Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 91 (2022)
Heft: 2

Artikel: La costruzione della ferrovia del Bernina e i suoi ingegneri
Autor: Salis, Jacques De
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006088

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: 13.07.2025

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

Jacques de Salis

La costruzione della ferrovia del Bernina e i suoi ingegneri

Il periodo noto sotto il nome di *Belle Époque*, a cavallo tra la fine dell'Ottocento e il primo decennio del nuovo secolo, prima della sua brusca interruzione con lo scoppio della Prima guerra mondiale, fu ricco di scoperte e progressi tecnici, sociali e culturali. Tra queste scoperte vi furono anche la produzione dell'energia elettrica e le sue molteplici possibilità di utilizzo:

> L'illuminazione elettrica costituì una rottura radicale rispetto ad altri tipi d'illuminazione, compresa quella a gas. Il suo emergere fu il risultato di una lotta ostinata contro le tenebre. [...] In una ventina d'anni, dal 1880 al 1900, furono gettate le basi principali dell'evoluzione dell'elettricità, lungo tre linee complementari: il miglioramento delle tecniche d'uso, sia per l'illuminazione che per l'automazione o i motori, l'aumento della potenza delle centrali produttrici di elettricità grazie all'uso delle turbine idrauliche e a vapore, e infine la messa in rete al fine della sua distribuzione e del suo trasporto a distanza.[1]

Infine, con lo sviluppo della forza idrica e grazie alla disponibilità di ingenti capitali, ebbe inizio anche lo sviluppo delle ferrovie e dell'industria in generale. Per sostenere i progetti di nuove infrastrutture, come centrali elettriche e ferrovie, furono create apposite istituzioni finanziarie, una cooperazione tra industriali e banche, come la *Schweizerische Eisenbahnbank*.[2]

Questa fu anche l'epoca della costruzione della ferrovia verso l'Engadina che permise lo sviluppo della sua industria turistica. A partire dal luglio 1903 la Ferrovia Retica assicurò il servizio ferroviario tra Thusis e Celerina (dall'anno successivo anche fino a St. Moritz) attraverso la linea dell'Albula, a scartamento ridotto e con trazione a vapore.[3] Prima di quel momento l'Engadina era più facilmente raggiungibile da

[1] François Caron, *Dynamique des systèmes techniques et « capitalisme » : le cas de l'industrie électrique en France, 1880-1939*, «Histoire, économie et sociéte» 19 (2000), n. 3, pp. 390 sg. e 393 (traduzione nostra).

[2] Sulla scia di quanto accadeva in Francia e in Germania, nel 1856 un gruppo di industriali tessili e uomini politici guidati dallo zurighese Alfred Escher fondò l'istituto di Credito Svizzero, che divenne rapidamente la principale banca commerciale della Svizzera, concentrandosi sui prestiti ai clienti commerciali (in particolare le società ferroviarie) e sull'emissione di obbligazioni. Nel 1879 il Credito Svizzero partecipò alla creazione (e più tardi alla gestione) della Banca svizzera per imprese ferroviaria (che finanziò in parte la Ferrovia del Bernina) e nel 1895 alla creazione della Banca per imprese elettriche. Cfr. la voce «Credito Svizzero» di Jan-Henning Baumann nel *Dizionario storico della Svizzera*: http://hls-dhs-dss.ch/it/articles/041821.

[3] L'elettrificazione delle linee engadinesi della Ferrovia Retica fu realizzata nel 1913, portando inizialmente soltanto modesti benefici economici. Questi si sarebbero invece mostrati considerevoli con la Prima guerra mondiale a causa della carenza di carbone tedesco e del progressivo aumento dei prezzi. Cfr. H. Lang, *Von der Elektrifizierung der Rhätischen Bahn*, in «Schweizerische Bauzeitung» 75/76 (1920), p. 217.

sud, servendosi della linea ferroviaria che da Lecco raggiungeva Chiavenna e Sondrio, completata nel 1894; nel 1902, infine, fu inaugurato anche un ultimo tratto tra Sondrio e Tirano e tutta la linea – tra le prime al mondo – fu elettrificata per l'uso di locomotive a corrente alternata trifase.

In quel momento si iniziò perciò a progettare anche una tratta ferroviaria che unisse l'Alta Engadina e la Valtellina, collegando St. Moritz, a circa 1'700 m s.l.m., con Tirano, a circa 430 metri, attraverso il Passo del Bernina, che con i suoi oltre 2'300 metri di altitudine è uno dei valichi alpini più alti della Svizzera:

> Nello stesso tempo in cui si progettava la costruzione di una ferrovia sul Bernina si pensò anche allo sfruttamento dell'energia idroelettrica nella Valle di Poschiavo. Nel 1904 la Società Forze Motrici di Brusio [...] e la Ferrovia del Bernina furono fondate dagli stessi azionisti, cioè dalla *Schweizerische Eisenbahnbank* di Basilea. Poiché una linea ferroviaria sul Bernina non era stata prevista nella Legge sulle ferrovie del Grigioni del 1897, essa fu interamente finanziata da privati, senza alcuna partecipazione del Cantone.
>
> Nelle prime fasi del progetto la priorità fu data alla ferrovia. Più tardi, invece, in termini di capitalizzazione, di ritorno dell'investimento e di impatto economico, l'importanza delle centrali divenne di gran lunga maggiore.[4]

La Società lombarda per distribuzione di energia elettrica di Milano non aveva infatti ormai più sufficienti capacità di produzione per soddisfare le esigenze della sua vasta rete di distribuzione, tra cui quelle dell'industria cotoniera dell'Alto Milanese. La distanza relativamente breve (circa 180 km) avrebbe permesso a una centrale idroelettrica nella Valle di Poschiavo di rifornire questo distretto industriale lombardo. Concluso un contratto di fornitura con la Lombardia, fu fondata la più volte citata Società Forze Motrici di Brusio.[5] Il suo primo impianto di produzione, la centrale di Campocologno, che sfruttava le acque del Lago di Poschiavo, entrò in funzione nel 1906 e con le sue dodici turbine e la sua capacità di 45'000 CV divenne la più grande centrale elettrica ad alta pressione d'Europa, attirando molto interesse per le tecniche ingegneristiche d'avanguardia che erano state impiegate.[6]

Dal 1908 le Forze Motrici di Brusio poterono anche rifornire di energia elettrica la Ferrovia del Bernina che nel frattempo si era iniziato a costruire. All'inizio del 1906 due società, la *Elektrizitätsgesellschaft Alioth* di Münchenstein e la *A.-G. Albert Buss & Cie* di Basilea furono incaricate di portare a termine il progetto:

> I servizi dell'azienda elettrica Alioth dovevano includere la pianificazione del progetto e la sua realizzazione, compresa la consegna di tutte le attrezzature e installazioni elettriche, così come del materiale rotabile. L'impresa di costruzioni Buss doveva invece redigere i piani dettagliati ed eseguire le opere di ingegneria civile, i binari, i ponti e le gallerie dell'impianto ferroviario, gli edifici e le installazioni di segnalazione [...].[7]

---

4 Gion Rudolf Caprez, *Zur Geschichte der Eisenbahnlinien Albula und Bernina*, in «Bündner Monatsblatt» 2008, n. 4, p. 312 (traduzione nostra).

5 *Die Kraftwerke Brusio und die Kraftübertragung nach der Lombardei*, in «Schweizerische Bauzeitung» 51/52 (1908), n. 1, pp. 2 sg.

6 Alessandra Jochum-Siccardi – Pierluigi Crameri, *E luce fu in Valposchiavo: dai primi tentativi di elettrificazione alle grandi opere delle Forze Motrici Brusio, 1889-1927*, in «Quaderni grigionitaliani» 90 (2021), n. 2, pp. 20 sg.

7 Eugen Bosshard, *Die Berninabahn*, in «Schweizerische Bauzeitung» 59/60 (1912), n. 6, p. 76 (traduzione nostra).

Al fine di ridurre i costi di costruzione e per il trasporto del materiale, «per qualsiasi linea ferroviaria di lunghezza considerevole si raccomanda di realizzare la costruzione in tronconi e di metterli in funzione indipendentemente da un punto di partenza assistito [...] in modo che il suo sfruttamento commerciale possa iniziare prima che la costruzione dell'intera tratta sia portata a termine»:

> Poiché la linea del Bernina si collegava alle due estremità alle reti ferroviarie esistenti, la costruzione poteva essere iniziata da questi due punti. Fu quindi costruita a tappe partendo da entrambe le estremità, facendo sì che vi fossero momenti di costruzione simultanei per le sezioni Nord e Sud. A causa del percorso più lungo e dei più ingenti lavori d'ingegneria civile, tuttavia, i tempi di realizzazione sul versante meridionale durarono un anno in più di quelli sul versante settentrionale.[8]

La cronologia della realizzazione della Ferrovia del Bernina fu dunque la seguente:

1° luglio 1908	sezione Nord: Pontresina – Morteratsch (6,351 km) sezione Sud: Tirano – Poschiavo (17,038 km)
18 agosto 1908	sezione Nord: Celerina – Pontresina (3,760 km) sezione Nord: Morteratsch – Berninahäuser (3,565 km)
1° luglio 1909	sezione Nord: St. Moritz – Celerina (2,028 km) sezione Nord: Berninahäuser – Ospizio (6,628 km)
5 luglio 1910	sezione Sud: Ospizio – Alp Grüm (4,770 km) sezione Sud: Alp Grüm – Poschiavo (16,541 km)[9]

La durata di un viaggio in diligenza da Samedan a Tirano era di ben nove ore.[10] Grazie al treno, a partire dall'inaugurazione della linea completa nel luglio 1910, il tempo di viaggio fu ridotto a circa tre ore. Secondo l'orario estivo valido fino al 30 settembre 1910 ogni giorno venivano effettuati tra St. Moritz e Tirano dodici viaggi di andata e di ritorno.[11] Per raggiungere Tirano da Milano servivano in quegli anni quasi sei ore di viaggio.[12] Guardando invece ai collegamenti da nord, nel 1909, dall'inizio di luglio alla metà di settembre, il treno lasciava Coira alle 9:36 e arrivava a St. Moritz alle 12:40 e ripartiva poi in direzione contraria alle 16:15; chi viaggiava verso sud o provenendo da sud cambiava treno a Samedan, con un collegamento per Pontresina alle 12:30, rispettivamente un collegamento verso nord alle 16:16.[13]

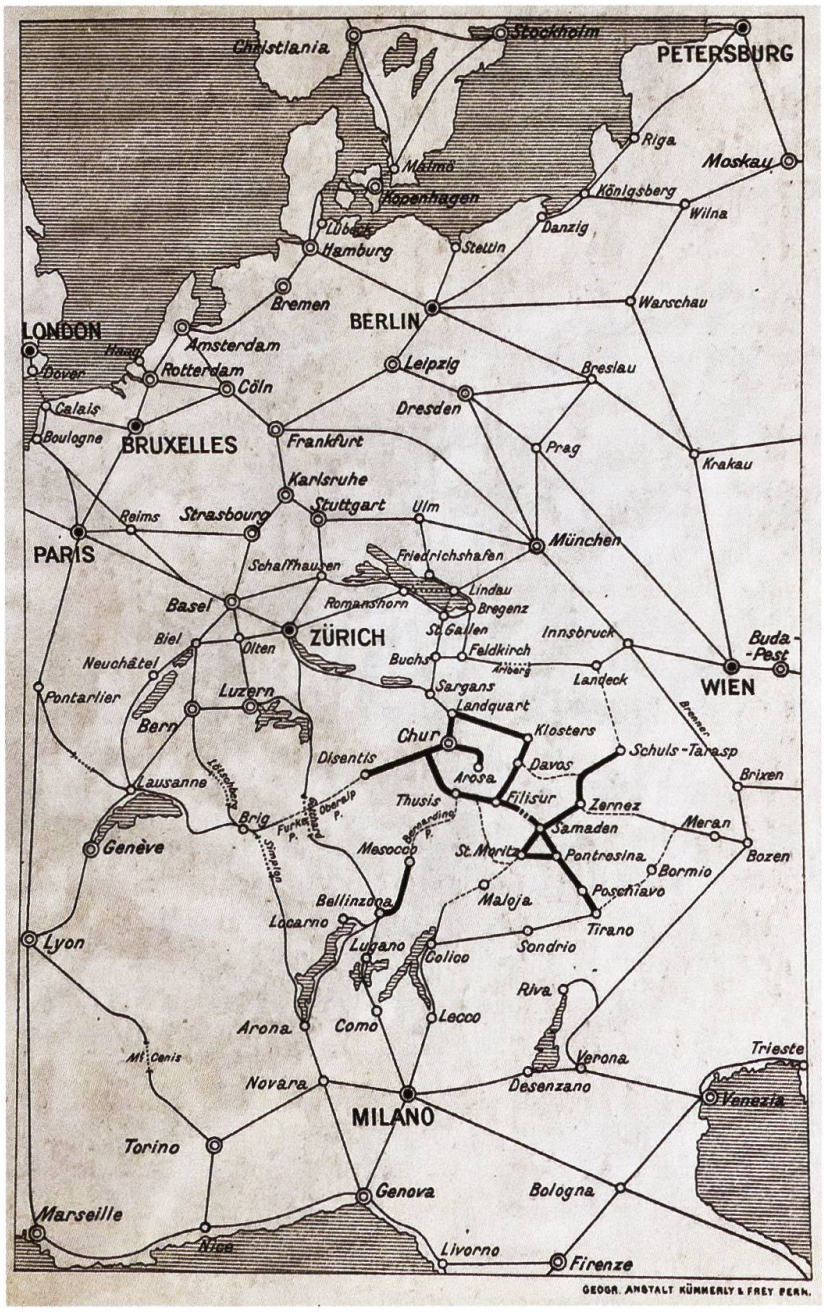
Una rubrica sull'«Engadin Express» del 30 giugno 1908 sintetizza uno studio pubblicato dal conte di Ussel su «Le Correspondant» con il *Des voyages à l'époque actuelle*, secondo il quale «il gusto e la pratica del viaggio si [erano] enormemente sviluppati nel mondo nell'ultimo mezzo secolo». Questo sviluppo – si diceva – era «la conseguenza di un progresso sorprendente [...]; velocità, economia e comodità, [erano] tre condizioni essenziali che facilita[va]no [il viaggio]».[14] Infatti, un viaggio in diligenza tra Parigi e

---

8 ID., *Die Berninabahn*, in «Schweizerische Bauzeitung» 59/60 (1912), n. 13, p. 169 (traduzione nostra).
9 *Ibidem*.
10 ID., *Die Berninabahn*, in «Schweizerische Bauzeitung» 59/60 (1912), n. 6, p. 74.
11 «Il Grigione Italiano», 29 aprile 1910.
12 «Il Grigione italiano», 29 settembre 1909.
13 «Engadin Express & The Alpine Post», 30 giugno 1908 p. 24.
14 «Engadin Express», 23 giugno 1908, p. 15 (traduzione nostra).

Bordeaux richiedeva sessanta ore, mentre intorno all'inizio del secolo, grazie al treno, lo stesso viaggio non durava neppure sette ore e mezza. L'autore commentava perciò:

> Alcuni rari sopravvissuti in gioventù viaggiavano ancora con la diligenza e possono ricordare certe notti passate in quegli stretti scompartimenti, schiacciati tra viaggiatori obesi, senza poggiatesta per chi non riusciva a sistemarsi negli angoli, senza possibilità di stendere le gambe, senza luce e senza riscaldamento. Nessun viaggiatore moderno, anche se abituato alle ferrovie di terza classe, acconsentirebbe a soffrire il disagio di quelle vecchie carrozze.[15]



I collegamenti ferroviari con il Cantone dei Grigioni, intorno al 1910 (Geogr. Anstalt Kümmerly & Frey, Berna). I viaggi di Marguerite Burnat-Provins furono in gran parte resi possibili grazie a questa sempre più estesa rete tra le principali città dell'Europa.

15 *Ibidem* (traduzione nostra).

Torniamo però ora alla costruzione della Ferrovia del Bernina. «A causa della separazione geografica dei lati nord e sud, soprattutto durante il primo periodo di costruzione, l'impresa di costruzioni dovette creare due uffici di costruzione indipendenti, uno a Celerina per il lato nord e uno a Poschiavo per il lato sud [...]. Un gran numero di ingegneri e tecnici fu distribuito sui vari cantieri. Gli uffici di costruzione subordinati furono situati a Pontresina per il lato nord e a Brusio e Cavaglia per il lato sud».[16] Quale direttore dei lavori dell'impresa di costruzioni Albert Buss & Cie per la sezione Nord fu scelto Walter Siegrist (1871-1951), mentre la sezione Sud fu affidata ad Eugen Bosshard (1873-1942).[17] La direzione generale fu invece assegnata al direttore della stessa Ferrovia del Bernina, l'olandese Diederich (Dirk) Nachenius (1860-1930), assistito dagli ingegneri Paoni, Etienne, Kalbermatten e, infine, da René Correvon.[18]

Nato ad Amsterdam e figlio di un banchiere, Nachenius si era formato come ingegnere meccanico in Gran Bretagna e aveva poi lavorato alla progettazione e alla costruzione di motori a vapore in Germania e in Francia. Sposatosi nel 1889 con la turgoviese Hermine Sulzer, nel 1902 iniziò a lavorare per la società Alioth di Münchenstein, specializzata nella progettazione della parte elettrica di centrali e ferrovie. Nel giugno 1904, quando fu fondata la Società Forze Motrici di Brusio, Nachenius ne assunse la direzione e fu responsabile della costruzione delle centrali di Robbia e Campocologno nonché, in seguito, delle dighe del Lago Bianco. Lasciati i suoi incarichi nella Valle di Poschiavo, nell'ottobre 1911 divenne il direttore della *Schweizerische Gesellschaft für elektrische Industrie*,[19] rimanendovi una decina di anni, e dal 1912 al 1928 mantenne l'ufficio di console e poi di console generale dei Paesi Bassi a Basilea.[20]

Etienne fu assunto dalla Ferrovia del Bernina come ingegnere di sezione il 1° maggio 1906 e si stabilì a Brusio.[21] Morto improvvisamente il 27 dicembre 1907 l'ingegnere capo Paoni, che aveva seguito fin dall'inizio i lavori di costruzione e intessuto buoni rapporti con le autorità italiane grazie alla sua conoscenza della lingua, Etienne ne prese il suo posto il 20 gennaio successivo,[22] venendo promosso al ruolo di vicedirettore

[16] E. Bosshard, *Die Berninabahn,* in «Schweizerische Bauzeitung» 59/60 (1912), n. 13, p. 169 (traduzione nostra).

[17] Hans Hofmann, *Rhätische Bahn – Der Bahnbau: Die Männer der Bauzeit und ihre Werke, 1886-1914*, Calanda Verlag, Chur 1989, pp. 122 sg.

[18] E. Bosshard, *Die Berninabahn,* in «Schweizerische Bauzeitung» 59/60 (1912), n. 13, p. 169.

[19] La *Schweizerische Gesellschaft für Elektrische Industrie* (dal 1963 Indelec) fu fondata nel 1896 dalla Banca commerciale di Basilea su iniziativa della berlinese Siemens & Halske AG per finanziare l'acquisto dei propri macchinari, spesso pagati con azioni delle società elettriche acquirenti. La società deteneva quote di diverse società elettriche svizzere e fu coinvolta anche in diversi progetti in Piemonte e Lombardia, Spagna, Russia, Messico ecc.

[20] «Il Grigione Italiano», 25 giugno 1930 (necrologio; traduzione dalle «Basler Nachrichten»); «Schweizerisches Handelsamtblatt» 1904, 1910, 1911, 1913, 1919, 1920, 1922 e 1928; http://www.menso.se/vdberg/3748.html.

[21] Archivio della Ferrovia Retica – Coira, Archivio della Ferrovia del Bernina (d'ora in avanti AFR/AFB – Coira), «III B.3 Akten betr. Einzelne Beamte», *lettera di* E. Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta, presidente del consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Bernina, spedita da Campascio il 27 agosto 1909.

[22] AFR/AFB – Coira, *Berninabahn Ausschuss-Protokolle 20. Januar 1908 – 16. Dezember 1911*, verbale del 20 gennaio 1908.

della Forze Motrici di Brusio e della Ferrovia del Bernina; all'inizio di luglio Etienne fu inoltre nominato ingegnere ferroviario.[23]

Per sostituire a sua volta Etienne nel ruolo d'ingegnere di sezione sul versante settentrionale, il comitato di costruzione considerò di assumere Carlo Gaviraghi, direttore della Ferrovia dell'Alta Valtellina, il quale avrebbe potuto negoziare più facilmente con le autorità italiane le questioni operative per l'esercizio della linea tra Tirano e il confine svizzero.[24] Alla fine, tuttavia, Gaviraghi non fu assunto. Sul motivo o sui motivi di questa mancata assunzione possiamo oggi fare soltanto speculazioni: Gaviraghi era forse troppo qualificato, aveva ritirato la propria disponibilità oppure le sue richieste economiche erano state giudicate troppo elevate? La richiesta di uno stipendio di 1'200 franchi al mese, con l'aggiunta di rimborsi per le spese di viaggio, deve probabilmente aver esercitato un certo peso, considerato i crescenti costi erano un argomento ricorrente nella corrispondenza tra la Ferrovia del Bernina e le due società incaricate della costruzione della linea.

Scartata o sfumata l'idea di assumere Gaviraghi, il posto di Etienne quale ingegnere di sezione fu invece affidato a Kalbermatten. Con una lettera inviata il 13 febbraio 1908 da Brusio al consigliere nazionale Alfred von Planta (1857-1922), presidente del consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Bernina, il direttore Nachenius raccomandò infatti la sua assunzione. Contattato da Nachenius, Kalbermatten – che avrebbe potuto iniziare nel mese di aprile – aveva chiesto un salario di 500 franchi al mese, equivalente allo stipendio da lui percepito in quel momento nonché allo stipendio corrisposto ad Etienne per lo stesso incarico al momento della sua assunzione.[25] A suggerire il nome di Kalbermatten era stato proprio Etienne, che già lo conosceva per avere lavorato con lui sul cantiere della linea ferroviaria Martigny – Le Châtelard,[26] iniziata alla fine del 1902 e completata nell'estate del 1906,[27] e che lo poteva perciò raccomandare come una persona adatta alla posizione sotto tutti gli aspetti, capace, calma e affidabile.[28]

Viste le convenienti condizioni poste da Kalbermatten, Nachenius chiese a Planta di poter concludere il contratto al più presto: «Una richiesta formale al consiglio porterebbe a un ritardo che riteniamo inaccettabile, poiché è necessario che il nuovo arrivato sia debitamente informato prima della fase di costruzione e che la posizione sia occupata senza ulteriori ritardi».[29] Si può osservare a margine come la Ferrovia del Bernina avesse probabilmente sottovalutato la necessità di avere nel proprio staff

---

23 Vedi nota 21.

24 AFR/AFB – Coira, *Berninabahn Ausschuss-Protokolle 20. Januar 1908 – 16. Dezember 1911*, verbale del 20 gennaio 1908.

25 AFR/AFB – Coira, «III B.3 Akten betr. Einzelne Beamte», lettera del direttore Diederich Nachenius al consigliere nazionale Alfred von Planta, presidente del consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Bernina, spedita da Brusio il 13 febbraio 1908.

26 M. Brémond, *Le chemin de fer de Martigny au Châtelard (Ligne du Valais à Chamonix)*, in «Bulletin technique de la Suisse romande» 34 (1908), n. 23, p. 275.

27 Id., *Le chemin de fer de Martigny au Châtelard (Ligne du Valais à Chamonix)*, in «Bulletin technique de la Suisse romande» 34 (1908), n. 13, p. 151.

28 Vedi nota 25.

29 *Ibidem.*

ingegneri e tecnici che potessero efficientemente coordinare e supervisionare i lavori appaltati alle due società basilesi Alioth e Buss, obbligando così diverse volte sé stessa a sostenere spese aggiuntive. L'assunzione di Kalbermatten fu, invero, ratificata rapidamente, già il 18 febbraio, tramite circolare,[30] poiché il consiglio d'amministrazione si sarebbe riunito nuovamente soltanto alla metà di maggio.

Kalbermatten lavorava in quel momento per la *Compagnie Générale d'*Électro-Chimie *de Bozel*,[31] costituita nel maggio 1898 dalle *Usines* Électriques *de la Lonza*. L'ancor oggi conosciuta società (oggi multinazionale), fondata nel 1897, aveva «costruito o acquistato tre centrali elettriche: a Gampel, nel Vallese (7'500 cavalli), a Thusis, nel Grigioni (6'000 cavalli), e a Chèvres, vicino a Ginevra (1'000 cavalli)» e stava in quegli anni «terminando la costruzione di una quarta azienda a Visp», ed era così divenuta «la più importante impresa elettrochimica della Svizzera».[32] La neocostituita società di Le Villard de Bozel, nella savoiarda Val Tarentaise, sfruttava la materia prima estratta nelle cave della regione per la produzione di carburo di calcio, ottenuto tramite la fusione ad alta temperatura di calce e carbone; il carburo di calcio, a sua volta, serviva principalmente per la produzione di acetilene (utilizzato per l'illuminazione e per la saldatura dei metalli), ma anche per la produzione di cianammide, usata come fertilizzante. Per il funzionamento dei forni, d'altro canto, era necessaria molta energia, che poteva essere prodotta sfruttando la forza idrica; a partire dal 1900 furono perciò costruite nelle vicinanze ben tre centrali idroelettriche.

Raggiunta l'Engadina all'inizio della primavera del 1908 per mettersi alle dipendenze della Ferrovia del Bernina, poi trasferito nella Valle di Poschiavo probabilmente dall'inizio di ottobre, Kalbermatten non doveva fermarsi a lungo nel Cantone dei Grigioni, cercando al più presto – come tutti i suoi colleghi – di dedicarsi al nuovo cantiere non appena riteneva di avere perlomeno in gran parte concluso il proprio compito, in modo da non lasciarsi sfuggire alcuna opportunità di lavoro ed evitare periodi di disoccupazione.

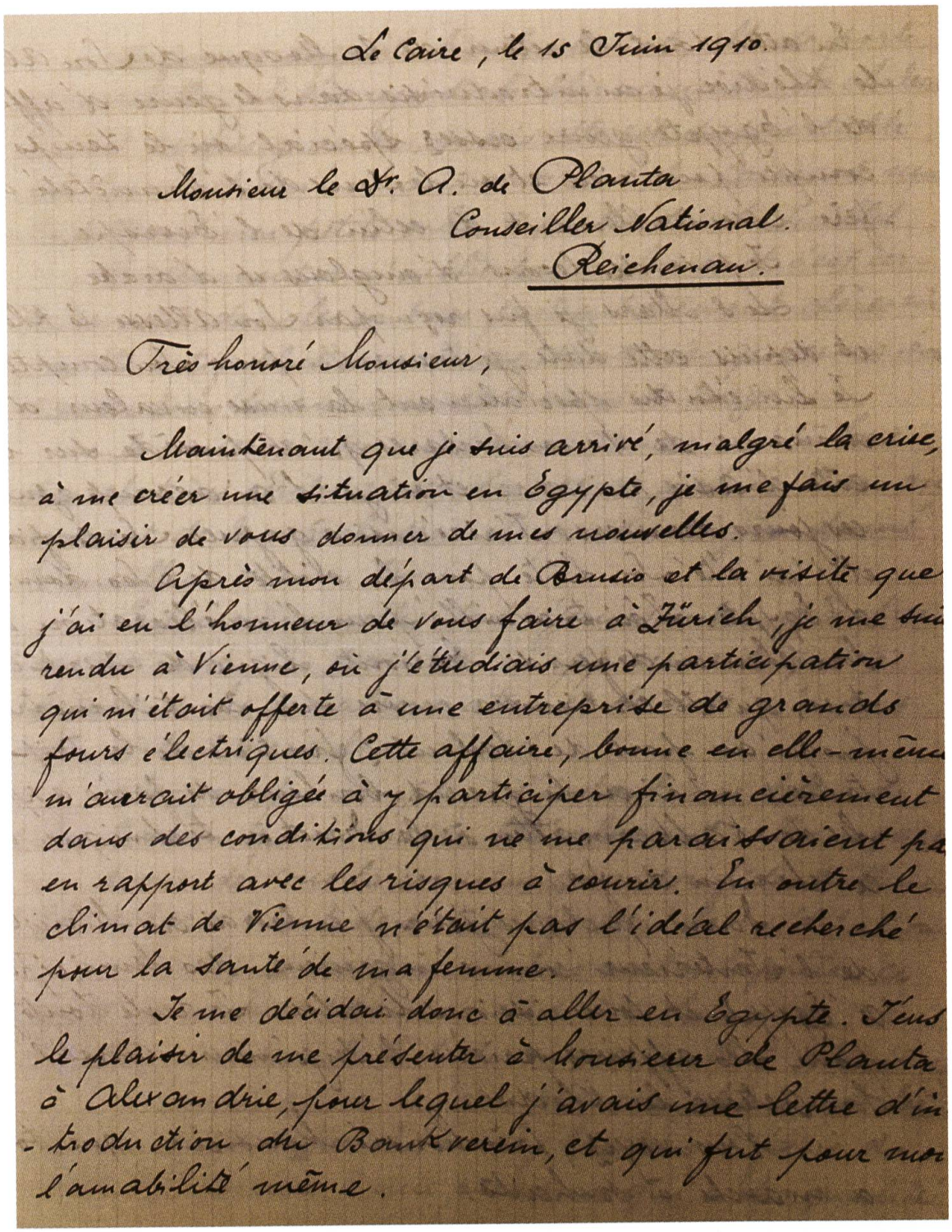
Dal verbale della seduta del comitato di costruzione della Ferrovia del Bernina dell'8 aprile 1909 apprendiamo infatti che Kalbermatten aveva presentato e poi ritirato le sue dimissioni; presupponendo un periodo di preavviso di tre mesi (come previsto dal contratto di Etienne per lo stesso incarico), Kalbermatten doveva avere annunciato le dimissioni nei primi tre mesi dell'anno, forse già a gennaio. Due lettere della sua compagna Marguerite Burnat-Provins, una del 27 dicembre 1908 e l'altra del 6 febbraio 1909, confermano che la coppia stava già allora progettando di lasciare la Svizzera.[33] Non abbiamo tuttavia notizie sull'opportunità di lavoro che si era presentata a Kalbermatten, convincendolo ad anticipare la sua partenza dall'impresa

[30] AFR/AFB – Coira, «III B.3 Akten betr. Einzelne Beamte», lettera del segretario del consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Bernina Kellerhals al consigliere nazionale Alfred von Planta, spedita da Basilea il 17 febbraio 1908.

[31] Vedi nota 24.

[32] M. DE COPPET, *L'industrie électro-chimique en Suisse*, in «La Houille Blanche» 8 (1909), n. 12, p. 315.

[33] CATHERINE DUBUIS, *Les Forges du paradis. Histoire d'une vie : Marguerite Burnat-Provins*, L'Aire bleue, Vevey 2010, p. 157.



Le Caire, le 15 Juin 1910.

Monsieur le Dr. A. de Planta
Conseiller National.
Reichenau.

Très honoré Monsieur,

Maintenant que je suis arrivé, malgré la crise, à me créer une situation en Egypte, je me fais un plaisir de vous donner de mes nouvelles.

Après mon départ de Brusio et la visite que j'ai eu l'honneur de vous faire à Zürich, je me suis rendu à Vienne, où j'étudiais une participation qui m'était offerte à une entreprise de grands fours électriques. Cette affaire, bonne en elle-même m'aurait obligée à y participer financièrement dans des conditions qui ne me paraissaient pas en rapport avec les risques à courir. En outre le climat de Vienne n'était pas l'idéal recherché pour la santé de ma femme.

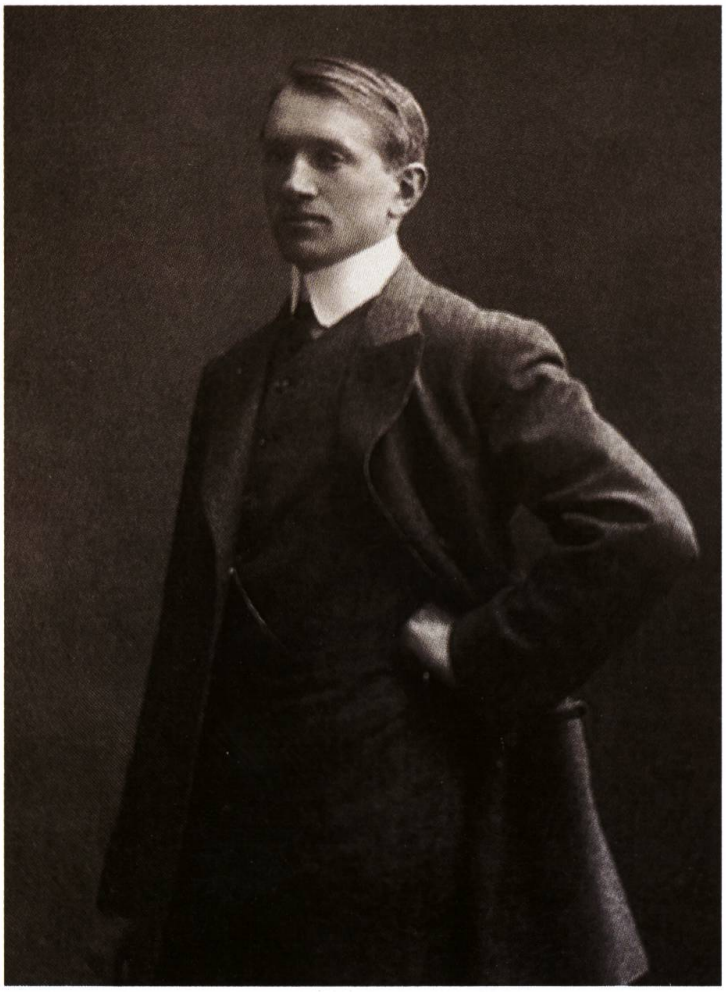
Je me décidai donc à aller en Egypte. J'eus le plaisir de me présenter à Monsieur de Planta à Alexandrie, pour lequel j'avais une lettre d'introduction du Bankverein, et qui fut pour moi l'amabilité même.

La prima pagina di una lettera dell'ingegner Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta, giugno 1910

sul Passo del Bernina, salvo poi cambiare idea poco più tardi o essere ad ogni modo costretto a ritirare le proprie dimissioni.

Poco tempo dopo, con un preavviso di sei mesi, anche il vicedirettore Etienne presentò le sue dimissioni. A spingerlo a questo passo furono divergenze d'opinione con la direzione, come si legge nella lettera di dimissioni inviata ad Alfred von Planta il 14 giugno 1909; la sua scelta si trova ancor meglio spiegata in un'ulteriore missiva di poco

più di quattro pagine scritta il 20 giugno in risposta alla lettera del presidente del consiglio d'amministrazione del 17 dello stesso mese.[34] La questione principale che spingeva Etienne alle dimissioni riguardava il mancato o solo parziale riconoscimento dei suoi meriti e l'assenza di una precisa definizione del suo ruolo; lo stipendio da lui percepito, d'altro canto, non poteva certamente essere considerato eccessivo, se si teneva conto di tutte le ore di lavoro straordinarie prestate di sera, di domenica e in altri giorni festivi; essendo il posto di direttore allora occupato da Nachenius, infine, Etienne riteneva che non vi fosse per lui in quel momento alcuna possibilità di promozione. Colto di sorpresa, Planta si disse dispiaciuto che Etienne non avesse voluto confidarsi con lui prima di formalizzare la propria decisione. Etienne rispose a sua volta di averne a lungo parlato con Nachenius, rammaricandosi che quest'ultimo non avesse informato il consiglio d'amministrazione; scrisse inoltre di sperare che la direzione potesse trarre insegnamento dal suo caso e potesse cambiare atteggiamento nei confronti dei propri dipendenti, evitando così che tutti i tecnici svizzeri si allontanassero dall'impresa seguendo il suo esempio.



Paul de Kalbermatten, nel 1908 circa

[34] AFR/AFB – Coira, «III B.3 Akten betr. Einzelne Beamte», lettera di E. Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta, spedita da Campascio il 20 giugno 1909.

Etienne, cionondimeno, non si dilungò sui metodi del suo superiore, nel quale avrebbe più tardi detto di riconoscere un «esempio di lavoro perseverante».[35] Alcuni tratti del carattere di Nachenius possono però essere intuiti sulla base della sua corrispondenza e dei verbali del comitato di costruzione. Questi suggeriscono che si trattasse di una personalità con l'ambizione di tenere sotto il proprio controllo ogni aspetto dell'impresa (o, perlomeno, di mostrare simili capacità di fronte ai superiori), probabilmente con una tendenza alla "microgestione" e con una parallela tendenza a mettere l'accento sui compiti ritenuti di volta in volta urgenti, senza definire con precisione le competenze e le responsabilità dei propri subordinati. D'altro canto, per quanto concerne le divergenze con questi ultimi, è possibile che un ruolo sia anche stato giocato dalla differenza di "mentalità" tra lui – olandese, più tardi descritto come «uomo coltissimo», di «carattere calmo e concentrato», «in fondo pieno di bontà e non privo di arguzia e originalità»[36] – e i suoi impiegati perlopiù latini.

In una successiva missiva del 27 agosto 1909 indirizzata ancora una volta a Planta, scritta in bella grafia e con modi assai eleganti e rispettosi, Etienne chiese una lettera di referenze in vista di un possibile ingaggio oltreoceano. Che la richiesta fosse presentata a lui anziché al direttore Nachenius fu giustificato da Etienne argomentando che le sue precedenti lettere di referenze erano sempre state rilasciate dai presidenti delle aziende che lo avevano impiegato; una raccomandazione da parte di una personalità tanto nota avrebbe inoltre potuto esercitare un peso differente.[37] Planta, dal canto suo, non rifiutò l'aiuto richiesto da Etienne, facendogli pervenire ben due lettere di referenze ancor prima della cessazione del suo impiego presso la Ferrovia del Bernina. Ringraziandolo per questo gesto di fiducia, Etienne suggerì infine a Planta un nome da considerare per la sua successione, quello del ginevrino René Correvon (1877-1959), che egli conosceva fin da quando era studente e che riteneva capace e all'altezza del compito;[38] come Kalbermatten, anche Correvon aveva lavorato alla costruzione della ferrovia Martigny – Le Châtelard.[39] Anche più tardi, nonostante qualche screzio personale, Etienne avrebbe continuato a descrivere Correvon come «coscienzioso e attivo», «una persona energica, onesta e affidabile sul piano tecnico».[40]

La necessità di trovare un nuovo ingegnere ferroviario che fosse esclusivamente al servizio della Ferrovia del Bernina era già stata discussa dal consiglio d'amministrazione nella sua seduta del 30 giugno:

> Questa funzione è essenziale per il buon funzionamento di una ferrovia che presenta condizioni così difficili. Richiede un uomo a tempo pieno. La combinazione di questa

[35] AFR/AFB – Coira, «III B.3 Akten betr. Einzelne Beamte», lettera di E. Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta, spedita da Matarieh (Al Matariyyah, Cairo) il 5 novembre 1910 (p. 3).

[36] «Il Grigione Italiano», 25 giugno 1930 (necrologio; traduzione dalle «Basler Nachrichten»).

[37] AFR/AFB – Coira, «III B.3 Akten betr. Einzelne Beamte», lettera di E. Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta, spedita da Campascio il 27 agosto 1909.

[38] AFR/AFB – Coira, «Korrespondenz», lettera di E. Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta del 19 settembre 1909.

[39] M. Brémond, *Le chemin de fer de Martigny au Châtelard (Ligne du Valais à Chamonix)* [continuazione e fine], in «Bulletin technique de la Suisse romande» 34 (1908), n. 23, p. 275.

[40] AFR/AFB – Coira, «Korrespondenz», lettera di E. Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta del 5 novembre 1910.

posizione con quella di assistente esecutivo della Forze Motrici di Brusio deve dunque essere abbandonata. Questo ingegnere, d'altra parte, sarà anche responsabile della supervisione dei lavori sulla tratta Poschiavo – Alp Grüm.[41]

L'argomento fu nuovamente trattato dal consiglio d'amministrazione nella sua riunione del 3 novembre, neppure due settimane prima che Etienne cessasse il proprio impiego: nonostante gli sforzi compiuti, infatti, non si era ancora riusciti a trovare una persona adeguata disposta a lavorare a un costo ragionevole. Il suggerimento fatto dallo stesso Etienne fu dunque preso in considerazione, benché Correvon non avesse esperienza nel campo elettrotecnico. D'altro canto, con l'avvicinarsi della fine dei lavori di costruzione, Nachenius aveva fatto sapere di non voler mantenere il ruolo di direttore per la semplice gestione dell'esercizio della nuova ferrovia, aprendo così al successore di Etienne una reale possibilità di avanzamento nel prossimo futuro. Infine, il consiglio d'amministrazione decise perciò di autorizzare l'assunzione di Correvon per un salario annuo di circa 7200 franchi.[42] Più tardi, nel gennaio del 1911, Correvon – che ebbe il merito di documentare con le sue fotografie le ultime fasi dei lavori di costruzione della ferrovia [43] – avrebbe in effetti ottenuto il ruolo di direttore, e ciò malgrado i molti dubbi del consiglio d'amministrazione (e da Planta confidati all'ormai lontano Etienne) sul fatto che egli fosse realmente «*the right man in the right place*».[44]

Il 3 novembre 1909, oltre al consiglio d'amministrazione, si riunì anche il comitato di costruzione. Tra i punti all'ordine del giorno vi era anche la questione delle gratifiche per Etienne e Kalbermatten, che pure avrebbe lasciato l'impresa dopo la metà del mese di dicembre:

Non c'è nessun obbligo – si scriveva nel verbale – di pagare gratifiche, ma è una pratica comune tra il personale del cantiere e il signor Etienne ha fatto una richiesta al direttore Nachenius. Ciò è confermato dal signor Nachenius, che aggiunge che entrambi i manager sono stati all'altezza del loro compito, che si sono sforzati di curare gli interessi della società e che hanno reso preziosi servizi in questo senso. Per questo motivo vorrebbe che il consiglio d'amministrazione esprimesse il suo apprezzamento concedendo loro un bonus adeguato. A seguito della discussione, il comitato decide di concedere al signor Etienne un bonus di 2'500 franchi e al signor de Kalbermatten un bonus di 1'500 franchi.[45]

Il 9 dicembre, ritornato a Brusio dopo avere accompagnato la compagna Marguerite a St. Moritz, Kalbermatten inviò a Planta una lettera di ringraziamento in risposta alla missiva che lo stesso presidente del consiglio d'amministrazione gli aveva spedito il 19 novembre.[46]

---

41 AFR/AFB – Coira, *Protokolle der Verw.-Rates 15. September 1905 – 22. Mai 1914*, p. 105.

42 Ivi, p. 105.

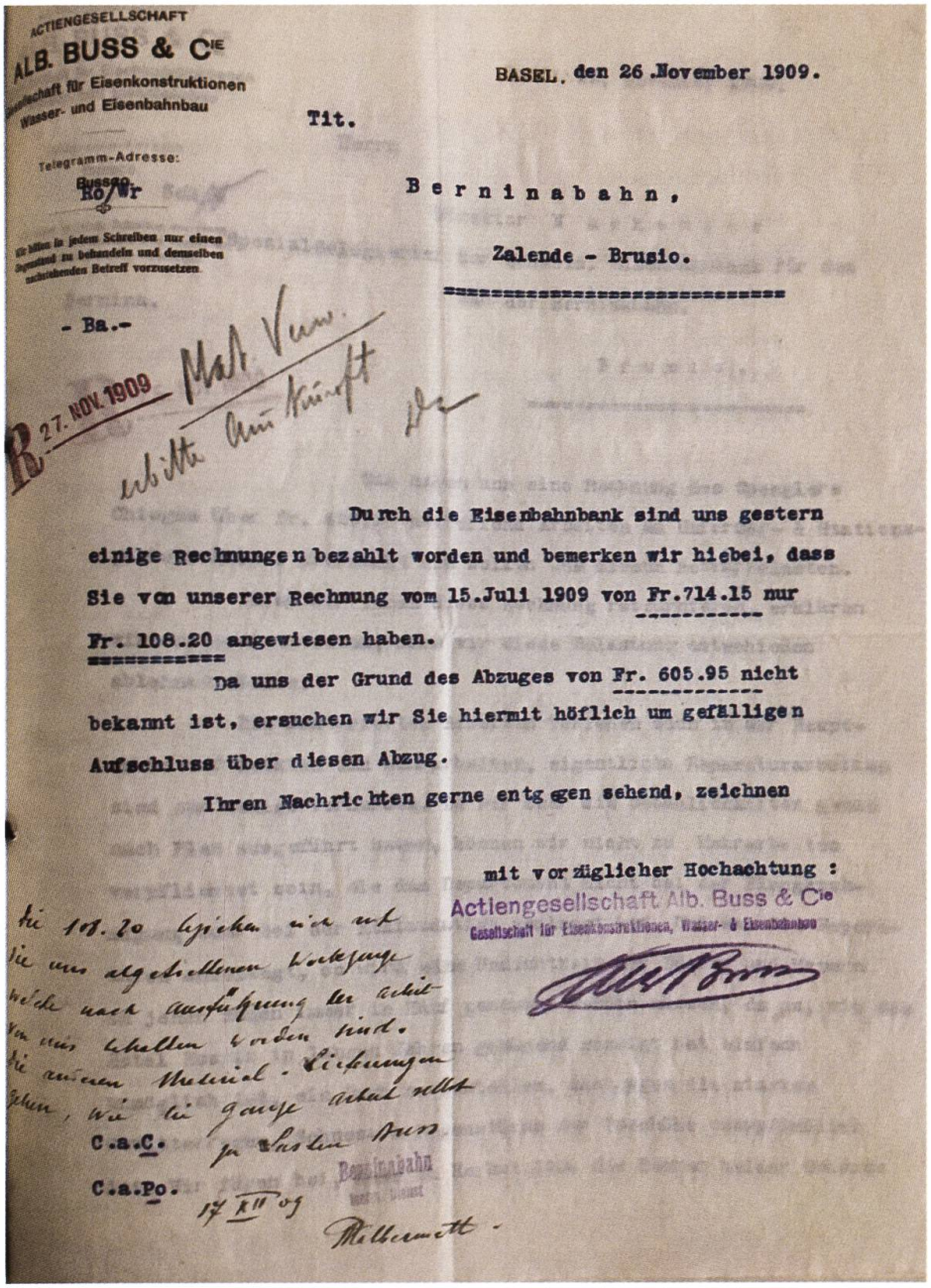
43 Ruedi Bruderer, *L'ingegnere e la fotografia*, in Andrea Tognina, *Gli operai del Bernina: storia sociale di un cantiere ferroviario*, Società storica Val Poschiavo / Desertina Verlag, Coira 2010, p. 109.

44 AFR/AFB – Coira, «Korrespondenz», lettera di E. Etienne al consigliere nazionale Alfred von Planta del 5 novembre 1910.

45 AFR/AFB – Coira, *Protokolle der Verw.-Rates 15. September 1905 – 22. Mai 1914*, p. 109.

46 AFR/AFB – Coira, «III B.3 Akten betr. Einzelne Beamte», lettera di Paul de Kalbermatten al consigliere nazionale Alfred von Planta, presidente del consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Bernina, spedita da Campascio il 9 dicembre 1909.

Il fatto che Etienne e Kalbermatten abbiano posto termine al loro impiego presso la Ferrovia del Bernina a distanza di un solo mese circa l'uno dall'altro[47] lascia pensare a una partenza concordata, soprattutto se si tiene conto che Etienne si era impegnato per ottenere una gratifica non soltanto per sé, ma anche per Kalbermatten, e che se quest'ultimo fosse rimasto nella Valle di Poschiavo avrebbe potuto certamente essere raccomandato come suo successore nel ruolo di vicedirettore.



ACTIENGESELLSCHAFT
ALB. BUSS & Cie
Gesellschaft für Eisenkonstruktionen
Wasser- und Eisenbahnbau

Telegramm-Adresse:
Bussag
Ko/Wr

Wir bitten in jedem Schreiben nur einen Gegenstand zu behandeln und demselben nachstehenden Betreff vorzusetzen.

- Ba.-

BASEL, den 26 .November 1909.

Tit.

Berninabahn,

Zalende - Brusio.

27. NOV. 1909

Durch die Eisenbahnbank sind uns gestern einige Rechnungen bezahlt worden und bemerken wir hiebei, dass Sie von unserer Rechnung vom 15.Juli 1909 von Fr.714.15 nur Fr. 108.20 angewiesen haben.

Da uns der Grund des Abzuges von Fr. 605.95 nicht bekannt ist, ersuchen wir Sie hiermit höflich um gefälligen Aufschluss über diesen Abzug.

Ihren Nachrichten gerne entgegen sehend, zeichnen

mit vorzüglicher Hochachtung :

Actiengesellschaft Alb. Buss & Cie
Gesellschaft für Eisenkonstruktionen, Wasser- & Eisenbahnbau

C.a.C.

C.a.Po.

17 XII 09

Berninabahn

Una lettera commerciale del dicembre 1909 annotata e siglata da Paul de Kalbermatten

47 AFR/AFB – Coira, «Korrespondenz», Archivio della Ferrovia Retica – Coira, Archivio della Ferrovia del Bernina, «Korrespondenz», lettera di Bosshart (A.-G. Alb. Buss & Cie) alla direzione della Ferrovia del Bernina del 26 novembre 1909 e lettera della A.-G. Alb. Buss & Cie alla direzione della Ferrovia del Bernina del 26 novembre 1909, entrambe annotate e siglate da Kalbermatten il 17 dicembre.

A una simile promozione all'interno dell'impresa della Ferrovia del Bernina si opponevano però certamente due fattori: da una parte, lo stesso carattere di Kalbermatten, capace ingegnere ma perlomeno in quel momento della sua vita forse più "seguace" che *leader*; dall'altra parte, e probabilmente in primo luogo, forti ragioni personali che motivavano il giovane vallesano ad allontanarsi dalla Svizzera per prendere le distanze dalla famiglia che non approvava (e avrebbe continuato a non approvare neppure dopo il matrimonio) la sua relazione con una donna divorziata e più anziana di lui.

Molto presto Etienne e Kalbermatten si sarebbero ritrovati in Egitto, il primo al Cairo e il secondo ad Alessandria, ancora una volta coinvolti – ma in momenti differenti – nella costruzione di una ferrovia, non più tra le rocciose cime delle Alpi, ma tra le sabbie del deserto.[48]

[48] Cfr. *supra* la conclusione del contributo *"La leggenda del Bernina"*.