

Il Pensiero

RIVISTA QUINDICINALE DI SOCIOLOGIA, ARTE E LETTERATURA

Redattori: PIETRO GORI e LUIGI FABBRI

Abbonamenti - ITALIA Anno . . . L. 5 — Semestre . . . > 2 50 ESTERO Anno . . . > 7 — Semestre . . . > 3 50 Un numero separato cent. 20 - Estero cent. 25	SI PUBBLICA il 1° e il 16 d'ogni mese	Per la Redazione, scrivere a: LUIGI FABBRI, Casella postale 142, Roma
		Per l'Amministrazione, scrivere a: Ditta BARALDI e FLEISCHMANN, Mantova

SOMMARIO:

- LIBERO MERLINO: *La questione ferroviaria.*
 PIETRO GORI: *Genetliaco* (poesia).
 FILIBERTO SCARPELLI: *Ozi d'Ospedale.*
 LEONE TOLSTOI: *Quello che vuole l'amore.*
 ROBERTO MICHELS: *Gli errori del partito socialista tedesco.*
 LODOVICO CORBELLA: *Meditando e discutendo.*
 LUIGI FABBRI: *Adattamento o ribellione?*
 CATILINA: *Rivista delle riviste.*

LA QUESTIONE FERROVIARIA

I. - *Le condizioni de' ferrovieri*

Si è detto da qualcuno - e si è quindi facilmente ripetuto da molti - in questi giorni, che i ferrovieri non abbiano diritto di lamentarsi e di fare quello che fanno per migliorare le loro condizioni economiche, poichè essi appartengono alla classe di operai più benestante, o per lo meno a quella meno miserabile. Niuna affermazione è più infondata e più ingiusta di questa. Certo, relativamente ai carusi che scendono nelle viscere delle zolfare in Sicilia, ai cavatori, ad alcuni miserabili contadini che muoiono di pellagra ecc. ecc. i ferrovieri se la passano discretamente, ma la lor condizione è pessima addirittura, allorchè la si paragoni a quella degli operai d'una categoria un po' più elevata, come a quella dei meccanici, de' commessi e de' tipografi.

Persino la dura vita del muratore, del fabbro è sotto molti rispetti migliore di quella del ferroviere, il quale se non sempre compie un lavoro sfibrante (come tuttavia è quello del fuochista, del manovale ecc.) è sempre però sbalottato per ore ed ore intere sopra la cima d'una garitta, nel cuore della notte, piovà o nevischi; per venir depositato poscia in una stazione lontana, dove passerà due o tre ore sopra un lurido giaciglio, in un antighienico dormitorio, per riprendere tosto servizio. Pel ferroviere non esiste alcuna libertà; egli è completamente alla mercè della sua amministrazione, che dopo dodici ore di lavoro, può, ove le condizioni del servizio lo richieggano, comandargli di farne altre dodici, senza che ad esimerlo per lui valgano le considerazioni che

valgono per molti altri lavoratori: affari e necessità familiari che ne lo impediscono, bisogni sentimentali e doveri che lo trattengono.

Quando a tutto ciò si aggiunga la responsabilità che loro incombe, ed il pericolo a cui si espongono, si comprenderà di leggieri come i ferrovieri non siano affatto in floride condizioni, tanto più che i loro stipendi vanno sempre defalcati delle spese che essi appunto per la lor condizione di ambulanti, devono affrontare straordinariamente.

A voler raccontare episodii sintomatici delle deplorabilissime condizioni dei ferrovieri ci sarebbe da scriverne!

Quando tre o quattr'anni fa accadde il famoso disastro di Caianello, fu fatto il processo al facente funzione di capo-stazione in quella stazione: ebbero davanti alla Corte di Assise di Santa Maria Capua Vetere, questo funzionario potette giustificarsi pienamente, dimostrando ai giurati che se egli aveva commesso uno sbaglio, che aveva avuto conseguenze così gravi, ciò si doveva al fatto che al momento in cui accadde il disastro egli aveva già fatte undici ore di servizio notturno, fungendo da bigliettario, da telegrafista, da deviatore, da spedizioniere, da controllore e da capo-stazione. E tutti i disastri, così frequenti oramai nel nostro bel paese, sono causati dalla soverchia stanchezza del personale ferroviario, e ciò spiega perchè i giurati assolvendo o quasi tutti gli agenti ferroviarii che la autorità giudiziaria mette sotto processo per disastri.

Che dire poi dei cantonieri e di tutti quegli agenti che risiedono in luoghi di malaria? se si potesse fare una statistica delle morti de' ferrovieri si troverebbe - io credo - che il 50 o/o di essi muore di cachessia malarica, o di altra malattia che deriva da malaria. Gli erniosi poi tra gli agenti ferroviarii sono migliaia ed i fuochisti e macchinisti tisici non sono pochi.

Ho conosciuto capi-stazion quasi accecati dalla malaria, ho conosciuto cantonieri che avevan perduto de' figliuoli di malaria, sol perchè non s'era voluto elargire loro poche lire, o un biglietto permanente per andare e venire da un luogo

fuori del circuito della malaria, in quella stagione dell'anno nella quale quel terribile morbo più che mai infierisce.

Ma oltre a tutto ciò, la condizione dei ferrovieri è quanto mai dolorosa per i gravi torti che la magistratura ed il potere legislativo, a causa della strapotente influenza delle Società, ha loro arrecato; onde può dirsi che mentre tutte le altre categorie di lavoratori hanno in questi ultimi tempi migliorate le loro condizioni, i ferrovieri se le son vedute peggiorare, e se qualche apparente miglioramento essi hanno strappato nel 1902, questo miglioramento non è stato che una parziale restituzione di ciò che era stato lor tolto.

Per non scendere a soverchi dettagli mi limiterò ad accennare due fatti principali, l'uno riguardante la classe dei ferrovieri operai, l'altro quella dei ferrovieri impiegati.

I ferrovieri operai, com'è noto, avevan da molto tempo istituita di loro iniziativa e con loro sacrificio la assicurazione della propria persona dagli infortuni sul lavoro. Mediante delle ritenute sui loro salarii, essi avevan dato vita ad una Cassa-Pensioni (per gli operai del personale più avanzato) e ad un Consorzio di Mutuo Soccorso (per gli operai del cosiddetto basso personale); le quali istituzioni, allorchè un operaio per un ferimento subito in servizio diveniva inabile al lavoro, corrispondevangli una pensione vitalizia, o sussidio continuativo.

Allorchè venne decretata la legge del '98 sull'assicurazione obbligatoria di tutti gli operai delle industrie, dagli infortunii, i ferrovieri continuarono a rilasciare le loro ritenute sui salarii, ma non ebbero diritto all'indennità d'infortunio, sibbene conservarono il loro antico diritto alla pensione od al sussidio. Per modo che, mentre la nuova legge dette agli altri operai qualche cosa che prima non avevano, ai ferrovieri non dette nulla di più; e benchè la nuova legge aveva posto a carico de' padroni la spesa di assicurazione, i ferrovieri continuarono a pagare del loro le spese della assicurazione stessa. Ma mentre per tal modo i ferrovieri non conseguirono alcun vantaggio dalla nuova legge, ne conseguirono per converso grave danno; poichè mentre prima essi potevano, in caso d'infortunio - per poco che avesser potuto dimostrare civilmente anche una lievissima colpa di qualche altro dipendente dell'amministrazione, nell'infortunio loro toccato - reclamare civilmente, oltre alla pensione o sussidio, il risarcimento de' danni, dopo la legge del '98, essi, in forza dell'art. 22 di tal legge, non possono più ottenere quel risarcimento se non nel caso di colpa gravissima, riconosciuta con sentenza *penale* del magistrato, di un operaio *preposto*, alla direzione de' lavori. In altri termini, se oggi un fuochista, un macchinista ecc. per grave negligenza nello adempimento delle sue funzioni, cagiona il danno di un altro ferroviere, pagherà

magari con mesi di carcere la sua colpa, ma per converso la vittima non potrà pretendere dalla Società ferroviaria (come lo poteva prima del '98) alcun risarcimento. Ed è tale la influenza delle Società ferroviarie, che queste vanno sempre più restringendo il numero di coloro che esse chiamano *preposti* ad un determinato lavoro, tanto che hanno fatte delle tabelle, nelle quali perfino il macchinista viene escluso dalla categoria de' *preposti*; ed avendo fatto approvare queste tabelle con decreto reale, le hanno rese (mercè l'ausilio anche della magistratura) insindacabili.

Quanto agli impiegati, un gravissimo torto fu reso loro fra gli altri. E' a sapersi che, allorchè prima del '85 esistevano le vecchie Società ferroviarie Romane, Meridionali, ecc., queste avevan fatto ai loro impiegati delle discrete condizioni. Avevan fatti degli organici, avevan stabilito dei criterj per le promozioni e soprattutto per gli aumenti di stipendio, che erano stati fissati regolarmente in una determinata misura di tempo, ed eran stati determinati in una cifra fissa.

Quando le nuove Società succedessero alle antiche, il governo nel, capitolato generale, e precisamente nell'art. 103, fece obbligo alle nuove Società di conservare il vecchio personale e di rispettarne la carriera e l'anzianità. Ma non così fecero le nuove Società, che conservarono sì il vecchio personale, ma non ne rispettarono parimenti i diritti, per modo che gli aumenti furon fatti dalle nuove Società ad intervalli di tempo doppj, e per cifre pari alla metà di quelle che solean farsi per l'addietro. Per modo che il vecchio personale ha peggiorato e non migliorato le sue condizioni. Per tal fatto, i vecchi impiegati mossero liti alla amministrazione ferroviaria, e vinsero nel principio le loro cause. Ma dopo che molti avevan sopportate spese giudiziarie ingenti, e avevano intasate e consumate discrete somme, la Suprema Corte di Cassazione di Roma sentenziò che i ferrovieri non hanno diritto a ricorrere ai magistrati per reclamare il loro, ma sol ponno farlo in via amministrativa, rivolgendo cioè istanza gerarchica alla Società stessa. Terribile irrisione, per la quale non solo si son condannati migliaia di padri di famiglia a restituir somme non lievi, ma per la quale si son dati i ferrovieri in balia delle Società. Ed infatti la stessa Corte di Cassazione sancì anche l'altro principio, pel quale si ritiene che essi non possano reclamare avanti all'autorità giudiziaria per un tramutamento evidentemente vessatorio, per un licenziamento arbitrario, mascherato dal pretesto di una pretesa inabilità al servizio ecc. ecc.

E purtroppo questi non sono i soli torti che sono stati fatti ai ferrovieri in questi ultimi anni: le loro odierne pretese sono più che legittime, specialmente quando si pensi che a petto alle poche lire che si lesinano ai ferrovieri, stanno le 400 mila lire elargite a titolo di buona uscita

all'ex-Direttore Generale comm. Braschi, le 100, le 60, le 40 mila lire che ogni anno si elargiscono ai caporioni, a titolo di gratificazioni, oltre i lauti dividendi degli azionisti.

Sulle sofferenze, le umiliazioni, gli arbitrii, le taccagnerie che si consumano dalle odierne amministrazioni ferroviarie ai danni dei ferrovieri, si potrebbero scrivere de' volumi di assai maggior mole di quelli scritti, coraggiosamente, dal defunto senator Gagliardi, allorchè fece la sua vibrante requisitoria contro le amministrazioni odierne, con la sua memorabile relazione d'inchiesta nel '97.

E dopo ciò si sosterrà che i ferrovieri non abbiano diritto ad agitarsi nel momento attuale, come fanno?

II. - *Il diritto de' ferrovieri allo sciopero.*

Premessa la dimostrazione della assoluta infondatezza di quel pregiudizio — tanto ripetuto in questi giorni — pel quale si pretende che i ferrovieri si trovino nelle condizioni più floride che possansi immaginare, rispetto a quelle degli altri lavoratori — una domanda ci si presenta spontanea: Dato pure che i ferrovieri stessero relativamente meglio degli altri, sarebbe perciò vero che essi non possano reclamare di star meglio?

E la risposta ad una tale domanda non mi pare che possa essere che una sola. Dal momento che si ammette (e non si potrà non ammetterlo) per lo meno che i ferrovieri non sono nelle migliori possibili condizioni, perchè si dovrà loro negare di sforzarsi di raggiungere questa meta? Tanto più che se il loro stato è migliore di quello di altri, anche le loro mansioni sono più importanti, le loro responsabilità più gravi, il loro livello intellettuale più elevato; e tanto più che per ripercussione inevitabile, se i ferrovieri migliorassero le loro condizioni, anche gli altri operai ne sarebbero beneficiati.

L'unica vera, unica, importante, discutibile questione può essere, a mio modo di vedere, quella circa il modo col quale i ferrovieri hanno diritto a fare valere le loro ragioni.

E la questione, lo dichiaro subito, è delle più ardue. Da una parte non si può negare che i ferrovieri compiano una funzione di interesse così vitale e generale, che il rifiuto all'adempimento di essa può avere conseguenze non lievi; ma d'altra parte si potrà profittare di tale circostanza per impedire loro di ricorrere all'unico mezzo col quale purtroppo in oggi i lavoratori possono fare valere i loro diritti, cioè lo sciopero? E non parlo dell'ostruzionismo, perchè se per questo v'è da muovere querela a qualcuno, questi non può essere altri che l'amministrazione ferroviaria. Per qualsiasi popolo un po' intelligente, l'ostruzionismo sarebbe stata un'utile rivelazione, avrebbe additato un difetto intrinseco dell'attuale ordinamento (o,

per dir meglio, disordinamento) ferroviario, cui soprattutto si debbono le frequenti catastrofi, e per averci rivelato tal cosa i ferrovieri si meriterebbero tutta la nostra gratitudine. Ma lo sciopero? non possono farlo i ferrovieri?

No, essi non lo possono fare, perchè essi non possono interrompere bruscamente la circolazione sanguigna di un organismo sociale. Chi assume un obbligo deve mantenerlo, e come il padrone non può licenziare un operaio senza dargli un congruo preavviso (o almeno non dovrebbe licenziarlo), così l'operaio non può licenziarsi dal padrone (o meglio da quello che oggi si chiama padrone) senza avvertirlo qualche tempo prima. Ma se ciò è vero in tesi astratta, concretamente parlando potrebbe non essere giusto. Uccidere un uomo è iniquo, ma toglierlo dal mondo quando egli si ostina a volere attentare alla mia vita diventa giustissimo.

Se l'operaio fosse oggidì economicamente libero, come lo sarà un giorno; se egli potesse scegliersi il lavoro a suo talento e liberamente contrattare la prestazione della sua opera non avrebbe certamente diritto a scioperare (*). Ma dal momento che egli, bene o male, è oggi *ricattato*, egli ha diritto di ricattare a sua volta, quando gliene capita il destro.

E lo sciopero altro non è che un ricatto.

E perchè si dovrebbe creare una eccezione per i ferrovieri, negando loro questa unica arma di difesa contro i padroni?

Si avrebbe il diritto di pretendere da loro una diversa condotta, quando a loro si facessero diverse condizioni. Il ferroviere è un pubblico ufficiale? adempie ad una pubblica funzione? Ebbene, si applichi in tutta la estensione il concetto della pubblica utilità del suo lavoro e la si rimunerì in modo speciale; egli non sia sfruttato; la azienda ferroviaria non sia fatta oggetto di speculazione privata.

Il servizio ferroviario o deve essere per tutti un pubblico servizio, o per nessuno.

Se è un pubblico servizio, fate che coloro che lo adempiono siano remunerati adeguatamente, e che la retribuzione sia data ai soli ferrovieri e non alle società intermediarie.

Se i cittadini italiani continuassero a pagare pei viaggi quello che pagano oggi, e soltanto quello che essi pagano non andasse in tasca di altri che de' soli ferrovieri, questi potrebbero stare come principi.

Affidare le ferrovie agli stessi ferrovieri sarebbe l'unico mezzo per risolvere la questione dello sciopero ferroviario, come affidare i pubblici servizi completamente nelle mani di pubblici funzio-

(*) Anche in tesi astratta, non siamo d'accordo del tutto con l'amico Merlino. O piuttosto a questo proposito sarebbe bene egli spiegasse meglio il suo concetto. Quale sarebbe la Società economicamente libera in cui l'operaio abbia a *contrattare* il suo lavoro? Può darsi non si tratti che di parole; ma non sarebbe male completare la discussione a questo proposito. *La redazione.*

narii sarebbe l'unico modo per risolvere la questione degli scioperi ne' pubblici servizi.

Ogni altra soluzione non risolverà nulla!

E frattanto i cittadini che hanno subito l'incomodo di arrivare con ore di ritardo, e subiranno quello di non potere forse viaggiare, per l'ostruzionismo e lo sciopero de' ferrovieri, faranno molto male se se la prenderanno con questi: perchè della situazione di tale categoria di lavoratori siamo responsabili tutti noi, che con la nostra ignavia lasciamo sussistere questo ordinamento sociale che ci angaria tutti, e non soltanto la accollita degli speculatori e degli azionisti ferroviari; chè anzi questi sono i colpevoli più scusabili, perchè, privilegiati, non possono avere l'altruismo di rinunciare ai loro privilegi.

LIBERO MERLINO.

GENETLIACO

A mia sorella.

*O sorella, stamane, innanzi al cerulo
mar Tosco, udrai sul tetto senza rondini,
come fanfara d'allegrezza, un garrulo
stuolo d'augelli profughi.*

*Son essi i voli, e son pur le memorie,
oggi balzanti su dal cor de l'esule;
son le più dolci melodie de l'anima,
che a te, cantando, volano;*

*a te lontana, e pure a noi più prossima
che mai non fossi, a imperiar più garrula
su questa nostalgia dei nostri spiriti;
che te, sorella, invocano.*

*Quando l'ultimo raggio, in vetta al rupeo
San Salvador, là sul confin d'Italia
muore, e le squille d'ave alto singhiozzano
per le valli Ceresie,*

*il nostro babbo, tutto bianco e tacito,
guarda fiso al di là dei monti candidi,
ove fuman casette solitarie
e lunghi treni fuggono.*

*E mamma, mamma la serena martire
di questa mia pugnante vita nomade,
reclina il capo, e sospirando mormora:
«Torna, o Bice, all'esilio.»*

*Torna a l'esilio, i miei canti ripetono,
col sorriso placante, e le pie collere
de la tua gioventù, che un sogno tragico
ingentili di lacrime;*

*ma che splende su noi, come purissimo
sole di maggio, caldo d'incantesimi:
torna, e nel cor di quest'inverno gelido
brillerà un sol di primavera italiana.*

Lugano, Gennaio 1895.

PIETRO GORI.

OZII D'OSPEDALE (*)

Nell'ospedale l'operazione si presenta come un fatto comune. Nella propria casa è la tragica anormalità.

Nell'ospedale l'operazione è caratterizzata dall'indifferenza di chi la prepara, di chi la compie, di chi vi assiste, e quell'indifferenza quasi sempre si estende al soggetto che la subisce.

In casa, una forza d'angoscia mal dissimulata circonda l'atto energico della scienza: i medici credono conveniente di assumere per la circostanza un aspetto composto, che più si accentua quando maggiore è la visione della ricompensa — e del doloroso palpito che vibra come un singhiozzo intorno al malato, questi deve necessariamente ricevere la ripercussione che fa vacillare i nervi. Al capezzale del malato si parla sommessamente; sommessamente nell'altra stanza si preparano i ferri, le bacinelle, i cuscini d'ovatta, le striscie di garza; i passi scivolano leggeri, e dal fruscio insolito, dal fremito misterioso di una vita compressa, dalla sospensione di tutto ciò che era abitudine speciale del luogo in cui egli respira e ha respirato; il paziente sente piombare nell'anima l'incubo enorme del suo stato diverso, della sua infelicità senza raffronti, sola fra una genuflessione ostinata di gente pietosa e trepida.

Nella casa, che noi consideriamo il centro dei sorrisi migliori, dove il fornello e la tavola fiammeggiano, fumano ed oliscono come altari propizi di gioconda validità ai muscoli e alla mente, dove i letti accolgono i lunghi sonni della sana stanchezza, dove dagli scaffali i libri invitano a pacati colloqui nelle ore di silenzio pomeridiano, nella casa in cui ogni nostro sforzo si raccoglie per opporre un ostacolo a quanto di ingrato e di cattivo possa minacciare, la malattia è un controsenso che noi rifiutiamo e a cui non sappiamo curvare il capo che urlando, imprecaando, recalcitrando.

Non per soffrirvi costruiamo il nostro piccolo nido. Ma l'ospedale è l'asilo di tutti i mali. Esso è fatto per accoglierli e metterli a confronto.

La tua infermità può scomparire vicino a quella d'un altro; la tua infelicità ha un numero, è compresa in un giro; la stessa mano che fascia la tua ferita, un momento prima ha steso il lenzuolo sul volto d'un cadavere; l'occhio che segue col mercurio i gradi della tua febbre, un minuto fa ha visto cadere una gamba recisa, estirpare una costola, scalpellare un cranio!

Tu comprendi tutto ciò e trovi giusto che il tuo caso diventi un rapido episodio in una giornata di battaglia sanguinosa, combattuta freddamente, e da tale convinzione nasce la tua forza, poichè essa ti fa contemplare il tuo male ridotto alla sua vera misura, e ti uniforma l'animo al moto ferreo, conciso, dritto, della vita multipla che ti circonda e ti assorbe.

Entrando nell'ospedale, senti che la tua individualità sparisce; rimane il tuo caso da sottoporre all'occhio della scienza.

I letti dell'Ospedale son fatti per adagiarvi organismi infermi, i fornelli per disinfettare ferri e bende, i tavoli per lavorarvi di seghe e di lame chirurgiche; i medici e gli infermieri non per compiangere, ma per agire; non per guarire un malato, ma per distruggere una malattia.

Su, infermieri, stendetemi sul tavolo; e voi signori dottori, tagliate, bruciate.

A me la maschera imbevuta di cloroformio!

(*) "Ozi d'ospedale", notizie e divagazioni d'un malato. — Prossima pubblicazione.