



By iK6BAK

Illustre Signor Professore ,

Fiducioso di far cosa che non le torni sgradita, mi prendo la libertà di dedicare, in segno di viva e perenne gratitudine pei tanti benefici ricevuti, alla sua chiarissima ed affabile Persona questo mio lavoretto, nel quale non riscontrerà alcunchè di scientifico o di classico, ma solamente pratici argomenti.

Voglia perdonare questa sincera espressione del mio cuore, e con ogni maniera di ossequio credermi

Di Lei, Sig.^r Professore ,

Roma il 2 Maggio 1880

Uno Dmo e Obbgmo Servo

CARLO GONNELLI

Al Chiarissimo

Sig.^r Prof.^{re} Avv.^{to} Comm.^r

ACHILLE GENNARELLI

Firenze.

Nell'esercizio del mio ufficio ebbi agio di fare alcune osservazioni, a mio avviso, pratiche. Non si vorrà, spero, imputarmi a troppo ardire se qui francamente le espongo, sottoponendone l'apprezzamento al parere illuminato de' miei Superiori, intenti sempre a migliorare il pubblico servizio ferroviario ed a giovare al personale funzionante. Brevemente esporrò le mie povere idee.

Per ogni fuorviamento di treno, guasto di macchina, di veicolo e di linea, molto frequentemente vanno soggetti a soffrire fortissimi ritardi non solamente i treni che, per qualsivoglia di essi incidenti debbono rimanere lungo la linea a minore o maggiore distanza dalla stazione di partenza o di arrivo, bensì tutti i treni con cui quelli debbono avere coincidenza, i quali poi ne aumentano la dose che distribuiscono agli altri ne' loro incrociamenti.

Io non istarò a dire che col porre in esecuzione questo mio progetto si giungerebbe a togliere totalmente un ritardo, ma credo peraltro che lo si ridurrebbe ai minimi termini, ciò che arrecherebbe grandissimi vantaggi allo Stato, ai Viaggiatori ed alle Amministrazioni.

Col metodo presente, arrestandosi un treno, l'unico e pronto mezzo che si ha per avere un soccorso, è quello di spedire uno dei Frenatori o dei Guardiani a darne avviso alla Stazione più vicina. Vi sono Stazioni che distano da 30 a 40 Chilometri l'una dall'altra e un inconveniente che accadesse circa a metà strada, l'Agente inviato prima che giunga a destino, bisognerà che impieghi parecchie ore; se poi colà non vi fossero macchine in deposito e lavoranti, si deve incominciare solo allora l'operazione di telegrafare a quella data Stazione ove risulta esservi, ed il soccorso intanto non sarà sul luogo dove necessita, che con immenso ritardo, donde potrebbero avvenir conseguenze serissime.

Ad evitare adunque in parte gl' inconvenienti, si potrebbe riuscire coll'estendere lo studio della telegrafia anche nell'*Elemento Viaggiante* e col disporre in ciascun bagagliaio un piccolo *apparato telegrafico*, come quelli del *Genio Militare*, da darsi in consegna ad ogni Capo-Treno di servizio, o a chi ne fa le veci, ritenendosi egli responsabile fino a che giunto alla stazione definitiva, non avrà ritirata la firma di quello cui spetta la responsabilità di riceverlo e custodirlo per la nuova partenza.

Il modo di disporlo, io credo, non darebbe alcun fastidio alla caricazione e trasporto delle merci, imperocchè basterebbe far costruire in uno dei lati anteriori di ogni bagagliaio una specie di Armadio che possa contenere la piccola batteria e il detto apparato.

Di poi fornirei a tutto il *Personale - Viaggiante* gli attrezzi necessari per stabilire una linea telegrafica nel caso si guastasse contemporaneamente e nel luogo ove un treno fosse costretto fermarsi, quante volte però nel treno stesso non si trovasse il Guarda-Fili, al quale è esclusivamente affidata la cura di esse linee.

In tal maniera soltanto, ogni accidentalità si potrebbe risolvere con sensibile differenza di tempo, avvegnachè in luogo di far correre, come dissi prima, alla Stazione più vicina un Frenatore od un Guardiano, ci s'invierrebbe un telegramma, e l'unico tempo che si andrebbe a perdere sarebbe quello di dover disporre l'apparato e di mettere in comunicazione i fili.

Ma per far ciò, si dirà che ci vogliono spese e riforme, e certamente sono due cose indispensabili.

Una spesa a tale scopo non sarebbe una perdita, nè danneggerebbe punto i proventi delle Amministrazioni Ferroviarie di tutto il regno; anzi credo che sarebbe di utile senza pari, non perchè il denaro da spendersi possa dare direttamente buona rendita, ma perchè l'impiego di qualche somma per oggetto da cui si possono ricavare vantaggi seri e benefici, potrebbe salvare le Amministrazioni, i Viaggiatori e principalmente lo Stato da molti incomodi e guai.

Per es. « In caso di una guerra, le truppe dovranno necessariamente essere trasportate colla maggiore possibile celerità ai luoghi destinati, con treni straordinari seguiti da bis. ter. ecct. Avvenendo che un Corpo d'esercito avesse impegnata la lotta col nemico, e che il Generale in Capo fosse costretto domandare al Corpo di riserva rinforzi di urgenza e che questo corpo fosse accampato in una stazione a 50 od a 100 chilometri dal teatro di azione, cosa va a succedere? Va a succedere che i rinforzi già pronti ad ogni inchiesta si disporranno in un lampo nelle vetture, il treno partirà a tutta corsa, poichè il Generale li vuole al posto di combattimento da lì a due ore; quando sono a 30 chilometri da dove sono partiti, si spezza o si guasta qualche cosa ad una macchina del treno che fa testa ed ecco fermi tre, quattro treni; ed ecco 20, 40 mila uomini costretti a fermarsi senza poter far nulla, e colla sola speranza che, giunga presto dalla stazione più vicina la macchina di soccorso, e intanto il tempo passa e nulla giunge perchè chi va ad avvertire sarà un agente accompagnato da un drappello di soldati, sarà magari, per sollecitare, un drappello di Cavalleria, ma non sarà mai un telegramma: per cui il tempo continua a passare ed il Comandante il Corpo d'esercito che non può effettuare i suoi calcoli a causa che non gli giungono le truppe fresche all'ora designata, sarà costretto a ripiegare, perdere le sue formidabili posizioni, ed una giornata di gloria per l'Esercito e pel Paese. »

« Riguardo poi ai treni reali, ordinari e merci ecc. sarebbe superfluo qualunque cenno; ma solo voglio far rilevare che una inconvenienza, pochi mesi or sono, sorgiunse a S. A. R. il Principe Amedeo, il quale fra Passo Corese e Monte Rotondo, per un incidente qualunque, fu costretto ad una fermata abbastanza noiosa di parecchie ore; e poteva e potrebbe ciò accadere benissimo anche alla L. L. Auguste Maestà, e inoltre ad altri illustri personaggi o particolari che premurati dai loro urgenti interessi, potrebbero talvolta andare soggetti a conseguenze dispiacevoli e talvolta eziandio funeste. Quindi il provvedere a simili mali, lo credo un obbligo da non essere negletto. »

L'Elemento che esiste attualmente nella Classe Viaggiante a pochi buoni risultati potrebbe condurre (tolta però qualche eccezione), perchè la maggior parte se non è del tutto analfabeta, non sa però fare di più del suo nome e leggere a grave stento qualche riga scritta a caratteri cubitali; e quindi le riforme potrebbero essere le seguenti.

« 1.° Evitare di tenere quella Classe, che rende sì importanti servigi, nella sfera del Basso Personale parreggiata ai Facchini. La si dovrebbe invece innalzare alla sfera del Personale degli Uffici, parreggiando il Frenatore al Commesso di 4.ª Classe, la Scorta a quello di 3.ª, i Capi Treno di 2.ª e di 1.ª ai Capi Stazione relativamente. »

« 2.° Non ingrossare maggiormente le file del personale in parola coi Facchini come è stato fatto fino ad ora, ma scemar questi più che sia possibile e lasciarli soltanto per Frenatori pei soli treni merci, e per avvanzarli a Capi-Facchini ecc. loro ramo di servizio. »

» Formando un Personale Viaggiante di Agenti che abbiano un certo grado d'istruzione, le ferrovie tutte potrebbero ottenere vantaggi immensi: inquantochè rag-
 » giungerebbero in breve lo scopo di averlo abile nella telegrafia e andrebbero
 » altresì a fare ottima figura verso i viaggiatori, che ben troppo di sovente si sen-
 » tono tutt'altro che soddisfatti del modo di trattare che adottano certi *Agenti Viag-*
 » *gianti* presi appunto dalle squadre dei Facchini. »

» Uomini ispirati a veri principii di amor proprio e istruiti, si renderebbero ol-
 » treacciò più abili nel disimpegno delle loro attribuzioni. Non si dovrebbero più,
 » come ora, lamentare rapporti privi di buon senso e ben impinguati di errori
 » di ortografia; cedole con fregli in tutti i versi da renderli illeggibili perchè
 » molti Capi-Treno non sanno giustificare e calcolare le anticipazioni e i ritardi;
 » e finalmente fogli di consegna incomprensibili.

» E tanto meno poi si avrebbero a deplorare quistioni e malintesi fra Capi-Treno
 » e Capi-Stazione per fatti di servizio che molte volte i primi intendono di loro
 » spettanza, mentre poi spetterebbero veramente ai secondi; chè poi da ciò, ben inteso,
 » conseguono sempre rapporti e multe che si potrebbero benissimo evitare.

» 3.° Rendere a questa Classe il diritto della carriera troncatale per favorire i
 » *Commessi*.

» Il Servizio di *Revisore Viaggiante*, come può farlo un Agente che ha incominciata
 » la sua Carriera dall'esser *Frenatore*, non può farlo un Agente preso dagli Uffici,
 » sia per la puntualità e accortezza nel servizio, sia per la vita strapazzata che
 » che deve menare.

» Un Impiegato a cui, dopo molti anni di grado e di servizio, spetta l'avanza-
 » mento per la vacanza di un posto di *Revisore*, e che vede toglierselo per darlo ad
 » un altro Agente di altro servizio, che giammai espose la vita come lui ai continui
 » disagi e pericoli, rimane avvilito e demoralizzato.

» Dal grado di *Capo-Treno*, per merito, anzianità, e buona condotta, un Impiegato
 » che abbia logorata buona porzione della sua vita a pro' del servizio, sarebbe giu-
 » stizia lo si avanzasse al grado di *Revisore*, quindi a *Capo* del Personale e poi ad
 » altri gradi riferibili a questa categoria, e che, non essendovene, bisognerebbe creare
 » togliendoli da altri rami superiori ove forse abbondano;

» 4.° Alleggerire i turni di servizio ora ben troppo gravosi, ciò che torna a scapito
 » dell'andamento del servizio stesso, e della salute del personale; (Alleg.° N.° 1. A. B. C.)

» 5.° Aumentare gli stipendi troppo miti per la doppia situazione nella quale il
 » personale deve vivere per 4/5 del mese; (Alleg.° N.° 2).

» 6.° Sostituire una uniforme a quella presente, più elegante, meno costosa e con
 » maggiore distinzione nei gradi delle varie Classi; » (Alleg.° N.° 3.)

» 7.° Togliere alle *Scorte* il Servizio Postale, ovvero compensarle nella giusta mi-
 » sura della responsabilità e ricevimento delle corrispondenze ordinarie speciali.

» Come si obbligano a pagare quando smarriscono qualche piego così è giusto si
 » retribuisca il lavoro che a loro s'impone di eseguire con puntualità ed accortezza.

» Esaurito in tal modo il modesto compito ch'erami prefisso, oso sperare che queste
 » mie idee verranno prese in qualche considerazione, o almeno valgano come argomento
 » dell'amore e dell'interesse che sento per l'ufficio al quale mi onoro di appartenere.

Roma 8 Marzo 1880.

TURNO DI SERVIZIO DEL PERSONALE VIAGGIANTE

A. Conducenti N.° 20. Frenatori effettivi N.° 20.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	OSSERVAZIONI									
607.	230.	232-231.	208.	205.	2.	Riposo	214.	213.	Frascati	7.	8.	225.	606-129.	122-58.	31.	4.ª	2.ª	3.ª	4.ª	La 1.ª e la 3.ª Riserva, staranno in Staz. dalle 3.30. alle 11.40 ant. dalle 2.30 alle 3. — p. — La 2.ª » » » » » 4. — » 7.20 pom. » 9. — alle 10.40 p. — La 4.ª » » » » » 4. — » 11.40 ant. » 2.30 » 3. — p. — La 4.ª » » » » » 8. — ant. 5. — pom. —									

N. B. Il personale che parte di riserva, al suo ritorno al domicilio, se ha viaggiato la notte, avrà otto ore di riposo; se avrà riposato ne avrà tre. Per i piccoli viaggi di giorno l'assenza verrà accordata volta per volta secondochè si esiga del servizio le permettono ecc. ecc.

B. Scorte N.° 18.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	OSSERVAZIONI									
129.	123-58.	51-607.	220.	225.	606.	208.	205.	7.	8.	214.	213.	2.	Riposo	1.ª	2.ª	3.ª	D.ª T.	La 1.ª Riserva delle Scorte starà in Staz. dalle 3.30 alle 11.40 ant. dalle 2.30 alle 3. pom. dalle 4. alle 7.21 pom. — La 2.ª » » » » » 3.30 » 11.40 » » 2.30 » 3. » » 4. » 7.21 » — La 3.ª » » » » » 9. — » 10.40 pom. — La 3.ª » » » » » 7. — » 11.40 ant. » 2.30 » 7.21 pom. —									

N. B. La Scorta di servizio alle Doppie-Trazioni dovrà presentarsi in stazione alle 7. ant. e dovrà accompagnarne quanto ne partano nella giornata e notte seguente; nel caso però che due macchine partissero contemporaneamente, una di queste sarà accompagnata da altro agente di riserva. La Scorta addetta a questo servizio non potrà abbandonare la stazione senza il permesso del Capo.

C. Facchini-Frenatori N.° 23.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	OSSERVAZIONI										
225.	606-129.	122-58.	51-607.	220.	214.	213.	225.	606-58.	51-129.	122-607.	220.	231.	208-205.	214-213.	125-121.	220.	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	Le Riserve: 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, e 5.ª staranno in stazione in stazione: Dalle 3.30 alle 11.40 ant. e dalle 2.30 alle 7.21 pom. — La 6.ª Riserva dalle 8 ant. alle 4 pom. —									

N. B. I detti agenti si presenteranno in Stazione un'ora e mezza prima della partenza di ogni treno Arrivando, non potranno abbandonare la stazione senza il permesso del Conducente e del Commesso addetto al ricevimento dei treni ecc.

ANNOTAZIONI DELL'AUTORE

Come si vede, i Conducenti e Frenatori effettivi nei giorni 13, 14, 15 e le Scorte nei giorni 1, 2, 3, nel periodo di 20 giorni (1.ª e 2.ª) ed i secondi di 18, hanno tre treni consecutivi con tre notti di viaggio e poche ore di riposo. I Facchini Frenat., nel periodo di 23 giorni, ne hanno 4 nei giorni 1, 2, 3 e 4, e altre 4 nei giorni 8, 9, 10 e 11, come dunque con tanto aggravio si può sperare che questi agenti mantengano garantito il servizio? . . . come aver cuore di punirli quando si addormentano nei viaggi, non avendo essi un riposo adeguato al lavoro? . . . Il servizio di riserva non manca anch'esso della sua realtà. Un agente che entra in servizio alle 3.30 ant. e vi sta fino alle 10.40 pom. fa poco meno che 24 ore di servizio. — I Facchini Frenat., benché finiscano il loro servizio alle 7.20 pom., pure hanno cinque riserve continue da trovarsi in stazione alle 3.30 ant. — Le 8 ore che si concedono al personale di riserva, il quale viaggiando non ha potuto riposare la notte e le 3 ore a chi ha riposato, sono inavvertentemente calcolate, dappoiché quelli che riposano, non riposano più di 3 o quattro ore, ed a quelli che non riposano 8 ore non sono sufficienti a nulla. Le 8 ore si vanno a ridurre tutt'al più a 5, se si vuol calcolare che il personale appena giunge deve dare la sua consegna, quindi recarsi a casa, rifocillarsi e porsi in letto; poi svegliarsi almeno 4 ore e mezza prima che sono compiute le 8 ore per trovarsi in stazione al tempo stabilito e non incorrer in una multa. — La scorta di Doppie Trazioni che deve rimanere in servizio fino all'ultima, che molte volte ritorna alle 2 dopo la mezza notte, si può esser certi che, terminato il servizio stesso, andrà a casa sfinito di forze. — Ho ommesso il turno dei Frenatori di rinforzo, perchè l'ho creduto superfluo; ma anch'esso è gravissimo e dovrebbe, insieme agli altri, ben mitigarlo.

Roma 8 Marzo 1880.

CARLO GOSSELLI.

STIPENDI (Ferrovie Romane)

CLASSE	GRADO	Stipendio mensile lordo		Trattenuta Ricchezza mobile		Trattenuta Massa vestiario		Trattenuta Cassa Pensione		Stipendio mensile netto		Media chilometraggio e Pernottazioni		Media mensile stipendio chilometraggio e pernottazioni	
		£	»												
1 ^a	Conduttore	100	»	7	27	8	»	3	»	81	73	60	»	141	73
2 ^a	Id.	90	»	5	94	8	»	2	70	73	36	60	»	133	36
1 ^a	Scorta	85	»	5	70	8	»	2	55	68	55	50	»	118	55
2 ^a	Id.	75	»	4	15	8	»	2	25	60	60	50	»	110	60
	Frenatore	65	»	2	71	6	»	1	95	54	34	40	»	94	34

Simili stipendi sono sufficienti ed equi in confronto alle dure fatiche a cui è soggetta la Classe Viaggiante, e alla vita divisa che essa deve menare lungi dalla famiglia per 4/5 del mese?

Roma, 8 Marzo 1880

VESTIARIO

(Dal quadro dell'Ordine di Servizio N° 21-1877)

GRADI	UNIFORME	PREZZI	
		Lire	Cent.
CONDUTTORI	BERRETTO di panno turchino filettato scarlatto, con galloncino argento, cornetta e cifra £	5	15
	GIUBBA di panno misto-marengo a due petti, filettata scarlatto e con 4 bottoni per petto »	38	»
	SOTTOVESTE di panno misto marengo ad un petto con 6 bottoni d'uniforme »	8	50
	PANTALONI di casimirra color grigio ferro »	20	50
	CAPPOTTO di panno misto marengo e cappuccio mobile, a due file di 5 bottoni ciasquan. »	43	»
	TOTALE £.	115	15
SCORTE	VESTIARIO simile a quello dei conduttori £	110	»
	BERRETTO id. id. senza galloncino »	4	50
	TOTALE £.	114	50
FRENATORI	GIACCHETTA di panno misto-marengo filettato come sopra a 2 petti con 4 bottoni per petto £	29	50
	SOTTOVESTE di panno misto-marengo filettato come sopra ad un petto con 6 bottoni »	7	50
	IL RESTO. »	68	»
	TOTALE £	105	»

N. B. - Dai prezzi degli oggetti suddescritti si potrebbe arguire che le stoffe siano eccellentissime; invece lasciano molto a desiderare, come parmi anche la manifattura.

Roma, 8 Marzo 1880.