

Il cantiere di Monfalcone

*Gli anni dello sviluppo:
1911-1914. Aspetti generali.*

di Silvano Benvenuti

Sviluppo produttivo e crescita dell'occupazione.

Dopo la crisi che aveva colpito il cantiere di Monfalcone alla fine del 1909, causando per oltre tre mesi una stasi quasi completa nell'attività e il licenziamento di oltre 600 operai, nell'autunno del 1910 si manifestarono dei sintomi di ripresa. Ricominciarono le assunzioni¹, e sul "Kaiser Franz Joseph"², dopo un lungo periodo di interruzione, il lavoro riprese a pieno ritmo.

L'andamento del 1911 non solo confermò il superamento della congiuntura sfavorevole, ma segnò anche, con l'impostazione di altre due navi di notevole mole (9.000 e 7.500 tonn.) e con la temporanea esecuzione di un certo numero di commesse minori (fra cui anche due piccole costruzioni per la marina da guerra³), l'inizio di un ciclo di grande sviluppo che si sarebbe prolungato fino al 1915, senza conoscere più alcuna battuta d'arresto.

Se le 18.000 tonn. dei 7 vari effettuati nel 1911 già superavano di un terzo la produzione dell'intero triennio 1908-10, ancor più consistente fu l'incre-

(1) Già il 9.7.1910 l'"Eco del Litorale" segnalava l'arrivo a Monfalcone di operai "dall'Istria, da Muggia, da Trieste", mentre il "Corriere friulano" dava notizia il 29.12.1910 che gli occupati erano saliti a 1.200.

(2) Il transatlantico dell'"Austro-Americana", destinato al trasporto degli emigranti negli Stati Uniti, era la nave di maggior tonnellaggio impostata in un cantiere austriaco.

(3) Certamente importante a tal fine fu l'ingresso nella direzione del C.N.T. di Carlo de Skoda, direttore delle acciaierie di Praga, sancito dal congresso della società del 4.4.1911, che raddoppiò il capitale sociale, portandolo da 3 a 6 milioni di corone. L'anno seguente la marina da guerra ordinò al cantiere anche un incrociatore di 3.500 tonn. e un certo numero di sottomarini.

mento negli anni che seguirono. Nel 1912 si salì a 10 vari per 22.500 tonn., mentre nel 1913 — l'anno "record" del periodo prebellico — i vari furono 14 e il tonnellaggio prodotto pari a 33.000. Nel 1914, poi, e nei primi mesi del 1915, nonostante la guerra imponesse un certo rallentamento, si ebbero egualmente 10 vari per 27.000 tonn., mentre altre 20.000 tonn., in avanzato stato di costruzione, si trovavano sugli scali al momento dello scoppio della guerra con l'Italia.

Lo sviluppo produttivo determinò una crescita dell'occupazione altrettanto sostenuta. Mentre nel triennio 1908-10 si era toccata una punta massima di 1.300 addetti (ma nel '10 la minima era scesa a circa 700), a partire dal 1911 la curva occupazionale prese a salire e le oscillazioni si fecero molto contenute⁴. Stando alle "massime", si passò da 1.650 unità nel 1911 a 2.400 nel 1912-3, e a 2.600 nel 1914-15. Ciò significa che il cantiere alla vigilia della guerra aveva triplicato il numero degli operai rispetto alla media del 1908-9, con un aumento di 1.000 unità in meno di un anno (da 1.300 a 2.300 fra l'11 e il '12).

Per quanto nelle campagne del Monfalconese la mano d'opera disponibile sul mercato del lavoro fosse sovrabbondante, essa non poteva certo bastare per coprire interamente una domanda tanto consistente, e il cantiere, attraverso capi e capisquadra⁵, andò a cercare la forza lavoro necessaria anche in altre zone geografiche. Così, nel periodo 1911-15, si venne formando una classe operaia che, per la sua provenienza, era assai più composita rispetto al nucleo iniziale del 1908, costituito essenzialmente da inglesi e monfalconesi.

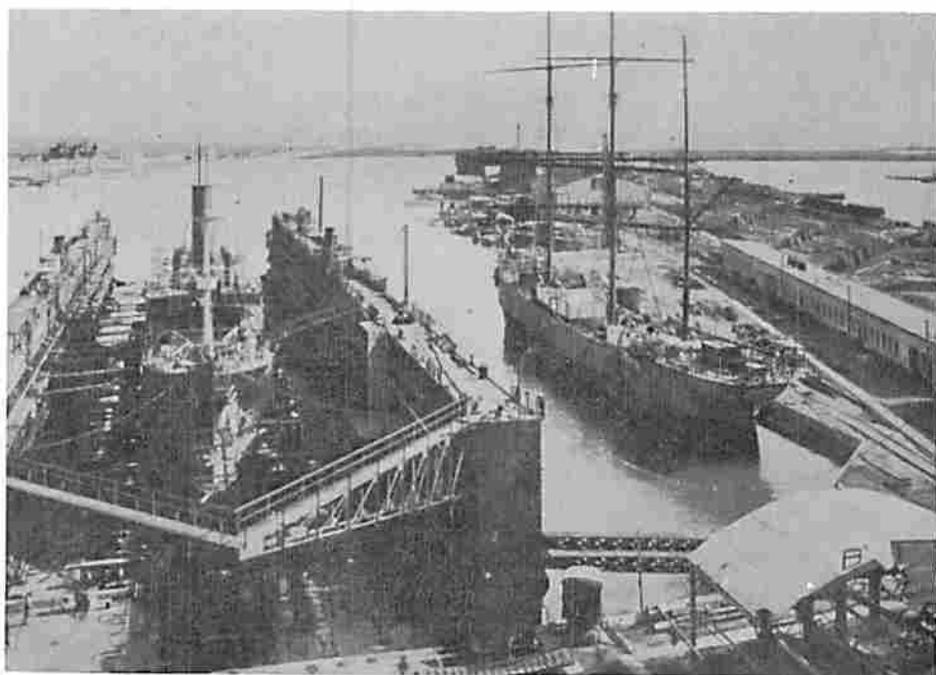
La provenienza della forza lavoro

Per la forza lavoro qualificata si fece ricorso soprattutto agli operai di mestiere che erano disposti a trasferirsi a Monfalcone da Muggia, Pola e Trieste⁶. Qui venne reclutata la maggior parte dei carpentieri in ferro, dei meccanici, dei fabbri, oltre ad un certo numero di ribattini (i quali, sebbene

(4) Era normale, finché la produzione non si stabilizzò su determinati standard, che dopo un varo venissero licenziate alcune centinaia di manovali assunti nella fase finale dei lavori.

(5) Poiché le assunzioni erano demandate ai capi, erano essi che, in caso di necessità, facevano venire a Monfalcone gente della loro terra d'origine. Quando occorreva mano d'opera qualificata anche i capisquadra potevano far da tramite per le assunzioni. Nell'autunno 1912, ad esempio, un operaio che da Monfalcone si era trasferito a Fiume, tornò per reclutare una quarantina di ribattini, che lasciarono così il "C.N.T." per trasferirsi al "Danubius".

(6) L'inattività del "S. Rocco" di Muggia favoriva questi passaggi.



Fototeca C.C.P.P., Vista dei Cantieri Navali nel 1909.

formalmente non rientrassero fra i qualificati, dovevano comunque possedere una solida pratica del mestiere). Gli inglesi rimasti a Monfalcone (poche decine nel 1911, un po' più numerosi nel '12⁷) vennero dapprima assegnati alle macchine dell'officina navale, e poi via via raggruppati "in squadre tutte inglesi con cui la mano d'opera locale non aveva rapporti"⁸, fino ad essere trasformati, nell'ultimo periodo, in "subimprenditori" che ricevevano in appalto singoli lotti di lavoro. Si deve anche tener presente che un certo numero di carpentieri cominciava ad essere sfornato dalla scuola aziendale aperta nel 1911, permettendo così il ricambio e il potenziamento di questa categoria con operai del posto, formati direttamente dal cantiere.

(7) Alla fine del 1911 la riapertura del "S. Rocco" e lo sviluppo del "Danubius" di Fiume sottrassero al "C.N.T." una parte della forza lavoro qualificata venuta a Monfalcone l'anno prima. I Cosulich sostituirono in parte questi operai con nuove assunzioni in Inghilterra. Cfr. "Socialista friulano", 2.12.1911.

(8) Testimonianza di Giuseppe Zotti, nato nel 1892, entrato in cantiere nel 1911 come manovale carpentiere montatore, in *Archivio dell'Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli Venezia Giulia, busta "Monfalcone"* (d'ora in poi ASMLI-TS, "Monf.") Testimonianza n. 2.

Molto più eterogenea, per quanto riguarda l'origine, era invece la massa degli operai comuni e degli addetti ai lavori di manovalanza. "C'erano — ha narrato un testimone — molti friulani, monfalconesi ex contadini, triestini, meridionali italiani, sloveni..."⁹. "I ribattini — ha raccontato un altro operaio, riferendosi alla categoria in generale — venivano da Muggia e da Trieste. C'erano anche due ungheresi e due slovacchi. Gli sloveni erano pochi, di Doberdò, e imparavano il mestiere, che non era facile, da quelli più esperti. C'erano anche veneti e meridionali"¹⁰.

Numerosi, aggiungiamo, dovevano essere anche gli istriani e i lussiniani, mentre per quanto riguarda i "regnicoli" si sa che i meridionali venivano destinati esclusivamente ai lavori di semplice manovalanza, che i veneti entravano in genere nella categoria dei pittori, e che i friulani e carnici si trovavano soprattutto fra gli edili¹¹. Gli sloveni, che all'inizio erano presenti in buon numero come qualificati fra i fabbri della fornace¹², cominciarono dal 1911-12 ad entrare come operai comuni un po' in tutte le categorie del "gruppo ferro", man mano che il cantiere assumeva nuove leve di giovani.

Se si eccettua l'ostilità che talvolta affiorava nei confronti dei meridionali, "poco ben visti — specie in caso di agitazioni — perchè si accontentavano delle condizioni di lavoro esistenti"¹³, e per il persistente malumore contro gli inglesi, provocato dal trattamento di favore che essi godevano, il fatto che un gran numero di operai, venuti dai luoghi più diversi, si trovassero d'un tratto fianco a fianco dentro la fabbrica, non risulta in alcun caso esser stato motivo di attriti o di incomprensioni¹⁴.

Tutt'altro. Nonostante la maggior parte dei non qualificati provenisse da famiglie di contadini poveri ed avesse quindi raggiunto, per il solo fatto di percepire un salario industriale, una posizione di relativo privilegio¹⁵ che avrebbe potuto renderla meno disponibile alla lotta, e benchè il grande ricambio avvenuto nella forza lavoro avesse provocato dal punto di vista

(9) Testimonianza di Giacomo Trevisan, nato nel 1885, entrato in cantiere nel 1911 come manovale carpentiere montatore, in *ASMLI-TS, "Monf."*, Test. n. 1.

(10) Testimonianza di F. G., nato nel 1899, entrato in cantiere nel 1913 come "ciapabricche", in *ASMLI-TS, "Monf."*, Test. n. 3.

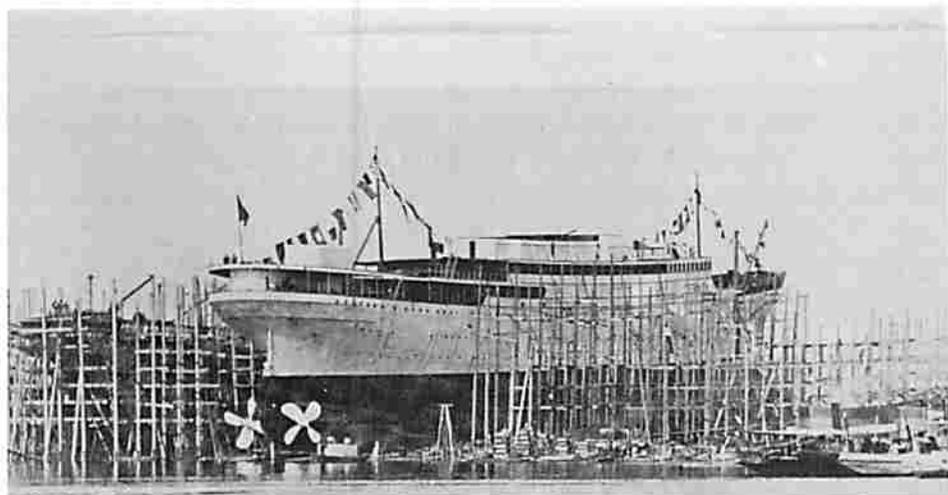
(11) Cfr. la testimonianza di Giuseppe Furlanis, nato nel 1895, entrato in cantiere nel 1914 come edile, in *ASMLI-TS, "Monf."*, Test. n. 4.

(12) Cfr. Test. n. 3.

(13) Cfr. Test. n. 2.

(14) Ha riferito, ad esempio, un operaio: "Con gli sloveni si andava molto d'accordo. Gli sloveni erano gente dura e facevano lavori in cui ci voleva molta forza" (Test. n. 1).

(15) Giovanni Fedele Bulian, nato nel 1895, entrato in cantiere nel 1912 come aiutante fabbro, ha ricordato che a Begliano quasi tutti, contadini e artigiani, lasciavano il loro lavoro per andare in cantiere dove si guadagnava di più. Cfr. *ASMLI-TS, "Monf."* Test. n. 5.



9 settembre 1911. Al Cantiere di Monfalcone viene varato il piroscafo "Kaiser Franz Joseph I".

politico una netta cesura con le vicende del 1908-9, la grande massa dei comuni e dei manovali realizzò, come allora, molto rapidamente, non solo una forte omogeneità politica, ma anche la capacità di tradurre prontamente il proprio antagonismo di classe in agitazioni e in scioperi condotti quasi sempre con grande decisione.

Le divisione fra operai di mestiere e non qualificati: socialisti ed anarchici

Proprio questa facilità con cui gli operai comuni erano portati ad affidarsi alla lotta per risolvere le varie vertenze che si aprivano con la direzione, rivelò invece una delle cause che in questo periodo divisero spesso gli operai in due fronti in netto contrasto fra loro.

S'è già detto che la forza lavoro qualificata veniva ora quasi totalmente dagli altri cantieri del Litorale. Essa, e in special modo i muggesani che in questo nucleo costituivano la "leadership", aveva portato con sé a Monfalcone oltre al proprio bagaglio professionale anche tutto il patrimonio di esperienza politica accumulato nelle fabbriche in cui aveva lavorato in precedenza. Militanti socialisti fin dai primi anni di lavoro, sempre in prima linea nel promuovere lo sviluppo dell'organizzazione sindacale di fabbrica, questi operai riversavano nella pratica di ogni giorno la concezione secondo cui solo una classe operaia laboriosa, attiva e seria nello svolgimento delle proprie mansioni, organizzata e "cosciente", poteva, adeguandosi volta per volta alle necessità tattiche che la battaglia comportava, battersi per la costruzione di

una società diversa che non fosse, come quella esistente, una continua negazione della dignità sociale e civile dei lavoratori. La loro attenzione politica era rivolta assai più alle conquiste che i lavoratori dovevano fare sul terreno sociale (ed ecco allora l'impegno nelle elezioni politiche, per la cassa Malati, per la creazione delle prime cooperative¹⁶) che non alla realtà della fabbrica, dove essi erano consci di avere già un notevole potere, non solo contrattuale derivante da quella professionalità che li rendeva indispensabili ed insostituibili per i capitalisti nello svolgimento del processo produttivo. Da qui la certezza che il più delle volte, quando si era ben organizzati, la sola minaccia di uno sciopero poteva permettere di conseguire, senza danno economico per gli operai, dei risultati positivi nelle vertenze; da qui la convinzione che la trattativa andasse esperita fino in fondo prima di arrivare allo scontro, e che anche un successo parziale rappresentasse un avvicinamento e non una rinuncia agli obiettivi che si volevano raggiungere.

In tutt'altra situazione si trovavano invece gli operai comuni. Privi individualmente di qualsiasi potere contrattuale — non costituiva certo un problema per i padroni sostituire un manovale — essi non potevano immaginare altro mezzo che non fosse la lotta di massa o lo sciopero ad oltranza per opporsi all'arbitrio dei capitalisti e per cominciare a costruire una forza di parte operaia. Il loro antagonismo poteva esprimersi solo nella prassi dello scontro e nel rifiuto di erogare la propria forza lavoro, mentre i temporeggiamenti della tattica o le lungaggini della trattativa, così come la pazienza dell'opera di organizzazione quotidiana li lasciava quasi del tutto indifferenti.

Una simile posizione, tuttavia, non sarebbe probabilmente mai riuscita a tradursi in comportamento politico collettivo, se alla testa degli operai comuni non si fosse posto un certo numero di operai (anche di mestiere) di formazione anarchica, venuti da Trieste a Monfalcone con le assunzioni 1910-11. Furono costoro, infatti, che, con le loro posizioni egualitarie, con la loro volontà di spingere ogni volta sino in fondo la lotta, col loro rifiuto di assecondare le prudenze e le gradualità degli "organizzati" del gruppo metallurgici, seppero dare uno sbocco politico omogeneo al ribellismo dei dequalificati. Essi ebbero il merito, in altre parole, di dar voce alla massa dei "disorganizzati", ricomponendo lo "spontaneismo" che, altrimenti, assai

(16) Nell'estate 1911, ad esempio, Giacomo Fontanot, suo fratello Antonio e il figlio di questi, operai muggesani occupati a Monfalcone, dove, come socialisti, erano fra i principali organizzatori del gruppo metallurgico, vennero arrestati a Muggia durante la campagna elettorale per le elezioni politiche. I Cosulich approfittarono del fatto per licenziarli. Cfr. "Socialista friulano", 26.8.1911. Diremo in un prossimo articolo dell'impegno per la Cassa Malati, per le Cooperative Operaie, per la costruzione di case da parte del cantiere e del comune di Monfalcone.

difficilmente sarebbe stato in grado di esprimere da sè delle avanguardie e dei quadri in grado di dirigerlo e orientarlo.

In questo modo, la divaricazione fra operai di mestiere e operai comuni si travasò e si trasformò nel dissidio politico fra socialisti ed anarchici, e mostrò, in questa forma quanto in realtà quella spaccatura fosse profonda.

Negli anni 1911-14 le dispute fra i "piscialetti" dell'anarchia (come in tono di scherno li chiamavano i socialisti) e i "leaders" del gruppo metallurgico furono all'ordine del giorno, e più d'una volta i socialisti ricorsero alle vie di fatto¹⁷, nel tentativo di por fine ad una controversia di cui non riuscivano a cogliere le motivazioni di fondo.

Da questo punto di vista, anzi, fu un bene che essi non riuscissero a sbarazzarsi completamente dell'opposizione anarchica, perchè ciò avrebbe significato la sconfitta di quel settore operaio di cui gli anarchici erano in qualche modo riusciti a farsi portavoce.

Tra scontri e incontri, invece, le due posizioni convissero nella classe operaia di Monfalcone fino al 1915, ed è solo grazie al perdurare di questa dialettica che essa riuscì ad esprimere compiutamente tutte le forme di antagonismo che circolavano al suo interno.

Se i fatti indicano che alla fine il vantaggio maggiore andò comunque ai socialisti, che nel 1913-14 rafforzarono considerevolmente la loro presenza nel cantiere e il peso del gruppo metallurgico, non si può dimenticare che ciò fu possibile solo quando essi seppero via via farsi carico anche delle rivendicazioni dei "disorganizzati", mutando così profondamente le posizioni iniziali, con le quali — come si vedrà — essi sostenevano che l'organizzazione operaia doveva rappresentare e tutelare soltanto i propri aderenti.

Le condizioni di lavoro

Certo a Monfalcone, ad accrescere la distanza fra operai di mestiere e non qualificati, un ruolo non secondario giocavano anche le forme particolari in cui si svolgeva l'attività lavorativa, che poggiava su di un intenso sfruttamento degli operai comuni.

Dal punto di vista tecnico, l'organizzazione della fabbrica era veramente primordiale, in quanto i Cosulich, pur avendo dato inizio alla costruzione di navi

(17) Francesco Vallon, nato nel 1885, entrato in cantiere nel 1910 come fabbro cantonale ha ricordato alcuni episodi relativi a queste polemiche e a questi scontri. Cfr. *ASMLF-TS*, "Monf." Test. n. 6. Per le polemiche contro gli anarchici si veda anche il "Socialista friulano", passim.

di elevato tonnellaggio, non si erano assolutamente preoccupati di meccanizzare né i trasporti interni, né le lavorazioni a bordo¹⁸.

Ora, se gli operai di mestiere, che svolgevano il loro lavoro nelle varie officine, oppure dirigevano e sorvegliavano in qualità di "capisquadra" gruppi di 20-30 manovali, avevano il vantaggio di venir toccati solo marginalmente dalle conseguenze di questo stato di cose, i manovali si trovavano invece costretti a sopportare quotidianamente tutto il peso delle estenuanti fatiche e delle difficili e pericolose operazioni manuali che si rendevano necessarie per il trasporto e la posa in opera dei vari materiali.

Testimoni che hanno fatto quell'esperienza descrivono con molta chiarezza qual'era la realtà in cui si doveva operare. "Il materiale veniva dalla Cecoslovacchia". Portato su carri dalla stazione ferroviaria a Panzano, "veniva depositato nella corte del cantiere, diviso per sezioni: fasciame, interni, paratie, ecc. Squadre di operai, formate di 18-20 uomini, dirette da un caposquadra, andavano a prendere nel mucchio il materiale occorrente e qui cominciava la grande fatica. Per trasportare il materiale non c'erano macchine, ma solo le macchine uomo. Si lavorava di *ganzo e spala*¹⁹. Ad esempio, angolari di ferro di 25 metri venivano sollevati dagli operai, uno ogni due metri, e per ognuno c'era da fare una bella fatica... Le paratie. Un gruppo di operai andava per esempio a prendere nel mucchio le paratie. C'era molto disordine e qualche volta il pezzo cercato era sotto il mucchio"²⁰.

Ancora: "Erano i carpentieri manovali che portavano le lamiere sugli scali, a spalla, o spingendo a mano dei carretti su di un binario"²¹. "A bordo il materiale veniva sollevato con dei verricelli che causavano molti incidenti. Per distendere le lamiere sul fondo era difficile trovare i pezzi... per tirare le lamiere si usava un verricello, le lamiere scorrevano sopra le viti. Era difficile e pericoloso"²².

Anche la successiva fase di "imbastitura" delle lamiere, eseguita dai montatori, doveva essere tutt'altro che agevole, e lo stesso si può dire per il lavoro dei cricatori che con trapani a mano rettificavano i "busi orbi", e cioè i fori che non combaciavano quando si sovrapponevano le lamiere. Completamente manuale era anche la ribattitura, e se gli operai addetti a questa mansione erano famosi per la loro abilità (ciò che permetteva loro di avere, pur non essendo

(18) E' certo che Trieste e Muggia avevano dal punto di vista tecnico un'organizzazione più moderna. Per quanto riguarda i trasporti, a Monfalcone, alcuni passi avanti vennero fatti solo nel 1914-15.

(19) "Con ganci e a forza di spalle".

(20) Test. n. 1.

(21) Test. n. 2.

(22) Test. n. 1.

dei qualificati, delle paghe che erano fra le più alte del cantiere²³), non si può dimenticare che la loro disinvoltura nell'affrontare fatiche e difficoltà metteva a dura prova i giovani appena assunti, che di solito venivano mandati a fare la loro prima esperienza in questa categoria come "scaldabrocche" e "ciapabrocche".

Disagi e pericolosità aumentavano, ovviamente, quando si doveva lavorare nei doppifondi e nelle casse, malamente aiutati dalla debole luce di qualche candela²⁴, e circondati dal fumo delle "fole" su cui venivano riscaldati i chiodi prima della ribattitura.

Un momento difficile era rappresentato anche dall'approssimarsi di un varo: in questa circostanza i capi intensificavano la sorveglianza e cominciavano ad assillare gli operai, spingendoli a concludere in fretta i lavori ed obbligandoli spesso a rimanere in fabbrica anche la notte e i giorni di festa.

In generale si può dire che a pagare più duramente le conseguenze di questa organizzazione basata sulla "macchina-uomo" erano tutti coloro che svolgevano le loro mansioni nell'ambito del "gruppo ferro", per cui si potrebbero ricordare anche gli aiutanti di officina, che dovevano imbragare e sollevare le lamiere per metterle sotto le "sbuse"²⁵ e le altre macchine operatrici, o gli assistenti dei carpentieri tracciatori, che facevano un lavoro analogo, o ancora i calafati che a bordo, ultimata la ribattitura, dovevano controllare la tenuta e iniettare con lo "staufer" dello stucco fra gli spessori delle lamiere.

Ma quel che importa soprattutto sottolineare a questo punto è il fatto che tutti costoro avevano la qualifica di *ungelernte*, in quanto a differenza dei *gelernte*²⁶ che dovevano avere alle spalle un triennio di apprendistato e in alcuni casi anche i corsi di preparazione tecnica, ciò che ad essi si richiedeva (e si riconosceva) era solo l'esercizio della forza fisica, essendo considerato, dal punto di vista professionale, sufficiente (ma anche irrilevante) l'addestramento che acquisivano attraverso la pratica del lavoro.

(23) Ha riferito F. G. (Test. n. 3): "I ribattini erano una delle categorie meglio pagate. Per 100 chiodi prendevano in media 6-7 cor. Un ribattino bravo arrivava anche a 8 cor. (...) I ribattini non lavoravano di solito al lunedì: andavano a bere e in osteria distribuivano la lira di cottimo ai ragazzi. I ribattini non facevano quasi mai straordinario. Se un capo chiedeva loro di fare il 'quarto' rispondevano 'la luna fa il quarto'. Sulla consuetudine di fare il lunedì', analoga è la testimonianza di Andrea Ferlettic, nato nel 1898, entrato in cantiere nel 1912 come "scaldabrocche" (Cfr. *ASMLI-TS*, "Monf." Test. n. 7) "Alle 8 ci si trovava al cantiere, si prendeva la carrozza e si andava fuori a bere. Si rientrava alle 12". Così anche Angelo Russi, nato nel 1899, entrato in cantiere nel 1913 come "scaldabrocche" (cfr. in *ASMLI-TS*, "Monf." Test. n. 8).

(24) Ha riferito F. G. (Test. n. 3): "L'illuminazione a bordo era fatta con candele. I capi di mattina ne davano a chi aveva bisogno 5 o 6". La situazione migliorò quando il cantiere poté allacciarsi alla nuova centrale termoelettrica, entrata in funzione nel maggio 1914.

(25) Punzonatrici.

(26) I regolamenti di lavoro austriaci distinguevano questi due livelli di qualifica. Ciò non significa però che, di fatto, non vi fossero delle differenze di salario in rapporto alle mansioni delle singole categorie.

Così mentre aiutanti d'officina, montatori, criccatore, calafati ed altre categorie simili si vedevano costretti ai lavori di grande fatica che s'è detto, dal punto di vista salariale essi erano nettamente svantaggiati, essendo assai rari i casi in cui la loro paga riusciva a superare la metà di quella di un qualificato²⁷. Li distingueva dai manovali semplici (non molti e addetti ai più elementari lavori di riordino e di pulizia), solo il fatto di non essere come questi pagati a giornata, ma di ricevere, in proporzione alla paga oraria di ciascuno, una quota percentuale del cottimo di squadra o a tariffa²⁸.

Che le divisioni politiche fra qualificati e comuni, cui si accennava in precedenza, fossero, dunque, null'altro che un riflesso di questa oggettiva diversità di condizione e di trattamento, è un dato su cui difficilmente si potrebbe dubitare²⁹.

Se ne ha una conferma, daltronde, anche da un breve ma illuminante accenno fatto da un testimone che allora faceva il carpentiere manovale montatore: "...i capisquadra. Ci tenevano alla loro superiorità. Leggevano il "Metallurgico"³⁰ e avevano anche delle funzioni antipatiche, perché dovevano controllare e organizzare il lavoro delle squadre"³¹.

"Il cantiere della morte"

Prima di concludere il quadro delle condizioni di lavoro che fin qui s'è cercato di delineare, occorre ancora ricordare l'altissimo numero di incidenti e di morti causato da questo spregiudicato impiego del lavoro umano, chiamato continuamente, anche là di là dei propri limiti fisici, a supplire e a compensare le carenze e le insufficienze presenti nell'organizzazione tecnica del ciclo produttivo.

(27) Non si è rintracciato nessun documento che permettesse di accertare le paghe orarie delle diverse categorie e la media dei guadagni di cottimo, ma la perfetta concordanza di tutte le testimonianze raccolte consente egualmente una ricostruzione abbastanza precisa. Un qualificato guadagnava in media (cottimo compreso) da 1 a 1,20 cor. all'ora. Meccanici e capisquadra potevano arrivare anche a 2 cor. Dei non qualificati, i soli ribattini — come s'è visto — potevano arrivare a 1 cor. Gli altri operai comuni, adulti, percepivano in genere da 50 a 60 cent. Uno scaldabrocche iniziava con 16 cent. a 14 anni e saliva a 24 cent. a 16.

(28) Praticamente in cantiere tutte le lavorazioni si svolgevano a cottimo. In carpenteria i capisquadra contrattavano il prezzo del cottimo, stipulando un contratto verbale con i capi, per un'intera fase di lavorazione dalla tracciatura al montaggio (si trattava perciò di cottimi che rimanevano spesso aperti per dei mesi). La direzione alla fine saldava gli operai ripartendo il guadagno in proporzione alla paga base di ciascuno. Prima della chiusura venivano dati degli anticipi. Se non si lavorava a squadra (ribattini, criccatore, calafati, ecc.) c'erano delle tariffe a pezzo o a superficie. Anche in questo caso la ripartizione del guadagno avveniva in proporzione alla paga base. Fino al 1914 gli scaldabrocche non rientravano nel cottimo, ma ricevevano soltanto una mancia dagli adulti (vedi nota n. 23).

(29) Non si deve dimenticare che la differenza fra operai di mestiere e operai comuni pesava anche fuori della fabbrica. A Monfalcone c'era allora grande difficoltà nel trovare un alloggio, e mentre le poche case costruite dal cantiere erano riservate ai qualificati (i soli che potessero pagare gli affitti previsti), i non qualificati, che non fossero pendolari, dovevano adattarsi a sistemazioni estremamente precarie.

(30) Era il giornale socialista della Federazione metallurgica che si pubblicava a Trieste.

(31) Test. n. 1.

Qui davvero lo "spirito imprenditoriale" dei Cosulich mostrava in modo esemplare, come un buon capitalista, nella sua "voracità da lupo mannaro", non dovesse conoscere limiti allo sfruttamento del lavoro vivo neppure di fronte alla morte.

In cantiere non esisteva praticamente nessuna misura di sicurezza. Nessuna manutenzione veniva fatta per garantire l'efficienza delle impalcature sugli scali, né esistevano squadre di sorveglianza delle impalcature sugli scali, né esistevano squadre di sorveglianza addette a funzioni del genere³². Da questo punto di vista, si può sicuramente dire che si cercava di spendere il meno possibile. Non c'era alcun infermiere in grado di prestare le prime cure agli infortunati e ci fu un'occasione in cui, dovendosi trasportare un operaio morente in ospedale, risultò che il cantiere non possedeva nemmeno una barella³³.



Fototeca C.C.P.P., Gli scali all'inizio del secolo.

Scrivendo nell'agosto 1911 il "Socialista friulano" che il "C.N.T." era il "cantiere della morte", ed affermava che a Monfalcone il numero degli incidenti era assai più elevato che a Pola, Fiume, Trieste, arrivando alla conclusione che "in nessun stabilimento al mondo avvennero e avvengono tanti infortuni come a Monfalcone"³⁴.

(32) Proprio questo fu uno dei punti posti, nel 1914, al centro delle richieste presentate dagli operai alla direzione.

(33) Cfr. "Socialista friulano", 17.12.1910.

(34) Cfr. "Socialista friulano", 5.8.1911.

Ma nulla mutò nemmeno negli anni successivi, nonostante il grande aumento dell'attività. Scorrendo la stampa dell'epoca si può ricostruire questa drammatica sequenza: un morto nel 1910, uno nel 1911, tre nel 1912, tre nel 1913, due nel 1914. E certo non sappiamo quante, di quelle "disgrazie" che i giornali definivano "molto gravi", e che si ripetevano con regolarità due o tre volte l'anno, possono aver contribuito ad elevare queste cifre.

Se poi a questi dati si potessero aggiungere anche quelli sugli infortuni in generale, si salirebbe sicuramente a valori di parecchie centinaia l'anno, sol che si pensi, come riferiva il "Socialista friulano", che si era arrivato a toccare una punta di 26 incidenti in un sol giorno³⁵.

Ma torniamo ai casi mortali. Non solo si moriva. Si moriva quasi sempre in modo orribile. "Ho assistito a delle morti crudeli", ha detto un operaio³⁶, e non si stenta a credergli, dal momento che sul "K. Franz Joseph" un pittore morì addirittura bruciato vivo, poiché la candela con cui lavorava aveva incendiato la benzina che gli era colata addosso da un bidone rovesciatosi su di un ponte sopra di lui³⁷.

Benché l'annotazione rimandi a un ordine di considerazioni che faremo in altra sede, val la pena, a questo proposito, ricordare un'altra circostanza. Alle famiglie dei deceduti non era neppure concessa la consolazione delle somme di denaro stanziato dalla direzione o raccolte direttamente fra gli operai. "Ricordo la morte di uno di Pappariano — ha raccontato un testimone. Quando moriva un operaio la direzione del cantiere dava del denaro ai familiari. Così fu anche quella volta, ma il prete del paese esortò la vedova a non prendere quel denaro "maledetto". In certi ambienti non era ben visto il lavoro in cantiere"³⁸.

(35) Cfr. "Socialista friulano", 11.2.1911.

(36) Test. n. 1.

(37) Cfr. "Socialista friulano", 20.4.1912.

(38) Test. n. 2. Identica circostanza è riferita dal "Socialista friulano" a proposito di una colletta fatta dagli operai (11.11.1911).