

La mano d'opera italiana alla costruzione della Ferrovia di Montagna Briga — Furka — Disentis (Svizzera)

(Rapporto del CAV. CARNELUTTI, R. Vice Console in Briga).

La ferrovia della Furka, o, come è meglio detto, la ferrovia Briga-Furka-Disentis sarà aperta con un primo tratto all'esercizio col luglio 1914.

Essa congiungerà, quando sarà completata, le linee del Sempione colla linea del Gottardo e colla rete ferroviaria dei Grigioni, detta anche delle ferrovie Retiche. In direzione quasi rettilinea sud-ovest, nord-est, sarà lunga 97 chilometri ed attraverserà l'alta valle del Rodano, la conca di Andermatt e l'alta valle del Reno. È una ferrovia di montagna, costruita a scartamento ridotto, a pendenze talvolta ben forti e costituisce un trionfo dell'ordine e della tecnica ferroviaria a causa delle numerose e grandi spese che necessitò.

I ponti, i viadotti, gli argini, le trincee, le gallerie, tutto fu costruito entro pochi anni da una mano d'opera che era *quasi esclusivamente* italiana.

*
* *

La lunga linea è stata principiata in epoche differenti ed in diversi luoghi anche allo stesso momento.

Si diede principio ai lavori il 2 giugno 1911 a Moerel nel Vallese e furono proseguiti nel Vallese durante quell'anno su quasi tutti i lotti.

Le medie giornate d'operai al giorno furono in giugno di 120, in luglio di 223, in agosto di 396, in settembre 409, in ottobre 450, in novembre 480, in dicembre 402.

Ma queste sono giornate di lavoro effettivo, quindi il numero

degli operai impiegati deve esser dato dall'aumento del 10 % di queste cifre. Infatti tutti gli ammalati, in permesso o anche impediti per altre ragioni, non vi sono compresi ed essi pur tuttavia erano presenti sul luogo.

La media dunque degli operai impiegati in quel primo anno di lavoro è di 400 persone, compresi coloro che benchè presenti non si recavano al lavoro.

L'anno seguente 1912 i lavori furono spinti con maggiore alacrità e iniziati su tutti i lotti della linea.

Questa era infatti divisa in 20 tratti affidati a diversi imprenditori.

Il numero delle medie giornaliere di giornate d'operai fu nel 1912:

In gennaio	405
» febbraio	406
» marzo	586
» aprile	760
» maggio	1033
» giugno	1589
» luglio	2030
» agosto	2135
» settembre	2057
» ottobre	1472
» novembre	773
» dicembre	593

Nei primi quattro mesi, più difficili e meno adatti ai lavori, l'aumento benchè costante è meno pronunciato che non dopo maggio. Il massimo naturalmente è in agosto con 2135 giornate in media al giorno. Si ridiscende nell'inverno ad una media giornaliera di 500 e poco più, perchè molti lavori devono esser sospesi a causa della neve, che a quelle altitudini passa l'altezza di un metro e mezzo. Il freddo poi caccia molti operai al piano e quelli rimasti lavorano soprattutto nelle gallerie ove la temperatura non scende troppo. La media dell'anno fu di 1153 operai presenti al giorno e di 1300 compresi gli impossibilitati per qualche tempo al lavoro.

Infine durante l'anno 1913 la media giornaliera delle giornate d'operai fu:

In gennaio	535
» febbraio	566
» marzo	862
» aprile	1347
» maggio	2222
» giugno	3179
» luglio	3491
» agosto	3380
» settembre	2499
» ottobre	1637
» novembre	850
» dicembre	600

Durante quest'anno furono compiuti molti lavori e in ogni caso la maggior parte. La linea non è finita; si spera, ripeto, di aprirla all'esercizio al primo del prossimo luglio anche senza attendere il compimento della galleria della Furka che non è possibile terminare per quell'epoca.

Anche da questi dati si rileva l'intensità del lavoro da aprile ad ottobre. La media annua delle giornate d'operai di ogni giorno è di 1764 e gli operai calcolati addetti ai lavori risultano esser in media ben 1940.

Ma non sarei troppo esatto se mi fermassi a dare le medie giornaliere ed annue. Si osserva con troppa facilità che nell'inverno i lavori sono ridotti e gli operai presenti pure. Nell'estate invece i lavori sono spinti con grande alacrità ed il numero degli operai raggiunge le cifre più alte.

Sarò quindi ben più nel vero dando la media delle medie giornaliere dei mesi invernali e di quelli estivi.

Nel 1912 dunque nell'inverno vi fu una media giornaliera di 587 operai presenti e di 645 addetti ai lavori compresi gli ammalati, infortunati, in permesso, assenti temporaneamente. Nell'estate rispettivamente 1719 e 1890.

Nel 1913 nell'inverno vi furono 793 operai presenti e quindi circa 870 addetti ai lavori, nell'estate ben 2734 presenti e 3007 addetti ai lavori al giorno!

*
* *

Come si ripartiva questo esercito di lavoratori?

Si capisce che per la natura stessa dei lavori esso fosse ripartito lungo tutta la linea ferroviaria in costruzione.

Eppure anche questa ripartizione non era eguale sui diversi tratti, ma piuttosto dava origine a diversi nuclei operai in quei luoghi ove vi era una possibilità qualsiasi d'alloggiarvi più o meno convenientemente.

Non bisogna dimenticare che la linea attraversa tre vallate non troppo abitate e che anzi la regione del passo della Furka ove vi è il villaggio di Gletsch è assolutamente deserta in inverno. Anche questo villaggio è abbandonato dai suoi abitanti, che scendono ad Oberwald, capoluogo del Comune.

In ogni modo si formarono dei veri centri operai colle relative baracche-alloggio a Grengiols (ora già sparito), a Fiesch, a Oberwald, alla galleria della Furka, a Realp, ad Andermatt e a Sedrun.

Gli alloggi lasciarono parecchio a desiderare, soprattutto nel Cantone Uri. I paesi non offrivano posti sufficienti per questa invasione operaia e il numero delle baracche non poteva raggiungere con facilità quanto sarebbe stato utile di disporre come locali. In quel Cantone autorità e stampa intervennero e le imprese furono anche obbligate ad aumentare ed a mantenere in miglior stato le baracche.

Al « tunnel » della Furka fu naturalmente necessario di costruire molti baraccamenti ed anche munirli di riscaldamento centrale ad acqua per permettere il soggiorno agli operai durante la cattiva stagione.

*
* *

I salari degli operai sono abbastanza elevati. Pur tuttavia l'inclemenza della stagione e l'altitudine trattenevano difficilmente per lungo tempo gli operai allo stesso lavoro. Così le squadre si ricambiavano continuamente di personale e la linea ferroviaria in costruzione era già percorsa da molti operai che ritornavano o che andavano in cerca di lavoro.

Per ovviare a questo inconveniente gli imprenditori davano ben volentieri dei premi speciali agli operai che compivano il mese, i due mesi od il dato lavoro senza interruzione di giornate lavorative. La media del premio era ed è di franchi 10 al mese.

Altri premi speciali sono riservati agli operai addetti all'avanzamento nelle gallerie.

La media delle paghe orarie è data dal seguente specchietto:

Manovali da 0.45 a 0.55 l'ora;

Muratori 0.70 in media;

Minatori da 0.50 a 0.60 l'ora.

La durata del lavoro varia. All'aperto in genere è di 10 ore, in galleria di 8 pagate per 10. Però quando la stagione è avanzata, manca la luce per lavorare dieci ore di seguito e in tal caso si lavorano nove od otto ore, restando pagati per quelle date ore soltanto.

Alla galleria della Furka le paghe sono ancora più forti e la giornata di otto ore in tutti i casi è pagata come se fosse di 10. Là i manovali guadagnano da 0.55 a 0.60 all'ora, i minatori da 0.60 a 0.70, i muratori 0.80 all'ora. Ricordiamo che si tratta di una altitudine superiore ai 2000 metri, che il freddo vi è intenso per otto mesi dell'anno, che vi è un metro e mezzo di neve in media e che per raggiungere Briga in questa stagione occorrono da due a tre giornate di marcia.

E non parliamo delle valanghe che non mancano in primavera!

Oltre al salario, gli operai per legge usufruiscono dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, che salvo alla galleria della Furka non hanno quasi mai avuto carattere di gravità. A quella galleria poi essi godono anche dell'assicurazione contro i danni prodotti dalle valanghe e gli eredi di tre operai, due italiani, uno vallesano, rimasti schiacciati da un disastro simile nella scorsa primavera, ottennero la liquidazione di un indennizzo, benchè gli operai stessi non fossero stati colpiti durante o a causa del lavoro.

Inoltre l'Impresa generale organizzò pure un'assistenza medica gratuita per i casi di malattia. Questo servizio, però, lasciò

e lascia molto a desiderare. E a tutte le rimostranze e pressioni fatte fu risposto che si trattava di un'opera di beneficenza dell'Impresa Generale e che quindi non era il caso di poter parlare nè di diritti degli operai, ai quali non si faceva in proposito alcuna ritenuta, nè di obbligo dell'Impresa Generale.

Pur tuttavia durante l'anno 1913 gli ammalati trovarono ancora modo di essere curati e i casi gravi trattati dall'ospedale, ciò che nel 1912 non avveniva sempre.

Il servizio farmaceutico, però, era nel 1912 ed è nel 1913 deplorabile. Non già che non vi siano medicine, ma queste anche se promesse come gratuite furono sempre inviate contro rimborso di spesa. E quelli che sanno il prezzo dei prodotti farmaceutici in Svizzera comprendono che carico costituiscono questi per l'operaio ammalato. Briga, da dove si spedivano i farmaci, possiede due farmacie, e i loro prezzi non hanno nulla da invidiare a quelli praticati nelle grandi città Svizzere. Il doppio in genere di quanto si pratica in Italia, Francia, Germania ed Austria; qualche volta il triplo!

I lavori della linea Briga-Furka-Disentis, volgono alla fine. Lungo tutta la linea tre mesi di lavoro ancora (aprile, maggio, giugno) saranno sufficienti perchè i treni possano circolare; salvo il tratto che da Gletsch va alla stazione della Furka nel Cantone Uri a causa della maggiore galleria che non è ancora nemmeno bucata.

Ben presto la Svizzera si sarà arricchita di una nuova, interessantissima ed utilissima ferrovia, grazie al concorso di capitali francesi e della mano d'opera seria ed ottima italiana.