

una giornata di lavoro di 8, 10 o 12 ore secondo il movimento cui essi debbono attendere dal loro casello, si lagnano della capricciosa classificazione dei caselli, e ricordano quali terribili disastri può cagionare la loro stanchezza (1). I facchini dicono che 12 ore di servizio nelle stazioni dove il traffico è incessante esaurisce le loro forze completamente (2). I macchinisti, i fuochisti e i conduttori dei treni debbono spesso lavorare 12 o 13 ore al giorno con intervalli di riposo troppo corti. Essi poi, più degli agenti fissi, sono esposti al lavoro straordinario contro il quale insorse il personale di quasi tutte le linee ferroviarie del Regno Unito e che parve davvero eccessivo nelle ferrovie *Lancashire and Yorkshire*, *North British* e *Caledonian* (3).

Le Società accusate si difesero dicendo che quasi tutte le lagnanze si riferivano all'inverno 1890-91, quando il congelamento dei canali aveva accresciuto il traffico delle ferrovie e la persistenza della nebbia ne aveva sconvolto il servizio: che ora per dar soddisfazione all'opinione pubblica, ubbidire alle raccomandazioni del *Board of Trade* e servire gl'interessi stessi della Società, s'andavano escogitando nuovi metodi per regolare la giornata di lavoro (4).

La Società mista degli agenti ferroviari (*Amalgamated Society of Railway Servants*) e l'Unione generale dei ferrovieri (*General Railway Workers' Union*) chiedono che il lavoro straordinario sia pagato ad un saggio del 25 o del 50 per cento più alto del saggio normale dei salari, solo però da alcune società e pel solo personale viaggiante è stata esaudita la loro domanda: generalmente il lavoro straordinario, dove è retribuito, è pagato allo stesso prezzo che l'ordinario (5). Pel lavoro domenicale le due società sunnominate chiedono l'una la paga di una volta e mezzo l'ordinaria, l'altra paga doppia. Finora, però, solo il personale viaggiante gode dappertutto un supplemento di mercede pel lavoro domenicale; la Commissione nondimeno potè constatare che da qualche anno in qua va scomparendo l'uso di calcolare di 7 giorni la settimana degli agenti ferroviari.

I sistemi per calcolare le ore di servizio non furono esenti da censure: il metodo di contare le ore a settimana od a quindicina dà modo alle società ferroviarie di non pagare il lavoro straordinario, poichè le giornate più lunghe sono compensate dalle più corte. Lo stesso effetto ha il « *link system* » pel quale si compensano assieme i percorsi di differente lunghezza (6).

Il sistema del cambio (*relief system*) in uso su tutte le linee, pel quale il macchinista, il fuochista o il conduttore che per cause impreviste fosse in ritardo, e dovesse quindi, per compiere il viaggio, lavorare un numero

(1) *Minutes of Evidence*, Group. B, vol. III, pp. 465-75.

(2) *Digest*, Group. B, vol. III, p. 52.

(3) *Minutes of Evidence*, Group. B, vol. III, pp. 470-90.

(4) *Id.*, ib., pp. 476, 479, 482.

(5) *Id.*, ib., pp. 469, 497, 501.

(6) *Id.*, ib., pp. 486-95.