

Op. 11¹⁹

P. JANNACCONE

LO

SCIOPERO DEI MECCANICI INGLESI

E I

CICLI INDUSTRIALI

Estratto dalla *Riforma Sociale*

Fasc. 11, anno IV, volume VII — Seconda serie

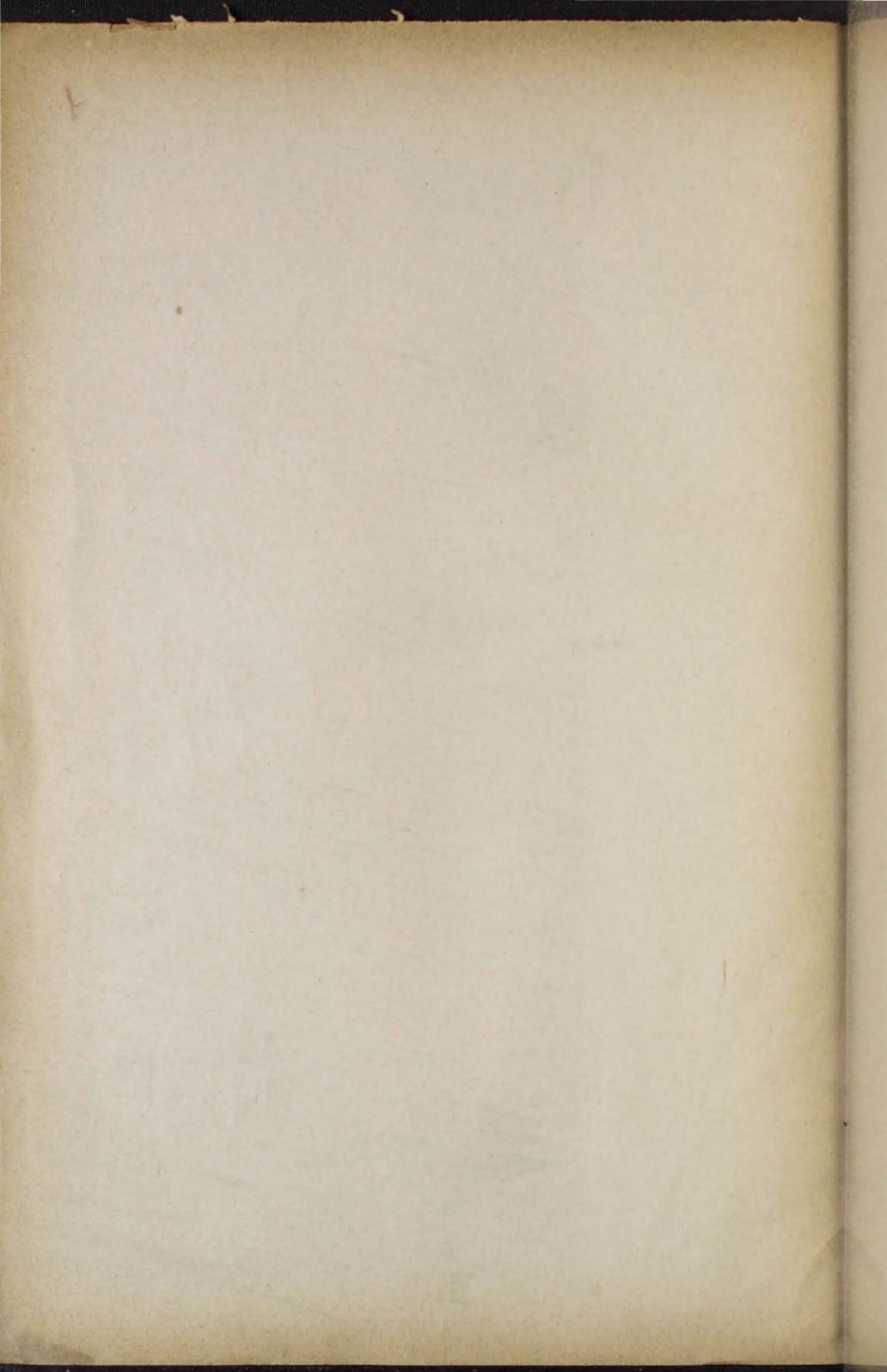
TORINO

ROUX FRASSATI E C^o



P. Lamare

N.ro INVENTARIO
PRE 14868



P. JANNACCONE

LO

SCIOPERO DEI MECCANICI INGLESI

E I

CICLI INDUSTRIALI

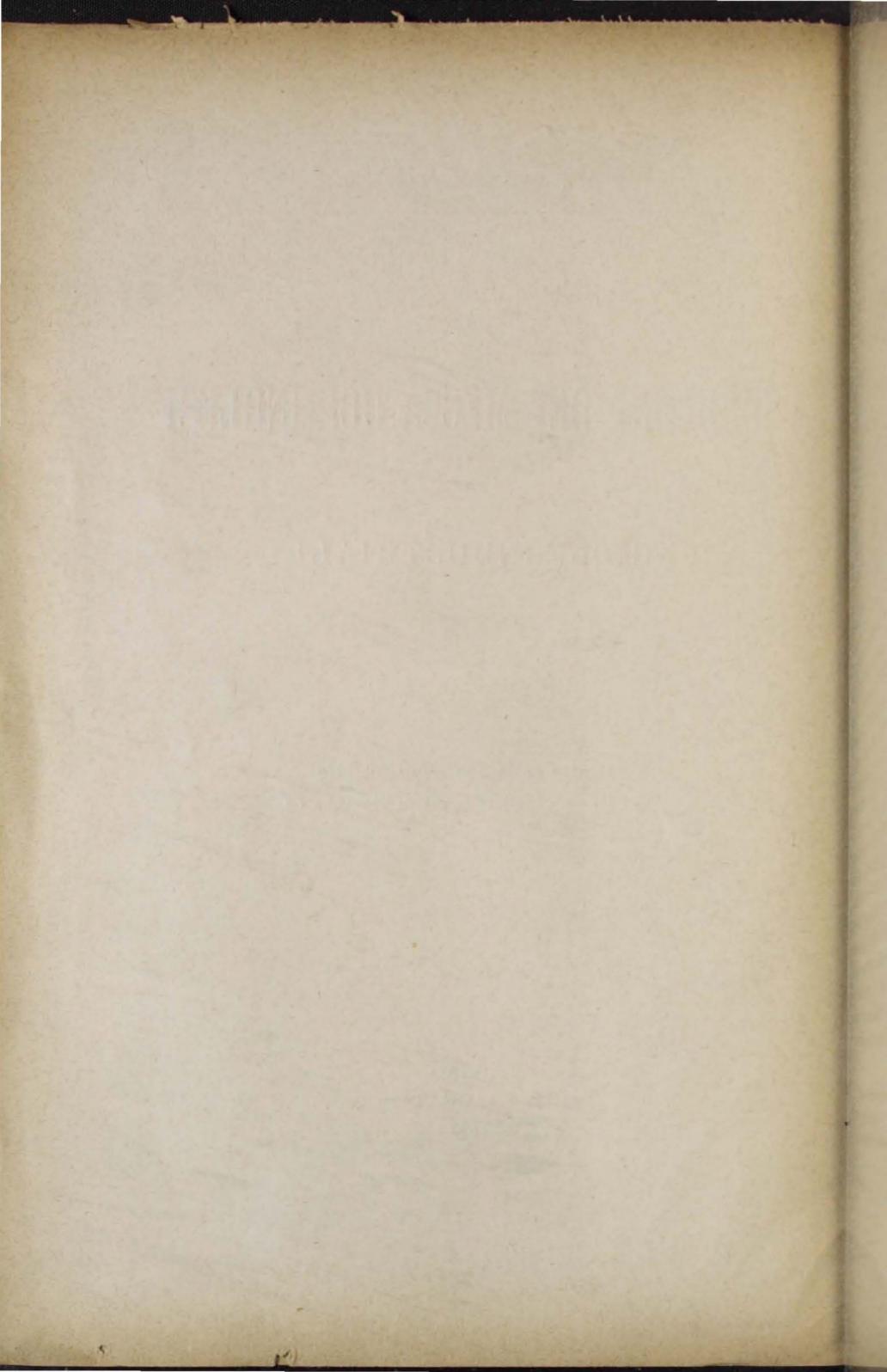
Estratto dalla *Riforma Sociale*

Fasc. 11, anno IV, volume VII — Seconda serie

TORINO

ROUX FRASSATI E C^o

1897



I.

Il conflitto industriale, del quale le agenzie ufficiali vanno in questi ultimi mesi segnalando al mondo le fasi come quelle di una guerra tra due alte potenze; che riempie delle sue vicende le gravi colonne del *Times* e degli altri grandi giornali inglesi; che ha commosse le sfere operaie, le industriali, le ecclesiastiche, le politiche, producendo un certame non meno vivace di opinioni sui metodi coi quali è condotto, sulle sue conseguenze per l'industria nazionale, sul diritto e sul dovere del governo a intervenire come arbitro o moderatore; questo conflitto, i cui effetti saranno forse per più anni sentiti in Inghilterra, e che pur ora è un avvenimento il cui interesse varca i confini del Regno Unito, è sotto molti aspetti uno dei più grandi ed istruttivi esempi delle forme di lotta in una organizzazione industriale altamente evoluta.

Come nello sciopero dei minatori del 1892, al quale, fra le più recenti battaglie fra capitale e lavoro, può soltanto assomigliarsi pel numero dei combattenti, l'importanza delle industrie colpite, la durata, le perdite pecuniarie di ambo le parti, - lo scoppio non ne è stato improvviso, ma è succeduto ad una serie di offerte e di ripulse, di conferenze, di trattative, di accomodamenti proposti e non accettati, che durano quasi da un anno - (1). Il conflitto non ha più a quest'ora una figura piana e semplice, non se ne potrebbe più rintracciare l'origine e considerare lo svolgimento seguendo una linea dritta, ma di mese in mese s'è andato complicando sino a divenire un aggrovigliamento di domande varie, mosse da varie parti, di concessioni accordate e poi ritirate, di dinieghi, di intimidazioni di scioperi e di dichiarazioni di serrate.

Già da qualche tempo nelle industrie meccaniche e di costruzione navale (e se ne vedrà fra breve la ragione) serpeggiava una certa irrequietezza, ma fu a metà di gennaio (2) che questa prese forma nella domanda di un aumento di salario mossa contemporaneamente da parecchie categorie d'operai. I manovali dei cantieri navali e i costruttori di navi (*shipwrights*) della costa nord-orientale chiesero, gli uni un aumento del 10 % sui salari a cottimo e a tempo, gli altri un aumento di 2 scellini 6 pence sulla mercede giornaliera.

(1) V. la monografia: *La questione operaia in Inghilterra* nella « Biblioteca dell'Economista », 4ª serie, vol. v, parte 2ª, pag. 489.

(2) La cronistoria del conflitto è fatta sui materiali forniti dalla *Labour Gazette* e dal *Times*.

Il 27 gennaio si riunirono a Sunderland i rappresentanti degli operai e degli industriali e questi si dichiararono pronti ad accordare: alla prima categoria d'operai, un aumento del 5 % sui prezzi del cottimo; un aumento di 1 scellino per settimana agli operai che ricevevano in salario 25 scellini e più; un aumento di 6 pence a quelli che avevano un salario minore. Alla seconda categoria, l'aumento di 1 scellino 6 pence. Dopo qualche resistenza e qualche breve sciopero parziale, le proposte dei padroni furono accettate.

Ma contemporaneamente nell'industria meccanica, legata a quella di costruzione navale per stretti rapporti di lavoro, sorgevano da più parti controversie sul saggio dei salari, l'orario, il lavoro a macchina. I fabbri impiegati nei cantieri navali di Blyth, Stockton-on-Tyne e Hartlepool, membri quasi tutti dell'*Amalgamated Society of Engineers* (Società mista dei meccanici) e di altre Unioni affini, chiedevano in dicembre un aumento di 3 scellini per settimana. Nelle conferenze, tenute in dicembre stesso e in gennaio con gl'industriali, non si poté giungere a un componimento totale, perchè alcune delle Unioni accettarono, altre rifiutarono la proposta di un aumento del 5 % pei salari a cottimo e di 1 scellino per settimana nei salari a tempo. L'*Amalgamated Society of Engineers* protrasse in alcuni luoghi la sua resistenza sino a marzo: l'Associazione unita degli armatori di navi intimò il 13 febbraio che se nella settimana gli scioperanti non fossero tornati al lavoro, tutt' i fabbri, appartenenti alla *Amalgamated Society*, impiegati nei cantieri dello intero distretto, sarebbero stati licenziati. L'Unione allora ritirò dal lavoro tutt' i suoi uomini, circa 1000, e solo a metà di marzo, dopo una nuova conferenza, nella quale i padroni offersero l'aumento del 5 % sui salari a cottimo e di 1 scellino 6 pence su quelli a tempo, consentì a dichiarar chiuso lo sciopero.

Sulla costa nord-orientale la stessa *Amalgamated Society* presentò in principio di febbraio la solita dimanda di aumento di 2 scellini 6 pence e del 10 %, a cui gl'industriali risposero con la solita offerta della metà. Dopo quattro conferenze, avendo gl'industriali fatta ancora qualche concessione, gli operai deliberarono il 17 marzo di riprendere il lavoro alle meredi dagl'industriali proposte.

Intanto, a metà di febbraio, 26 meccanici a Sunderland e 3 tornitori a Barrow, appartenenti tutti alla stessa *Amalgamated Society of Engineers*, si ponevano in sciopero per ottenere il licenziamento d'un operaio che lavorava con una speciale macchina e per altre questioni riflettenti il sovratempo (*overtime*) e i salari. Non si poté venire a trattative per un componimento, poichè la Federazione degl'industriali chiedeva che durante i negoziati gli scioperanti di Sunderland riprendessero il lavoro, e l'Unione degli operai che il lavoro fosse sospeso sulla macchina che aveva dato origine alla disputa. Non avendo nè l'una nè l'altra parte voluto cedere da sola, si venne alle strette; il 12 marzo la Federazione degl'industriali deliberò di dar disdetta per quattro sabati successivi al 25 % degli operai appartenenti all'Unione dei meccanici; il 19 la disdetta fu intimata; al 27 la serrata doveva aver luogo, ma già dal 22 l'Unione dei meccanici aveva risposto dichiarando pel 27 stesso lo sciopero e vietando ai suoi membri di lavorare in sovratempo durante la settimana d'aspet-

tativa. Senonchè, avendo la Federazione delle industrie meccaniche e di costruzione navale (*Federation of Shipbuilding and Engineering Trades*) offerto di ritirar quel macchinista il cui licenziamento era stato chiesto dalla *Amalgamated Society of Engineers*, ed essendo la proposta stata accettata dalle due parti, si riaprirono le trattative a patto che nel frattempo gli operai riprendessero il lavoro, ma tutte le macchine sulle quali verteva la controversia rimanessero inoperative. In cinque conferenze, tenute a Londra fra i rappresentanti degli industriali e quelli degli operai, si venne ad un accordo su tutt' i punti, meno su quello delle macchine. Gli industriali non vollero acconsentire alla richiesta dell'Unione dei meccanici d'istituire una Commissione mista con un arbitro estraneo all'industria, la quale regolasse il lavoro su tali macchine; e sostennero il loro diritto di adibire alle varie operazioni che si compiono nelle loro officine gli operai ch'essi giudicassero più atti, senza legarsi con contratti collettivi. Il lavoro fu ripreso a tali condizioni.

A questo punto comincia un'altra serie di conflitti, di natura solo apparentemente diversa, nei quali l'*Amalgamated Society of Engineers* conserva sempre il suo avanzato posto di battaglia. Il 1° maggio sette Unioni artigiane, rappresentanti più di 15 mila operai, chiedono agli industriali di Londra la giornata di otto ore pei meccanici, impiegati sia direttamente nelle industrie meccaniche, sia sussidiariamente in altre industrie. Sugli 800 industriali, cui la domanda fu rivolta, molti di quelli che impiegavano i meccanici come mano d'opera sussidiaria concessero la chiesta riduzione, mentre i principali stabilimenti meccanici, il 26 maggio, per organizzare la resistenza, si strinsero insieme, affiliandosi all'*Employers' Federation*; e il 5 giugno rifiutarono di prendere in considerazione la domanda. Gli operai risposero dapprima negandosi di lavorare in sovratempo, poi notificando il 28 giugno a tre degli stabilimenti consociati che si sarebbero ritirati dal lavoro il 3 luglio se la giornata di otto ore non fosse stata accordata. Il 1° luglio si riunirono a Manchester i rappresentanti della Federazione degli industriali meccanici, dell'Associazione degli armatori di navi e dell'Associazione degli industriali in ferro, e deliberarono che se le Unioni artigiane avessero dichiarato lo sciopero in qualsiasi stabilimento appartenente ad uno degli industriali associati, tutt' i membri della Federazione avrebbero licenziati il 25 % degli operai appartenenti alle dette Unioni. Dichiarata la serrata del 25 % degli operai, l'*Amalgamated Society of Engineers* diede ordine al restante 75 % di ritirarsi, e il suo esempio fu seguito da altre unioni.

La sospensione del lavoro si estese quindi per un'area vastissima comprendente tutt' i principali centri industriali: in fin di luglio circa 300 erano gli stabilimenti colpiti dallo sciopero e dalla serrata, e più di 32.000 gli scioperanti, compresi i non unionisti e non calcolato il numero ingente di coloro che, per la cessazione del lavoro in altri rami dell'industria, erano rimasti senza occupazione nel loro proprio. Da luglio ad ottobre il conflitto s'andò sempre più allargando e ingigantendo: il numero degli stabilimenti salì a 570, quello degli scioperanti direttamente a 42.000; il numero totale degli operai senza lavoro a circa 70.000.

L'ingente numero di scioperanti e di disoccupati, l'avvicinarsi dell'inverno; la forzata sospensione del lavoro in molti dei cantieri navali, governativi e privati, ove si costruivano le navi da guerra votate dal Parlamento pel riconosciuto bisogno d'un sollecito aumento della flotta; il danno dell'industria nazionale per la perdita di ordinazioni importantissime a tutto favore di rivali forti e temuti, la Germania e gli Stati Uniti; l'impoverimento dell'*Amalgamated Society of Engineers* che a tutto settembre aveva speso 100,000 sterline, nonostante i sussidi venutele da altre unioni operaie d'Inghilterra, di Germania e d'Australia, muovono il pubblico a invocar la pace. Si propone a personaggi eminenti, il Principe di Galles, Gladstone, Chamberlain, il cardinale Vaughan, il Duca di Norfolk, ad offrirsi come arbitri o mediatori, ma questi, non richiesti dalle parti interessate, rifiutano. Si chiede allora l'intervento governativo: lo stesso ministro Chamberlain in una pubblica lettera, molti membri del Parlamento in discorsi (1) e membri dell'alto clero in allocuzioni, e persone note ed ignote in articoli su pei giornali, ricordano al *Board of Trade* che, per una disposizione della recentissima legge sulla conciliazione, esso ha il diritto d'intervenire per agevolare alle parti un componimento.

La sezione 2 del *Conciliation (Trade Disputes) Act* del 7 agosto 1896 dice infatti:

1° Quando esista o si tema una controversia tra un imprenditore, o una classe d'imprenditori, e gli operai, o tra diverse classi d'operai, il *Board of Trade* può, se lo crede opportuno, esercitare tutti o alcuno dei seguenti poteri, vale a dire:

a) indagare le cause e le circostanze della controversia;

b) far quei passi che reputi necessari per porre le parti litiganti in grado di conferire insieme, in persona o per mezzo di rappresentanti, sotto la presidenza di un presidente eletto d'accordo dalle parti o nominato dal *Board of Trade* o da ogni altra persona o corpo, allo scopo di addivenire ad un amichevole componimento della disputa;

c) su domanda degl'imprenditori o degli operai interessati, e dopo aver considerato se nel distretto o nell'industria esistano e siano adeguati i mezzi per esperire la conciliazione, e le circostanze del caso, nominare una o più persone con funzione di conciliatore o ufficio di conciliazione;

d) su domanda delle due parti interessate, nominare un arbitro.

Non potendo nella presente controversia valersi della facoltà concessale dalla lettera d), poichè mancava l'accordo delle parti nella domanda di arbitrato, nè di quella della lettera c), poichè l'*Amalgamated Society of Engineers*, sebbene avesse ripetutamente detto che non avrebbe ricusati i buoni uffici del *Board of Trade*, mai chiese la conciliazione, al *Board of Trade* non rimaneva che aprir la via alle trattative dirette fra le parti, nel modo indicatole dalla disposizione 2 (1°, b), dell'Atto del 1896.

(1) L'on Sidney Buxton disse in un discorso: « Il conflitto disloca l'industria, dà ai competitori stranieri un vantaggio su di noi, diminuisce la nostra difesa nazionale col ritardare il compimento delle nostre navi da guerra. Se mai vi fu caso per un intervento del Governo, questo ne è uno ». *Times*, 18 ottobre.

In settembre il presidente del *Board of Trade* tenne private conferenze col Segretario dell'*Amalgamated Society of Engineers*, Giorgio Barnes, e col colonnello Dyër, presidente della Federazione degli industriali. V'era da parte degli operai speranza d'un componimento, ma gl'industriali recisamente rifiutarono di venire a negoziati; volevano che l'Unione cedesse e pensavano che, stremata di forze, avrebbe ceduto fra breve. Fallita la prima prova, l'azione del *Board of Trade* si fece più lassa, ma in fine d'ottobre, stretto da ogni parte, esso diresse alle parti contendenti un pubblico manifesto sottoponendo alla loro considerazione uno schema che conteneva alcuni punti preliminari, sui quali doveva cader l'accordo delle parti prima di aprire più minute trattative.

Diceva il manifesto che il *Board of Trade* s'era fin allora astenuto dal fare alle parti formale invito di radunarsi, perchè sperava che le parti stesse avrebbero disposto per un incontro, o di loro iniziativa o come effetto dei privati colloqui e carteggi tenuti fra i loro rappresentanti e il *Board of Trade*. Ma non essendosi sin allora questa speranza tradotta in realtà, per la responsabilità commessagli dal Parlamento, esso aveva creduto di dovere intervenire per rimuovere quegli ostacoli che potessero impedire l'apertura di negoziati diretti. Faceva a tale scopo la proposta d'un accordo sui punti seguenti:

1° La Federazione degli industriali, pur disconoscendo ogni intenzione di ostacolare la legittima azione delle Unioni artigiane, non ammetterà alcun diritto di ingerenza nella direzione delle aziende industriali. Le Unioni artigiane, da parte loro, pur mantenendo il proprio diritto di coalizione, disconoscono ogni intenzione di ingerirsi nella direzione degli affari degli imprenditori.

2° La domanda della settimana di 48 ore, fatta in Londra dalla Commissione mista (*Joint Committee*) alla Federazione degli industriali, senza previa richiesta di una conferenza cogli imprenditori, è ritirata.

3° Tra la Federazione degli industriali e le Unioni artigiane interessate nella controversia si terrà subito una conferenza per discutere e stabilire le ore di lavoro.

4° Alla costituzione della conferenza sarà provveduto dai presidenti o altri rappresentanti, delegati delle parti.

Ma neppure questa più esplicita proposta ebbe la virtù di vincere la resistenza delle parti. Nonostante una lettera scritta alla Federazione degli industriali dai membri del clero « come cittadini e cittadini uniti insieme in una sola comunità e nel nome di Cristo a cui tutti son responsabili dell'esercizio, di questa cittadinanza » (1); nonostante un pubblico *meeting* e sollecitazioni e appelli da ogni parte, gl'industriali non accettarono, così come era stata fatta, la proposta del *Board of Trade*. L'intervento governativo, benchè consentito da una legge e nei modi e nelle forme dalla legge volute, non sembrava agl'industriali opportuno nel caso presente ove non era, a loro avviso, materia a conciliazione; ma da una parte una precisa ed ostinata pretesa,

(1) *Times*, 22 ottobre.

dall'altra il proposito non meno ostinato e preciso di non ceder d'un passo. E anche agli operai che prima si dimostravano pronti a trattative, i termini della proposta del *Board of Trade* non parvero pienamente accettabili: ritirar senz'altro la domanda delle 48 ore sembrava rinnegare quel principio stesso pel quale tutta l'immane lotta era stata sostenuta.

Dal 20 ottobre al 3 novembre continuarono ancora fra il *Board of Trade* e le Associazioni degl'industriali e degli operai le conferenze e le corrispondenze per modificare il *rough draft* nel senso che a ciascuna delle parti sembrava conveniente al suo decoro e al suo interesse. Gli uni domandavano il ritiro delle intimazioni di serrata e la nomina di un sol presidente; gli altri il ritiro delle intimazioni di sciopero e la nomina di due presidenti per la conferenza. E dopo alcuni giorni il *Board of Trade*, accogliendo le proposte degl'industriali, compilò e mandò un nuovo schema, nel quale si propone che le dichiarazioni di serrata siano in forza sino al componimento finale e che si eleggano due presidenti nel caso che le parti non si possano accordare su una sola persona: le parti hanno accettato. A questo punto è la lite: gli operai scioperanti o serrati fuori (*locked-out*), come dicono gl'Inglese, sono ora 83,000; le ditte consociate son 635; le spese dell'*Amalgamated Society of Engineers* son di 300 mila sterline, proprio quanto aveva in cassa all'inizio dello sciopero (1).

II.

Questa è per semmi capi la cronistoria del conflitto. La quale avrebbe grandemente guadagnato in efficacia rappresentativa se le si fossero potuto allegare tutti quei documenti in cui s'è andato incarnando, durante la contesa, il pensiero delle parti combattenti e del pubblico. Son manifesti dei capi del movimento operaio, risposte delle Associazioni padronali ricche di cifre e di fatti, discorsi di ecclesiastici e deputati che recano la nota della carità cristiana e dell'interesse politico; son cifre statistiche e notizie che indagano e palesano il volgersi della corrente industriale dall'Inghilterra verso altri paesi. E in tutto ciò una grande urbanità, un gran rispetto per l'avversario, anzi l'esplicito riconoscimento del suo diritto di agire nel proprio interesse, e punto rettorica, tutte cose a cui noi non siamo di certo abituati.

Da questi documenti balza fuori un fascio di vivida luce che noi cercheremo

(1) La spesa dell'*Amalgamated Society of Engineers* è stata in questi ultimi mesi di circa 25,000 sterline per settimana: essa distribuiva ai meccanici 15 scellini, agli operai d'altre categorie da 12 a 15, ai non unionisti 8, ai manovali 5.

A questa spesa ha sopperito col suo fondo di cassa, compresa la parte destinata alle pensioni e ai sussidi; con la tassa che ogni Unione, in caso di sciopero di parte dei suoi membri, ha diritto di levare sull'altra parte che resta al lavoro, la qual tassa ha reso 10,000 sterline; e infine con le sovvenzioni venutele da corpi operai inglesi e esteri e da privati.

di raccogliere e di proiettare su alcuni punti più oscuri del complesso avvenimento. Bisogna innanzi tutto bene intendere la posizione delle parti fra cui si svolge la lotta. L'ha iniziata e condotta l'*Amalgamated Society of Engineers*, unione nazionale, a favore non di tutti i suoi rami, ma soltanto per quelli di Londra e di alcuni altri centri vicini dell'industria meccanica; questa grande unione è stata seguita da una dozzina circa di unioni di minor conto e quasi tutte ristrette alla sola città di Londra. John Burns, antico operaio meccanico, capo del nuovo unionismo e membro del Parlamento, così spiega questo particolare movimento dei meccanici londinesi: « la condizione dell'industria meccanica in Londra, lo speciale ambiente industriale del meccanico londinese, l'ingiustizia che l'operaio soltanto sopporti per il ricco il peso della vita in una città di imponenti distanze, s'uniscono con altre ragioni nell'incitarlo a prendersi la sua parte di prosperità industriale, il suo incremento di profitto, nel pane di più brevi ore di lavoro invece che nella birra di più alte mercedi » (1).

L'*Amalgamated Society of Engineers* non è però la più vasta consociazione di operai meccanici del Regno Unito: al disopra di essa v'è la Federazione delle industrie meccaniche e di costruzioni navali (*Federation of Shipbuilding and Engineering Trades*), la quale comprende tutte le principali Unioni artigiane di questi due gruppi d'industrie, eccettuata l'*Amalgamated*. Se a questa nel conflitto si fosse unita la Federazione, la massa d'uomini scioperanti e serrati sarebbe stata enorme, e una delle due parti, gl'industriali forse, avrebbe dovuto presto chiedere la pace. Ma la Federazione, lungi dall'associarsi alle richieste ed alle pugne dell'*Amalgamated*, ha sempre seguita una politica conciliativa ed in qualche punto, secondo un rimprovero mosso, remissiva. Essa ritirò, come già si disse, quel macchinista che aveva dato un primo motivo ad uno sciopero acciocchè questo potesse comporsi; essa insistette più e più volte presso il *Board of Trade* perchè intervenisse a consigliar la conciliazione; essa chiese alla Federazione degl'industriali ripetute conferenze per risolvere la questione delle ore di lavoro, che proponeva, come via di mezzo, di ridurre da 54 a 51 invece che a 48 per settimana. Nè da questa attitudine indietreggiò neppure quando gl'industriali rifiutarono di conferire coi suoi delegati, di che il segretario dell'*Amalgamated*, Giorgio Barnes, le mosse aspro rimprovero (2).

Lo scopo della Federazione era di ottenere, per vie pacifiche, una riduzione di ore di lavoro per tutti i suoi membri, in tutto il Regno Unito; quello dell'*Amalgamated* solo per gli operai di Londra. Il fatto è, dice la prima in un suo rapporto, che « se una riduzione delle ore di lavoro è benefica agli operai di Londra, è benefica ugualmente ai grandi centri provinciali. È stato detto che gli operai londinesi debbono percorrere grandi distanze per giungere al luogo del lavoro, ma lo stesso argomento è ugualmente vero ed ha l'istessa

(1) *Times*, 1° ottobre.

(2) *Times*, 12 ottobre.

forza pel Tyneside, la Clyde, Liverpool e altri luoghi » (1). Ma questa diversità di scopo è apparente e superficiale; un'altra ne esiste tra le due organizzazioni operaie ben più potente e profonda; l'*Amalgamated Society of Engineers* apri pochi anni fa il suo grembo alla corrente del nuovo unionismo; la Federazione è, per le Unioni di cui è composta e per l'uomo che ne è l'anima, una delle più pure rappresentanti dell'unionismo vecchio. Le più palpabili differenze tra le due forme d'unionismo sono queste: il vecchio fa delle Unioni un corpo chiuso accogliendo i soli operai *skilled*; il nuovo riceve ed organizza gli *unskilled*; il vecchio assicura al suo limitato numero di membri laute pensioni e lauti sussidi in caso di malattia, infortuni, ecc., il nuovo volge la massima parte dei suoi fondi a scopi di resistenza; il vecchio è fedele ai genuini principii dell'individualismo inglese, il nuovo, rotta da qualche anno la sua stretta relazione col socialismo marxista e rivoluzionario, per la cui propaganda era sorto, rappresenta ora il pratico e temperato socialismo inglese (2).

Fu nel 1892, al congresso di Hull, che l'*Amalgamated* si mise recisamente nella nuova via aprendo le sue porte agli *unskilled* (3), ma la permanenza a capo di essa di vecchi unionisti, quale il segretario generale Anderson, la ritenne dal farvi rapidi passi. Nel 1891 Tom Mann, il ben noto socialista e *leader* del partito del lavoro; nel 1893 Giorgio Barnes, uomo della scuola e del partito del Mann e del Burns, avevano tentato di farsi eleggere a segretario generale, ma il partito dei giovani che li sosteneva era stato sconfitto (4). Ma il 1897 trovò a segretario generale appunto il vinto del 1893, Giorgio Barnes, e rappresentante ed oratore e ispiratore della società John Burns.

Di fronte a questi uomini dei tempi nuovi sta nella Federazione delle in-

(1) *Times*, 15 ottobre.

(2) Si vegga nella magistrale opera dei coniugi WEBB, *The History of Trade Unionism* (London, Longmans, Green and Co. 1894), al capitolo VII la descrizione del passaggio dal vecchio al nuovo unionismo. I Webb affermano però che il così detto « nuovo unionismo » non è in realtà nè una forma nuova nè una forma stabile, poichè v'è sempre stata coesistenza di società di resistenza e di società di sussidi (male queste parole rendono le inglesi *trade societies et benefit societies*). La storia dell'unionismo appare anzi come un ritmo di vecchio e di nuovo unionismo, nel senso oggi dato a queste espressioni, alternanza dovuta al prevalere ora dell'una ora dell'altra forma secondo le condizioni generali dell'industria.

Anche nell'opera dell'HOWELL, *Trade Unionism old and new*, rifacimento di un'opera più antica, il capitolo VII è dedicato al nuovo unionismo, ma vi si sente troppo il rimpianto e l'insofferenza d'un convinto vecchio unionista. Particolari interessanti, specialmente nei capitoli dedicati alle Unioni dell'industrie meccaniche e di costruzione navale, racchiude il volume: *Le Trade-Unionisme en Angleterre* par PAUL DE ROUSIERS e altri (Bibliothèque du Musée Social, Paris, Colin, 1897), ma le linee principali del passaggio dal vecchio al nuovo unionismo son tolte dall'opera dei Webb.

(3) *Le Trade-Unionisme en Angleterre*, p. 259.

(4) Ivi, p. 269.

dustrie meccaniche e di costruzione navale, un uomo del vecchio stampo, M. Knight, che concentra in sè la somma dell'autorità e sa farla valere con la sua straordinaria energia. Il 15 ottobre 1000 calderai di Londra, appartenenti ad una delle Unioni affiliate alla Federazione, nonostante il divieto della *Boilermakers' Union* di cui son membri e della Federazione, si pongono in sciopero facendo causa comune coi loro compagni dell'*Amalgamated*. L'unione e la federazione (il Knight è presidente dell'una e segretario generale dell'altra) disconoscono la loro azione, negano loro ogni assistenza e l'invitano a tornare al lavoro. Non essendo stata obbedita, ai primi di novembre l'Unione espelle gli operai scioperanti, sospende dalle loro funzioni gli *officials* del ramo di Londra e dà licenza allo stabilimento industriale di provvedersi di operai non unionisti per colmare il vuoto lasciato dagli scioperanti (1).

Quest'antagonismo, questa lotta di tendenze tra il vecchio e il nuovo unionismo è una delle più importanti manifestazioni della battaglia del lavoro combattutasi a Londra in quest'anno. Le relazioni tra le due grandi consociazioni di operai hanno assunto in qualche punto una parvenza quasi di ostilità. Il 27 settembre la Federazione delle industrie meccaniche e di costruzione navale chiede all'*Amalgamated* una conferenza per intendersi su questo punto: « Se tra gl'industriali e la Federazione delle dette industrie si giunga ad un accordo, di guisa che quelli consentano ad una riduzione di ore, che ai rappresentanti della Federazione sembri accettabile, l'*Amalgamated* sarebbe disposta ad accettare questa riduzione per tutto il Regno, di guisa che tutti i membri ne godano il vantaggio? ». Ma l'*Amalgamated* asciuttamente risponde di non vedere l'utilità di questa conferenza, al che la Federazione ribatte che a tale risposta non è necessario commento veruno (2). Tra l'*Amalgamated Society of Engineers*, cui l'accoglienza degli *unskilled* ha fatto salire il numero dei membri da 51,869 nel 1887 a 71,221 nel 1891, a 79,134 nel 1895 (3), a 91,919

(1) *Times*, 5 novembre. Si vegga il bel ritratto che del Knight fa il Fleury, autore della monografia sulle Unioni nella costruzione navale (*Le Trade Unionisme en Angleterre*, p. 230 e segg.). Il Fleury racconta altri casi di energici provvedimenti presi dal Knight perchè fossero rispettati i patti stipulati dall'Unione. « Qualche anno fa alcuni operai di Sunderland, avvalendosi della estrema urgenza di finire una nave, chiesero allo stabilimento in cui lavoravano un aumento di mercedi sulla tariffa già pel caso speciale fissata dall'Unione. Il cantiere si rivolse al Knight, lamentando la lesione del patto; il Knight consigliò di ceder momentaneamente, per evitare una sospensione di lavoro che sarebbe riuscita dannosissima al cantiere; ma, compiuta la nave, l'Unione costrinse gli operai, sotto pena di esclusione, di versare alla cassa la somma indebitamente percetta, che fu immediatamente restituita allo stabilimento ». È questo un alto e lucido esempio di ciò cui si possa giungere col *collective bargaining* (il contratto collettivo di lavoro); nè si creda che queste Unioni dirette dal Knight non sappiano ottenere con la resistenza quanto non riescono ad ottenere coi mezzi conciliativi; molti e grandi sono gli scioperi ch'esse hanno sostenuti.

(2) Vedi le lettere scambiate tra le due Società nel *Times* del 15 ottobre.

(3) « Particulars of Twenty of the largest Trade Unions », *Third Annual Report of the Labour Department*, 1895-96, p. 6.

nel 1897 (1), e che, mutando di tattica, ha esercitato negli stabilimenti industriali, in questi ultimi anni, una politica di continue inframmettenze sulla quantità di produzione, la qualità delle macchine, la scelta degli operai; e la *Society of Boilermakers and Shipbuilders*, che ha 200,000 sterline investite nel cantiere Armstrong (2) e che quindi agisce quasi come una grande appaltatrice di lavoro, v'è forse assai più distanza che tra quest'ultima e la consociazione degli industriali. E una lettera d'un vecchio unionista (3), che si firma « figlio della fatica » e dice d'aver visto tre periodi di unionismo, e invece contro il più recente « il quale significa una quantità di funzionari lautamente pagati » e la dispersione dei fondi delle Unioni, è di questa distanza una molto eloquente testimonianza.

La politica battagliera del nuovo unionismo ha fatto sì che anche gl'industriali mutassero di tattica. Mai, infatti, s'eran visti 635 stabilimenti consociarsi in una sola Federazione per resistere alle pretese d'un'Unione artigiana. E mai s'era visto che ad una dichiarazione di sciopero, limitata ad una sola città, rispondesse una dichiarazione di serrata in quasi tutta l'Inghilterra, anche in quei luoghi nei quali l'*Amalgamated Society of Engineers* non aveva domandata la giornata di otto ore. L'Unione s'è amaramente lagnata di questa guerra ad oltranza mossale in tutti i punti d'Inghilterra, ma gl'industriali han potuto, non a torto, rispondere che questi metodi di lotta essi li avevano appresi dalle *Trade Unions* stesse. L'*Amalgamated Society of Engineers* s'è accorta che lo scopo degli avversari era la sua distruzione; essa ha gridato che gl'industriali volevano schiacciare il trade-unionismo, ma questi, per bocca del loro presidente, il colonnello Dyer, del Siemens e di altri, han risposto che troppo conoscevano la forza, il pregio e l'utilità delle *Trade Unions*, perchè potessero nutrire il pensiero d'annientarle; nè altre Unioni artigiane si sono commosse all'appello. L'animosità è tutta rivolta contro la *Amalgamated* per le sue inframmettenze e pei suoi metodi di lotta: industriali isolati prima, la Federazione ufficialmente poi, han pubblicata una lunga serie di casi, i quali dimostrano in qual modo l'*Amalgamated* impedisse l'aumento di produzione, vietando ai suoi membri *skilled* di produrre più degli *unskilled*, mentre a questi ultimi esige che sia pagata la mercede dovuta ai primi (4). Lo stesso John Burns non ha potuto negare che molte *Trade Unions* sezionali avevano ecceduto ogni limite « nel sollevare dispute su cose di nessun conto e nell'esagerarne l'importanza, recando danno ad industriali e operai » (5).

Una seconda manifestazione di questo conflitto è stato quindi l'accorgersi

(1) *Labour Gazette*, July 1897.

(2) *Le Trade-Unionisme en Angleterre*, p. 241.

(3) *Times*, 13 ottobre.

(4) Vedila nel *Times* del 6 novembre; sullo stesso argomento la lettera dell'industriale Markham nel *Times* del 30 ottobre; e quella d'un industriale di Glasgow nel *Times* del 4 ottobre.

(5) Lettera di John Burns nel *Times* del 1° ottobre.

degli industriali che il trade-unionismo eleva il loro costo di produzione sia di fronte ai paesi esteri, sia di fronte agli stessi rami d'industria inglese, nei quali la maggior parte degli operai è non unionista. Non si creda che questa lamentata elevazione del costo sia quell'apparente aumento prodotto dal più alto saggio dei salari, il quale viene ad usura compensato dalla maggior efficacia del lavoro. Gli imprenditori inglesi dichiarano ch'è proprio l'efficacia quantitativa del lavoro che va diminuendo, per colpa del trade-unionismo, il che pone l'Inghilterra in uno stato di sensibile inferiorità di fronte alla Germania e agli Stati Uniti. « È cosa che si può dimostrare — dice il citato industriale di Glasgow — che l'operaio medio nell'industria « meccanica, dacchè, due anni fa, i salari cominciarono a crescere, ha « fatto meno lavoro per ora di quanto prima ne facesse. Si può provare coi « libri degli industriali che il costo di produzione è cresciuto in questo tempo « in proporzione maggiore che l'aumento dei salari, e per questo motivo, « quando v'è urgente domanda di lavoro e gli operai son relativamente scarsi, « un imprenditore è costretto a prender lenti e inefficaci operai, dei quali, in « altri tempi, egli è pronto a disfarsi. Questi « deboli membri « necessaria- « mente riducono la media della produzione e aumentano concorrentemente il « costo. Inoltre, nelle stagioni di grande attività, quando le mercedi son buone « e gli stabilimenti pieni di lavoro, anche i buoni operai non esplicano la loro « intiera capacità, perchè sanno che la loro occupazione è sicura. È solo nei « tempi cattivi, quando le mercedi son basse e il mercato del lavoro gremito « di gente che cerca impiego, che un imprenditore può scegliersi i suoi ausi- « liari e ottenere con essi i migliori risultati. Questi stessi agenti umani fanno « come e quando « andar lenti! ». È così naturale lavorar con comodo quando i « salari son buoni e quando voi sapete che un impaziente *boss* trangugierà la « sua impazienza piuttosto che attaccar lite con voi. Ma è onesto? È un fatto « di cui le Unioni artigiane abbiano ragione d'andar superbe? » (1).

E la Federazione degli industriali, rispondendo ufficialmente al primo invito del *Board of Trade*, insiste su questo punto, e dice, che ormai si appalesa più efficace il lavoro di operai relativamente inesperti che quello dei membri delle *Trade-Unions*. Durante questi ultimi tre mesi, gli industriali hanno avuto opportunità di accertare alcuni degli effetti di questa inframmettenza. In molti casi le macchine condotte da operai, relativamente inesperti, hanno dato un prodotto d'egual qualità, dal 20 al 50% maggiore in paragone di

(1) *Times*, 4 ottobre. — Veggasi anche la lettera dell'industriale Markham nel numero del 30 ottobre, nella quale le accuse contro l'*Amalgamated Society of Engineers* e il nuovo unionismo in genere son riassunte in questi quattro punti:

1° Abbassamento dei buoni operai al livello dei cattivi.

2° Scioperi insensati che cagionano la dislocazione dell'industria e quindi favoriscono la concorrenza estera.

3° Restrizione della produzione delle macchine.

4° Impedimento all'operaio di diventar meccanico se prima non abbia per un certo tempo lavorato come garzone.

quanto si produceva cogli uomini che prima lavoravano le stesse macchine (1).

È chiaro che la domanda dei meccanici di ridurre ancora più la durata del lavoro, di farsi pagare, come gl'industriali dicono, 54 ore di lavoro alla settimana dandone solo 48, col segreto intento di accrescere il sovratempo, e quindi la retribuzione straordinaria che a questo è dovuta, si convertirebbe in un nuovo e più grave aumento del costo. Non solo crescerebbe relativamente la spesa in salari, ma crescerebbe relativamente pure la spesa pel capitale costante, perchè le macchine, e macchine di grande valore (alcune d'esse, dice il Markham, costano 5000 lire sterline l'una), darebbero settimanalmente un prodotto minore.

La questione, dunque, che si agita fra la massa degli operai e la massa degli industriali è una vera questione di ripartizione del profitto. È notevole che lo stesso John Burns, esponendo che cosa chiedessero gli scioperanti di Londra, non parla di salario, ma di incremento del profitto. La potenza stessa a cui son giunte le Unioni industriali; l'uso del contratto collettivo; la determinazione bilaterale della durata del sovratempo, della produzione delle macchine e degli operai, e via dicendo; l'interessamento pecuniario di alcune unioni in grandi aziende industriali, fanno oramai considerar l'industria come una vasta impresa cooperativa, i cui utili debbono andar scrupolosamente divisi fra le parti. Se sotto forma di pane, con una diminuzione di ore di lavoro, o sotto forma di birra, con un aumento di salario, non importa: gli operai possono qualche volta trovar più eccitante ritrarre dal capitale ch'essi han messo nell'impresa, la loro forza di lavoro, un reddito maggiore; altre, trovar più sostanzioso risparmiare capitale, mantenendo il reddito inalterato.

Senonchè agl'industriali comincia a sembrare che in questa cooperazione e in questa ripartizione il lavoro mostri troppo ardimento, troppe pretese, troppa insofferenza.

« Il capitale ha i suoi giusti diritti, come il lavoro ha i suoi giusti diritti », dice l'uno; e un altro, che certo ha con le sue orecchie intesa la propaganda socialista, si rivolge contro la « ridicola dottrina che in questi ultimi anni è stata promulgata e propagata fra gli operai, cioè che il lavoro manuale sia la sola fonte di ricchezza, e che gli uomini che forano, che inchiodano, che rastiano, che limano, che sorvegliano macchine in fabbriche e cantieri siano i soli produttori della ricchezza che risulta dalla creazione e dall'azione di stabilimenti manifatturieri. Mai dottrina più perniciosa fu sostenuta fra noi... e sarebbe crudele e rovinoso per l'artigiano e il manovale di questo paese il por da banda e il trattar come cosa di nessun conto la splendida facoltà inventiva, il maestrevole dono d'organizzazione, l'audace intraprendenza, e l'ampio sforzo dei grandi maestri di disegno e di manifattura che abbiamo fra noi » (2).

Risponde il Burns per gli operai dell'*Amalgamated* che l'argomento della

(1) *Labour Gazette*, novembre, pag. 323.

(2) Lettera di E. J. Reed, nel *Times*, 7 ottobre.

concorrenza estera è il solito spauracchio che gl'industriali oppongono alle rivendicazioni del lavoro; che la giornata di otto ore è attuabile senza che l'industria ne senta grave danno, com'è dimostrato dalle 270 ditte le quali l'hanno adottata in Londra dal principio dell'agitazione; che non han voluto concederla e si son mostrate più vivaci e tenaci nella resistenza solamente quelle poche che hanno contratti col governo e che quindi possono aspettare, sicure da ogni concorrenza (1).

E così il certame delle idee accompagna la lotta materiale e rivela nelle alte dichiarazioni fatte dall'una e dall'altra parte una nuova fase di evoluzione industriale; una fase dalla cui meditazione si possono trarre insegnamenti profondi per correggere idee vecchie e temperare idee nuove. Anche questo recente « nuovo unionismo », cessato l'assorbimento della massa degli *unskilled*, e organizzate e addestrate ed elevate queste nuove falangi, diventerà un vecchio unionismo, ed allora i conflitti cui esso avrà dato luogo non sembreranno più i sintomi d'una fatale disgregazione, ma i segni di quel rinnovamento, di quella trasformazione lenta e continua alla quale nessun organismo che vive è sottratto, ma a cui anzi è soggetto nella ragione stessa della potenza e dell'intensità della sua vita.

Last not least viene in questa contesa il pubblico, quel pubblico che sembra un immoto spettatore, e che invece con la forza delle sue simpatie, delle sue opinioni, della sua occulta volontà, è in ogni fenomeno sociale uno dei più attivi fattori. Quali siano state in questo conflitto le sue tendenze è noto per tutto quello che abbiamo innanzi narrato; ha chiesto sempre insistentemente la pace in nome del diritto, in nome della carità umana, in nome dell'interesse.

Il popolo inglese, che al di fuori e al di sopra delle naturali organizzazioni industriali, ha saputo creare con la sua legislazione operaia una così vasta e sapiente organizzazione giuridica e amministrativa a tutela del lavoro e dell'industria in generale, è stato preso da un senso come di sgomento pel dubbio che questo grande congegno non servisse a fermare la lotta micidiale. È ciò che spiega la grande fiducia con la quale da ogni parte si son rivolti appelli al *Board of Trade*, cui appartiene il Dipartimento del Lavoro; la dolorosa meraviglia nel vedere com'esso fosse lento e incerto nell'azione; l'interpretazione data da molti, fra cui sir William Harcourt (2), alla disposizione 2,1 (b) dell'atto sulla conciliazione, per la quale le parti non potrebbero rifiutare l'intervento del *Board of Trade*, se non per la lettera della legge almeno per « l'intenzione del Parlamento »; la proposta di altri di rendere, come nella Nuova Zelanda, obbligatoria la conciliazione o l'arbitrato (3).

Ciò spiega la più aperta simpatia del pubblico verso gli operai, i quali con

(1) Lettera di John Burns, *Times* 2 novembre. La Federazione degl'industriali risponde però il giorno seguente dimostrando che gli stabilimenti i quali hanno realmente concessa la giornata di otto ore sono appena 90 e tutti di poco conto.

(2) Si veggia il *Times* del 7 ottobre.

(3) Si veggia sull'argomento un articolo nell'*Economist* del 6 novembre.

accorta tattica han sempre dimostrato di voler la conciliazione e di essere deferenti al *Board of Trade*, congegno governativo; mentre gl'industriali, come poco tempo fa lord Penrhyn in occasione d'un grande sciopero nelle sue cave, per due volte han rifiutato il suo intervento. Questa parte del governo non è dunque un'emanazione loro, non è carne della loro carne? « Quelli che si dimostrano così pronti a condannare la Federazione degl'industriali, per non aver accettati i termini della conferenza proposti dal *Board of Trade*, scrive un industriale di Londra (1), considerino i seguenti fatti:

1° Nel 1893 il ministro della guerra e il ministro della marina adottarono negli stabilimenti da loro dipendenti la giornata di otto ore senza consultare gl'industriali privati, e ciò ha dato il primo impulso a questo sciopero disastroso;

2° Un altro ministro ha pubblicamente detto, e dimostrato col fatto, che negli appalti avrebbe preferito le ditte che avessero impiegato unionisti, apertamente offendendo il diritto degl'imprenditori di condurre le loro aziende come credono meglio;

3° Il Dipartimento del Lavoro, cioè l'ufficio del *Board of Trade*, cui è commessa l'applicazione delle leggi operaie e quindi pur quella della conciliazione, è tutto in mano degli unionisti. Il suo presidente, Llewellyn Smith, è amico dei Burns e dei Mann; e principali funzionari, quali John Burnett e Charles Drummond, sono antichi segretari, l'uno di questa stessa *Amalgamated Society of Engineers*, l'altro d'una Unione di tipografi ».

Ma il pubblico ha pensato che questo congegno governativo ha determinate funzioni da compiere e gli ha insistentemente ricordato il suo diritto d'intervenire, il suo dovere non di sostenere l'una parte contro l'altra, ma d'essere equanime e conciliativo. E il *Board of Trade* prima ha fatte proposte generiche che potessero essere in massima accettate d'ambo i contendenti, poi le ha modificate aggiungendovi quelle specifiche condizioni alle quali soltanto gl'industriali avrebbero consentito ad aprir trattative. Per tal modo, all'una facendo concessioni, esercitando sull'altra una simpatica influenza per mezzo del Dipartimento del Lavoro, il *Board of Trade* è riuscito ad avvicinare le parti. E la sua prima proposta è stata l'interpretazione del più vivo pensiero del pubblico: il pieno riconoscimento del diritto delle parti ad agire nel proprio interesse senza che l'una possa pretendere di governare e limitare l'esplorazione di questo diritto nell'altra; dichiarazione, forse, di dubbio valor pratico nella sua proposizione negativa per quella stessa natura d'impresa cooperativa che l'azienda industriale ha assunto in Inghilterra, ma di grande significato teorico nella sua parte affermativa (2). Del resto è appunto questa larghezza di forma che dà a quella dichiarazione il carattere e la forza di sintesi dell'opinione pubblica.

(1) *Times* 30 ottobre.

(2) Nel secondo schema presentato dal *Board of Trade* è stata data alla dichiarazione dell'art. I un più pratico significato coll'aggiunta della clausola seguente: la conferenza dovrà studiare e determinare: 1° I migliori mezzi per dare

III.

Sin ora abbiamo esaminato questo conflitto nelle sue cause immediate e nelle manifestazioni più appariscenti e più superficiali cui esso ha dato vita. Ma vi son cause remote e quasi fatali, o almeno regolari e sorprendenti concomitanze, che di esso posson dare una più vera e profonda spiegazione.

Parlino ora con la loro significativa espressione i due diagrammi: il primo segna pel decennio 1888-1897 il numero degli scioperi e la percentuale della disoccupazione, tra i membri delle Unioni artigiane, nelle industrie meccaniche e di costruzione navale; il secondo, in forma diversa, i medesimi fatti, cioè la relazione fra il numero degli scioperi e lo stato generale dell'industria.

Come appare dal primo di essi, la linea degli scioperi ha un corso affatto opposto a quella della disoccupazione: dove sono i massimi di questa, là sono i minimi degli scioperi, dove la disoccupazione ha avvallamenti profondi, gli scioperi hanno vertici maestosi.

Nel 1889 gli scioperi salgono al più alto punto del decennio, la disoccupazione tocca il suo punto più basso; dal 1891 al 1893 gli scioperi segnano cifre minime, la disoccupazione si rivela con una crescente intensità; nel 1895 e 96 cala la disoccupazione e gli scioperi riprendono la via dell'aumento.

Questa contraria relazione fra i due fenomeni, che così costantemente si manifesta, è tanto più notevole in quanto che se nella cifra annua dei disoccupati non son compresi gli operai scioperanti e serrati, sono compresi però quelli che per effetto degli scioperi e delle serrate rimangono senza occupazione. Ora si sa che il numero di questi è talvolta grandissimo, di guisa che se si potesse calcolare non già la disoccupazione effettiva, ma la disoccupazione, per così dire ideale, cioè quella che risulterebbe dallo stato

effettuazione pratica alle dichiarazioni contenute nella clausola prima; 2° i migliori mezzi per evitare, per quanto è possibile, dispute nell'avvenire, e provvedimenti per la reciproca discussione delle questioni nel cui componimento ambo le parti sono interessate; 3° le ore di lavoro.

Le parti stesse, del resto, hanno, con qualche naturale restrizione mentale, ripetuta la formola proposta dal *Board of Trade*. I segretari della Federazione degl'industriali scrivono: « In vista delle persistenti insinuazioni che sono state messe innanzi durante questa disputa, la Federazione degl'industriali coglie l'occasione per ripetere nuovamente che questi non hanno, e mai ebbero, alcun desiderio di ostacolare le *ragionevoli* funzioni delle unioni artigiane, o di offendere in alcun modo il diritto di coalizione degli operai ».

Ed il segretario dell'*Amalgamated*: « Io posso dire che noi non abbiamo alcun desiderio d'inframmetterci negli affari degl'imprenditori, *eccetto per quanto possa esser necessario per assicurarci giuste condizioni al nostro lavoro*, sul quale punto noi siamo disposti a conferire con gl'industriali e, in caso di disaccordo, attenerci alla decisione di una commissione mista o di un arbitro imparziale ». —

(Corrispondenza col *Board of Trade*, *Labour Gazette*, novembre).

generale dell'industria, ove questa non fosse turbata da alcun conflitto, si avrebbe che ai più alti vertici degli scioperi corrisponderebbero avvallamenti ancora più profondi della disoccupazione (1).

Queste corrispondenze e le altre, che più innanzi verremo dimostrando, rivelano che lo sciopero non è generalmente un fenomeno di stanchezza dell'operaio, come qualche scrittore (2) da scarsi e non adeguati dati ha creduto di poter concludere, ma è un fenomeno di combattività che suppone una grande forza materiale e una lucida coscienza di questa forza. L'operaio allora dichiara lo sciopero quando vede che lo stato del mercato del lavoro è tale che l'industriale sarà in breve tempo costretto a venire ad accordi; quando, essendo stato assorbito tutto il contingente dei disoccupati, l'industriale non potrà sfuggire la lotta, opponendo alla forza di lavoro resistente la docile forza di lavoro di riserva.

Ma la fluttuazione della disoccupazione è a sua volta un fenomeno derivato; è l'espressione di un altro fenomeno, il ristagno o l'attività delle industrie. Essendo la disoccupazione in una industria tanto minore quanto più alacre è l'industria stessa, e viceversa, la curva della disoccupazione seguirà l'inverso cammino della curva della quantità di produzione, e quindi la curva degli scioperi e la curva della quantità di produzione segneranno un eguale percorso. È ciò che dimostra il diagramma secondo: il numero degli scioperi nelle industrie meccaniche e di costruzione navale vi è messo in relazione col tonnellaggio lordo delle navi costruite nel Regno Unito e col valore delle macchine esportate. I due fenomeni non sono rigorosamente omogenei: l'uno appartiene al periodo produttivo cui appartengono pure gli scioperi, l'altro al periodo commerciale; ma questo, specialmente per l'Inghilterra e per le industrie meccaniche, è così strettamente dipendente da quello che può, senza pericolo d'errore, rappresentarlo. Anzi, questa stessa diversità, che si manifesta in qualche punto con una lieve discordanza, cresce efficacia all'accordo generale delle tre linee. Tutte e tre hanno un alto vertice nell'anno 1889, ma quella dell'esportazione di macchine, forse appunto perchè il periodo commerciale non sempre

(1) Il Llewellyn Smith, capo del Dipartimento del Lavoro, nella sua interessantissima deposizione innanzi alla Commissione d'inchiesta sui disoccupati, fa osservare come sembri esservi un minimo irriducibile di disoccupazione, intorno al 2 % (*Third Report from the select Committee on Distress from want of employment*, Q. 4588-89, 5018-19. Crediamo che questo margine di disoccupazione, che si manifesta negli anni più prosperi, sia costituito appunto dal numero di coloro che rimangono disoccupati a cagione dei conflitti industriali frequenti in quegli anni; e che perciò potrebbe essere ridotto ove gli scioperi fossero con qualche mezzo prevenuti o prontamente composti.

(2) Si veggano gli articoli del Garibaldi nella *Riforma Sociale*, Anno III, volume V, p. 597 e anno III, vol. VI, p. 47. Il Garibaldi cita cifre per la sola Italia; forse, per la grande diversità dell'organismo industriale, quel ch'egli dice potrebbe contenere qualcosa di vero se fosse ristretto all'Italia e ad altri paesi di basso livello industriale, e non se ne volesse trarre una norma generale, che sarebbe contraddetta da altri dati più completi e significativi.

pienamente combacia col produttivo, ne ha uno ancor più alto nel '90. Dall'89-90 al '95 ciascuna linea, secondo la speciale natura del fenomeno che rappresenta, va errando verso il basso, ma al '95 l'ascesa ricomincia e al '96 tutte tre si ritrovano nuovamente, formando l'altro vertice di una concava curva.

Un attento esame delle due rappresentazioni grafiche, non disgiunto dall'indagine critica, svelerebbe ancora altri rapporti e darebbe ragioni di altre apparenti anomalie nei singoli movimenti. Così dal 1889 al 1890 la linea degli scioperi segna una precipitosa caduta, mentre quella della disoccupazione (diagramma I) e quella della produzione (diagramma II) rimangono allo stesso livello. Si avrebbe dunque ragione di negare le generali concordanze innanzi dimostrate, se non si sapesse che il grande consumo d'energia economica, cagionato in un anno da gravi e numerosi conflitti industriali, richiede necessariamente un periodo di calma nell'anno appresso, e che l'intensità degli scioperi è maggiore piuttosto quando si manifestano i primi segni d'una rinnovellata vitalità nell'industria che quando l'attività sia giunta a spiegarsi in tutta la sua pienezza (1).

Con la scorta dei *Reports on the Strikes and Lock-outs* sarebbe facile tessere la storia di tutti gli scioperi avvenuti fra i meccanici dal 1887 al 1897; ma quel che importa rilevare è che nel 1889 tutti i conflitti avvenuti, eccettuati pochissimi, ebbero per movente una domanda di aumento di salario o di riduzione di ore, e quasi tutti terminarono con la conciliazione, cioè con l'accoglimento di parte delle richieste degli operai (2), e così pure fu nell'anno che segna l'altro vertice degli scioperi, il 1896. Del resto quale sia stato l'effettivo movimento dei salari e delle ore di lavoro degli operai meccanici ed affini, meglio si scorge dalle seguenti tabelle (3).

*Alterazioni nel saggio dei salari degli operai
delle industrie metallurgiche, meccaniche e di costruzione navale.*

Numero dei singoli operai il cui salario fu alterato				Aumento o diminuzione media per operaio per settimana			
1893	1894	1895	1896 (4)	1893	1894	1895	1896 (3)
121256	58621	49758	256000	- 0 10 ^s / ₄	- 0 7 ^s / ₄	+ 0 0 ^s / ₄	+ 1 6 ^o / _d

(1) Si veggia COGNETTI DE MARTIIS: *Le più recenti indagini statistiche sugli scioperi*. Memorie della R. Accademia delle Scienze di Torino, Serie II, Tom. XLIV.

(2) Si veggano le tavole da p. 45 a p. 50 nel *Rapporto* pel 1889.

(3) *Changes in Rates of Wages and Hours of Labour in the United Kingdom 1893, 1894, 1895* (tre rapporti del *Labour Department* al *Board of Trade*); pel '96: *Labour Gazette*, February 1897.

(4) Le cifre pel 1896 non sono ancora definitive.

*Alterazioni nelle ore di lavoro degli operai
delle industrie metallurgiche, meccaniche e di costruzione navale.*

Numero dei singoli operai il cui salario fu alterato				Aumento o diminuzione per operaio delle ore medie di lavoro in una intera settimana			
1893	1894	1895	1896 (3)	1893	1894	1895	1896 (3)
4292	4496	3304	6550	— 2.41	— 7.70	— 9.02	— 1.4

Come si scorge, il 1896, anno di grande attività industriale dopo un periodo di depressione, segna un notevole aumento nei salari, mentre gli anni precedenti segnavano una diminuzione. E l'aumento, cominciato nel '96, proseguì nel '97, come rivela la tabella seguente, che indica il numero dei casi di aumento e di diminuzione delle mercedi, e il numero degli operai, dagli uni e dagli altri toccati, nei mesi da gennaio a settembre: le cifre ch'essa contiene, riferendosi ai soli operai delle industrie meccaniche e di costruzione navale, sono ancora più significative di quelle della tabella precedente, che comprendevano pure gli operai delle industrie metallurgiche.

	Numero dei casi d'aumento	Numero degli operai	Numero dei casi di diminuzione	Numero degli operai
Gennaio	27	6386	0	—
Febbraio	44	37644	0	—
Marzo	48	27869	0	—
Aprile	49	15224	0	—
Maggio	40	18244	0	—
Giugno	18	2687	0	—
Luglio	21	3235	0	—
Agosto	18	4110	1	10
Settembre	5	778	0	—
Totale	270	116177	1	10

Il saggio dell'aumento è stato di 1 a 3 scellini per settimana, e nelle ore di lavoro non si sono avute che diminuzioni, generalmente di 3 o di 6 ore per settimana (1).

Gli scioperi, dunque, si rivelano negli anni prosperi come una lotta che gli operai, sicuri che le condizioni del mercato del lavoro non consentono agli industriali di procurarsi altra mano d'opera, iniziano e sostengono allo scopo di partecipare in più larga misura al profitto generale dell'industria, sia col ritrarre un maggior reddito dalla erogazione di una stessa quantità di forza di lavoro (aumento di salario), sia coll'erogare una quantità minore di forza di lavoro, ritraendone un reddito uguale (diminuzione delle ore di lavoro).

(1) *Labour Gazette*, febbraio-ottobre 1897.

Il 1897 non segnerà forse nè una così grande attività industriale e commerciale, nè una così lieve percentuale di disoccupazione, e quindi neppure un così alto numero di scioperi come il 1896, ma il suo appartenere ancora a un periodo di dilatazione industriale dà sufficiente ragione dello scoppio e della persistenza di questo sciopero dei meccanici.

Ma l'aver riattaccato questo recente conflitto alle oscillazioni delle condizioni generali dell'industria importa ancora un'altra conseguenza: il ritorno a periodi di quasi uguale estensione di conflitti quasi uguali per numero ed intensità. Son note le teorie del Jevons e del Juglar sulla periodicità delle crisi: la vigile osservazione dei fenomeni economici va ora dimostrando che se queste teorie sono esagerate e per la rigida regolarità che pretenderebbero stabilire e più per le cause che vorrebbero intravedere, è cosa innegabile che la vita economica si svolge in un ritmo di dilatazioni e di contrazioni. In un libro (1), pubblicato or son pochi anni, si dimostra come il valore del commercio d'esportazione inglese dal 1870 al 1895 e il corso dei valori di borsa abbiano un movimento ritmico di salita e di discesa. E il Dipartimento del Lavoro inglese ha ormai definitivamente adottata l'espressione « fluttuazioni cicliche dell'occupazione » (*cyclical fluctuations of employment*). « L'industria meccanica, dice il Llewellyn Smith alla Commissione d'inchiesta pei disoccupati, è un'occupazione che dimostra un ciclo di fluttuazioni. Essa non è così fluttuante nel corso di un solo anno, come, ad esempio, le industrie di costruzione; ma se si prende in considerazione un periodo di anni, essa segna una fluttuazione molto marcata » (2). Quali cause, quale estensione abbiano questi cicli, il Llewellyn Smith nella sua interessantissima deposizione non osa ancora dire: gli sembra però da molti dati che la loro durata sia alquanto più breve di quel periodo decennale che da precedenti scrittori era assegnato al ritorno delle crisi (3) e che essi abbiano una stretta connessione con le fluttuazioni della domanda estera (4); i nostri diagrammi dimostrano, in fatto, la concordanza tra quattro fenomeni: scioperi, disoccupazione, produzione, esportazione; e un'estensione settennale tra i due vertici del ciclo. Ci sembra pertanto che questa dottrina delle fluttuazioni periodiche nei fenomeni economici abbia percorso quelle tre fasi che di solito ogni dottrina economica percorre: prima la fase naturale, e quasi mistica; le macchie solari; poi la fase psicologica, di cui si possono veder tracce nel van Oss e nel Leroy-Beaulieu (5): l'imprevidenza dell'uomo nei periodi prosperi, l'esagerato ottimismo e via dicendo; quindi la terza, appena accennata, strettamente economica: il movimento del consumo. E nella economia del consumo, questo ramo così trascurato dell'economia politica, che, a

(1) S. F. VAN OSS, *Stock Exchange Values, a decade of Finance* (London, Mathieson, 1895).

(2) *Third Report*, ecc. Q. 4539.

(3) Q. 4837.

(4) Q. 4821.

(5) *Traité d'économie politique*, vol. IV, p. 434.

nostro avviso, potrebbe trovarsi il lume e la norma per un'opinione che ha avuto tanto sostegno e tante derisioni.

L'aver ricondotto ad essa anche il fenomeno degli scioperi è cosa, ci pare, pienamente giustificata per la stessa connessione che lega tutte le manifestazioni del fatto produttivo. Ma ciò non toglie che gli scioperi, per l'influenza che su essi hanno altri fatti sociali, non possano a poco a poco esser liberati dalla fatale concomitanza: nel 1889 il vertice degli scioperi è più alto che quello della produzione di navi e della esportazione di macchine (diagramma II); nel 1896 è più basso di uno di essi. Vuol dire che il progresso della coscienza e della volontà sociale, manifestatesi per mezzo delle mediazioni, delle conciliazioni, degli arbitrati, ha avuto ragione sul puro fatto economico.

Torino, dal Laboratorio d'Economia Politica.



1889
1896
1890
1895
1892
1894
1891
1893
1897
1898
1899

DIAGRAMMA I

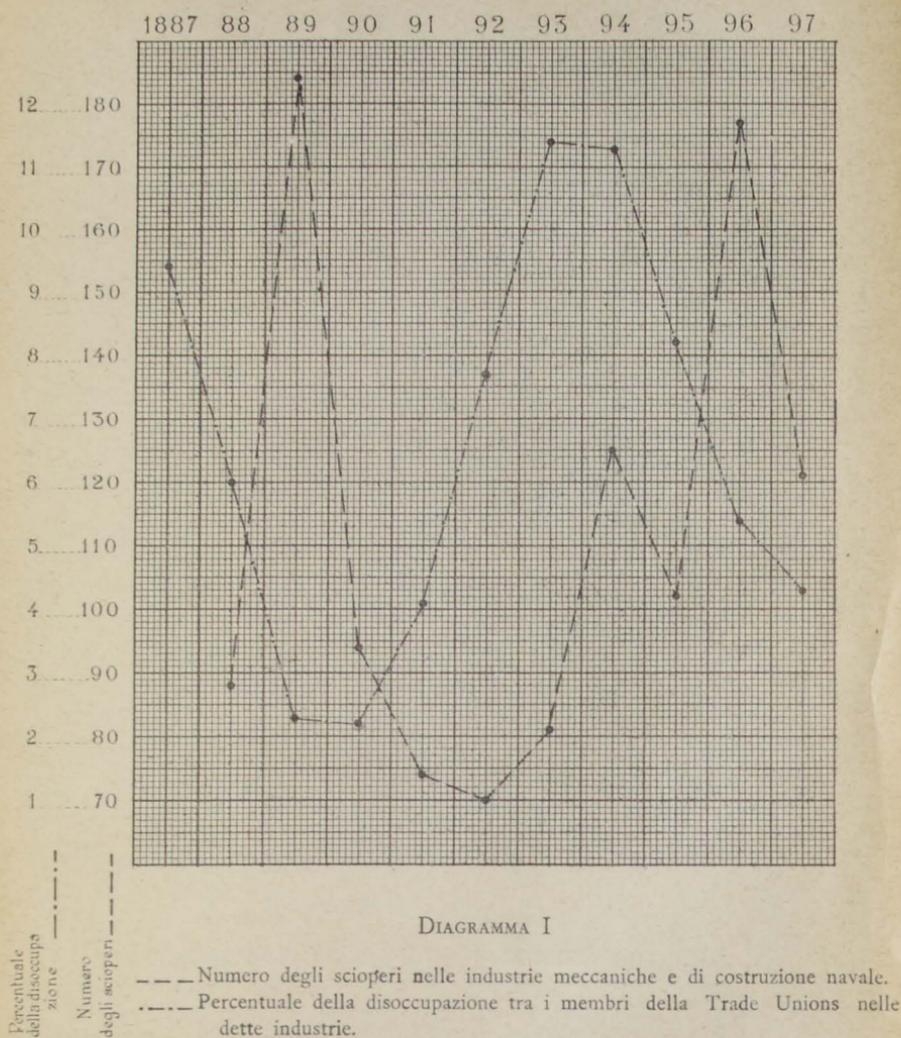


DIAGRAMMA I

Le cifre sono ricavate dai *Reports on the strikes and Lockouts 1888-95*; dal *Third annual Report of the Labour Department* del 1896, e dalla *Labour Gazette* del 1896 e 1897.

Le cifre del 1897 sono solo a tutto Settembre.

DIAGRAMMA II

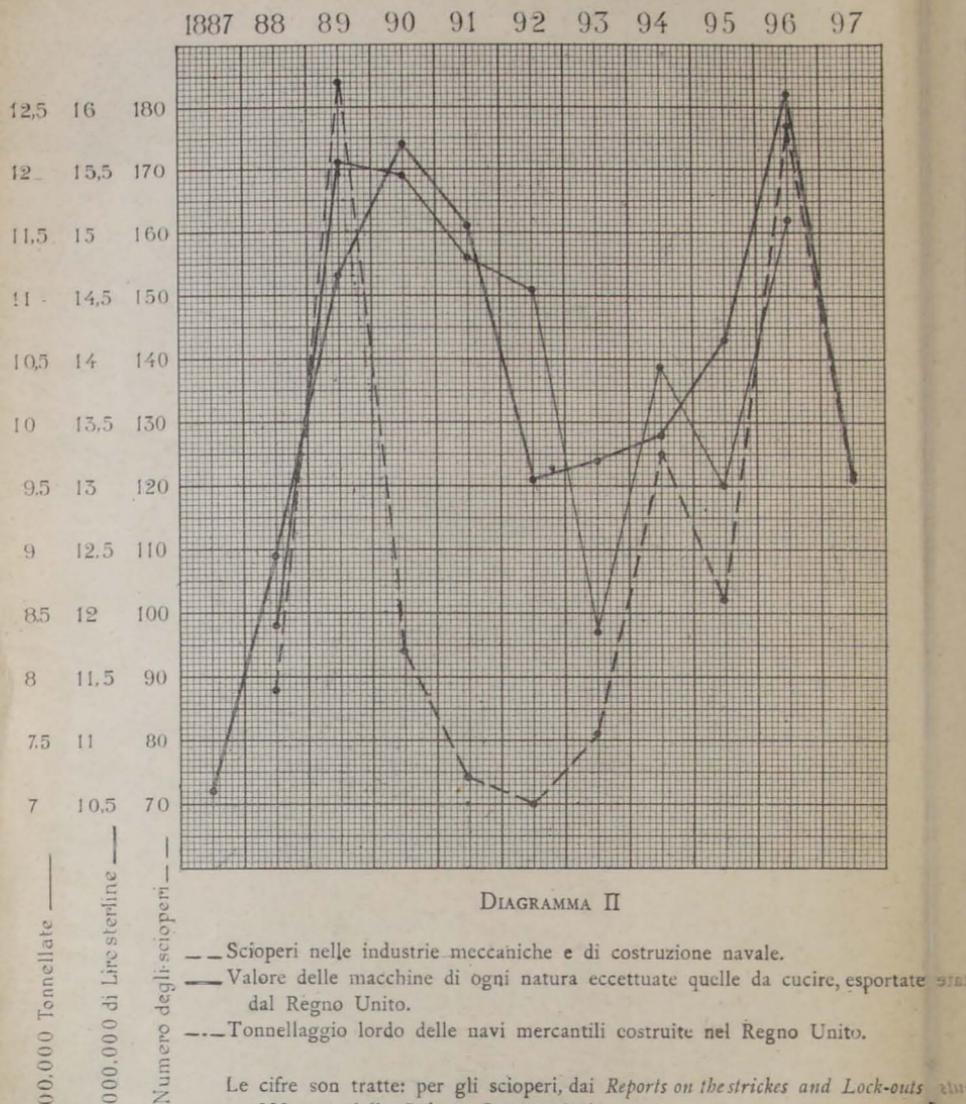


DIAGRAMMA II

- Scioperi nelle industrie meccaniche e di costruzione navale.
- Valore delle macchine di ogni natura eccettuate quelle da cucire, esportate dal Regno Unito.
- .-.- Tonnellaggio lordo delle navi mercantili costruite nel Regno Unito.

Le cifre son tratte: per gli scioperi, dai *Reports on the strikes and Lock-outs* 1888-95 e dalla *Labour Gazette* 1896-97.
 Per le macchine, dallo *Statistical Abstract for the united Kingdom* 1881-95 e dagli *Accounts on Trade and Navigation* 1896 e 1897.
 Per le navi dalla *Commercial History* pubblicata annualmente dall'*Economist*.
 I dati pel 1897 comprendono soltanto i dieci mesi Gennaio-Ottobre.

THE HISTORY OF THE

REIGN OF

CHARLES THE FIRST

BY

JOHN BURNET

OF

SCOTLAND

AND

OF

ENGLAND

IN

SEVEN VOLUMES

THE SECOND

VOLUME

AND

THE SECOND PART

OF

THE SECOND VOLUME

OF

THE SECOND PART

OF

THE SECOND VOLUME

OF

THE SECOND PART

OF

THE SECOND VOLUME

OF

THE SECOND PART

OF

THE SECOND VOLUME

LA RIFORMA SOCIALE

RASSEGNA DI SCIENZE SOCIALI E POLITICHE.

Esce il 15 d'ogni mese in fascicoli di circa 100 pagine

DIRETTORI: FRANCESCO S. NITTI — LUIGI ROUX

Seconda serie

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO:

Per l'Italia: Un anno L. 10 — — Semestre L. 6 —

Per l'Estero: Id. " 12,50 — Id. " 7,50

Un fascicolo L. 1,25

Alla *Riforma Sociale* collaborano i più eminenti uomini, politici, pubblicisti, economisti e sociologi d'Europa. Durante gli anni 1894, 1895 e 1896 hanno collaborato alla *Riforma Sociale*:

Germania: L. BRENTANO, MARX HIRSCH, G. SCHMOLLER, A. WAGNER, H. KRUEGER, WERNER SOMBART.

Austria-Ungheria: V. MATAJA, SCHULLERN, MAX WIRTH, L. GUMFLOWICZ, V. JOHN, B. FÖLDES ZOLTÁN ZIGANY.

Belgio: DE QUÉKER, DE GREEP, P. ERBERA, MAHAIM, PYFFEROEN, CORNILL, VANDERWELDE, Francia: GIDE, HAUBIOU, NAQUET, WEILL, WORMS, HAMON, DURKHEIM.

Gran Bretagna: BASTABLE, TAYLOR, GORST, DILKE, CUNNINGHAM, DAWSON, HOWELL, KAUFMANN, PRICE, PEEL-LAMOND, RITCHIE, POTTER, ZIMMERN.

Italia: AVARNA, ALBERTONI, ALESSIO, BENINI, BERTOLINI, BIANCHI, CASARETTO, CELLI, CHINDAMO, COGNETTI DE MARTIIS, COLETTI, CONIGLIANI, COLAJANNI, CONTENTO, DALLA VOLTA, LUIGI LUZZATTI, DI MARZO, FRANCHETTI, FLORA, FERRARIS, FERREBO, GRAZIANI, GRASSO, LACAVA, LANZA, LORIA, LEPETIT, MUELI, MASÈ-DARI, MORTARA, NITTI, PAOLINI, RABBENO, RASERI, SALVIOLI, SCADUTO, SITA, SUPINO, VIRGILII, VIVANTE, ZANICHELLI, SAN GIULIANO, CASATI, BOFFA, CARMINE, WOLLEMBORG, G. LUZZATTI, FIAMINGO, PERINI.

Spagna: PIERNAS-HURTADO, POSADA.

Russia: NOVICOW, KOVALEWSKI.

Svizzera: L. WEARIN.

Danimarca: STARCKE.



ROUX FRASSATI e C^o - Editori

Piazza Solferino

TORINO.