

IL LAVORO DEGLI ITALIANI IN BOSNIA ED ERZEGOVINA

(Da notizie fornite dal R. Console in Serajevo,
nobile cav. GIUSEPPE dei conti GIACCHI, gennaio 1906).

Uno dei lavori in cui trovò più vantaggioso impiego la mano d'opera italiana in Bosnia ed Erzegovina, durante questi ultimi anni, è quello delle costruzioni delle linee ferroviarie.

Una delle più importanti linee costruite è quella che abbandona Serajevo e percorre la valle della Milyasca, passa il monte Iahorina presso Stambolicic, lungo il fiume Praca, dirigendosi verso la valle della Drina, che raggiunge presso Ustipraca, e segue il suo corso e lo attraversa presso Megjegja e si dirige verso il confine ottomano; in essa fu necessario superare considerevoli difficoltà di terreno, e si dovettero eseguire importanti lavori tecnici per la costruzione di mura, di ponti e gallerie: per potere eseguire tali lavori, dovendo spesse volte attraversare luoghi stretti ed inaccessibili, si prescelse il sistema del cottimo e furono concessi a piccoli lotti. Si volle fare anche una prova di accordare alcuni lavori a grandi capitalisti con grossi lotti, ma il successo, dal lato finanziario, non corrispose all'aspettativa e perciò vi si rinunziò. Si fecero invece contratti di piccole partite di lavori con intraprenditori e cottimisti di buona fama ed aventi una certa abilità tecnica per l'esecuzione di tali lavori, ai quali poteva concorrere chiunque senza distinzione di nazionalità. Ben pochi però furono i cottimisti austro-ungarici che si presentarono perchè questi trovavano da guadagnare di più nelle linee ferroviarie della monarchia, che non richiedevano tanti disagi, come quelle della Bosnia. Invece si presentarono in gran numero gli italiani che assumevano l'impresa sia per conto proprio sia in società con sudditi austro-ungarici.

Bisogna osservare inoltre che si richiedeva il solo lavoro manuale senza la fornitura del materiale, che veniva dato dalla Direzione delle costruzioni, cosicchè i cottimisti dovevano procurare soltanto la mano d'opera e perciò facevano, in gran parte, venire gli operai dalla loro patria e specialmente quelli che erano più abili per i lavori delle gallerie.

La tavola A, che segue, dà una idea dell'importanza dei lavori eseguiti in ciascuno degli anni 1902 al 1905 per la costruzione della ferrovia che da Serajevo si dirige al confine ottomano. Le giornate di lavoro eseguite dagli italiani sono messe in confronto col totale delle giornate di lavoro eseguite dal complesso degli operai impiegati. Il numero degli operai aumenta o diminuisce a seconda delle stagioni, attesochè durante l'inverno non si possono eseguire che i soli lavori nelle gallerie e nelle cave di pietra, e perciò si ha il minimo numero di operai mentre il massimo numero si raggiunse nel mese di maggio 1904 in cui si arrivò a 41 mila operai occupati nelle diverse costruzioni ferroviarie sulla detta linea, dei quali il 16% erano operai italiani. Mercè le cure dell'amministrazione furono occupati anche i bosniaci, che rappresentano il 45%. La laboriosità degli operai austro-ungarici ed italiani ebbe una grande influenza sugli operai indigeni ed il risultato fu così soddisfacente che anche alcuni lotti di lavoro furono accordati a cottimisti bosniaci ed erzegovini. Gli operai italiani, a detta delle stesse autorità locali, si segnalavano per diligenza, intelligenza e costanza, in tutte le linee ove lavorarono e specialmente nel tronco Gabela-Trebinj, già da molto tempo in attività. Questo tronco che va verso il mare Adriatico, traversa il territorio erzegovese molto roccioso e fa capo alla stazione di confine Uskoplje, unendosi alla rete ferroviaria austriaca traversando per un tratto di sette chilometri la Sutorina.

Giornate di lavoro eseguito per la costruzione della ferrovia Serajevo-Ostgrenze (Confine orientale).

MESI	1902		1903		1904		1905	
	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani
Gennaio	3,009	"	40,307	2,620	256,442	21,797	85,666	9,337
Febbraio	2,109	"	57,387	3,730	347,510	23,631	92,197	8,943
Marzo	876	"	134,159	8,720	521,176	37,525	242,492	12,852
Aprile	730	"	131,638	8,556	499,847	37,988	315,595	16,726
Maggio	748	"	240,520	21,165	551,885	41,391	392,089	21,457
Giugno	3,522	228	280,712	23,299	558,567	37,424	333,270	15,997
Luglio	13,814	898	382,737	28,322	610,718	36,032	353,720	16,979
Agosto	19,422	1,262	432,180	28,523	657,891	36,184	345,706	16,929
Settembre	43,111	2,802	498,419	30,902	598,471	32,916	339,000	16,500
Ottobre	58,891	3,828	454,079	32,240	530,838	29,727	310,000	12,000
Novembre	70,782	4,601	333,056	25,978	368,203	18,410	290,000	6,100
Dicembre	45,440	2,954	223,247	20,539	204,220	13,478	254,000	5,500
	262,454	16,573	3,208,441	234,594	5,705,768	366,503	3,323,735	159,820

Altra linea importante è quella di Gabela-Trebinje, nell'Erzegovina, parallela alla linea litoranea della Dalmazia. Nella tavola *B* sono indicate le giornate di lavoro eseguite negli anni 1899 al 1902 dagli operai italiani per la costruzione di questa linea ferroviaria e sono messe in confronto con quelle eseguite dal complesso degli operai occupati. Gli operai italiani parteciparono nei lavori per la ferrovia stessa in ragione del 15 per cento sul totale delle giornate di lavoro eseguite.

Giornate di lavoro eseguito per la costruzione della ferrovia Gabela-Trebinje.

MESI	1899		1900		1901		1902	
	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani
Gennaio	"	"	95,580	13,696	33,672	4,036	242	"
Febbraio	"	"	132,699	19,635	28,305	3,685	229	"
Marzo	42,642	5,069	158,240	23,484	33,747	3,956	230	"
Aprile	59,110	8,694	138,453	21,502	29,128	2,635	264	"
Maggio	91,655	14,756	181,161	29,097	25,302	1,725	244	"
Giugno	100,832	15,934	159,091	26,238	18,469	1,297	359	"
Luglio	117,899	18,956	143,975	23,665	15,548	1,076	"	"
Agosto	144,900	21,850	120,105	18,737	1,780	56	"	"
Settembre	163,369	21,313	79,488	12,451	770	36	"	"
Ottobre	154,629	24,292	49,632	7,128	620	36	"	"
Novembre	148,695	22,636	42,130	4,945	476	"	"	"
Dicembre	120,216	18,005	38,184	4,617	358	"	"	"
	1,143,947	175,505	1,338,738	205,195	188,235	18,538	1,568	"

Delle altre linee ferroviarie, al presente, in esercizio nella Bosnia Erzegovina, furono costruite dal governo regionale per proprio conto:

- 1° la linea Mostar-Ostrozac, aperta nell'anno 1888;
- 2° la linea Ostrozac-Konjitca, aperta nell'anno 1889;
- 3° il tronco Konjitca-Serajevo, aperto nell'anno 1891;
- 4° il tronco Lasva-Travnik (secondario), aperto nell'anno 1893;
- 5° il tronco Travnik-Bugojno, aperto nell'anno 1894;
- 6° il tronco Vakuf-Jajce, aperto nell'anno 1895;

e pure nel 1895 si portò a termine la ferrovia da Podlugovi a Vares e quello dalla stazione di Flirdze allo stabilimento dello stesso nome.

In tutte queste linee furono occupati operai italiani nella stessa proporzione già riportata del 16 ‰, così pure l'esecuzione del lavoro nella galleria Travnik-Bugojno fu accordata al cottimista italiano Stefani, ed altri lotti sulla linea Vakuf-Jajce ai cottimisti italiani Vidoni, Nicoluzzi, De Battista, Tomaselli, Bianchi, A. G. Centa e Decone, ed alcuni lotti sulla linea Travnik-Bugojno agli altri cottimisti italiani Gentili ed Agnidi. Tutti gli altri tronchi furono affidati ad imprese più grandi, sotto la diretta sorveglianza della amministrazione militare, ed è perciò che per esse mancano molti dati e non si può con esattezza precisare il numero di operai che vi presero parte.

Del resto la lodevole attività dei nostri connazionali non si limitò soltanto alla costruzione di linee ferroviarie, ma si estese pure ad altre opere. Dopo la creazione di un dipartimento governativo per la edilizia furono eseguiti dal governo parecchi lavori, pei quali si calcola che i cottimisti e gli impresari italiani guadagnarono, dal 1887 al 1905 la somma non indifferente di corone 1,495,700, pari a lire it. 1,645,270, nella qual somma però non sono comprese le costruzioni secondarie, le riparazioni, ecc.

Anche per la costruzione di edifici erariali, che furono fabbricati sotto la sorveglianza delle prefetture di Banjaluka, Bihac, Mostar, Serajevo, Donja, Tuzla e Travnik, ebbero gran parte cottimisti italiani, fra i quali meritano di essere ricordati Pietro Cordignano, da Moggio Udinese, e quindi i suoi successori Fiorenzo Cordignano, Giacomo Condotti da Ampezzo Carnico presso Udine, ed infine Pietro Susanna

da San Vito al Tagliamento, i quali tutti costruirono edifici in gran numero sia per conto del Governo che per conto di privati e specialmente nei dintorni di Donja, Tuzla e di Bihac.

Anche le foreste della Bosnia offrono ai nostri connazionali un campo proficuo di lucro con la estrazione del legname. In questo genere di industria si distingue la importante Ditta italiana Giuseppe Feltrinelli, stabilita a Kobeiljdol presso Serajevo, ove ha eretto una segheria a vapore, con sistemi del tutto moderni. Da questo stabilimento escono ogni anno da 45 a 50 mila ceppi per conto dell'erario, tratti dalle foreste di Kasidol e di Cevljanovic, trasportati alla stazione di Slidge per mezzo di un tronco ferroviario di 9 chilometri espressamente costruito. Dalle foreste di Kasidol (che si estendono dalla estremità settentrionale del monte Iahorina) i ceppi vengono trasportati per via d'acqua sino alla segheria di Kobeiljdol, e così pure da Cevljanovic il legname da segare viene anche trasportato, su corsi d'acqua della lunghezza persino di 9 chilometri, sino alla stazione ferroviaria dello Stato, Cevljanovic-Vogasca presso Szednje, e da questa linea allo stabilimento di Kobiljdol.

La strada principale che attraversa la foresta di Kasidol ha una lunghezza non comune di km. 16 1/2, il terreno è assai scabroso, la via poi che corre lungo il ruscello è stretta e rocciosa, che non si è potuto rendere più praticabile, essendovi alte rocce e massi enormi insormontabili e ciò per la lunghezza di 8 chilometri. Si pensò di costruire una via carreggiabile ed anche una via ferrata, ma la spesa avrebbe assorbito un grosso capitale che non sarebbe stato in proporzione del reddito che si avrebbe ricavato, e perciò fu prescelta la via d'acqua con metodo molto semplice e relativamente poco costoso.

Questa via di acqua fu incominciata il 10 ottobre 1897, ed alla metà di giugno 1899 terminati i lavori cominciò a funzionare: essa è lunga km. 16 1/2. Oltre di questa via vi sono ancora altri tre corsi d'acqua secondari nelle valli laterali, con una lunghezza complessiva di 3400 metri; per alimentare tutti questi corsi fu aperto un gran serbatoio contenente 120,000 ettolitri d'acqua e tre più piccoli per i corsi secondari e 22 condutture d'acqua con ripari a distanze propor-

zionate lungo il corso principale. Durante il periodo di tempo in cui l'acqua è alta bastano per alimentare i corsi le condutture ed i piccoli serbatoi, ma quando l'acqua è bassa allora si deve aprire il grande serbatoio principale. La forza di tali corsi è considerevole, un ceppo di media grandezza con corso normale percorre questi km. 16 1/2 in 47 minuti; nel corso di un'ora possono essere trasportati da 80 a 100 ceppi, ed in un giorno quindi da 800 a 1000 pezzi, sì che in un anno con una giornata media di lavoro di 10 ore possono arrivare a destinazione 35 mila ceppi. Il livello del corso oscilla da un minimo di 1 1/2 per cento presso lo sbocco a Kobiljdo ed un massimo di 22 per cento sotto la grande galleria. Il tutto venne a costare circa 200 mila corone, cioè circa 220 mila lire italiane.

Oltre questa segheria vi è anche in Han Compagnle una Ditta napoletana A. Schucany, proprietaria di segherie a vapore, unite alla stazione di Vitez mediante un tronco di km. 4.700. Oltre tutte queste industrie e lavori gli operai italiani trovarono in Bosnia ad occuparsi anche nella estrazione del carbone, dimostrando anche in questo ramo d'industria una lodevole operosità.

Concludendo, sia nei lavori ferroviari, sia nell'edilizia e nella silvicoltura, gl'Italiani trovarono ad occuparsi, ritraendone discreti guadagni e spiegando un'intelligente competenza, così da accattivarsi per questo motivo e per la loro condotta le generali simpatie e gli elogi delle autorità, che sono le prime a riconoscere che si deve all'opera loro una parte dell'incremento e del progresso della Bosnia e della Erzegovina.