

sto scopo, e si chiamano appunto Società di costruzione, benché esse non costruiscano nulla e anticipino semplicemente i fondi necessari.

Fra i provvedimenti adottati dai capi d'industria a favore dei loro operai, bisogna mettere in prima riga le Casse di risparmio delle strade ferrate.

La prima fu fondata nel 1860 dalla Compagnia ferrovia Manchester-Sheffield.

Ora ne esistono 16, con 37,087 depositanti, e un capitale di 3,124,069 sterline, che danno un interesse del 3 5/6. L'ammontare di ciascun deposito è illimitato, in media è di 84 sterline; il personale delle Compagnie può soltanto usufruire delle Casse.

I fondi sono presi in deposito dalle Compagnie e sono elencati subito dopo le obbligazioni.

Nulla diremo delle istituzioni di previdenza, che come le Casse di risparmio ordinarie e postali, trovano riscontro in istituzioni consimili presso di noi.

Prima di chiudere queste notizie sommarie che abbiamo desunte dal rapporto di E. W. Brabrook pel 1899, vogliamo fermarci particolarmente alla *Amalgamated Society of Engineers* — Società riunite degli operai meccanici.

Istituita nel 1851, fu registrata legalmente nel 1851.

Nel 1897 essa s'impegnò in una lotta lunga e onerosa. Nel 1896 aveva portato il numero dei soci da 79,000 a 87,000; i suoi redditi da 297,000 a 348,000 sterline, i suoi fondi di riserva da 206,000 a 305,000 sterline.

Nel 1897 ebbe luogo il grande *lock out*, sospensione di lavoro imposta dai padroni; i soci raccolsero 442,000 sterline, il pubblico sottoscrisse per 78,000, altre associazioni portarono 23,000 sterline, cosicchè la Società dei meccanici poté non solo far fronte ai pagamenti delle assicurazioni contro gli accidenti per malattie sulla vita, ma ancora distribuire 527,000 sterline.

Alla fine dell'anno aveva in cassa 93,000 sterline e non aveva attinto nulla al fondo pensioni di 63 mila sterline.

Questa forte e ricca organizzazione operaia, questa rete di Società che abbracciano tutto il lavoro manuale da un capo all'altro del Regno Unito, spiegano la poca, anzi nessuna fortuna del socialismo nella Gran Bretagna.

Le ferrovie a traffico limitato

L'ing. Vincenzo Capello, regio ispettore delle strade ferrate, ha pubblicato la relazione del viaggio da lui compiuto, per ordine del Ministro dei Lavori Pubblici, allo scopo di studiare le modalità con le quali le grandi amministrazioni ferroviarie della Francia e del Belgio esercitano le linee di traffico limitato comprese nelle loro reti.

Gli elementi e le notizie raccolte in questa relazione, torneranno utili agli studi in corso per l'attuazione anche sulle nostre linee a debole traffico di un sistema di esercizio più confacente alle condizioni delle linee stesse ed ai bisogni delle regioni servite.

Non consentendoci lo spazio una minuta esposizione, ci limitiamo al riassunto dei diversi sistemi.

Dai sistemi di esercizio in uso nelle principali reti della Francia e del Belgio per proporzionare le spese di esercizio ai prodotti sulle linee di traffico limitato, risulta come le economie si siano quasi esclusivamente ottenute con la riduzione del personale adde- detto ai diversi servizi, e come contemporaneamente alle riduzioni di personale siano sempre state attuate importanti semplificazioni e variazioni nelle modalità di esercizio in modo che al personale, così diminuito in quantità ed in taluni casi anche in qua-

lità, non vengono richieste prestazioni molto maggiori che col servizio ordinario.

Si è diminuito il personale dei treni ma in compenso vennero istituiti i treni leggeri con composizione limitata con freni continui; fu ridotto il personale delle stazioni, ma venne attuato il servizio ristretto, vennero semplificate le contabilità e le gestioni, venne talora sostituito il telefono al telegrafo e vennero, con la estensione del servizio dei treni a *navetta* e col *bastone-pilota* diminuite molte delle operazioni relative alla sicurezza. Questa estensione del servizio a *navetta* permise inoltre la riduzione del personale della linea affidandone la sorveglianza ai soli cantonieri.

Sulle ferrovie belghe si è andati anche più in là, fino a limitare le spese di manutenzione delle linee con la riduzione del peso dei treni transitanti, e ad utilizzare sulle linee stesse le rotaie provenienti dai rinnovamenti e rifacimenti, che si eseguono sulle linee principali.

Ed i risultati ottenuti colla applicazione di questi sistemi, vennero, sia nei riguardi dell'esercente che in quelli del pubblico, riscontrati buoni.

L'esercente ha potuto limitare le spese in relazione al prodotto. Il pubblico si trova sufficientemente servito. L'aumento nella frequenza dei convogli, l'istituzione dei numerosi *points d'arrêt* (fermate senza stazione), le facilitazioni negli abbonamenti, specialmente agli operai ed agli agricoltori, hanno determinato un aumento nel traffico delle linee con grande vantaggio delle regioni servite.

L'ing. Capello osserva che queste modalità di servizio economico non potrebbero tutte essere in breve attuate nelle nostre linee a debole traffico. Per talune occorrerebbero provvedimenti legislativi, per altre sarebbero necessarie radicali modificazioni nei regolamenti di esercizi e contabili. Non sarebbe possibile avere subito, come in Francia e in Belgio, donne appartenenti alle famiglie del personale della linea, sufficientemente istruite per assumere la gestione di piccole stazioni o fermate. Dovrebbe essere modificata anche la disposizione di contratto, che il servizio delle ferrovie complementari deve esser fatto come quello delle principali.

Ciò non toglie che l'esempio di quanto si fa sulle ferrovie francesi e belghe per linee, che in ultima analisi hanno prodotti chilometrici sensibilmente maggiori alle nostre linee secondarie, non debba indurre ad affrettare l'attuazione su queste ultime di un servizio industrialmente più razionale, che permettendo di proporzionare i mezzi allo scopo, dia modo di offrire al pubblico maggiori facilitazioni e di determinare di conseguenza un aumento nel traffico.

Da ultimo accenniamo ad un punto importante: ai criteri cioè che ora si intendono seguire dallo Stato e dalle grandi compagnie francesi per la costruzione di nuove linee, le quali benché da aggregarsi alle reti principali, pure si prevede non saranno per dar luogo che ad un traffico molto limitato.

La tendenza è per la costruzione di ferrovie a scartamento ridotto ed autorizzazioni in questo senso già vennero accordate dallo Stato alle compagnie dell'ovest e dell'orléans.

La ferrovia a scartamento ridotto presenta sensibili economie sia nelle opere di costruzione per le curve di minor raggio, per il minor peso dell'armamento e per i più limitati impianti delle stazioni; sia in quelle per acquisto del materiale mobile per le dimensioni più ridotte. Anche le spese di esercizio sono sensibilmente minori, potendo essere contenute quasi sempre fra L. 2500 a L. 3500 per chilometro.

Come esempio tipico riproduciamo dalla Relazione Capello il sistema adottato dalle ferrovie dell'ovest.

La Compagnia provvede alla costruzione delle linee, e di mano in mano che queste sono ultimate, le con-