Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani

Herausgeber: Pro Grigioni Italiano

Band: 26 (1956-1957)

Heft: 4

Artikel: 50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica

Autor: Fasciati, Clito

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-21808

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica

Clito Fasciati

50, 60 anni fa correva l'epoca delle costruzioni di ferrovie. Ne consegue, che attualmente siamo nell'epoca degli anniversari. E nostro dovere è di dare lo sguardo retrospettivo sull'opera di chi, due generazioni prima di noi, si è accinto a imprese così audaci.

I pionieri delle ferrovie — in linea generale — hanno compiuto la grande opera documentando larghe vedute e fiducia nell'avvenire. Chi sa se in 50 anni chi giudicherà di noi potrà dire altrettanto.

Che una ferrovia di pianura, una ferrovia che collega centri o regioni ben popopolate, una ferrovia che corre su terreno facile, compia il suo 5o.mo anniversario, è certamente cosa importante e degna di nota, ma anche cosa più o meno naturale. Ma che una ferrovia secondaria, a sacco, cioè senza sbocco verso il nord, in una valle alpestre quale è la Mesolcina, con una popolazione assai limitata, con pochissima o, nei suoi primi decenni, nessuna industria, con premesse topografiche tutt'altro che favorevoli, abbia per mezzo secolo fatto fronte a tutte le difficoltà, abbia fatto correre i treni giorno per giorno ed anno per anno, in periodi di pace e di guerra, di crisi economica e di prosperità, che una ferrovia con queste premesse possa festeggiare il suo 50.mo di esercizio, non è del tutto cosa naturale, è anzi cosa straordinaria.

Infatti chi si addentra nell'istoriato della Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco, che dal 1942 in poi, pur cessando di essere società autonoma, continuò sempre la sua attività ed il suo servizio quale tronco della Ferrovia Retica, chi segue un po' le vicende di questo nostro mezzo di comunicazione dovrà accertarsi, che le difficoltà che si hanno dovuto sormontare furono infinite nel numero e difficilissime nel carattere. Venne anche il momento in cui l'esistenza stessa dell'esercizio ferroviario si trovò minacciata e si fu nell'incertezza se l'azienda potesse reggere o se essa dovesse cedere. Ebbene, la Bellinzona-Mesocco resiste da ormai cinque decenni. I suoi treni non hanno cessato di circolare, anzi, nel suo complesso, la linea non solo si è mantenuta, ma, dopo la fusione, si è tecnicamente perfezionata, e proprio attualmente, ad onta dei suoi 50 anni, è ancora in bello sviluppo.

Ma prima di dire del presente, e prima di fare delle considerazioni sul futuro, l'attuale circostanza vuole che noi si getti uno sguardo nel passato, in modo speciale negli anni degli studi, dei preparativi, della costruzione, poi in quelli susseguenti dell'esercizio.

Quanto noi ora andremo esponendo, l'abbiamo tolto in modo speciale da Resoconti e protocolli della Società,

da Breve istoriato della Ferrovia Elettrica Bellizona-Mesocco, compilato nel 1942 a cura dell'avvocato dott. Giuseppe a Marca, che era Presidente del Consiglio d'Amministrazione nel momento della fusione della Società colla Ferrovia Retica, e pubblicato nel Resoconto della BM dell'anno 1941,

da Perizia dei signori Ingegnere Bernasconi, Dott. Metzger e Ingegnere Dürler, del 29 gennaio 1941,

da Ragguaglio della Commissione speciale per l'esame della situazione culturale ed economica delle Valli del Grigioni Italiano, dato al Governo cantonale nel maggio 1938,

da Ragguagli avuti da Aurelio Giudicetti, Soazza, già Capotraffico della BM, che a partire dal 1907 e per oltre 45 anni fu alle dipendenze della Società.

PREPARATIVI E COSTRUZIONE

La prima manifestazione pubblica in favore di una ferrovia in Mesolcina è senza dubbio una mozione, in data 5 dicembre 1891, firmata da Gaspare Ravizza, albergatore a San Bernardino e da altri 24 cittadini di Mesocco, nella quale si invitava l'assemblea comunale a prendere contatto cogli altri comuni della Valle « allo scopo di trattare ed intendersi sul modo e mezzi per l'erezione d'una ferrovia (tramvai) da Castione o Bellinzona a Mesocco ».

Ma tra questo primissimo passo e l'apertura dell'esercizio ferroviario nel 1907 trascorsero più di tre lustri, tre lustri di discussioni ed anche di polemiche aspre, tre lustri di studi e di progetti, di delusioni e di speranze, tre lustri che forse diedero il maggior impulso al progresso ed allo sviluppo della Mesolcina. Ma cosa sono 15 o 16 anni per un'opera così grande, se li si confronta coi quasi 40 anni che occorsero per far maturare lo sfruttamento completo delle forze d'acqua nella valle, o col numero di anni che sono già passati e che passeranno ancora fino al giorno dell'apertura della galleria stradale del San Bernardino.

La mozione del 1891 contribuì a preparare il terreno, trovò anche la buona eco in Valle, ma non portò al successo diretto. L'idea non era ancora matura. Nel 1895, anche per opera di Luigi Riva, ingegnere a Zurigo, e del dott. R. Togni, traduttore federale a Lucerna, il problema tornò in discussione. Tre anni dopo esso andò prendendo forme più concrete. Nel giugno 1898 venne costituito un comitato d'iniziativa, composto da Romualdo Nisoli, Ulderico Tonolla, Giovanni Schenardi, Edoardo Schmid, Silvio Tonella, Giovanni a Marca de Donatz, Ulisse Tognola, Ugo Mutti e Samuele Toschini. A essi si associarono, chi già allora, chi un po' più tardi, il dott. Felice Calonder (che fu poi Consigliere federale), Aurelio Ciocco, Benno Rieter, di Winterthur, Gaspare Ciocco, Gaspare Beer, Giuseppe Lampietti, Giuseppe Furgher, Filippo Fasani, Demetrio Giudicetti e Massimo Giudicetti. Questi uomini furono i veri pionieri della BM, non soltanto nel primo momento di entusiasmo, ma quasi tutti restarono fedeli alla loro causa con una perseveranza e con una ferrea volontà che destano la nostra più profonda ammirazione e che meritano, oggi più che mai, la nostra viva gratitudine.

A Romualdo Nisoli e Silvio Tonella, esperti in materia ferroviaria, fu affidato il compito di elaborare i primi piani per ottenere la concessione federale e di compilare la relativa relazione tecnico-finanziaria. Anche il consigliere di Stato e più tardi consigliere nazionale Vital ebbe ad appoggiare validamente il lavorio a pro della BM.

La prima concessione, approvata dal Consiglio Federale il 9 dicembre 1899, basava su un progetto di utilizzazione delle strade cantonali per ben 26 chilometri, su

una lunghezza totale di tutta la linea di circa 32 chilometri, ed aveva carattere di tramvia. Dietro suggerimento dei periti cantonali, si abbandonò poi completamente la strada per dare la preferenza ad una ferrovia a sede propria. Fu una decisione sommamente saggia. Periti incaricati dal Governo grigione erano, e sarà bene ricordare il loro nome, il dott. Plattner e gli ingegneri Gilli e Peterelli. Opponendosi al primo progetto e chiedendo una ferrovia a sede propria, essi resero il maggior servizio alla Valle ed alla Società. Si pensi in quale impossibile situazione saremmo oggi, se i treni corressero sulla strada cantonale! La ferrovia però nella popolazione, anzitutto della Bassa Mesolcina e del Ticino, é ancora il *tram — naa in tram, ciapaa al tram* —, forse a ricordo del primo progetto, ma certamente termine che serve ad escludere malintesi tra la grande Ferrovia Federale e la piccola BM.

Il preventivo rispecchiava l'ottimismo di allora in materia di ferrovie: prevedeva un avanzo annuo di Fr. 96'000.— e persino il versamento di un «modico dividendo al capitale azioni».

La BM era ideata quale primo tronco di una comunicazione ferroviaria che, senza discontinuità di sorta, avrebbe dovuto salire a San Bernardino, attraversare la montagna in una galleria e scendere a Tosanna per collegarsi colà colla Ferrovia Retica. A ciò si deve se l'officina venne costruita a Mesocco, e se Mesocco fu fin dal principio e restò sempre il punto principale dell'azienda. Dato che la ferrovia non trovò la continuazione alla quale si aspirava, per la gestione quotidiana dell'esercizio sarebbe stato e sarebbe tutt'ora più economico avere l'officina e con essa il deposito principale del personale nella bassa Valle, dove il traffico è più intenso.

Nel 1904 si calcolava con una spesa di costruzione di 2'600'000.— franchi, da procurarsi così:

sovvenzione del cantone dei Grigioni	Fr.	586'000.—
sovvenzione del cantone Ticino	»	175'000.—
partecipazione dei Comuni e privati	»	900'000.—
obbligazioni	»	1'000'000.—
Totale	Fr.	2'661'000.—

Il conto costruzioni delle spese effettive fino al 31 dicembre 1909 ammontò però a 3'105'000.— franchi.

Ecco lo specchietto delle sottoscrizioni in azioni da parte dei Cantoni, Comuni e privati quale è riprodotto nel Resoconto della BM dell'anno 1937 p. 8.

1.	Cantone dei Grigioni		Fr.	1'156'000.—
2.	Cantone Ticino		»	227'400.—
3.	Città di Bellinzona		»	100'000.—
4.	Comune e privati di Mesocco	Fr. 298'100.—		
5.	Comuni e privati di Soazza e Lostallo	» 212'400.—		
	Totale Circolo di Mesocco		»	510'500.—
6.	Comune e privati di Roveredo	Fr. 148'500.—		
8.	Altri Comuni e privati del Circolo di Roveredo	» 75'600.—		
	Totale Circolo di Roveredo		»	224'100.—
8.	Comuni della Calanca		»	6'600.—
9.	Comuni di Valdireno		»	8'400.—
10.	Comune di Arbedo		»	1'000.—
11.	Rieter & Ci., Winterthur		»	225'000.—
12.	Diversi privati		»	117'000.—
	Totale		Fr.	2'576'000.—

Sotto Mesocco. Nello sfondo il Castello.

Le sottoscrizioni maturarono naturalmente coll'andar del tempo. Gli sforzi che si dovettero fare per raggranellare il danaro furono certamente altrettanto grandi e difficili quanto quelli per smuovere gli ostacoli di carattere tecnico-costruttivo.

Oltre alle sottoscrizioni in azioni, i comuni di Mesocco, Soazza e Lostallo nel giugno 1907 decretarono un prestito di 150'000.— franchi alla ferrovia, contro ipoteca di secondo grado. Su questi tre comuni gravò di gran lunga il maggior peso del finanziamento, cioè per una media di quasi 350.— franchi per persona, dal neonato al più anziano di ambo i sessi. Nè va dimenticato che Fr. 350.— di allora avranno corrisposto a forse Fr. 1'000.— o più d'oggi. In più i tre Comuni si erano addossata la garanzia del prestito di un milione della Banca Ticinese, al 4 %, una garanzia che infatti già nel 1909 diventò effettiva (almeno parzialmente); in quell'anno i tre Comuni, che già avevano assunto i grandi oneri, si trovarono a dover anticipare 16'000.— franchi dalle loro casse comunali, per dare modo alla ferrovia di far fronte ai suoi impegni. Il denaro fu poi restituito? Qui va sottolineato il fatto mirabile che i tre comuni di Mesocco, Soazza e Lostallo, pur di poter realizzare la ferrovia, non lesinarono in sacrifici, anzi assunsero impegni finanziari che rasentavano il limite estremo delle loro possibilità. Se si considera l'atteggiamento reticente dei comuni valligiani nella faccenda della partecipazione, ed ancora in limiti modesti, allo sfruttamento delle forze d'acqua, converrà dire che i Mesolcinesi di 50 anni fa hanno dimostrato maggior coraggio e maggiore fiducia nel futuro di quanto non manifesti la generazione di ora.

L'espropriazione e l'acquisto dei terreni, nella Mesolcina, almeno nella maggior parte dei casi si fece in base a intese bonali. Nel Ticino, al contrario, pochissime intese bonali, anzi, molti ricorsi al Tribunale federale, anche da parte della Società stessa, per dover chiedere la riduzione delle stime esagerate della Commissione federale.

In un primo tempo si era previsto di procurarsi l'energia elettrica per la fer-

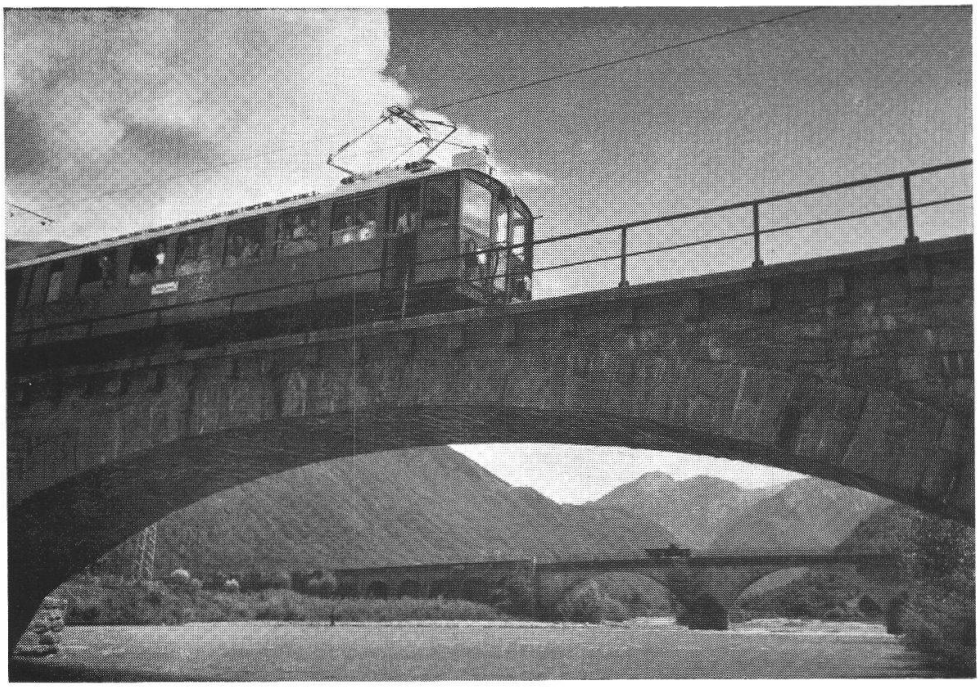
Personale della BM intorno al 1912. — In piedi da sinistra a destra: *Senn Zaverio*, manovratore. *Garrè Emilio*, capotreno. *Toscano Geremia*, conduttore. *Ciocco Daniele*, conduttore. Seduti, da sinistra a destra: *Provini Ulisse*, capostazione Mesocco. *De Sacco Ernesto*, commesso d'amministrazione. *Hediger Andrea*, cassiere. *Alli Eugenio*, commesso di stazione. *Pedroni Andrea*, capo-operaio deposito.

rovia ricorrendo alle acque della Calancasca. Ma le trattative con Grono riuscirono talmente faticose, che il Comitato se ne stancò; si prospettò allora il controprogetto della Cebbia, che, per aver offerto maggiori possibilità e migliori condizioni di concessione, ebbe la preferenza e fu realizzato. Non si andrà errati nell'affermare che proprio la centrale elettrica di Cebbia fu poi, e sotto ogni aspetto, un impianto assai adatto e vantaggioso, tanto per la ferrovia, quanto per i Comuni e la popolazione della Valle. Se la BM non avesse potuto disporre da bel principio e per tutti i suoi 50 anni di vita di una sua fonte diretta di energia elettrica, è lecito dubitare se oggi la Mesolcina avrebbe ancora la sua ferrovia.

Giuridicamente, la Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ebbe i suoi natali il 15 maggio 1904, data in cui essa venne inscritta nel registro di Commercio. I lavori di costruzione si iniziarono nell'aprile 1905. Essi erano stati affidati alla Ditta Rieter di Winterthur, che si era trovata ad interessarsi della cosa, quando un suo ingegnere, certo Schneider, che frequentava il San Bernardino, l'aveva raccomandata ai superiori. Per i lavori si era convenuto un prezzo globale di Fr. 2'447'000.—.

Un problema che si è affacciato non solo negli anni di costruzione, ma che è stato di attualità durante tutto il mezzo secolo passato e che non è ancor oggi risolto, ad onta di trattative, di studi, di progetti, elaborati anche minuziosamente, e di perizie, è quello dell'introduzione della linea BM nella stazione principale di Bellinzona. Questo stato di cose grava non poco sulla ferrovia.

Per il servizio merci, l'allacciamento alle Ferrovie Federali fu sempre ed è tutt'ora alla stazione di Castione-Arbedo.



Ponte sulla Moesa, tra Castione e Molinazzo.

* * *

La BM ha una lunghezza di 31,284 chilometri che al confronto con la Ferrovia Retica sembreranno ben pochi. Eppure, la BM appartiene alle ferrovie private svizzere con il percorso più lungo. Fra le 66 ferrovie a scartamento ridotto essa, prima della fusione, occupava il nono posto. Era dunque, da questo punto di vista, un'impresa abbastanza importante.

Circa 23 km sono in linea retta, ciò che corrisponde ad una percentuale del 72.4 e che è molto per una ferrovia di montagna. Raggio minimo delle curve = 80 metri. Pendenza massima = 60 per mille.

* * *

L'apertura dell'esercizio del tronco Bellinzona-Lostallo avvenne il 6 maggio e quello dell'intera linea il 31 luglio 1907. Le feste inaugurali ebbero luogo il 27 luglio 1907.

Furono presidenti del Consiglio d'Amministrazione

il dott. Felice Calonder, Coira	1903/1907
l'ispettore Giovanni Schenardi, Roveredo	1907/1927
l'ispettore Aurelio Ciocco, Mesocco	1927/1938
l'avv. dott. Giuseppe a Marca, Mesocco	1938/1941

Dopo la fusione colla Ferrovia Retica

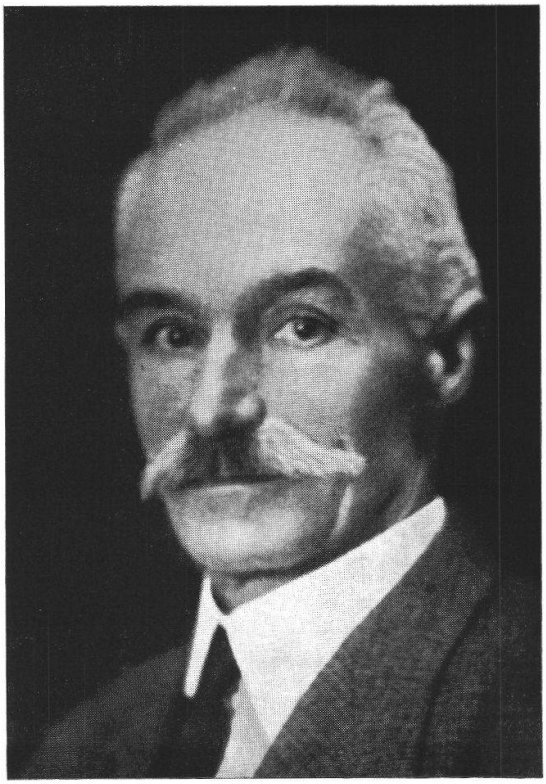
il consigliere nazionale Giovanni Vonmoos, Ramosch	1942/1952
il consigliere agli Stati dott. Gion Darms, Coira dal 1952 in qua.	

Furono direttori della BM Silvio Tonella, Daniele a Marca e Luigi Arni fino al 1941, il dott. Erhard Branger e il dott. Paolo Buchli dopo la fusione.

ESERCIZIO 1907-1941

Già 4 anni dopo l'apertura dell'esercizio si dovette passare ad un sensibile risanamento finanziario, riducendo il capitale azioni al 10 %. Così il 90 % del capitale azioni andò perduto.

Molti e grandissimi furono i danni che le alluvioni arrecarono alla BM, e tali da scoraggiare gli organi responsabili nella loro dura lotta contro gli elementi. Già nel periodo di costruzione la Moesa asportava, in pochi minuti, tutta l'impalcatura del ponte presso St. Antonio di Roveredo. Ma fu anzitutto la Calancasca a causare ripetute e lunghe interruzioni di esercizio e a provocare spese di ricostruzione eccessivamente gravi per un'azienda di risorse limitate. Il primo disastro lo si ebbe il 30 agosto 1908. Dice il Resoconto: «Dopo una pioggia torrenziale cagionata da un nubifragio che continuò quasi venti ore, si gonfiarono i due fiumi principali, la Moesa e la Calancasca, nonché i torrenti della sponda destra della Valle in modo tale che nessuno si ricorda di averli visti così minacciosi». — La Calancasca sfondò i ripari sulla sponda verso Roveredo, ostruì completamente le due arcate del ponte del Ram e si fece un nuovo letto.



Ispettore scolastico GIOVANNI SCHENARDI, 1857-1927. Presidente del Comitato d'iniziativa per la BM; vicepresidente e presidente del Consiglio d'amministrazione della ferrovia BM.

Già tre anni dopo si ebbe la seconda notte cruda, quella dal 21 al 22 agosto 1911. Non solo andò distrutta gran parte dell'opera di ricostruzione al ponte della Calancasca, eseguita dopo la piena del 1908, ma si ebbero altri e sensibilissimi danni in diversi altri luoghi. All'alluvione di fine agosto seguì poi una terza giornata di devastazione, il 6 ottobre dello stesso anno. Poi, per 40 anni, le acque furono più o meno quiete, fino all'8 agosto 1951, giorno in cui di nuovo venne asportato parzialmente il ponte della Calancasca e vennero causati altri forti danni. Alla Calancasca, l'interruzione durò fino alla mattina del 30 agosto, giorno in cui si potè riaprire la linea passando su un ponte provvisorio di ferro, lungo 30 metri. Essendo poi crollato lo storico « Ponte di Valle » a Roveredo, la frazione del villaggio a sinistra della Moesa fu, per lunghi mesi, raggiungibile solo passando il ponte ferroviario di St. Antonio, il quale, data la necessità, venne adattato anche all'uso di veicoli stradali.

Quando si faccia astrazione delle notevoli interruzioni causate dalle alluvioni — noi non si è accennato che alle maggiori —, l'esercizio si svolse in modo regolare. L'unico infortunio lo si ebbe il 7 gennaio 1914, quando essendosi rotta, per difetto di costruzione, la stanga principale del freno dell'automotrice, mentre il

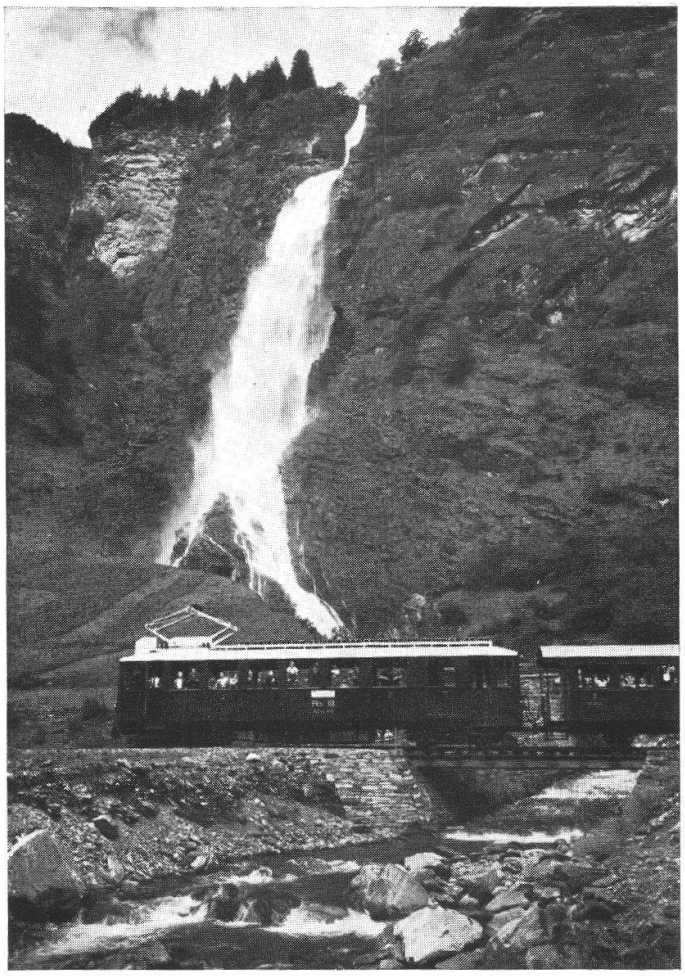
treno si trovava ancora, per un percorso di 1500 m, nella pendenza permanente del 60 per mille, il vagone postale deragliò e si sfasciò, ma restando agganciato al treno funzionò come freno. Il conduttore postale Giacomo Trepp vi lasciò però la vita.

Per quanto concerne la polizia ferroviaria, leggiamo nel Resoconto del 1908: « La popolazione del paese stenta a capacitarsi che il terreno ferroviario non è patrimonio pubblico, che i binari della ferrovia non sono una strada ». Conseguenza: 49 denunce. A me sembra che, a questo riguardo, ancor oggi, 50 anni dopo, i buoni confratelli della Mesolcina non rinnegano i loro padri. Lo comprova il fatto seguente, caratteristico. Ad una delle mie prime visite in Valle dovetti recarmi a Roveredo, e più precisamente alla frazione di San Giulio. Quando fui per tornare, siccome non ancora pratico del luogo, chiesi al primo uomo che incontrai quale fosse la via più corta per San Vittore. « Senta », mi rispose, « la via più corta per San Vittore è il ponte della ferrovia al Sassello », e me lo indicava colla mano, aggiungendo con un lieve sorriso: « Faccia però attenzione di non lasciarsi pigliare, perchè quelli della Ferrovia Retica non scherzano ».

* * *

Finanziariamente, per la BM gli anni migliori furono quelli dal 1912 al 1920, con avanzi d'esercizio oscillanti fra i 51'000.— franchi nel 1914 e i 77'000.— franchi nel 1919. I più critici furono — come comprensibile — dal 1931 al 1938, durante il periodo della crisi economica generale, con eccedenze *delle spese* d'esercizio fino ad un massimo di Fr. 36'500.— nel 1935. Ciò corrisponde esattamente ad un disavanzo d'esercizio di 100 franchi al giorno. La situazione finanziaria, ad onta del massimo risparmio, in questo periodo peggiorò nuovamente in modo tale da imporre nuovi provvedimenti, sia nel campo commerciale-finanziario, sia anche nel campo tecnico, siccome, causa la mancanza assoluta di denaro e di crediti, si aveva dovuto trascurare un po' tutto. Il dott. Giuseppe a Marca, accettando la carica di presidente del Consiglio d'Amministrazione, si assumeva un compito difficile e delicato. Il 10 giugno 1939 diede una sua prima relazione sul modo di conseguire miglioramenti e normalizzare di nuovo la situazione. Le discussioni sulla sua esposizione in relazione con la Legge federale sul risanamento delle ferrovie private condussero alla perizia, vasta, profonda e ben documentata degli ingegneri E. Bernasconi, W. Dürler e dott. R. Metzger. Il Comune di Mesocco, in riconoscenza del lavoro prestato in tale circostanza conferì al dott. Roberto Metzger la cittadinanza d'onore. La perizia diede la buona base per ogni successiva trattativa colla Ferrovia Retica, col Cantone dei Grigioni e colla Confederazione. E furono le trattative che poi condussero alla fusione della BM colla FR e colla Coira-Arosa a partire dal 1. gennaio 1942, e colla Ferrovia del Bernina a partire dal 1. gennaio 1943. Fino al 31 dicembre 1941 queste 4 società ferroviarie erano indipendenti una dall'altra e giuridicamente autonome. Ora esse formano un'unica, grande Società, la Ferrovia Retica, con una rete di 394 km di lunghezza.

Il presidente avv. a Marca chiude il suo istoriato della BM, compilato al momento della fusione, con queste frasi: « La nostra impresa è scomparsa, ma ci è rimasta la nostra ferrovia, una ferrovia ringiovanita, modernizzata, esuberante di forze ed energia. Così non furono vani gli sforzi dei primi propugnatori, non furono vani gli ingenti sacrifici dei Comuni di Valle, non furono vani il lavoro e l'abnegazione dei fedeli impiegati ».



La cascata di Buffalora

DAL 1942 AL 1957

Quale fu l'esito della fusione? Si è ringiovanita, si è rinforzata la ferrovia? Chi scrive è funzionario della FR e pertanto non forse l'uomo più indicato a dare un giudizio assolutamente oggettivo, non perciò oso affermare — e in piena buona fede — che le speranze nutrite dalla Mesolcina nella fusione, hanno trovato, nei punti essenziali, la loro realizzazione.

Basta osservare, che la FR ha investito, dal 1942 al 1956, per la ricostruzione del tronco Bellinzona-Mesocco oltre 5 milioni di franchi. 5 milioni per un tronco di soli 31 km sono molti. Sono molto di più di quanto la ferrovia sia costata 50 anni fa, anche se il denaro da allora in poi abbia ceduto nel suo valore. Essa fu dunque ricostruita nel vero senso della parola.

Ma l'evoluzione del tronco Bellinzona-Mesocco non è ancora per nulla finita, anzi, proprio attualmente, si è in una fase di forte sviluppo; ora che nell'alta Valle si sono cominciati i lavori per lo sfruttamento totale delle forze d'acqua, ora che nella bassa Valle sorgono opifici assai importanti. Il traffico in generale, ma in modo speciale il traffico merci, è già aumentato ed aumenterà ancora sensibilmente nel prossimo futuro. Saranno necessari nuovi binari industriali, si dovrà aumentare

Tra Roveredo e San Vittore vicino al ponte del Sassello.

la potenza della linea di contatto rinforzando il raddrizzatore di Roveredo, installando un nuovo raddrizzatore trasportabile, previsto per Lostallo e costruendo una linea di alimentazione da Roveredo a Lumino.

Anche l'effettivo dei carri merci è stato aumentato negli ultimi tempi e lo sarà ancora di più, non solo numericamente, ma anche dotato di nuovi tipi, come il carro a 4 assi, aperto, per trasporti speciali, con portata di 35 tonnellate, e i carri silo per il cemento sciolto. Poi si sono introdotti i carrelli, i quali, sotto certe premesse permettono il trasporto di carri carichi a scartamento normale fin su in alta Valle, e coi quali si evita il trasbordo. Questo servizio ha dato buone prove.

Nel 1941 la BM disponeva di 387 posti per viaggiatori, ora ne ha 549. Alla fusione c'erano in Mesolcina 6 automotrici, 4 carrozze, 2 bagagliai e 26 carri merci, totale 38 veicoli. Nella prossima estate circoleranno invece sulla medesima linea 76 veicoli, ciò che corrisponde ad un aumento del 100 %. La portata dei carri merci nel 1941 era di 260 tonnellate, la portata totale dei carri merci nell'estate 1957 sarà di 707 tonnellate.

Per il 1958 si spera di poter mettere in esercizio un'automotrice nuova, più potente delle attuali, già ordinata l'anno scorso e prevista in modo speciale per condurre treni merci. Le spese d'acquisto di *tutto* il materiale rotabile della BM (comprese le 6 automotrici) ammontarono a suo tempo a 543'000.— franchi. L'automotrice nuova, *essa sola*, costerà quasi altrettanto, cioè 520'000.— franchi. Nella somma di 5 milioni di spese di ricostruzione, alla quale ho fatto cenno, non sono contenute le spese per l'aumento dell'effettivo dei veicoli.

Anche l'orario, dopo la fusione, ha subìto miglioramenti considerevoli, sia per quanto concerne il numero dei treni, sia anche in merito alla loro velocità, come si convincerà appieno chi confronti l'orario di oggi con quello di prima.

Dal 1907 al 1941, quando la BM era Società autonoma, essa ebbe alle sue di-

Ponte del Sasso sotto Soazza.

pendenze una media di 53 impiegati all'anno. A 53 dipendenti essa offrì dunque sempre la possibilità di vivere se pur modestamente in Valle. Nel 1939 la BM versava ai suoi 52 funzionari in paghe 134'000.— franchi, ciò che corrisponde ad una media di Fr. 2579.— per dipendente. Le retribuzioni erano, come si vede, assai basse, né la Ferrovia poteva fare di più. E oggi? Nel 1957 la Ferrovia Retica pagherà ai suoi 67 funzionari attivi del tronco Bellinzona-Mesocco 611'000.— franchi, ossia franchi 9128.— in media per dipendente. L'aumento nominale da Fr. 2579.— a Fr. 9128.— in media corrisponde al 253 %. La fusione ha dunque portato al personale miglioramenti non trascurabili, anche se si tien conto della svalorizzazione del denaro avvenuta nel frattempo. Ai pensionati in Mesolcina si sborsano attualmente 76'000.— franchi all'anno.

Da questi pochi dati emerge ad evidenza quali sforzi abbia fatto e faccia la Ferrovia Retica per aumentare e migliorare l'efficienza del tronco Bellinzona-Mesocco, ma emerge anche l'importanza economica che la ferrovia ha proprio ora per la Valle.

La ferrovia, ha essa dato alla Valle quanto si sperava? Se si considera solo la Società ferroviaria in sè, colle sue azioni totalmente svalorizzate, si sarà tentati di affermare che l'impresa, commercialmente, è stata un fallimento. Ma è lecito giudicare una ferrovia così? E' lecito dimenticare il suo contributo all'economia della Valle? Si tenga presente che, fin verso il 1925, i trasporti sulla strada si facevano a tiro di cavalli. Chi può dire quanto legname sarebbe marcito nei boschi, quante pietre e quanti sassi non sarebbero mai usciti dalla Mesolcina, quanto guadagno diretto ed indiretto sarebbe venuto a mancare alla vallata, se la ferrovia non fosse stata costruita? Accenno al fatto che nella Bregaglia e nella Calanca, senza ferrovia, dal 1900 al 1950 la popolazione è diminuita, mentre che in Mesolcina essa è aumentata. Anche il valore della sostanza dal 1911 al 1933 nelle due

vallate senza ferrovia si è ridotto, mentre che in Mesolcina esso è pure aumentato, aumentato sensibilmente, per oltre il 70%.

La ferrovia ha servito fedelmente e serve sempre ancora alla popolazione. I suoi treni, col loro fischio acuto, diventato una vera e propria caratteristica per la Valle, percorrono sempre ancora e regolarmente i 31 chilometri da Mesocco a Bellinzona e viceversa. Ora la ferrovia entra nel suo secondo mezzo secolo di vita. Auguriamole, e di tutto cuore, ogni bene. Auguriamole che essa possa continuare a rendere i suoi buoni servizi alla Valle, alla sua popolazione, alla sua vita economica e culturale, comprovando così giorno per giorno che le fatiche e i sacrifici di chi l'ha ideata e costrutta portano ancora oggi, 50 anni dopo, i loro buoni frutti.

* * *

A titolo di documentazione facciamo seguire alcune cifre sull'esercizio della BM, dal giorno dell'apertura fino a quello della fusione colla FR.

Anni	Entrate d'esercizio Fr.	Spese d'esercizio Fr.	Eccedenza d'esercizio Fr.	Disavanzo d'esercizio Fr.
1910	143'925	100'116	43'810	—
1915	166'243	106'616	59'627	—
1920	333'826	278'348	55'478	—
1925	267'878	242'668	25'210	—
1930	257'085	236'897	20'188	—
1935	176'619	213'145	—	36'526
1940	203'842	193'310	10'541	—
Totale in 35 anni (1907-1941)	7'523'554	6'643'602	879'948	—
Media annua (1907-1941)	214'959	189'817	25'141	—

Ci dispiace di non poter riprodurre le cifre corrispondenti per gli anni dopo la fusione siccome non si fanno più conti separati per questa linea.

TRASPORTI ESEGUITI

	Numero totale dei viaggiatori	Tonnellate di bagagli e merci	Bestiame Numero dei capi
1910	280'392	8'656	3'538
1915	293'901	18'372	4'807
1920	371'152	24'720	4'670
1925	281'751	19'353	5'411
1930	312'386	16'195	4'873
1935	284'613	4'364	4'505
1940	239'878	13'278	4'249
Totale in 35 anni (1907-1941)	9'960'036	521'979	156'760
Media annua (1907-1941)	284'572	14'914	4'479
1956	604'660	22'560	5'405

Non ci è concesso di dare la buona bibliografia sulla BM, ma forse sarebbe torto se non si ricordasse almeno quanto è uscito in uno dei periodici moesani « La Rezia » fino alla costruzione :

Anno 1901, No. 21, 33 e seguenti. Parte descrittiva unita al Progetto della Ferrovia.

Anno 1902, No. 3. Note polemiche contro « Popolo e Libertà »
No. 7. Lettera di Emilio Colombi, Bellinzona, a Ulderico Tonolla, Lostallo.
No. 9. « Computazione » della lettera di Emilio Colombi.

Anno 1903, No. 11. Prima risoluzione di Bellinzona.
No. 12, 14, 47 a proposito di un manifesto dell'ing. F. Bonzanigo.
No. 13. Prospetto concernente la pubblica sottoscrizione del capitale azioni.
No. 19. Preavviso di Bellinzona.
No. 47 e 48. A proposito del rapporto officiale della Commissione speciale e della grande Commissione, e (No. 48) Ragguaglio sull'atteggiamento di Bellinzona.

Anno 1904, No. 47. Messaggio del Governo ticinese al Gran Consiglio.

Anno 1905, No. 3. Rapporto delle Commissione della Gestione del Gran Consiglio ticinese.
No. 15. Il sussidio della Città di Bellinzona votato in Fr. 100'000.—.

Anno 1907, No. 1. Intorno all'apertura della BM.
No. 17 Tiro d'inaugurazione della BM 19-20 maggio a Roveredo.
No. 34. Grande gara di tiro per l'inaugurazione 24-25 agosto a Mesocco.
No. 30, 31 e 32. L'inaugurazione della BM, con discorsi e echi.

Anno 1908, No. 48. La ferrovia della Mesolcina e l'opera degli italiani.

(N. d. R.)

In « Le rivendicazioni del Grigioni Italiano in campo federale » (Poschiavo, Menghini, 1947) sono accolte anche due richieste concernenti la BM : *Allacciamento della ferrovia alla Stazione di Bellinzona delle FFS* e *Prolungamento della ferrovia fino a San Bernardino.* — Della prima è fatto cenno nel componimento di Clito Fasciati. Quanto alla seconda : nel memoriale si insisteva sui vantaggi che la ferrovia avrebbe portato al luogo di cura di S. Bernardino, quando condotta fino lassù, e si osservava : « Fintanto che non saranno felicemente risolti questi due problemi delle comunicazioni, Bellinzona e S. Bernardino, la ferrovia non potrà mai veramente prosperare nella Mesolcina. La concorrenza dell'automobile non le darebbe tregua. E questo si dovrebbe evitare nell'interesse di una ben compresa finanza ferroviaria ». — Berna diede la risposta negativa. In merito al « prolungamento della ferrovia » diceva : Il progetto del prolungamento, allestito nel 1926 e rielaborato nel 1946 prevedeva una spesa di 10 milioni di franchi. « Detta somma enorme si spiega con il fatto che per una distanza in linea d'aria da Mesocco a S. Ber-

nardino di 8,5 km dovrebbe venir superata una differenza d'altitudine di 861 m mediante il traforo di numerose gallerie ». Come giustificare tale spesa, quando poi la ferrovia « in inverno non potrebbe essere tenuta aperta più a lungo che la strada e quando nella « regione del San Bernardino » si prevede la costruzione di un bacino di accumulazione per una centrale elettrica ? Del resto « le Ferrovie Retiche non potrebbero assolutamente disporre dei necessari mezzi finanziari per l'attuazione di questo costosissimo progetto ». — La commissione delle Rivendicazioni lasciò poi cadere la richiesta del prolungamento ma insistette su quella dell'« allacciamento »: « Rinunciarvi equivarrebbe a rassegnarsi a vegetare nell'abbandono. Pertanto si comprenderà che non ci si possa adagiare e si rinnova la richiesta ». — La risposta fu inequivocabile: « Non può in nessun caso essere compito della Confederazione quello di occuparsi anche della soluzione di problemi regionali del traffico. Ciò costituirebbe infatti un precedente dalle conseguenze imprevedibili. Per questo motivo evidente (!?) i cantoni dei Grigioni e del Ticino come pure la Ferrovia Retica, non hanno probabilmentte mai presentato una domanda di questa natura alla Confederazione ». (Si possono vedere le cose così o anche altrimenti. Quanto per Berna è problema regionale, per la regione può essere problema esistenziale. E quando è in gioco l'esistenza, che pensare di chi ti dicesse: non posso far nulla per te onde non pregiudicare me ?).

2. Nel suo rapporto del 10 V 1952 al Consiglio Federale la Commissione federale di periti per il riscatto delle ferrovie private escludeva dal possibile riscatto il tronco Bellinzona—Mesocco della Retica per non essere allacciato direttamente né alla rete principale della Retica stessa, né alle Ferrovie Federali. Alle rimostranze della Commissione delle rivendicazioni il 20 XII 1954 il Consiglio Federale si limitava ad osservare di aver « provvisoriamente preso conoscenza » del rapporto commissionale e di escludere « per il momento » azioni di riscatto, come aveva già manifestato nel suo messaggio 23 X 1953 concernente un aiuto finanziario al Cantone e alla Retica.

3. Di recente nei periodici valligiani in margine all'avviamento di imprese industriali in valli è affiorata la possibilità dello sviluppo del tronco Bellinzona—Roveredo a linea a scartamento normale delle Ferrovie Federali. Progetti ? Desideri ? Altro ?