

mocratico e socialista, ed anzi il 14 febbraio venne costituita una lega fra quelli che si impegnavano a rimanere in servizio in caso di sciopero; d'altra parte molti ferrovieri pensionati offrivano l'opera propria pel caso di bisogno. I ferrovieri sotto il nome di Associazione generale neerlandese del personale delle ferrovie e tramvie costituivano la Federazione delle leghe esistenti, cui aderivano circa 12,000, ossia circa due terzi degli agenti in servizio.

Il 25 febbraio fu aperta la Camera e il presidente dei ministri, il Kuyper, dopo aver dichiarato che i disordini del gennaio avevano colto il Governo alla sprovvista, e che occorreva premunirsi per l'avvenire, presentò tre disegni di legge: uno per completare il Codice penale rispetto agli scioperi dei ferrovieri, il secondo per maggiori spese militari nell'intento di costituire una Compagnia di ferrovieri e il terzo per ordinare una inchiesta sulle condizioni del personale ed esaminarne i lamenti e i desideri. Com'è naturale, la proposta di provvedimenti legislativi in materia di scioperi dei ferrovieri diede nuova e maggiore spinta all'agitazione. Lo scopo era semplicemente questo: esercitare una forte pressione perchè la proposta del Governo non venisse accettata. Alla fine di febbraio una riunione di delegati di tutte le corporazioni rappresentante 90,000 lavoratori, istituì un Comitato di difesa dei sindacati operai e gli diede mandato di decretare lo sciopero generale se il diritto di sciopero fosse minacciato. Intanto scoppiarono nuovi scioperi e tra gli altri quello dei batellanti che sono i principali ausiliari del commercio di Amsterdam. Le riunioni e i manifesti violenti si moltiplicarono; e in mezzo alle tendenze estreme sorse un Comitato detto dei 20, perchè formato da 20 persone ragguardevoli, il quale raccolse poi migliaia di firme e mandò una petizione alla Camera per affermare il dovere sociale di migliorare la sorte delle classi lavoratrici ed ammonire che potevano riuscire inefficaci e pericolose le leggi eccezionali, in quanto prima di esaminare se e in che misura fossero fondati i lagni dei ferrovieri si sarebbe tolto loro il solo mezzo di cui al momento disponevano per farli valere.

Ma il Parlamento olandese dopo lunghe discussioni (1) approvò il 9 aprile le proposte del Governo; e fu appunto mentre esso discuteva che il 6 aprile era deciso lo sciopero generale dei servizi di trasporto per terra e per acqua. Decisione del resto che non condusse alla cessazione del servizio ferroviario, perchè con l'aiuto dei membri dei sindacati dell'ordine, di antichi impiegati e di un certo numero di operai che si presentarono per sostituire gli scioperanti, le Compagnie poterono far andare i principali treni e assicurare almeno le comunicazioni coll'estero. Fin dall'8 aprile il 50 per cento dei macchinisti e l'80 per cento degli altri agenti ferroviari riprendevano il lavoro prima che fosse spirato il

termine stabilito dalla direzione. Quasi tutti gli impiegati vennero riammessi, salvo un certo numero di capi.

Lo sciopero insomma ebbe esito sfavorevole. Esso aveva avuto carattere essenzialmente politico, perchè le richieste presentate dai ferrovieri consistenti in un aumento generale delle paghe (dal 10 al 50 per cento secondo le categorie) in aumenti di congedi e diminuzione delle ore di lavoro, passavano in seconda linea di fronte alla questione del diritto di sciopero che veniva ad essere tolto con le disposizioni complementari al Codice penale. Sta in fatto che lo sciopero proclamato dapprima parzialmente e poi dichiarato per tutti i ferrovieri era respinto da una parte degli stessi agenti delle ferrovie e non ebbe che una effimera attuazione. Esso però contribuì sempre più a far adottare dei provvedimenti penali, dei quali ci occuperemo in seguito.

Nella colonia australiana di Vittoria, il governo per fare qualche economia nell'amministrazione delle ferrovie, ch'esso esercita direttamente, aveva, fra le altre cose, ridotto il personale e rimaneggiato gli orari di servizio e la tariffa delle pensioni e gratificazioni. Per protestare contro tali misure, varie Leghe di meccanici, fuochisti e operai si affiliarono a una Unione centrale formata a Melbourne sotto il nome di *Trades Hall Council*. Il Governo proibì tale federazione pel motivo che pur riconoscendo le Unioni professionali non poteva autorizzare gl'impiegati dello Stato ad affiliarsi a una organizzazione generale con carattere politico, che pretende tracciargli la via da seguire.

Le Unioni non vollero cedere e lo sciopero, parziale tuttavia, scoppiò ai primi di maggio del 1903. Ma la questione dell'affiliazione pare fosse un pretesto; lo sciopero era già da tempo previsto per sperimentare la vera potenza delle Unioni dei ferrovieri, che avevano accumulata una riserva di 1,767,500 franchi e calcolavano sull'assistenza effettiva delle Unioni similari degli altri Stati. Il fatto è che il Governo, anzichè cedere, presentava il 13 maggio un disegno di legge per interdire gli scioperi nei servizi pubblici e comminava pene severe per i contravventori. Il servizio ferroviario non fu interrotto che parzialmente e una parte degli scioperanti poté essere sostituita con macchinisti ed operai a riposo.

Ma gli scioperanti avevano avuto dapprincipio un contegno così risoluto che il pubblico fu molto sorpreso di apprendere che i ferrovieri avevano domandato al primo ministro di riprendere il servizio senza condizioni, a partire dal 16 maggio. La sola presentazione del progetto di legge aveva fatto comprendere ai capi delle Unioni ch'essi stavano per mettersi in istato di ribellione contro il Parlamento, senza dire che l'opinione pubblica era assolutamente contraria allo sciopero che considerava come un grave errore (1).

Cessato lo sciopero, il Governo ritirò il primitivo disegno di legge e ne presentò un altro meno severo, che però interdiceva egualmente

(1) Su tutto ciò si può vedere: A. J. SLIETING, *Mouvement gréviste aux Pays-Bas en 1903* (Utrecht, 1904); ROBERT VERMAUT, *Les grèves des Chemins de Fer en Hollande en 1903* (Louvain, 1903); PIERSON, *The railway strikes in Holland* nell'*Economic Journal*, 1903, pag. 544.

(1) *Bulletin de l'Office du Travail*, aprile 1903, pagina 668.