

eccessivo di ore, può domandare ad una stazione di essere sostituito nel servizio è certo ottimo e beneviso agli agenti (1). Alcuni però dichiararono che avrebbero preferito lavorare di più pur di potere tornare a casa, e non essere obbligati a passare la notte fuori (2).

La questione delle ore di lavoro ha dato, come di leggieri si comprende, origine a molte agitazioni tra gli operai ferroviari. Nel 1883 l'*Amalgamated Society of Railway Servants* incominciò in favore degli agenti della società della ferrovia nord-orientale (*North Eastern Railway Society*) una serie d'agitazioni che finirono nel 1890 con l'accordo di Newcastle: essa chiedeva un *maximum* di 10 ore di lavoro al giorno per tutte le categorie di operai, una giornata di lavoro più breve in alcuni casi determinati, un intervallo *minimum* di otto ore di riposo ogni due giorni, ed una paga straordinaria pel lavoro straordinario e domenicale. La compagnia dichiarò impossibile accettare il programma nel suo complesso; e poichè allo stringer dei conti tutte le domande si risolvevano, a suo avviso, in quella di un aumento di salario, fece, su questo punto, qualche concessione agli operai di alcune categorie. La società operaia propose allora di sottomettere l'intera controversia all'arbitrato, e poi che la compagnia ebbe respinta quest'offerta, mise ai voti tra i suoi soci la proposta d'uno sciopero generale; questa fu rigettata, e si venne allora all'accordo di Newcastle in cui non si tenne conto che dei salari.

Nell'assemblea generale dell'*Amalgamated Society* tenuta ad Hull nell'ottobre nel 1889 si riunirono tutte le domande fatte nel corso delle agitazioni precedenti in un programma nazionale; i punti del quale relativi alle ore di lavoro sono i seguenti:

1° Che il *maximum* delle ore di lavoro debba essere di 10 per giorno; per gli addetti alla linea, però, solo di 9, e pei manovratori ed i cantonieri, dove il movimento è incessante, di 8.

Che in ogni caso il lavoro di ciascun giorno sia calcolato a sè e non contato come parte del lavoro di tutta una settimana.

2° Che il lavoro straordinario sia pagato al saggio di una volta e un quarto ed il domenicale a quello di una volta e mezzo l'ordinario.

In una circolare si ingiunse a tutte le compagnie ferroviarie del Regno Unito di aderire a quelle domande: ma le poche che risposero protestarono di non voler trattare che coi propri agenti separatamente.

Troppo lungo sarebbe accennare all'esito avuto dalle agitazioni dei ferrovieri presso le varie compagnie. Basti dire che in Scozia a poco o nulla approdò l'opera dell'*Amalgamated Society*, mentre la ferrovia di Belfast e delle Contee settentrionali (*Belfast and Northern Counties Railway*) adottò alla lettera il programma nazionale, e quasi tutte le altre compagnie fecero concessioni ora su questa ora su quella questione (3).

(1) *Digest*, Group. B, vol. III, p. 51.

(2) *Minutes of Evidence*, Group. B, vol. III, pp. 470-92.

(3) *Id.*, ib., pp. 469-84. — *Digest*, Group. B, vol. III, pp. 14, 60, 66, 70-78.