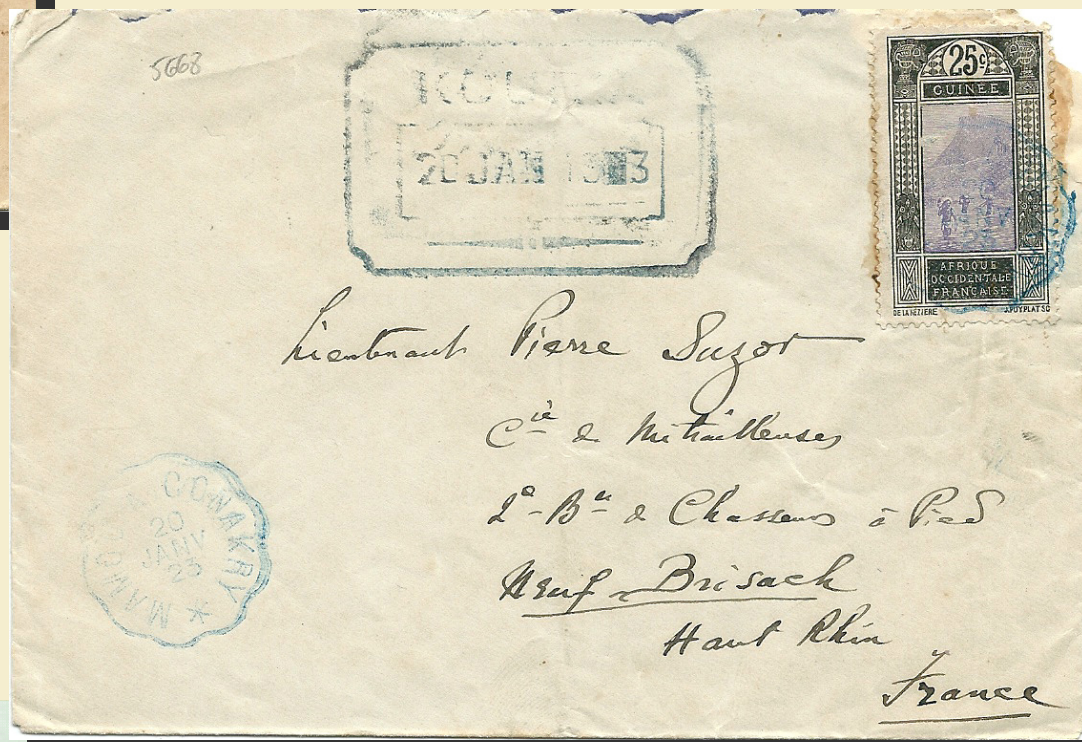
Griffe de la gare de M'GUIK SAKÉ annullo del messaggere "SAINT LOUIS À DAKAR - SENEGAL"

GUINEA

Bollo della stazione di KOURIA, annullo del messaggere "MAMOU À CONAKRY / ★"

Si trova anche bolli dei capostazione sulle lettere annullate dai messaggeri, ad indicare

- il capostazione come mittente, oppure
- il "ritiro" da parte del capostazione di corrispondenza inviati da altri mittenti (con la data del timbro a evidenziare l'effettivo giorno di spedizione)



Bibliografia essenziale

Rapports annuels du Gouvernement français à l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'administration du Cameroun

Adm. Du Cameroun, *Budget de l'exploitation des chemins de fer*, exercice 1938

Mario Appellius, *Nel paese degli uomini nudi*, Milano, 1928

Bratzel-Kraja-Maddocks, *Les oblitérations du Cameroun*, 1990

Hugues Fontaine, *Un train en Afrique / African Train. Djibouti — Éthiopie*, 2012

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

Elise Huillery, *The Impact of European Settlement within French West Africa: Did Precolonial Prosperous Areas Fall Behind?*, Journal of African Economies, 2010