

LUCA LO BASSO

DAL VENTO AL CARBONE

Le metamorfosi del lavoro marittimo in Italia
nell'età della transizione (1880-1920)



CITTÀ DEL SILENZIO EDIZIONI

BIBLIOTECA DEL LABORATORIO DI STORIA MARITTIMA E NAVALE

V

LUCA LO BASSO

DAL VENTO AL CARBONE

LE METAMORFOSI DEL LAVORO MARITTIMO IN ITALIA
NELLETTÀ DELLA TRANSIZIONE (1880-1920)

CITTÀ DEL SILENZIO EDIZIONI

BIBLIOTECA DEL LABORATORIO DI STORIA MARITTIMA E NAVALE (NAVLAB)

La collana ospita i progetti editoriali realizzati dalla casa editrice con il NavLab, Laboratorio di Storia Marittima e Navale dell'Università degli Studi di Genova. Tutte le pubblicazioni della collana devono avere l'approvazione di almeno un membro del Comitato scientifico del Laboratorio e per esse viene richiesto successivamente il giudizio di due o più referees anonimi.

Il NavLab nasce dall'esperienza di un gruppo di ricerca coordinato da Luca Lo Basso all'interno del Dipartimento di Antichità, Filosofia, Storia (DAFIST) dell'Università degli Studi di Genova. È un organismo scientifico avente le seguenti finalità:

- a) *promuovere studi e ricerche di storia marittima e navale, anche mediante la stipula di convenzioni con enti pubblici e privati interessati allo sviluppo di tali ricerche ed eventualmente disposti a finanziarle;*
- b) *diffondere i risultati dei propri studi sia mediante pubblicazioni, sia attraverso incontri, seminari e convegni;*
- c) *promuovere l'attività didattica sui temi di storia marittima all'interno dei corsi di studio dell'Università di Genova o di altri atenei;*
- d) *curare i rapporti con le scuole d'ogni ordine e grado per divulgare la conoscenza delle culture del mare fra gli insegnanti e gli studenti;*
- e) *formare giovani ricercatori nel campo marittimo-navale, anche mediante consorzi o convenzioni con enti pubblici o privati;*
- f) *potenziare la sezione di storia navale della Biblioteca di Dipartimento e raccogliere al suo interno (con diversi supporti tecnici) documentazione inedita sui temi marittimi;*
- g) *sviluppare a livello nazionale e internazionale la cooperazione scientifica e gli scambi culturali con organismi aventi scopi analoghi.*

Il NavLab può contare sull'esperienza didattica e scientifica dei suoi membri fondatori, articolata intorno al corso di Storia marittima e navale della laurea magistrale in Scienze Storiche, al Dottorato in Storia, ad alcune convenzioni internazionali già stipulate, ad altre in via di stipulazione.

Direttore del NavLab è LUCA LO BASSO (*Università degli Studi di Genova*)

Comitato scientifico:

MARCELLA AGLIETTI (*Università di Pisa*)

EMILIANO BERI (*Università di Genova*)

CARLO BITOSSI (*Università di Ferrara*)

SALVATORE BOTTARI (*Università di Messina*)

GILBERT BUTI (*Université de Aix-Marseille*)

FRANCESCO CACCAMO (*Università "G. D'Annunzio" Chieti-Pescara*)

PAOLO CALCAGNO (*Università di Genova*)

GUIDO CANDIANI (*Università di Padova*)

OLIVIER CHALINE (*Université Paris Sorbonne-Paris IV*)

MASSIMO CORRADI (*Università di Genova*)

CELLA CHAIN NAVARRO (*Universidad de Murcia*)

MARIA LUCIA DE NICOLÒ (*Università di Bologna*)

FABIO DE NINNO (*Università di Siena*)

LUÍS GUIA MARÍN (*Universitat de València*)

MANUEL HERRERO SANCHEZ (*Universidad Pablo de Olavide de Sevilla*)

CAROLINE LE MAO (*Université Bordeaux-Montaigne*)

CLAUDIO MARSILIO (*Universidade de Lisboa*)

MARIANO MARTINI (*Università di Genova*)

SILVIA MARZAGALLI (*Université de Nice Sophia-Antipolis*)

ANTONIO MUSARRA (*Università di Roma La Sapienza*)

WALTER PANGIERA (*Università di Padova*)

GÉRAUD POUMARÈDE (*Université Bordeaux-Montaigne*)

OLIVIER RAVEUX (*CNRS-Université Aix Marseille*)

GAETANO SABATINI (*Università di Roma Tre*)

GIAMPAOLO SALICE (*Università di Cagliari*)

JUAN JOSÉ SANCHEZ BAENA (*Universidad de Murcia*)

ELISABETTA TONIZZI (*Università di Genova*)

STEFANO TRINCHESE (*Università "G. D'Annunzio" Chieti-Pescara*)

Contatti: navlabgenova@gmail.com - <https://sites.google.com/site/navlabstoriagenova/>

Il presente volume è stato realizzato con il contributo del progetto ERC Starting Grant 2016 Seafaring Lives in Transition, Mediterranean Maritime Labour and Shipping, 1850s-1920s (SealIT) e del Laboratorio di Storia marittima e navale (NavLab) dell'Università degli Studi di Genova.

Tutti i testi di questa collana devono avere l'approvazione di almeno un membro del Comitato scientifico e per essi viene richiesto il giudizio di due o più referees anonimi.

ISBN 978-88-97273-59-2

© 2020 Città del silenzio libri
Via del Campo 15, 16124 Genova
www.cittadelsilenzio.it
info@cittadelsilenzio.it



INDICE

INTRODUZIONE	11
CAPITOLO 1 LA TRANSIZIONE DALLA VELA AL VAPORE E LA MARINA MERCANTILE ITALIANA	19
CAPITOLO 2 LA GENTE DI MARE DEL REGNO D'ITALIA: STORIA, ORGANIZZAZIONE E NUMERI	31
CAPITOLO 3 IL LAVORO MARITTIMO DALL'ETÀ MODERNA ALL'INCHIESTA PARLAMENTARE DEL 1881	39
CAPITOLO 4 CONTRATTI DI ARRUOLAMENTO, CONDIZIONI SALARIALI E ORARI DI LAVORO (1881-1906)	59
CAPITOLO 5 DAGLI INTERVENTI ISTITUZIONALI AGLI SCIOPERI (1906-1920)	75
BIBLIOGRAFIA	89
APPENDICE A	95
APPENDICE B	101
APPENDICE C	129
INDICE DEI NOMI	137

DAL VENTO AL CARBONE

Ai lavoratori del mare che si ritrovarono sporchi di fuliggine...

RINGRAZIAMENTI

Alla fine di ogni studio è doveroso e opportuno ringraziare tutte le persone che mi hanno aiutato e supportato. In primo luogo, vorrei ringraziare Apostolos Delis, coordinatore del progetto ERC Starting Grant 2016 Seafaring Lives in Transition, Mediterranean Maritime Labour and Shipping, 1850s-1920s (SeaLiT), senza il quale questo testo non sarebbe mai stato scritto da me, che sono un modernista, più incline a studiare l'umanità al tempo del legno e del vento, rispetto a quella dell'età dell'acciaio, del carbone e del vapore. In secondo luogo, vorrei altresì ringraziare tutto il gruppo di ricerca del NavLab ed in particolare mi è d'obbligo citare le persone con le quali mi sono confrontato per la stesura di questo testo: Paolo Calcagno, Emiliano Beri, Leonardo Scavino e Andrea Zappia. Infine, vorrei manifestare la mia riconoscenza all'amico Olivier Raveux per gli utili consigli in materia di trasformazione tecnologica all'epoca della rivoluzione industriale e a Paolo Frascani, esperto di storia economica dei secoli XIX e XX, per aver letto la bozza del testo e per avermi dato utili consigli bibliografici e metodologici. Un enorme grazie va ai tesisti e ai tirocinanti del Laboratorio di Storia marittima e navale, tra i quali vorrei ricordare Francesca Pilade e Davide Sansò.

Un sentito ringraziamento va al personale di tutti gli archivi consultati ed in particolare a Claudia Cerioli, responsabile dell'Archivio della Fondazione Ansaldo e a Francesca Ferrando, che mi ha segnalato la documentazione, preziosissima, del capitano Francesco Gerolamo Ansaldo. Vorrei, infine, esprimere la mia gratitudine a Bruno Sacella direttore del Museo marinaro Gio Bono Ferrari di Camogli per il cortese aiuto nella consultazione dei libretti di matricolazione.

Infine, un affettuoso ringraziamento va ad Elena per avermi sopportato durante i mesi di forzata reclusione in casa.

INTRODUZIONE

Quando nel 1839 William Turner espose alla *Royal Academy* il dipinto *The Fighting Temeraire* egli era già da tempo un pittore affermato ed erano già circa vent'anni che il *Savannah* aveva attraversato l'Atlantico a vapore, anche se la nuova propulsione era stata usata solo per otto ore. In quel fortunato quadro – forse il più noto dell'artista inglese – Turner scelse di raffigurare la *Téméraire*, nave di linea da novantotto cannoni varata nel 1798, famosa per aver difeso dal fuoco francese la *Victory* di Nelson alla battaglia di Trafalgar nel 1805, proprio mentre, intinta nella luce del tramonto dai colori accesi, si muoveva per il suo ultimo e breve viaggio, che l'avrebbe condotta a Rotherhithe, dove sarebbe stata demolita, trainata da un rimorchiatore a vapore sbuffante. Turner, nel raffigurare quell'ultima navigazione, non volle semplicemente narrare un episodio storico, ma decise di evocare un sentimento, di trasmettere altresì la sensazione di malinconia rispetto alla fine di una gloriosa nave, simbolo del mondo della navigazione a vela, ormai destinato a lasciare spazio alla modernità del vapore. Tutto questo fu ulteriormente sottolineato dalla scelta dei colori: la nave a vela appare canuta, come un'anziana signora, destinata a lasciare il passo ad un più scuro e scattante rimorchiatore a vapore dalla tinta nera e accesa, volto a condurci verso un mondo, sì più rapido e tecnologico, ma anche più fosco ed inquinato¹.

¹ JUDY ECERTON, *Turner. The Fighting Temeraire*, London, National Gallery, 1996.

«Se c'è una lezione da apprendere dalla storia mondiale degli ultimi tre secoli – così suggerisce in termini economici Thomas Piketty –, questa è che il progresso non è lineare, e che sarebbe sbagliato presumere che tutto andrà sempre per il meglio»². In questo senso è possibile leggere ed interpretare anche numerosi fenomeni storici, legati non solo alla storia della tecnologia, ma pure alle vicende più proprie della narrazione degli eventi in chiave economica e sociale. Entro questo contesto, proponiamo una lettura non progressiva, o quantomeno discussa, della storia che portò il mondo della navigazione marittima ad affrontare tra XIX e XX secolo la rivoluzione più importante della sua secolare vita, con particolare riferimento a quel che successe ai lavoratori del mare che si trovarono ad operare in quella fase di grande trasformazione, il tutto visto attraverso l'osservatorio italiano.

I cambiamenti tecnologici, che furono assai lenti nell'affermarsi, trovarono non pochi oppositori tra gli stessi operatori marittimi, i quali, all'epoca, ragionavano non solo in termini strettamente tecnici, ma anche in base alla propria mentalità, alle tradizioni secolari, alle ricadute economiche e soprattutto ai risvolti che si potevano avere sul piano sociale. D'altra parte, il mondo dello *shipping*, compreso quello italiano, era stato per secoli regolato dalle clientele familiari, che controllavano i capitali di armamento e conseguentemente il reclutamento del personale imbarcato, basato dovunque in larga misura sui contatti personali e sulle consorterie locali. Per secoli le carriere furono regolate da meccanismi di promozione basati sul capitale e sulle clientele e solo nella tarda età moderna cominciarono a comparire sistemi di regolazione delle stesse, diversificando tra ufficiali e bassa forza, in base ad un sistema di selezione solo in parte articolato sul concetto di formazione. Tale modello di reclutamento cominciò ad essere rilevante per gli Stati, che necessitavano di una base sociale per formare gli equipaggi delle marine da guerra, ed è in questo senso che dappertutto in Europa si formò quella che nella codificazione della tarda età moderna fu definita gente di mare. Tutti i naviganti, in questo modo, sarebbero stati censiti e disciplinati ad uso esclusivo dello Stato. Ma questo controllo sociale, primigenio rispetto ad altre ca-

² THOMAS PIKETTY, *Capitale e ideologia*, Milano, La nave di Teseo, 2020, p. 35.

tegorie di lavoratori, consentì ai marittimi stessi di avere prima di altri una sorta di identità collettiva che nella tarda età moderna, e più ancora nel corso del XIX secolo, cominciò a trasformarsi in una sorta di proto-coscienza di gruppo, che li avrebbe posti all'avanguardia nelle lotte sociali e poi sindacali contro le distorsioni del sistema capitalistico. D'altronde, le navi, prima di altre realtà, si trasformarono verso la fine dell'età moderna nelle prime fabbriche galleggianti, nelle quali la discrepanza tra il capitale e i lavoratori diveniva via via più evidente e creava sempre più delle evidenti diseguaglianze tra i ceti padronali e la bassa forza degli equipaggi³.

I cambiamenti si fecero in seguito più evidenti allorché giunse l'avvento del vapore. La nuova tecnologia ebbe un impatto molto forte, seppur lento, sul lavoro marittimo e si manifestò appieno, nel caso dell'Italia, nel corso degli ultimi decenni del secolo XIX e nei primi del XX. Le navi-fabbriche divennero sempre più grandi, con un numero sempre maggiore di lavoratori, destinati a operare comunque in spazi ristretti, e più costose, legate non più alle consorterie familiari, ma ai grandi gruppi industriali e bancari, che all'epoca appartenevano a quel turbo-capitalismo in pieno sviluppo in quegli anni, grazie alle garanzie offerte dagli Stati e al conseguente sviluppo imperialistico degli stessi⁴. In una conferenza tenutasi a Genova nel 1906, il capitano di lungo corso Francesco Gerolamo Ansaldo, soffermandosi sulle condizioni della marina mercantile italiana dell'epoca, spiegò in maniera lucida la trasformazione che era avvenuta in quegli anni: la nave, così enunciò l'esperto ufficiale di coperta genovese, aveva cessato «d'essere la proprietà particolare di quel tale armatore, per divenire uno strumento indispensabile dell'economia nazionale, amministrato rigidamente, dove invano si possono più trovare quegli incarichi confidenziali, quel credito e quel sistema fiduciario e patriarcale dei bei tempi della vela». L'intreccio con i gruppi bancari e industriali diveniva pertanto necessario poiché «vi sono dei piroscafi da passeggeri che costano 25 milioni l'uno per durare 20 anni, e che perciò non

³ DEVI SACCHETTO, *Fabbriche galleggianti. Solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai*, Milano, Jaca Book, 2009, pp. 97-139.

⁴ GIOVANNI ARRIGHI, *Il lungo XX secolo. Denaro, potere e le origini del nostro tempo*, Milano, NET, 2003, p. 30.

possono più appartenere ad un solo individuo, [...] ciò rende le marine mercantili dei nostri tempi delle imprese pubbliche, come delle parti integrali delle economie nazionali, quasi delle imprese di Stato»⁵.

Ecco perché in quello che qualcuno definisce il capitalismo monopolista, basato cioè su enormi capitali in mano a grandi imprese, studiare il lavoro marittimo tra XIX e XX secolo⁶, osservandolo dal caso italiano, diventa un pretesto per riflettere sul sistema capitalista, sulla sua storia, sui suoi successi, ma soprattutto sulle sue distorsioni e sulle sue tendenze a creare forti disequaglianze sociali.

La definitiva affermazione dei piroscafi, avvenuta nel caso italiano piuttosto tardi, nel ventennio compreso tra il 1880 e il 1900, modificò in via definitiva, spazzando via l'ancien regime della storia marittima, l'antico mondo della vela, i suoi ritmi lenti e il suo sistema di organizzazione del lavoro che si basava sulla figura del marinaio. Tale ruolo, a bordo delle nuove navi, perse via via di significato a scapito di nuove ed importanti professioni, ritenute più specializzate, pertanto meglio retribuite, e si trasformò in una sorta di operaio salariato poco qualificato. Questo scivolamento sociale ebbe importanti ripercussioni nei percorsi di carriera. Questi a bordo dei velieri prevedevano un lungo tirocinio, che dai gradi più bassi poteva condurre una parte dei marinai a diventare padroni o capitani dei bastimenti, mentre a bordo dei piroscafi si facevano più complessi e si imperniavano su un sistema di istruzione nautica per la verità ancora molto incerto, appannaggio solo di una certa fascia della società. Sui piroscafi si accedeva ai gradi di ufficiale o alla posizione di comando solo avendo ottenuto un diploma, conseguibile quasi esclusivamente da chi proveniva da famiglie borghesi benestanti. Si formò una sorta di connubio tra ricchezza familiare, accesso alla formazione, e possibilità di entrare nei ranghi di comando delle nuove compagnie di navigazione, fondate e gestite, tra le altre cose, proprio dalle clientele ricco-borghesi delle città portuali, intrecciate con il mondo della

⁵ FRANCESCO GEROLAMO ANSALDO, *Delle presenti condizioni della marina mercantile di fronte alla concorrenza delle marine estere*, Genova, Stabilimento Tipo-litografico ditta A. Montorfano, 1906, p. 9.

⁶ PIERRE DOCKÈS, *Le Capitalisme et ses rythmes, quatre siècles en perspective*, tome I, Paris, Garnier, 2017, p. 379; FERNAND BRAUDEL, *La dinamica del capitalismo*, Bologna, Il Mulino, 1988.

finanzia e della grande industria. Malgrado tutto ciò e nonostante si trattasse di un sistema vizioso, in voga anche oggi dappertutto, si intravedeva una via di uscita che avrebbe permesso di colmare in parte le differenze sociali: l'investimento sulla formazione. Si gettarono le basi per lo sviluppo di un sistema scolastico, statale e poco costoso, che non solo nel campo nautico, nel corso del Novecento, ed in particolare dopo il secondo conflitto mondiale, favorì l'accesso anche a persone provenienti dagli strati più bassi della popolazione, favorendo pertanto una riduzione importante delle disegualianze.

Tutto questo generò, anche in Italia, una forte crescita sociale di quelle famiglie marittime, che pur avendo modeste origini, grazie al nuovo e relativamente gratuito sistema d'istruzione, furono in grado di elevare la propria condizione sociale, facendo carriera come ufficiali a bordo delle navi mercantili. Le nuove ricchezze accumulate grazie a queste opportunità, però, provocarono via via un progressivo allontanamento, verso la fine del XX secolo, dai mestieri del mare, ritenuti poco attraenti per chi ormai poteva permettere ai propri figli mestieri di terra, meno faticosi e più remunerativi. Accadde pertanto, con il passaggio di secolo, e con la nuova spinta alla globalizzazione, che il mestiere del mare, a tutti i livelli, fosse lasciato a persone provenienti dai paesi più poveri, i quali favorirono a loro volta un abbassamento verso il basso dei regimi salariali, nuove forme di lavoro forzato e schiavistico, e un decadimento molto accentuato del livello di preparazione degli ufficiali, provenienti da sistemi scolastici poco evoluti. Questo abbassamento di livello, se da una parte favorì le grandi compagnie di navigazione, che così potevano risparmiare sul costo degli equipaggi, d'altra parte ebbe ripercussioni sulla sicurezza della navigazione e sulla tenuta stessa del sistema, che poteva ben funzionare solo se le navi erano condotte da ufficiali ed equipaggi istruiti e competenti. Ecco perché oggi è in corso una nuova inversione di tendenza che suggerisce ai colossi della navigazione mercantile del mondo di puntare nuovamente su ufficiali provenienti da Stati con un sistema di istruzione nautica all'avanguardia e addirittura con l'obbligo ad imbarcare obbligatoriamente ufficiali laureati.

Con la grande trasformazione del lavoro marittimo, che si ebbe con la definitiva affermazione dei piroscafi, cambiarono in parte anche le condizioni

di reclutamento e le regole di ingaggio degli equipaggi. A bordo delle nuove fabbriche galleggianti, rumorose e altamente inquinanti, bisognava regolare in maniera rigida il sistema di assunzione, che fu via via meglio normato dalle convenzioni, nelle quali si specificava: la durata dell'imbarco, le condizioni salariali, l'orario di lavoro e tutto quello che concerneva la vita di bordo. Se questi patti in ancien regime erano perlopiù orali, durante il tardo Ottocento, divennero scritti e disciplinati dai codici del diritto della navigazione e più in generale dalle leggi dello Stato. Nel giro di pochi decenni, la consapevolezza di gruppo portò i marittimi a chiedere, anche grazie alle nuove organizzazioni sindacali, nuove e più precise norme di arruolamento, che guardavano con favore alla bassa forza. Ma non sempre, però, le regole approvate dalle istituzioni tutelavano la parte più debole degli equipaggi, anzi, furono proprio le vertenze sindacali e soprattutto i grandi scioperi, il fermo delle navi come li chiamava Giuseppe Giulietti, ad imporre nei primi due decenni del Novecento l'ottenimento di condizioni di lavoro, di salari e di turni di guardia, più consoni ad una convivenza civile a bordo dei piroscafi.

Su tali bastimenti, inoltre, l'introduzione del personale di macchina, che lavorava in condizioni molto difficili e di pericolo costante, suggerì di applicare maggiori tutele per la salute dei lavoratori, a causa di una maggiore incidenza di infortuni dovuti alle nuove tecnologie, anche se ancora non si conoscevano i danni alla salute dovuti allo stesso uso del carbone e all'alto tasso di inquinamento prodotto dalle macchine. Solo per dare un'idea di quale fosse l'impatto dell'uso del carbone sulla salute delle persone e sul clima, argomento ancora tutto da studiare in prospettiva storica, si segnala che nel 1911 il piroscafo *Regina Margherita*, di poco più di 2.000 tonnellate di stazza netta, che aveva una macchina a triplice espansione, tre cilindri, quattro caldaie e che sviluppava una potenza di 6.500 cavalli, consumò nel viaggio tra Genova, Napoli e Alessandria d'Egitto quasi 694 tonnellate di carbone⁷. Ancora più interessanti sono i dati relativi al piroscafo *Re d'Italia*, che aveva due macchine e cinque caldaie da 5.200 cavalli, che copriva nel 1916-1917 la rotta tra Genova e New York. In un solo viaggio di ritorno, nell'autunno

⁷ Archivio di Stato di Genova (da ora in poi ASG), *Giornali nautici*, reg. 1636/1.

1917, il piroscavo consumò complessivamente 1.571 tonnellate di carbone, che era da ripartirsi in parte per le macchine, in parte per la calderina e in piccola parte per la cucina. Dal 6 maggio al 14 luglio 1917, sempre per dare un'indicazione di massima di quanto carbone servisse a questi colossi galleggianti, furono consumate complessivamente 2.824 tonnellate di combustibile. Ma ancora più inquietante, letto oggi in un mondo che è molto attento ai cambiamenti climatici, è il dato relativo alle ceneri espulse dai fumaioli: in media poco più di 9 tonnellate ogni 24 ore⁸.

Il passaggio dalla vela al vapore non fu dunque un processo lineare, ma anzi a sentire uno dei suoi tanti protagonisti, il capitano Francesco Gerolamo Ansaldo, l'uso di «questi meravigliosi piroscavi convincono ben poco il vero uomo di mare. Egli vi trova soltanto una grandiosità di forme che l'oceano mediocrementemente rispetta, uno sfoggio di pesanti ornamenti molto adattati a dei siti di ritrovo di facile piacere, ed in tutto e per tutto l'arte di parere più che di essere». E concludeva pertanto in maniera assai critica: «Prodotti del nostro tempo imperialista e ciarlatano, queste mastodontiche navi sono il trionfo dell'industria al servizio dell'alta politica bancaria»⁹. Per contro, continuava nel testo pubblicato a seguito di una conferenza tenutasi a Genova nel 1912, «il povero e umile marinaio antico a poco a poco scompare da bordo per lasciare spazio al suo posto ad un essere molto meno simpatico, così per l'eterna legge d'adattamento, egli viene gradatamente sostituito da un altro essere più macchinista che marinaio, da un arruolato che non conosce più nulla di alberi e vele, ma che è invece capace di stendere bene una tenda, rispondere cortesemente ad un passeggero che lo interroga, e a far marciare una macchinetta di bordo; e poi da tutta una turba di salariati, con attribuzioni diverse e ben distinte, di specialisti scontenti del loro sapere, e di spostati di grandi città, molti dei quali portano a bordo tutte le malizie per lavorar meno, mangiar meglio, arrangiarsi col sistematico ricatto del passeggero, ed approfittando delle moderne e giustissime leggi di previdenza e la-

⁸ ASC, *Giornali nautici*, reg. 1631/1.

⁹ FRANCESCO GEROLAMO ANSALDO, *Navi e marinai dei tempi antichi e dei tempi moderni*, Genova, IGAP, 1912, p. 32.

voro, sfruttare regolarmente l'armatore con simulate malattie e col provocarsi piccoli infortuni»¹⁰. A bordo di questi nuovi giganti del mare, sottolineava ancora tristemente l'esperto capitano genovese, «dei cinquecento uomini d'equipaggio d'un moderno transatlantico, soltanto un quindicesimo circa appartiene alla coperta, mentre che tutto il rimanente è composto di operai, camerieri, garzoni, suonatori e di tutto il personale della famiglia bianca, e di tutto il numerosissimo della famiglia nera, che, faticando dentro antri oscuri in un lavoro brutale, dove qualunque fibra si spezza e qualunque natura s'inasprisce, rimette nuovamente a bordo la ciurma forzata d'un tempo che si credeva passato». Concludeva, infine con amarezza estrema, «e come allora [al tempo delle galee] un galeotto rappresentava un remo, così al giorno d'oggi un fuochista rappresenta un forno»¹¹.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 33-34.

¹¹ *Ibidem*, p. 34.

CAPITOLO 1
LA TRANSIZIONE DALLA VELA AL VAPORE
E LA MARINA MERCANTILE ITALIANA

Il 17 novembre 1869, mentre in sottofondo si sentivano le note della marcia egizia composta per l'occasione da Johann Strauss, lo yacht imperiale francese l'*Aigle* entrava nell'imboccatura del più celebre canale mai costruito dall'uomo fino a quel momento, destinato a cambiare il corso della storia del mondo e della navigazione. Il nuovo passaggio, che metteva in collegamento Porto Said nel Mediterraneo con Suez nel Mar Rosso, era stato costruito dopo più di dieci anni di intenso lavoro con l'obiettivo di dare un nuovo e decisivo impulso ai traffici marittimi globali. L'opera, progettata da Luigi Negrelli, era lunga 164 km e larga 53 metri, permetteva il transito ai bastimenti a vapore del pescaggio non superiore ai 7 metri. In molti, a partire dai francesi, speravano di realizzare il definitivo slancio coloniale, basato in larga misura sullo sviluppo della navigazione a vapore, destinata a divenire in tal modo il simbolo dell'età della globalizzazione. Il nuovo canale contribuì ad accorciare i tempi di connessione tra l'Europa e l'Asia di circa il 30%, permettendo alle persone e alle merci di viaggiare in maniera più rapida e sistematica, favorendo le migrazioni di massa, sviluppando i commerci a lungo raggio, aumentando il tonnellaggio dei prodotti circolanti nel globo e stimolando sempre più gli investimenti esteri nei diversi paesi. In definitiva, si palesarono, dopo il 1860, tutti i caratteri di questa nuova globalizzazione¹, che aveva origini più antiche, ma che indub-

¹ Secondo lo storico economico Williamson l'Ottocento, e più nello specifico l'arco cronologico compreso tra il 1820 e il 1913, fu il primo secolo che possiamo definire globale. JEFFREY G. WILLIAMSON, *Globalization and the Poor Periphery Before 1950*, Cambridge (MA), MIT Press, 2006, p. 7.

biamente trovò nuova linfa con l'epoca della trasformazione tecnologica applicata ai trasporti². Convinto di tutto ciò era Karl Marx secondo cui, nel libro III de *Il Capitale*, nel campo delle comunicazioni «gli ultimi cinquanta anni hanno portato una rivoluzione paragonabile soltanto alla rivoluzione industriale della seconda metà del secolo passato». Se per terra il cambiamento era avvenuto grazie alle ferrovie, «per mare il veliero lento e irregolare» era stato sostituito dal piroscafo rapido e regolare e tutto questo fu amplificato grazie all'apertura del canale di Suez, che aveva permesso di ridurre i tempi dei commerci con l'Estremo Oriente, «ancora almeno di dodici mesi nel 1847», fino a poche settimane negli anni Settanta e Ottanta del secolo³.

Suez divenne in breve tempo il simbolo più potente della proiezione imperiale e globale dell'Europa, che avveniva, ancora una volta, grazie ai trasporti marittimi⁴: «È insomma sui mari, nei passaggi oceanici che si è giocata all'inizio del XX secolo la mondializzazione europea», ha sostenuto con in-dubbie ragioni Serge Gruzinski in un suo recente e fortunato lavoro storiografico⁵. Con l'apertura del canale tutto il mondo dello *shipping* si modificò: si rivoluzionarono le rotte, i bastimenti e anche il lavoro del settore marittimo. Fu il colpo definitivo alla tradizionale navigazione a vela che, un po' dappertutto, cominciò a decrescere in maniera inversamente proporzionale alla crescita dei traffici e alla diminuzione dei costi stessi dei trasporti via mare.

Nonostante l'accelerazione dovuta all'apertura del canale, è utile ricordare che il passaggio dalla vela al vapore fu ancora piuttosto lento quasi ovunque,

² DANIEL R. HEADRICK, *The tentacles of progress. Technology transfer in the age of Imperialism, 1850-1940*, New York, Oxford University Press, 1988, pp. 18-48; TONY BALLANTYNE, ANTONIETTE BURTON, *Imperi e mire globali*, in *Storia del Mondo. I mercati e le guerre mondiali 1870-1945*, vol. 5, a cura di Emily S. Rosenberg, Torino, Einaudi, 2012, pp. 385-387; JÜRGEN OSTERHAMMEL, NIELS P. PETERSSON, *Storia della globalizzazione. Dimensioni, processi, epoche*, Bologna, Il Mulino, 2005, pp. 71-96; JÜRGEN OSTERHAMMEL, *La transformation du Monde. Une histoire globale du XIX^e siècle*, Paris, Nouveau Monde Éditions, 2017; FRANCESCA CANALE CAMA, DANIELE CASANOVA, ROSA MARIA DELLI QUADRI, *Storia del Mediterraneo moderno e contemporaneo*, Napoli, Guida, 2009, p. 282; *Le porte del mare: il Mediterraneo degli Stretti tra Medioevo ed età contemporanea*, a cura di Rosa Maria Delli Quadri, Giuseppe Perta, Elisa Vermiglio, Napoli, Guida, 2019.

³ KARL MARX, *Il Capitale*, Libro III, tomo I, Roma, Editori Riuniti, 1980, p. 102.

⁴ Su questo tema mi limito in questa sede a citare il classico CARLO MARIA CIPOLLA, *Vele e cannoni*, Bologna, Il Mulino, 2011.

⁵ SERGE GRUZINSKI, *Abbiamo ancora bisogno della storia? Il senso del passato nel mondo globalizzato*, Milano, Raffaello Cortina Editore, 2016, p. 109.

ma soprattutto in Italia. Ancora nel 1880, il 75% dei trasporti avveniva ancora sui velieri, perché tali vettori erano ritenuti da molti più convenienti, per determinate tipologie merceologiche⁶. Contrariamente a questi pareri, furono determinanti, per osservare il passaggio al vapore, proprio gli anni Ottanta del secolo XIX; quando le navi cominciarono ad essere più grandi, costruite in ferro, in acciaio e quando progressivamente l'avvento dell'elica, unita ad una maggior leggerezza degli scafi, portò ad una sensibile riduzione del fabbisogno di carbone, in modo tale da poter limitare a bordo le zone destinate allo stoccaggio del combustibile, favorendo pertanto una maggior disponibilità di spazio per le merci. In tal modo i piroscafi cominciarono, in particolare verso la fine del secolo, a coprire lunghe rotte in tempi più brevi e con pochi scali per i rifornimenti⁷. In generale, lo sviluppo tecnologico dei trasporti marittimi fece fiorire definitivamente il commercio globale, che crebbe costantemente fino allo scoppio del primo conflitto mondiale⁸.

Con l'espansione dei traffici marittimi aumentarono anche le dimensioni e soprattutto i costi dei piroscafi. Queste spese erano ormai sostenibili grazie ai cospicui investimenti che solo le grandi compagnie di navigazione, finanziate dalle banche, potevano elargire. Lo spazio per i piccoli imprenditori marittimi, che tanto avevano contribuito all'epoca d'oro della vela, era terminato e tutto ciò ebbe enormi ripercussioni sull'economia delle comunità del litorale e più in generale su tutto il comparto del lavoro marittimo, che in maniera progressiva si andò modificando profondamente.

Proprio a seguito dell'apertura di Suez uscì in Italia un interessante volume di Jacopo Virgilio, nel quale il noto economista ligure ragionava attorno alla questione del rapporto tra l'armamento a vela e quello a vapore. Secondo

⁶ Secondo Paolo Boselli nel 1872 le marine del mondo ammontavano in termini di stazza a 18.250.000 tonnellate, di cui solo il 20% era rappresentato dal vapore. PAOLO BOSELLI, *Marina Mercantile*, in «Annuario delle scienze giuridiche, sociali e politiche», I (1880-1881), p. 292.

⁷ Per dare un'idea sui tempi di navigazione in Atlantico: nel 1897 il piroscafo *Centro America* coprì la rotta tra Barcellona e La Guaira in Venezuela in soli 14 giorni; l'anno successivo (1898) il piroscafo *Colombo* coprì invece la rotta tra Napoli e Rio de Janeiro in 20 giorni ed infine il piroscafo *Regina d'Italia* impiegò solamente 13 giorni tra New York e Napoli nel corso del 1915. In genere, fino ai primi anni del secolo XX, il rifornimento di carbone si faceva a Tenerife. ASG, *Giornali nautici*, registri 448/1, 501/1 e 1635/1.

⁸ STEVEN C. TOPIK, ALLEN WELLS, *Filiere di prodotto in un'economia globale*, in *Storia del Mondo. I mercati e le guerre mondiali 1870-1945*, vol. 5, pp. 730-33.

Virgilio «una delle controversie che si agitano più ardentemente nella marina, si è quella che riguarda la futura prevalenza del piroscifo o del bastimento a vela»⁹. I fautori di quest'ultima, in Italia, e a maggior ragione in Liguria, era nel 1869 la stragrande maggioranza degli addetti ai lavori. Essi sostenevano che il motore gratuito del vento avrebbe avuto sempre la meglio su ogni altra tipologia di locomozione. Virgilio, per contro, riteneva che l'accrescimento generale della marina mercantile italiana avrebbe dovuto essere armonico e proporzionato tra la vela ed il vapore. I piroscifi, secondo lo scrittore chianurese, non avrebbero dovuto sostituire del tutto i grandi e rapidi velieri, i quali, in special modo quelli varati in Liguria, erano di ottima fattura e costavano il 10% in meno rispetto ai vapori. I bastimenti a vela erano ancora efficienti per i carichi di scarso pregio, come il sale o il guano; i piroscifi, per converso, avevano costi di costruzione e di esercizio ancora molto alti. Dunque, in definitiva, per Virgilio gli armatori italiani, e i liguri in particolare, non avrebbero dovuto abbandonare del tutto i velieri, ma in contemporanea avrebbero dovuto trovare il modo per incentivare gli armamenti a vapore, in modo tale da poter sfruttare le occasioni createsi con l'apertura del canale di Suez. D'altra parte, come ha sostenuto un secolo dopo Paul Bairoch, il tramonto della vela fu assai lento, paradossalmente proprio a causa della sua grande efficienza tecnica raggiunta in quegli anni¹⁰.

Di tutto ciò ne erano convinti i noti costruttori di velieri di Sestri Ponente, i fratelli Cadenaccio, secondo cui nel 1881: «Risulta sempre, che per lunghi percorsi, il vantaggio economico totale che presenta il veliero rispetto al piroscifo durante la traversata è non inferiore alla maggiore spesa totale che quello subisce durante la sua stazione nei porti di partenza e di arrivo. Queste

⁹ JACOPO VIRGILIO, *Il commercio Indo-europeo e la marina mercantile italiana a vela e a vapore*, Genova, Tipografia sociale, 1869, p. 161. Sul successo della marina velica italiana, trainata da quella ligure si veda: MARCO DORIA, *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di Paolo Frascani, Roma, Donzelli, 2001, pp. 83-107. Sulla percezione del mare nell'Italia unita si veda: PAOLO FRASCANI, *Il mare*, Bologna, Il Mulino, 2008.

¹⁰ PAUL BAIROCH, *Storia economica e sociale del mondo. Vittorie e insuccessi dal XVI secolo a oggi*, vol. I, Torino, Einaudi, 1999, pp. 432-33; UGO MARCHESE, *Lo sviluppo delle flotte mercantili e le economie dei paesi marittimi*, Genova, Tipografia Siletto, 1956.

considerazioni ci persuadono, essere un errore credere che la vela sia destinata a scomparire o ad essere ridotta a minime proporzioni; mentre essa può, specialmente se unita allo scafo in ferro, rendere ancora assai importanti servigi. La vela è un mezzo di trasporto meno rapido sì, ma, tutto calcolato, non meno economico e non meno idoneo del vapore». A sostegno dei Cadenaccio, e anche di quanto sostenuto da Jacopo Virgilio, si schierarono la maggior parte degli operatori del settore dello *shipping* ligure di quegli anni, intervistati anche loro nella celebre *Inchiesta parlamentare* del 1881. Il negoziante genovese Giuseppe Casa sostenne che: «Il veliero sarà ancora molto utilizzato specialmente se in ferro e con movimento economico di vele, che permette di ridurre il personale alle manovre. La portata deve essere da 2.000 a 2.500 tonnellate, il che esclude le navi in legno. I velieri da 500 a 1.000 tonnellate potranno servire alle ditte che fanno commercio per loro conto». Ancora più convinti in quegli anni furono diversi capitani liguri, i quali sottolinearono che: «I bastimenti in ferro hanno la predilezione per certi carichi ricchi, ed i registri di navi li classificano di preferenza. Alcuni grossi velieri in ferro sarebbero dunque necessari per i viaggi dalle colonie inglesi dall'India, Cina, dal Giappone e dall'Australia per l'Europa settentrionale». Infine, lapidario e sicuro fu il parere del cavaliere Edoardo Berlingeri, già capitano di fregata, il quale ritenne che: «La navigazione mista a vela e a vapore è già stata condannata dall'esperienza come inutile ed inefficace. La navigazione a vela invece sussiste e sussisterà, entro ristrettissimi limiti, se vuoi si perché essa ritrae la sua forza, non nel magnetismo, ma nell'economia commerciale»¹¹.

In quegli anni, lo sviluppo della marina mercantile del neonato Regno d'Italia era strettamente legato alla crescita del porto di Genova e della ma-

¹¹ Citazioni tratte da: *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, vol. I, *Riassunti dell'inchiesta orale e scritta*, Roma, Tipografia Eredi Botta, 1882, p. 93, p. 85, p. 84 e p. 81. In merito al successo del veliero con scafo in ferro si rimanda al parere di ETTORE CADENACCIO, *Note sui moderni velieri a scafo di ferro*, Sampierdarena, D'Aste e C., 1883. Sui cantieri di Sestri Ponente, tra cui l'Ansaldo, si veda la sintesi di ALDO CATERINO, *Fucina di navi. Storia del cantiere navale di Sestri Ponente*, Genova, Il Portolano, 2012 e più in generale sulla cantieristica italiana PAOLO FRAGIACOMO, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2001*, Milano, Franco Angeli, 2012.

rineria ligure¹², ma anche al contestuale impegno delle nuove grandi compagnie di navigazione verso l'avventura coloniale, come nel caso di Raffaele Rubattino che, nel novembre del 1869, favorì l'accordo per la presenza italiana ad Assab. Lo slancio dell'armatore ligure, verso l'armamento dei piroscafi, non aveva però fermato la crescita della marina a vela, che proprio negli anni Settanta toccò il suo apice, per poi cominciare a decrescere¹³. In questo senso sono illuminanti i dati del movimento del porto di Genova, il primo e più importante scalo del Regno d'Italia. Fino al 1876 il numero, ed il tonnellaggio, dei velieri in entrata nel porto era decisamente superiore a quello dei piroscafi: ancora nel 1872 i velieri in arrivo furono 5.829 per un tonnellaggio complessivo di 769.382, contro 2.111 navi a vapore il cui tonnellaggio era pari a sole 684.853. A partire dal 1876 il rapporto si rovesciò a favore del vapore, tanto che nel 1891 i velieri in entrata furono 3.088 per un tonnellaggio di 337.518, mentre i piroscafi furono 3.098 e con un tonnello di 2.977.280¹⁴.

Secondo il deputato Edoardo Pantano, uno dei membri della *Commissione Reale per i servizi marittimi*, istituita il 13 settembre 1902, nel 1870 la flotta mercantile italiana era al quinto posto nel mondo per tonnellaggio complessivo, preceduta solamente dall'Inghilterra, dagli Stati Uniti, dalla Norvegia e dalla Francia. Per contro, i piroscafi erano talmente pochi, tanto che per tonnello l'Italia era inferiore anche alla Germania e all'Austria-Ungheria. Pertanto, mentre all'estero si attuava la trasformazione progressiva delle marine mercantili sempre più meccanizzate, nel caso italiano – sempre secondo Pantano – i cantieri navali rimanevano ancorati alle vecchie commesse di velieri e ancora troppo scarsi rimanevano i capitali investiti dai grandi gruppi

¹² GIORGIO DORIA, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Prima Guerra Mondiale*, 2 voll., Milano, Pantarei, 2008.

¹³ In generale sulla politica coloniale italiana si veda NICOLA LABANCA, *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2007; sui viaggi e sulla Liguria: FRANCESCO SURDICH, *I viaggi, i commerci, le colonie: radici locali dell'iniziativa espansionistica*, in *Storia d'Italia. La Liguria*, a cura di Antonio Gibelli, Paride Rugafiori, Torino, Einaudi, 1994, pp. 456-509.

¹⁴ UGO MARCHESE, *Il Porto di Genova dal 1815 al 1891*, in «Archivio economico dell'unificazione italiana», IX/2 (1959), p. 85. Per un inquadramento generale si veda: ANDREA CAFFARELLI, *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, in *L'Italia, la Francia e il Mediterraneo nella seconda metà dell'800*, a cura di Pier Luigi Ballini e Paolo Pecorari, Venezia, Istituto di Scienze, Lettere ed Arti, 2009, pp. 87-121.

finanziari. Nel 1880 l'Italia restava ferma alle 80.000 tonnellate di vapore contro i 3.000.000 dell'Inghilterra. Tale ritardo allarmò non poco le istituzioni del Regno, tanto che fu promossa la celebre inchiesta parlamentare con la legge del 24 marzo 1881, di cui riparleremo più avanti, quando ci occuperemo di lavoro marittimo. I dati raccolti, soprattutto grazie al lavoro di Paolo Boselli, spinsero lo Stato italiano ad investire nel settore dell'armamento, finanziando le compagnie con premi di costruzione e di navigazione. La legge del 6 dicembre 1885 portò il Regno a spendere per la marina 150 milioni di lire tra il 1885 e il 1896, ottenendo risultati discutibili¹⁵. Anzi, i dati ufficiali ci indicano una diminuzione complessiva del naviglio che passò dalle 999.196 tonnellate di stazza nel 1880 alle 765.281 del 1896. In rapporto a ciò, per converso, i piroscafi erano saliti di numero e molti di questi cominciavano ad essere più grandi, più affidabili e più veloci. Negli anni Novanta la marina tornò finalmente a crescere grazie al trasporto degli emigranti, ma nonostante ciò era scesa al sesto posto del ranking mondiale, superata in maniera definitiva dalla Germania. Ancora all'inizio del nuovo secolo, la marina italiana comprendeva troppi velieri, molti scadenti e vetusti, mentre i piroscafi rappresentavano, secondo il Lloyd's Register, solo il 2,5% del naviglio a vapore mondiale. Ancora nel 1904, infine, concludeva il deputato Pantano, l'Italia non possedeva nessun transatlantico di stazza lorda superiore alle 7.000 tonnellate e la media della velocità di crociera dei vapori italiani era di 11,2 nodi, mentre l'età media era di 16 anni, laddove ad esempio in Germania era di soli 7,1 anni¹⁶.

Insomma, nei primi anni del Regno d'Italia, nonostante gli sforzi, la marina mercantile non fu in grado di trasformarsi rapidamente, come fecero le altre del mondo, a causa di una netta preferenza per la navigazione a vela, dovuta in generale alla scarsa capacità di trovare capitali per armare i nuovi potenti e costosi piroscafi, così come ha ben evidenziato Ludovica De Cour-

¹⁵ Archivio Storico della Camera dei Deputati (da ora in poi ASCD), *Legislatura XIX*, Sessione Unica, volume 616, n. 97.

¹⁶ *Atti della Commissione Reale per i servizi marittimi, Relazione generale*, vol. 1, Imola, Editore Galeati, 1906, pp. 11-20; MARIA STELLA ROLLANDI, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2002, pp. 239-245.

ten, secondo cui «certamente fin dall’inizio, la trasformazione del naviglio fu quindi ostacolata dalla mancanza di capitali disposti ad affluire nell’industria marittima e dalla mancanza di spirito associativo, dal momento che quella trasformazione richiedeva l’impiego di larghi mezzi opportunamente coordinati a causa dell’elevato costo dei piroscafi e delle maggiori spese di esercizio»¹⁷.

In effetti, gli armatori italiani furono lenti ad aggiornarsi al vapore, fatte alcune felici eccezioni, tra cui si segnala senza dubbio la formazione, il 23 luglio 1881, della Navigazione Generale Italiana (NGI) che fondeva le più antiche e note compagnie di Raffaele Rubattino e di Ignazio e Vincenzo Florio¹⁸. Il nuovo colosso della navigazione italiana riuscì a guadagnare grandi spazi commerciali, anche all’estero, grazie alle leggi sulle sovvenzioni, le già citate del 1885 e del 1896, e a scapito degli armatori più piccoli che ancora investivano nello *shipping* secondo le modalità familiari più tipiche del mondo di antico regime. La NGI era una società forte di ben 83 piroscafi (che aumentarono a 89 entro la fine del 1881), tanto da essere la più potente compagnia di navigazione del Mediterraneo dopo la *Compagnie des messageries maritimes* di Marsiglia¹⁹. La NGI era diventata un gigante della navigazione che copriva con le sue navi oltre 3,3 milioni di chilometri all’anno da Djakarta a New York, facendo scalo regolare in una quarantina di porti italiani e in una trentina di porti esteri. L’enorme investimento dello Stato italiano, con le sue leggi a favore della marina mercantile nazionale, favorì soprattutto la compagnia fondata da Rubattino e Florio, non tanto nelle linee sovvenzionate, che rimasero piuttosto scadenti, ma nelle linee libere, nelle quali la grande compagnia italiana riuscì a prevalere sulle altre proprio con il supporto degli

¹⁷ LUDOVICA DE COURTEN, *La Marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914)*, Roma, Bulzoni, 1989, p. 44.

¹⁸ MAURIZIO ELISEO, PAOLO PICCIONE, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Genova, Tormena, 2001, pp. 10-29; GIORGIO DORIA, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*, Genova, Marietti, 1990; ORAZIO CANCELILA, *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2019.

¹⁹ MARIE-FRANÇOISE BERNERON-COUVENHES, *Les messageries maritimes: l’essor d’une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007; OLIVIER RAVEUX, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIXe siècle*, Paris, CNRS Éditions, 1998 e Archives Nationales de France, Paris, (da ora in poi AN), Consulats, Mémoires et Documents, AE/B/III/322.

aiuti pubblici, grazie in particolare all'appoggio politico di Francesco Crispi, il quale vedeva proprio nello sviluppo della NCI un utile aiuto alla sua politica estera espansionistica e colonialista²⁰.

La modernizzazione della marina italiana fu lenta nonostante l'effetto trascinatore del movimento migratorio, che aumentò in maniera cospicua tra il 1876 e il 1915, tanto che in quel periodo circa 14.027.000 italiani espatriarono in cerca di un lavoro e di questi ben 7.622.650 varcarono l'oceano per andare in America. Prima dell'interruzione, che si ebbe con la Grande Guerra, vi furono due fasi del fenomeno migratorio italiano: una prima tra il 1876 e il 1900, in cui principalmente presero la via del mare italiani provenienti dalle aree del nord della Penisola, diretti in Argentina e Brasile²¹; una seconda fase tra il 1901 e il 1915, nella quale furono soprattutto gli abitanti del Mezzogiorno ad andare negli Stati Uniti²². Questa seconda fase beneficiò di una maggiore regolamentazione istituzionale dovuta alla legge del 31 gennaio 1901, voluta fortemente da Giovanni Giolitti, che finalmente normava meglio il flusso di persone che partivano sui piroscafi in direzione Atlantico²³.

La crescita lenta e limitata della marina mercantile italiana, nonostante gli sforzi legislativi, era anche in parte da attribuirsi all'estrema frammentazione delle istituzioni pubbliche che la amministravano. Fino alla legge Sonnino-Bettolo del 2 gennaio 1910, che unificava quasi tutte le competenze nel Ministero della Marina, l'amministrazione della marina mercantile aveva avuto una storia molto travagliata, che proseguiva le indecisioni politiche del Regno di Sardegna in epoca preunitaria. Lo Stato sabauda, quando nel 1815

²⁰ GIUSEPPE BARONE, *Lo stato e la Marina mercantile in Italia (1881-1914)*, in «Studi Storici», anno 15/3 (1974), pp. 633-640; FULVIO CAMMARANO, *Storia dell'Italia liberale*, Roma-Bari, Laterza, 2011, pp. 80-132; sulla figura di Crispi: *Francesco Crispi*, a cura di Marcello Saija, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2019; Archivio Centrale dello Stato (da ora in poi ACS), *Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, Ispettorato Servizi marittimi*, b. 276.

²¹ CHIARA VANGELISTA, *Dal vecchio al nuovo continente. L'immigrazione in America Latina*, Torino, Paravia, 1997 e MATTEO SANFILIPPO, *Gli italiani in Brasile*, Viterbo, Edizioni Sette Città, 2004.

²² PIERO BEVILACQUA, *Verso l'America. L'emigrazione italiana e gli Stati Uniti*, Roma, Donzelli, 2005.

²³ *Storia dell'emigrazione italiana*, a cura di Piero Bevilacqua, Andreina De Clementi, Emilio Franzina, Roma, Donzelli, 2009. Si è calcolato che tra il 1850 e il 1913 circa 65 milioni di persone abbandonarono il loro paese di origine. MICHELE ALACEVICH, ANNA SOCI, *Breve storia della disuguaglianza*, Roma-Bari, Laterza, 2019, p. 66.

ereditò il territorio della Repubblica di Genova, pose l'amministrazione della marina mercantile dapprima sotto il Ministero di Guerra e Marina fino al 1850, per poi passare le competenze per soli due anni al Ministero di Agricoltura, Commercio e Marina, prima di trasferire tra il 1852 e il 1853 i poteri al Ministero delle Finanze. Solamente con la legge del 23 ottobre 1853 tutte le competenze in materia di marina mercantile passarono nuovamente al Ministero della Marina. Nel 1815 il litorale del Regno fu suddiviso in Direzioni marittime, ripartite a loro volta in Circondari. Ciascun porto venne posto sotto la giurisdizione di una Capitaneria che a sua volta faceva capo al Circondario e alla Direzione. Queste ultime, infine, avevano rapporti diretti con il ministero e finché fu quello della Marina, attraverso il Consiglio dell'Ammiragliato, l'Azienda Generale di Marina e il Consiglio amministrativo di Marina. I porti, in principio posti sotto la tutela delle amministrazioni civiche, furono successivamente affidati all'Azienda Generale di Marina e furono divisi in classi a seconda dell'importanza dello scalo. Genova e Nizza furono classificati di prima classe, mentre Savona, Spezia e Villafranca furono inclusi nella seconda. La classificazione fu poi confermata nel nuovo Regno d'Italia con la legge del 20 marzo 1865 e il decreto del 15 marzo 1866; anche in questo caso il porto di Genova, con il litorale compreso tra Sampierdarena e la Foce, fu incluso tra i porti di prima classe, diventando il primo scalo per traffico ed importanza dell'intero Stato italiano²⁴.

Con l'Unità d'Italia, le competenze in materia di marina mercantile erano state demandate al Ministero della Marina, il quale al suo interno, secondo il regio Decreto del 4 agosto 1861 n. 167, aveva istituito tre divisioni (*bagni, polizia della navigazione e sanità marittima; iscrizione marittima; materiale e tasse*) che poi confluirono in seguito nella *Direzione Generale della marina mercantile* con il regio decreto n. 1963 del 26 luglio 1863, aggiungendo al nome anche la sanità marittima. In seguito, nel 1865, fu denominata *Direzione Generale della marina mercantile e bagni penali*, ma questi ultimi furono trasferiti nel corso del 1886 sotto il controllo del Ministero dell'Interno. Infine, con il regio decreto del 26 aprile 1875, all'interno del Ministero della Marina

²⁴ MARCHESI, *Il Porto di Genova dal 1815 al 1891*, pp. 3-7.

fu riformulata l'istituzione della *Direzione Generale della marina mercantile*, divisa in due divisioni (denominate VII e VIII). In contemporanea, però, molte competenze relative alla marina mercantile erano in condivisione anche con altri ministeri: le linee sovvenzionate, ad esempio, ricadevano sotto la tutela del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, poi denominato delle Comunicazioni, che aveva al suo interno un *Ispettorato per i servizi postali e commerciali marittimi*, a sua volta facente parte anche del Ministero dei Lavori Pubblici. Altre competenze ricadevano sotto l'egida del Ministero degli Esteri, altre ancora sotto il diretto controllo del Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio. Inoltre, a complicare ulteriormente il quadro, tutto ciò che riguardava il regime doganale, le tasse marittime e le concessioni demaniali era di pertinenza del Ministero delle Finanze. Dopo il 1880 furono in molti a spingere per un accentramento di poteri in un unico ministero, ma restavano ancora numerosi coloro che – tra cui Francesco Saverio Nitti – pensavano che non fosse un bene per la marina mercantile italiana ricadere sotto il controllo dei militari. Infine, nel 1885, fu istituito un *Consiglio Superiore della Marina mercantile* il cui compito era di istruire tutte le pratiche tendenti a proporre interventi legislativi a favore del mondo dello *shipping*. Tale organo, che ebbe un ruolo importante, fu in parte ridimensionato nel 1898, per poi essere ricostituito nel 1905. Nonostante l'accentramento di poteri effettuato nel 1910 a favore del Ministero della Marina, molte competenze rimasero ancora nelle mani degli altri ministeri ed inoltre, ogni volta che si formava un nuovo gabinetto di governo, veniva nominato, per affiancare le decisioni della Direzione Generale, anche un sottosegretario appositamente incaricato di seguire gli affari della marina mercantile.

A livello periferico la Direzione Generale stava al di sopra di tre Dipartimenti marittimi – inizialmente Genova, Napoli e Ancona – e delle Capitaneerie di Porto (istituite con regio decreto del 30 giugno 1861), ubicate nelle sedi dei compartimenti marittimi italiani, che nel 1881 erano 23, per poi crescere fino ai 31 del 1914²⁵.

²⁵ DE COURTEN, *La Marina mercantile italiana*, pp. 162-166; MARCO MERIGGI, *Le istituzioni del mare in età liberale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di Paolo Frascani, Roma, Donzelli, 2001, pp. 247-263.

CAPITOLO 2

LA GENTE DI MARE DEL REGNO D'ITALIA: STORIA, ORGANIZZAZIONE E NUMERI

Ciascuna Capitaneria di Porto aveva competenze ben definite sia in termini geografici, sia in termini umani. Ogni immatricolato ai singoli compartimenti apparteneva alla Gente di mare: si trattava in altri termini di tutti coloro che erano soggetti all'autorità marittima, la cui attività era regolata dal Codice della Marina mercantile del Regno d'Italia del 25 giugno 1865 (regio decreto n. 2.360) e delle successive emanazioni, con particolare riferimento al sostanzioso aggiornamento del 24 ottobre 1878, regio decreto n. 4.146¹. Ad ogni immatricolato veniva rilasciato un libretto personale, definito di matricolazione o di navigazione, che avrebbe dovuto corrispondere perfettamente alla pagina personale contenuta nel registro delle matricole, in modo che ciascun marittimo potesse avere sempre formalizzati tutti i suoi dati anagrafici, gli elenchi degli imbarchi e degli sbarchi, il periodo di leva, le progressioni di carriera e gli eventuali reati eventualmente commessi a bordo dei bastimenti. Molto spesso, nei libretti rilasciati a partire dagli ultimi anni del XIX secolo, apparvero le foto personali, che avevano il compito di certificare l'identità stessa del marittimo; in molti casi le medesime foto venivano incollate anche sui registri delle matricole, tanto da costituire oggi un patrimonio iconografico unico dei marittimi e più generale del genere maschile di quell'epoca.

¹ MARIA STELLA ROLLANDI, «*Imparare a navigare*». Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra, in *A vela e a vapore*, pp. 139-145.

Il testo del primo codice si rifaceva in larga misura al *Regolamento della marina mercantile del Regno di Sardegna* del 13 gennaio 1827 e quest'ultimo, per quanto riguardava la classificazione e l'iscrizione della gente di mare, riprendeva il modello delle classi della marina francese.

Tale sistema, inaugurato all'epoca di Luigi XIV, prese il nome nel tardo Settecento, e in via definitiva durante la Rivoluzione francese (1795), di *Inscriptions maritime*. In sostanza, tutti gli iscritti nei registri della gente di mare del Regno avevano l'obbligo di servire anche sulle navi da guerra e tale sistema, seppur modificato in parte, rimase pressoché uguale fino alla riforma del 1965, dopo trecento anni di storia. Nella prima classificazione voluta dal ministro Colbert, inserita nelle *Ordonnance* del 1689, gli immatricolati comprendevano: i mozzi di età compresa tra i 12 e 16 anni; i novizi che avevano un'età compresa tra i 16 e i 25 anni e che stavano apprendendo un mestiere legato al mare; i marinai che avrebbero dovuto avere almeno 18 anni; gli operai dei cantieri navali; gli ufficiali, i cannonieri, i piloti ed infine i padroni, i capitani di commercio e pesca. I registri delle matricole erano compilati nelle sedi degli ammiragliati delle province francesi, redatti sotto la cura dei commissari della Marina. Tutte le persone erano iscritte alle matricole, divise per quartieri delle città portuali o divise per le diverse comunità del litorale, a seconda della provincia di appartenenza. Con la legge del 25 ottobre 1795 (3 brumaio dell'anno IV), il sistema delle classi fu riformato e trasformato nelle più note *Inscriptions maritime*. Per essere iscritti bisognava essere cittadini francesi di almeno 18 anni e ottemperare ad una di queste condizioni: aver svolto almeno due viaggi di lungo corso; aver navigato 18 mesi; aver praticato la pesca costiera per due anni o infine aver servito per due anni in qualità di apprendista marinaio².

In Spagna, nonostante i primi tentativi di introdurre un sistema di reclutamento marittimo da parte del conte duca di Olivares, il sistema delle iscrizioni marittime fu mutuato dalla Francia solo con l'arrivo di Filippo V. Nel

² JACQUES CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V. Giard & E. Brière, 1907; PATRICK VILLIERS, PASCAL CURRELIER, *Du système des Classes à l'Inscription Maritime*, in «Revue Historique des Armées», 147/2 (1982), pp. 44-53.

1717 fu creata una Intendenza Generale di Marina che ebbe, tra i tanti compiti, anche quello di formare le prime *matrículas de mar*, che avrebbero dovuto censire tutti gli uomini abili al servizio marittimo per la *Real Armada*, attingendo, così come avveniva in Francia, dagli equipaggi dei bastimenti commerciali. Una nuova organizzazione del sistema, destinata a durare a lungo, fu progettata dal ministro Patiño nel 1726, quando furono creati i Dipartimenti marittimi, che avevano l'obbligo, su base territoriale, di immatricolare tutti i marinai in attività in quel momento, ma anche tutti i pensionati, gli invalidi nella terminologia di origine francese. Nel 1751 il sistema fu messo definitivamente a regime attraverso l'*Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada*, voluta dal marchese de la Ensenada, all'epoca primo ministro. Tale meccanismo rimase inalterato fino alle riforme ottocentesche, a partire da quella del 1802, per poi giungere ad una prima trasformazione nel 27 novembre 1867 e successive integrazioni, che in parte incorporava l'ambito della marina mercantile da quello della marina militare: con legge del 22 marzo 1873 si creò la nuova *Inscripción Marítima*, destinata ad essere ulteriormente ritoccata nella prima parte del Novecento³.

Il Regno d'Italia, nella codificazione del 1865, prese spunto dalle precedenti esperienze e al capo I, del titolo II, articolo 17 specificava che: «La gente di mare si divide in due categorie, cioè le persone addette alla navigazione e persone addette alle arti ed industrie marittime»⁴. Nella prima categoria erano compresi: i capitani e i padroni; i marinai e i mozzi; i macchinisti e i fuochisti; i pescatori di alto mare. Nella seconda categoria, invece, erano iscritti: i costruttori navali; i maestri d'ascia e calafati, i piloti; i barcaioli e i pescatori del litorale.

Per essere iscritti alle matricole della gente di mare, ed in particolare a quelle della prima categoria, bisognava: avere almeno 10 anni di età; essere

³ ALBERTO HOCES-GARCIA, *La Matricula de Mar en el Departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicación*, in «Mediterranea Ricerche Storiche», 35 (2015), pp. 539-558; MANUEL BURGOS MADROÑERO, *Hombres de Mar, Pesca y Embarcaciones en Andalucía. La Matricula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, Junta de Andalucía, 2003 e ENRIC GARCÍA DOMINGO, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona, 2017, pp. 33-62.

⁴ *Codice per la Marina mercantile del regno d'Italia*, Torino, Stamperia Reale, 1865, p. 5.

vaccinati al vaiolo; essere domiciliati nel compartimento di appartenenza. Ogni compartimento avrebbe dovuto occuparsi anche della formazione del personale navigante. In tal senso, secondo il Regio Decreto del 22 novembre 1866, furono istituiti gli Istituti reali di Genova, Livorno, Palermo, Piano di Sorrento e le Scuole Nautiche di Chiavari, Recco, Sanremo, La Spezia, Portoferraio, Viareggio, Riposto e Trapani. Altre scuole di questo tipo furono aggregate agli Istituti industriali e professionali (ad esempio quello di Napoli); altre ancora furono privatizzate (Alghero, Oneglia, Ortona, Porto Santo Stefano, Rimini) e infine ne furono create di nuove (Amalfi, Barletta, Gaeta e Procida)⁵. La doppia composizione dell'organizzazione scolastica si rifletteva sul diverso rilascio di titoli: agli Istituti reali spettava l'onere di formare i capitani di lungo corso, i costruttori navali e i macchinisti di prima classe, mentre alle Scuole Nautiche rimaneva il compito di formare i capitani di gran cabotaggio, i costruttori e i macchinisti di seconda classe. Le caratteristiche del percorso formativo e dei rispettivi esami vennero fissate con il regio decreto del 17 ottobre 1869. Infine, tutta la gente di mare fu organizzata dal punto di vista assistenziale nelle diverse sedi periferiche delle casse degli invalidi, le quali inizialmente, in base al regio decreto del 4 luglio 1867, erano ubicate a Genova, Livorno, Palermo e Ancona.

La gente di mare comprendeva, pertanto, fin dalle origini, diverse categorie di persone iscritte, il cui numero variò nel corso del tempo: se nel 1868 gli iscritti italiani erano 176.491, un decennio dopo il numero, grazie al grande sviluppo della vela, toccò il picco di 210.267, per poi decrescere, a seguito della crisi della navigazione tradizionale, negli anni a seguire. Nel 1881 il numero degli immatricolati era di 176.335, che su una popolazione italiana di 28.951.546 rappresentava soltanto lo 0,6% dell'intero Stato. Una percentuale esigua, destinata però negli anni successivi a salire rapidamente, ma che in ogni caso raffigurava una categoria fondamentale nello sviluppo dei commerci e nel mantenimento di una Marina da guerra all'altezza delle migliori del mondo⁶.

⁵ Sulla Liguria si veda: MARIA STELLA ROLLANDI, *Istruzione e sviluppo nella Liguria marittima (1815-1921)*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2005.

⁶ Nel 2017 nel mondo gli appartenenti alla gente di mare erano 1,4 milioni di persone, per la maggior parte provenienti dai paesi asiatici. JACQUES ATTALI, *Histoires de la mer*, Paris, Fayard, 2017, p. 178.

Se andiamo ad osservare i dati rilevati a campione negli anni compresi tra il 1881 e il 1914, cioè di quella che definiamo l'età della grande trasformazione, grazie ai documenti pubblicati ogni anno dalla Direzione Generale, denominati *Sulle condizioni della Marina mercantile*, possiamo notare una crescita generale, articolata nella tabella 1 e nel grafico 1.

Anno	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
1881	113.216	63.119	176.335
1886	118.301	71.620	189.921
1891	122.798	92.482	215.280
1896	126.540	113.828	240.368
1901	132.148	130.506	262.654
1909	160.224	169.821	330.045
1914	189.202	216.536	405.738

Tabella 1

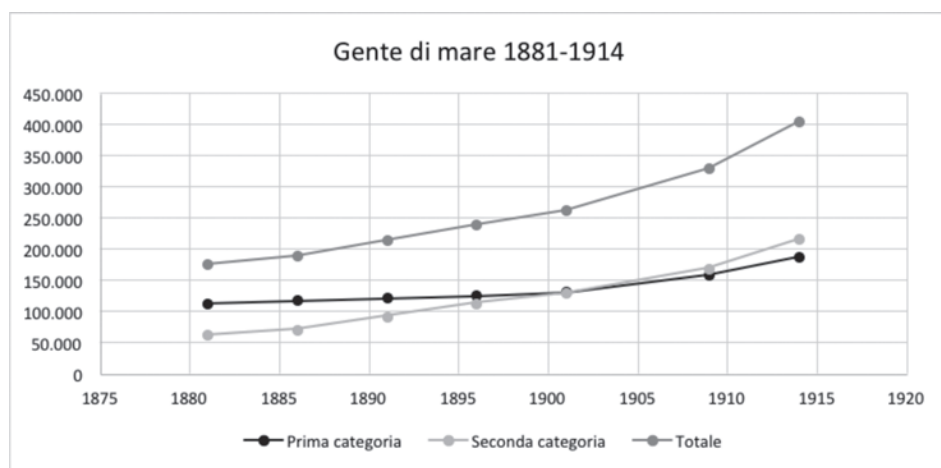


Grafico 1

Come si può notare, vi fu una notevole crescita che portò ad un raddoppio della gente di mare del Regno d'Italia, dovuto in particolare ad un forte sviluppo della seconda categoria, la quale con l'inizio del Novecento divenne

maggioritaria. Fino a quel momento, per contro, il personale della prima categoria rappresentava la maggioranza, tanto che nel 1869 costituiva il 78,15% dell'intera gente di mare del Regno. Negli anni successivi la crescita delle due categorie fu a doppia velocità: minore quella della prima, mentre corposa fu quella della seconda e più nel dettaglio furono i pescatori costieri e i barcaiuoli a crescere di circa 3 volte e mezzo durante l'epoca della trasformazione. Più o meno nella stessa epoca, 1887-1913, il personale di macchina (macchinisti e fuochisti) passò da 5.002 a 16.977 unità, mentre in contemporanea il personale di coperta rimase pressoché costante, anzi con diminuzioni abbastanza evidenti nei gradi superiori, il cui numero fu legato alla provenienza, in particolare dai compartimenti della Liguria. A tal proposito, solo per dare un'idea, si osserva che nel 1887 i capitani di lungo corso erano 4.468; 3.264 nel 1896, 2.799 nel 1901 e 2.760 nel 1913. I macchinisti per converso erano solo 552 nel 1887, mentre passarono ad essere 905 nel 1896, 1.327 nel 1901 e 2.205 nel 1913. I fuochisti, infine, passarono dai 4.450 del 1887 ai 14.772 del 1913, segno che il lento passaggio dal vento al carbone era avvenuto, così come in maniera sintetica nel 1922 aveva ben sintetizzato Epicarmio Corbino, secondo cui nel 1880 l'80% dei marittimi italiani immatricolati era imbarcato sui velieri, mentre questa percentuale era scesa al 21% nel 1914⁷.

Per osservare da vicino i cambiamenti legati al lavoro marittimo tra la metà del XIX secolo e i primi decenni del XX secolo, l'area ligure rappresenta senza dubbio uno spazio privilegiato d'osservazione e di analisi. Nel 1881 la popolazione ligure, secondo i dati del censimento ufficiale di quell'anno, era di 936.476 a fronte di quella italiana nel suo complesso pari a 28.951.546: pesava dunque solo per il 3,2%. Pur essendo una regione piccola e poco popolata, la Liguria da sola però forniva, con i suoi quattro compartimenti di Porto Maurizio, Savona, Genova e Spezia, il 22,2% (39.113) della gente di mare del Regno, che all'epoca ammontava a 176.635 uomini. In quel periodo solamente due aree regionali del Mezzogiorno, la Campania e la Sicilia, ben più grandi e popolose, potevano competere con l'area ligure, con-

⁷ EPICARMIO CORBINO, *Il protezionismo in Italia: VII. Considerazioni generali e conclusioni*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 62/3 (1922), p. 117.

siderato che la prima rappresentava con i suoi due compartimenti (Napoli e Castellammare) il 20,7%, mentre la seconda, con i suoi cinque compartimenti (Messina, Catania, Porto Empedocle, Palermo e Trapani), pesava per il 24,8%. Queste tre aree, le più importanti a livello di fornitura di lavoratori del mare, da sole fornivano il 67,7% dell'intera categoria nazionale. Nel 1881 la Liguria aveva ancora il primato assoluto del personale navigante, poiché gli iscritti alla prima categoria ammontavano a 28.524, prima della Campania con 25.621 e della Sicilia con i suoi 22.021. In queste ultime due regioni erano per contro in forte crescita i pescatori di costa, iscritti alla seconda categoria, pressoché assenti nella tradizione marinara ligure. I dati del 1881 confermano un trend che possiamo definire storico: la Liguria era, per dirla alla Braudel, una delle aree a più alto tasso di *maritimisation* dell'intero Mediterraneo e tra le prime in Europa⁸.

Se andiamo a confrontare i dati del 1881, sempre tratti dalle statistiche denominate *Sulle condizioni della marina mercantile* (si veda l'Appendice A), con quelli degli anni 1886, 1891, 1896, 1901, 1909 e 1914, osserviamo in effetti che con la trasformazione la Liguria via via perse le sue preminenze in termini numerici, a favore del mantenimento del primato nella presenza dei gradi superiori di coperta. Man mano che il lavoro a bordo delle navi a vapore si andava modificando, a scapito delle figure tradizionali legate al mondo della vela, la gente di mare ligure rimase specializzata nel fornire gli ufficiali superiori, che all'epoca cominciavano a provenire dalle scuole nautiche locali. Tali considerazioni sono confermate dal fatto che la Liguria nel 1886 forniva da sola il 58% dell'intera gente di mare nazionale delle categorie di coperta, marinai compresi e addirittura i capitani di lungo corso liguri erano 2.782 a fronte dei 4.460 dell'intero Regno (62,4%).

Negli anni del nostro campione si osserva in generale un calo della presenza ligure: dal 21,5% del 1891, fino al 18,4% del 1901 e poi al dato finale del 1914, quando la percentuale della gente di mare proveniente dai com-

⁸ *La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Paris, Pups, 2016. Sulla *maritimisation* della Liguria si veda: LUCA LO BASSO, *Economie e culture del mare: armamento, navigazione, commerci*, in *Storia della Liguria*, a cura di Giovanni Assereto e Marco Doria, Roma-Bari, Laterza, 2007, pp. 98-114.

partimenti della Liguria scese fino al 17,4%, a fronte del 20,8% della Campania (che all'epoca aveva anche due compartimenti in più: Torre del Greco e Salerno) e del 27% della Sicilia (che aveva il compartimento di Siracusa in aggiunta). Alla vigilia italiana della Grande Guerra, ad ogni modo, la Liguria continuava a fornire il più elevato numero di capitani (54,7%), in rapporto al dato fornitoci per la Campania (19%) e alla Sicilia (13,7%). È possibile osservare lo stesso trend per quanto concerne i macchinisti: 41,6% per la Liguria, 21,5% per la Sicilia e 13,3% per la Campania. Tutto ciò quando in effetti la transizione dalla vela al vapore era ormai avvenuta: 348.959 tonnellate per la prima categoria e ben 933.156 per la seconda, mentre ricordiamo che ancora nel 1881 il tonnellaggio della vela ammontava a 895.359 tonnellate, contro le misere 93.698 del vapore⁹. L'antico regime della storia marittima era definitivamente tramontato anche in Italia e, seppur con molte resistenze, anche nella sua regione marittima più importante: la Liguria.

⁹ *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1881*, Roma, Forzani Tipografi del Senato, 1882, pp. 3-23; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1886*, Roma-Firenze, Tipografia Bencini, 1887, pp. 22-32; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1891*, Roma, Tipografia Cecchini, 1892, pp. 37-47; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1896*, Roma, Tipografia Cecchini, 1897, pp. 3-13; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1901*, Roma, Tipografia Cecchini, 1902, pp. 3-12; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1909*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1911, pp. 25-36; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1914*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1916, pp. 23-35.

CAPITOLO 3

IL LAVORO MARITTIMO DALL'ETÀ MODERNA ALL'INCHIESTA PARLAMENTARE DEL 1881

Per lungo tempo il reclutamento della gente di mare è avvenuto in modo clientelare, oppure casualmente, e sempre secondo un contratto che prevedeva un accordo preso a voce a bordo di un bastimento, sulle banchine di un porto o più semplicemente nei luoghi di ritrovo come le osterie e le bettole delle città portuali¹. In molti casi subentravano tra le parti dei mediatori più o meno improvvisati, i quali si premuravano di segnalare un imbarco sicuro, in cambio di una piccola percentuale sul premio di ingaggio². L'accordo stipulato a voce tra il capitano e il reclutato prevedeva di solito un anticipo sugli emolumenti, un premio di ingaggio, che poteva essere anche piuttosto consistente a seconda del tipo di viaggio. Il contratto stipulato in via orale, possibilmente davanti a testimoni, si basava sulla natura della rotta e sul tipo di retribuzione offerta dal capitano. Una parte accessoria, ma significativa, riguardava il cibo, le bevande e i premi che si potevano ottenere durante la navigazione e tutto questo era regolato dalle consuetudini non scritte. In generale, erano in uso in età moderna tre tipologie contrattuali. La prima era basata sui dividendi derivati dall'impresa: in pratica ogni membro dell'equi-

¹ ANDREA ADDOBBATI, *Until the Very Last Nail: English Seafaring and Wage Litigation in Seventeenth-Century Livorno*, in *Law, Labour and Empire Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, edited by Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard J. Blakemore, Tjil Vanneste, London, Palgrave Macmillan, 2015, pp. 43-60.

² LUCA LO BASSO, *Gli intermediari del lavoro marittimo a Venezia tra XVII e XVIII secolo: galeotti e marinai*, in «Mélanges de l'École française de Rome-Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 129/1 (2017), pp. 57-65.

paggio guadagnava in base ad una quota/parte prestabilita, calcolata in proporzione agli utili scaturiti dalla navigazione; la seconda forma, molto in voga in Nord Europa, prevedeva una retribuzione a forfait, calcolata su ogni singolo viaggio; mentre l'ultima e più nota forma contrattuale, che si impose via via sempre più sui lunghi viaggi e sui bastimenti più grandi, prevedeva il pagamento di un salario mensile, calcolato in base al ruolo assegnato ad ogni singolo membro della ciurma. Nonostante questa ultima forma contrattuale si affermasse sempre più, rendendo il marinaio salariato sempre più subordinato alla mercé dei capitani e alle decisioni della proprietà, in molti settori, come il piccolo e medio cabotaggio, la guerra di corsa e la pesca, continuò ad essere molto diffuso il contratto "alla parte", che a bordo dei bastimenti più piccoli garantiva ancora maggiori margini di guadagni anche per i membri più deboli dell'equipaggio, come i marinai o i mozzi. A tutto questo bisogna aggiungere anche che, in ogni caso, nel mondo marittimo di antico regime una parte consistente della retribuzione si basava sulla possibilità di trasportare una certa quantità di merce, rivendibile liberamente, senza cioè dover sottostare alle leggi doganali, chiamata paccottiglia. Questa, molto difficile da calcolare perché non soggetta a controllo e dunque non registrata sui documenti di bordo, spesso era la parte più consistente del lucro di ogni marinaio e pertanto aveva il compito di compensare gli scarsi utili derivati dal viaggio o i bassi salari pagati³.

Nel corso della seconda metà del XIX secolo, durante l'epoca del passaggio definitivo tra l'antico regime marittimo e la sua età contemporanea, il lavoro sul mare divenne sempre più globalizzato, sempre più legato al rapido sviluppo capitalistico e industriale, tanto che la retribuzione a salario si impose dappertutto come base contrattuale di tutti i marittimi del globo, eccetto una quota di marinai imbarcati sui velieri, sui bastimenti di piccolo cabotaggio e sulle barche pescherecce. La retribuzione salariale, simile a quella che vigeva nelle fabbriche terrestri, aveva contribuito, assieme agli sviluppi del-

³ LUCA LO BASSO, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016, pp. 160-161 e p. 164; MARCUS REDIKER, *Sulle tracce dei pirati. La storia affascinante della vita sui mari del '700*, Casale Monferrato, Piemme, 1996, pp. 149-162.

l'industrializzazione, ai processi di maggiore subordinazione dei marinai rispetto al capitale (l'armatore) e ad una progressiva proletarizzazione divenuta via via sempre più forte soprattutto sui grandi piroscafi, anche a seguito dell'introduzione a bordo di altre figure professionali legati alle macchine⁴. Su questi bastimenti si verificò un progressivo allargamento della forbice salariale tra gli ufficiali, con in testa il comandante, e gli uomini della bassa forza, secondo proporzioni in larga misura maggiori rispetto all'epoca dei velieri. Vale a dire che se il calcolo del salario avviene ancora oggi in base alla sua produttività marginale – in altre parole la retribuzione è modulata in base al contributo individuale di ogni lavoratore all'impresa nella quale lavora – e in base alle competenze, si osserva che il ruolo di marinaio fu svilito sui piroscafi da un evidente minore contributo al funzionamento del bastimento, oltre che da un altrettanto evidente abbassamento delle competenze, rispetto a quello che accadeva sui velieri. Efficace fu la formula per spiegare tutto questo usata da Epicarmio Corbino, che riassume bene il concetto: «Al classico marinaio del veliero si è sostituito il marinaio del piroscavo, più meccanico che marino»⁵.

Il risultato di questo processo si manifestò in un crollo dei salari, per una categoria che diventava pertanto marginale, rispetto ad altre legate alle macchine, e non forniva più le garanzie per le progressioni di carriera che conducevano al comando, diventate più rare, anche se non impossibili, perché in via definitiva, con il vapore, gli ufficiali cominciarono a provenire in parte dalle scuole nautiche e non più dalla sola formazione pratica di bordo⁶. Gli equipaggi sui piroscafi erano formati da due mondi separati: quello degli ufficiali, che in molti casi provenivano dal ceto medio della borghesia cittadina

⁴ MARIA ELISABETTA TONIZZI, *Lavoro e lavoratori del mare nell'età della globalizzazione*, in «Contemporanea», XVII/4 (2014), pp. 691-701.

⁵ CORBINO, *Il protezionismo marittimo in Italia: VII*, p. 117.

⁶ THOMAS PIKETTY, *Il capitale nel XXI secolo*, Milano, Bompiani, 2014, p. 466; VALERIE BURTON, *The Making of a Nineteenth-Century Profession: Shipmasters and the British Shipping Industry*, in «Journal of the Canadian Historical Association», 1 (1990), p. 97; KAREL DAVIDS, *Technological change and the professionalism of masters and mates in the Dutch mercantile marine, 1815-1914*, in «Collectanea Maritima», V (1991), pp. 282-303; RODRIGO DE OLIVEIRA TORRES, *Handling the Ship: Rights and Duties of Masters, Mates, Seamen and Owners of Ships in Nineteenth-Century Merchant Marine*, in «International Journal of Maritime History», 26/3 (2014), pp. 587-599.

o dai figli di capitani stessi; e quello dei marinai, di estrazione popolare, che sceglievano di lavorare in mare per stretta necessità o per fuggire dalle pene del mondo terrestre. Tuttavia, tutto questo processo fu lungo e si concluse solamente nel corso del XX secolo inoltrato. L'industrializzazione e il progressivo sviluppo del turbo-capitalismo di quegli anni, unito al passaggio dalla vela al vapore, provocò un decadimento del mestiere di marinaio, che da operaio altamente specializzato si trasformò sui piroscafi in operaio comune, con salari che tendevano al basso e che dunque amplificavano le diseguaglianze sociali, in rapporto anche alle scarse possibilità di progressioni di carriera che nel mondo della vela erano ancora possibili, ma che nel mondo del carbone diventavano sempre più complicate⁷. L'unica via di uscita, per le famiglie che tradizionalmente fornivano mozzi e marinai alla marineria velica, fu, soprattutto nel corso del Novecento, di poter far accedere i propri figli alla nuova istruzione nautica, che favoriva l'accesso preferenziale ai ruoli degli ufficiali di bordo, gli unici in grado di assicurare al ceto popolare una sorta di ascensore sociale verso il ceto medio. Iniziava una fortunata epoca, oggi fortemente in crisi, nella quale la progressione sociale, e la relativa diminuzione delle diseguaglianze, poteva essere favorita solo attraverso l'istruzione di massa. D'altra parte, così ha spiegato di recente Thomas Piketty, «se l'offerta di competenze non cresce allo stesso ritmo delle necessità della tecnologia, i gruppi la cui formazione non è abbastanza evoluta finiscono per trovarsi con salari bassi e mansioni svalutate, con una crescita conseguente delle diseguaglianze determinate dal lavoro»⁸. L'unico rimedio, così erano convinti molti degli intervistati nell'*Inchiesta parlamentare* del 1881, per ridurre queste diseguaglianze da lavoro, che si acuiscono sempre più con lo sviluppo vertiginoso del capitalismo, era di investire nella formazione⁹.

In maniera analoga, nella prima età moderna, era avvenuto qualcosa di simile nel mondo delle galee del Mediterraneo. Quando dappertutto si intro-

⁷ WALTER SCHEIDEL, *La grande livellatrice. Violenza e diseguaglianza dalla preistoria ad oggi*, Bologna, Il Mulino, 2019, pp. 138-149.

⁸ PIKETTY, *Il capitale nel XXI secolo*, p. 467 e p. 469.

⁹ Sulle diseguaglianze in rapporto all'accesso all'istruzione si segnala: PIKETTY, *Capitale e ideologia*, pp. 51-53.

dussero nuove figure di rematori, forzati e schiavi, e dunque incatenati, si assistette ad un decadimento della figura del galeotto libero, che era un lavoratore altamente specializzato nella voga, che divenne sempre più un lavoratore generico, di basso livello sociale, retribuito con una misera paga che, in molti casi, rimase pressoché la stessa per più di un secolo. Tutto ciò fu permesso dall'introduzione di un nuovo sistema di remeggio, definito a *scaloccio*, in cui si usava un solo remo per banco, che favorì l'uso di rematori meno specializzati, reclutati, per così dire, in modo forzato e non retribuiti, ma solo alimentati e tenuti in vita. In quel passaggio storico il mestiere di rematore divenne sempre meno appetibile, sia dal punto di vista sociale, sia dal punto di vista economico¹⁰.

Tornando a considerare le dinamiche del XIX secolo, si osserva ad esempio che nel registro delle matricole del compartimento di Porto Maurizio del 1886, molti marittimi che iniziavano la propria carriera da mozzi o da marinai, la concludevano quasi sempre nelle medesime categorie. È il caso di Emanuele Bonifai, classe 1872 di Alassio, imbarcatosi la prima volta il 2 giugno 1886 come mozzo, divenne marinaio nel 1893 e concluse la propria vita lavorativa in mare nel 1916, sempre nel medesimo ruolo, a bordo di un piroscafo italiano affondato a Rodi da un sommergibile tedesco. Allo stesso modo si svolse la carriera di un altro allassino, Giambattista Gandolfo, classe 1873, il quale dopo aver iniziato come mozzo nel 1886, cessò il servizio come marinaio nel 1905. In qualche caso, invece, così come avveniva in antico regime, a bordo dei velieri era possibile fare almeno un poco di carriera. Sebastiano Cerrisano, nato nel 1860 a Cervo, si imbarcò la prima volta nel 1886 per poi essere collocato a riposo nel 1913 con il grado di nostromo. In altri casi ancora, non molto numerosi nel caso di Porto Maurizio, il passaggio dalla vela al vapore, aveva consentito anche il passaggio di ruolo dalla bassa forza a quello degli ufficiali, seppur ad un grado non particolarmente elevato. Giuseppe Salvo di Porto Maurizio, classe 1872, si imbarcò su un veliero nel 1886 come mozzo per poi diventare terzo ufficiale, dapprima per un imbarco sul

¹⁰ LUCA LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003.

brigantino goletta *Teresa* nel 1896, poi sul piroscavo *Bisagno* della NGI nel 1898, fino a chiudere la propria carriera lavorativa nel 1900, sempre come terzo di coperta. In altri casi, infine, si intravedeva la nuova via, che prevedeva l'entrata direttamente nelle file degli ufficiali, forse a seguito della frequentazione delle scuole nautiche. Così fu per Carlo Vincenzo Dolce, classe 1854, di Borghetto S. Spirito, che nel 1886 era secondo ufficiale su un brigantino a palo per poi due anni dopo passare con lo stesso grado su un piccolo piroscavo e poi congedarsi nel 1897 come ufficiale in seconda sul vapore *Domenico Balduino* della NGI¹¹.

A riprova di quanto affermato ci vengono in aiuto anche i dati generali estrapolabili da un campione di 300 immatricolati del compartimento di Porto Maurizio tra il 1886 e il 1888. Tra questi ben l'80% degli immatricolati si imbarcarono come marinai (41,6%) o come mozzi (38,3%), mentre meno numerose (15,3%) furono le immatricolazioni di comandanti e furono addirittura pochissime per quanto concerne i ruoli di macchina, ridotti ad un solo macchinista e a 3 fuochisti. Inoltre, l'80% degli immatricolati di questo compartimento fece tutta il percorso lavorativo solo ed esclusivamente a bordo di velieri, mentre solamente il 18,6% passò dalla vela al vapore; solo sette individui, per lo più ufficiali, navigarono esclusivamente sui piroscavi. Si vede pertanto, dal piccolo osservatorio di Porto Maurizio, quanto in Italia la navigazione a vela alla fine degli anni Ottanta del XIX secolo fosse ancora preponderante e quanto, come detto, le carriere fossero poco fluide e diversificate tra ufficiali e bassa forza¹².

Se si osservano i dati sulle carriere del compartimento di Genova di due decenni prima è possibile valutare meglio le fasi del cambiamento avvenuto nel mondo del lavoro marittimo. Per gli immatricolati alla fine degli anni Sessanta del XIX secolo, nel mondo della vela, era ancora possibile, come se

¹¹ Archivio di Stato di Imperia (da ora in poi ASI), *Capitaneria di Porto, Matricole della Gente di Mare*, reg. 1. Per un utile confronto sull'uso delle matricole della gente di mare si veda la metodologia usata per Le Havre da Nicolas Cochard, *Gens de mer et société urbaine au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2016, pp. 41-50 e per le ricostruzioni delle carriere pp. 81-112.

¹² ASI, *Capitaneria di Porto, Matricole della Gente di Mare*, reg. 1. Elaborazione dei dati a cura di Davide Sansò, che ringrazio.

nulla fosse cambiato rispetto al XVIII secolo, iniziare la carriera come mozzi e concluderla come capitani di lungo corso. È il caso di Giovanni Battista Marco Mango, nato a Genova il 25 aprile 1846, immatricolato tra la gente di mare il 6 aprile 1869, allorché si imbarcò con il grado più basso dell'equipaggio su un brigantino diretto a Tabarca e poi a Napoli. Dopo aver navigato per alcuni anni sui velieri nel Mediterraneo, riuscì a diventare secondo di bordo agli inizi del 1875 ed ottenne inoltre nello stesso anno la patente di capitano di lungo corso. Allo stesso modo, il 14 aprile 1869, il mozzo Giuseppe Antonio Andrea Devillaine, nato a Voltri il 14 aprile 1851, si imbarcò sul bastimento a vela del capitano Maggiolo, per poi proseguire la sua carriera fino ad essere nominato capitano di lungo corso il 10 agosto 1877¹³. Queste carriere, nonostante l'introduzione della scolarità nautica le avesse già in parte diversificate, erano ancora possibili, così come si ricava anche dai libretti di navigazione personali conservati nel Museo marinaro Gio Bono Ferrari di Camogli. Alla fine del XIX secolo erano in molti a Camogli ad imbarcare come mozzi, per poi proseguire la carriera fino al grado di capitano di lungo corso. Quello che non è possibile desumere da questi documenti è quanto nei cambi di grado incidesse l'istruzione. Per fare ciò bisognerebbe intrecciare i dati ricavati dai registri delle matricole, o dai singoli libretti di navigazione, con gli elenchi dei diplomati del compartimento locale. Ad ogni modo, quel che appare chiaro è quanto ancora la tradizione antica pesasse sugli avvii di carriera. Sembra che un buon capitano, anche dei nuovi e sbuffanti piroscafi, dovesse essere tale solo se avesse dimostrato di aver appreso il mestiere fin da fanciullo come mozzo imbarcato sui velieri. Prospero Figari di Antonio di Camogli, nato a Genova il 6 maggio 1883, fu immatricolato al n. 72.053 in qualità di mozzo il 16 ottobre 1897. Dieci anni dopo risultava essere imbarcato come 2° ufficiale sul piroscavo *Venus*, nave da carico costruita dal cantiere Nicolò Odero della Foce a Genova nel 1899, comandato dal capitano Schiaffino anch'egli di Camogli. Proseguì la sua carriera negli anni successivi, sempre come secondo, sui piroscafi *Città di Palermo* e *Sicilia*, avendo ottenuto la patente di capitano di gran cabotaggio nel 1906 e poi

¹³ ASG, *Matricole della Gente di mare*, reg. 7, matricola 6703 e matricola 6718.

quella di capitano di lungo corso il 17 agosto 1908. Negli stessi anni anche Giovanni Dapelo di Carlo, nato a Camogli il 18 dicembre 1887, immatricolato come mozzo a Genova nel 1903, divenne successivamente capitano di lungo corso, tanto da risultare ancora in servizio con quel grado nel 1947¹⁴. L'incidenza dell'istruzione, nel diversificare in via definitiva le carriere marittime, secondo una tendenza iniziata all'epoca del passaggio dalla vela al vapore, divenne preponderante solamente nel corso del secondo dopoguerra, quando per accedere ai gradi di comando era obbligatorio aver ottenuto il diploma di aspirante al massimo ruolo delle navi mercantili.

In alcuni casi, esisteva inoltre una specie di terza via alla carriera marittima. Capitava ancora nell'ultimo trentennio del XIX secolo che anche i figli delle famiglie marittimo-borghesi della Liguria, pur potendo studiare e diplomarsi come aspiranti al comando delle navi mercantili, fossero costretti ad iniziare la propria carriera marittima in qualità di mozzi sui velieri. Era connaturata alla mentalità marinara dell'epoca l'idea che la miglior scuola nautica per i giovani dovesse essere l'antica navigazione a vela: solo sui velieri era possibile apprendere la terminologia e i rudimenti della vita di mare, anche per coloro che erano destinati un domani a diventare capitani. In questo senso è davvero eccezionale la testimonianza, contenuta in una lunga memoria autobiografica scritta negli anni Novanta, di Francesco Gerolamo Ansaldo, giovane erede cadetto del fondatore della celebre Ansaldo, Giovanni, che era stato ingegnere e professore universitario di calcolo infinitesimale all'Università di Genova.

Francesco Gerolamo Giuliano, così per intero il nome registrato sul suo libretto di matricolazione, detto più comunemente dalla famiglia Gerolamo, apparteneva a quella borghesia benestante della Genova della metà dell'Ottocento, in contatto con i grandi aristocratici e con i vertici politici della città. Nato pertanto sotto una buona stella il 14 novembre 1857 a Genova¹⁵, il gio-

¹⁴ Museo marinaro Gio Bono Ferrari di Camogli, *Libretti di navigazione* di Prospero Figari e Giovanni Dapelo.

¹⁵ Fondazione Ansaldo (da ora in poi FA), *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, b. 14, fasc. 2, Libretto di matricolazione di Francesco Gerolamo Ansaldo. Il fondo è in fase di riordino e pertanto la numerazione dei pezzi è provvisoria.

vane Gerolamo si ritrovò ben presto davanti ad una serie di sfortune, iniziate con la morte precoce di entrambi i genitori quando aveva solamente due anni. Fu affidato allo zio Luigi Ansaldo che ne divenne una sorta di padre e che fu l'ispiratore della futura carriera marittima. «Morto il padre, morta la madre – così scrisse Gerolamo nella sua autobiografia – le condizioni finanziarie della mia famiglia peggiorarono. Alla morte di Giovanni furono vendute tutte le più belle suppellettili di casa con gli ori di mia madre ed una lite fu mossa contro gli azionisti dello stabilimento Ansaldo»¹⁶. Ben presto, insomma, l'esistenza di un fanciullo destinato ad avere una vita comoda ed agiata fu complicata dagli eventi luttuosi che ne forgiarono un carattere complesso e ribelle, tanto da suggerire allo zio la soluzione della vita di mare. Ma prima di questo passo il giovane Ansaldo ebbe modo di studiare fino alla prima ginnasio, presso la sede della Nunziata a Genova, quando però nel 1870 fu bocciato a causa di un cattivo rapporto con lo studio del latino. A quel punto lo zio, terminata la solita villeggiatura estiva, «mi ritirò in casa presso di sé senza farmi continuare gli studi, mi fece iscrivere nel primo anno delle scuole tecniche della Annunziata. Egli aveva deciso di mettermi a navigare e solo aspettava che io avessi un'età più adatta per intraprendere quella carriera». Secondo Gerolamo, lo zio Luigi «ebbe sempre un lato debole per il mare. Per la professione di chirurgo egli aveva moltissime conoscenze con una vasta clientela nel ceto marittimo di Recco e di Camogli». Inoltre, Luigi Ansaldo, «a questa sua simpatia per il mare egli vi aggiungeva altre importantissime ragioni, quali la mia salute cagionevole che mi minacciava di una esistenza tisiaca e scrofolosa e si sarebbe rafforzata navigando, il mio carattere svagato che egli sperava si sarebbe formato fra la gente rozza ed energica in mezzo alla quale avrei dovuto trovarmi ed il non aver io né un'intenzione o volontà di intraprendere una determinata carriera né l'attitudine di continuare gli studi ormai molto arretrati»¹⁷.

Promosso nel primo anno della scuola tecnica, «senza infamia e senza lode» scrisse il protagonista, Gerolamo Ansaldo fu iscritto al n. 46.429 della

¹⁶ FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 36, Diario, p. 32. Sappiamo però che quando iniziò a navigare Gerolamo Ansaldo aveva avuto un'eredità che nel 1879 ammontava a lire 12.500. FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 51.

¹⁷ FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 36, Diario, p. 80.

gente di mare del compartimento di Genova con la qualifica di mozzo. «Mi fecero fare il libretto coi seguenti segni caratteristici “capelli biondi”, ciglia “in fronte regolare”, “occhi cerulei”, “naso giusto”, “viso ovale”, “colorito naturale”. Doveva essere guercio quel tale impiegato per caratterizzare giusta la forma del mio naso. L’iscrizione alle matricole era necessaria per poter imbarcare io giovane mozzo di nemmeno 14 anni, a bordo del brigantino a palo *Pietro Cerruti* di Varazze, comandato dal capitano Antonio Scotto di Genova»¹⁸. Gerolamo: essendo figlio di una famiglia borghese benestante, si presentò all’imbarco a Savona il 6 novembre 1871 per un viaggio di 30 mesi verso Rangoon per prendere un carico diretto in Inghilterra, vestito come un damerino, seppur con l’abbigliamento da marinaio «con camicia di lana bleu, calzoni di panno oscuro e una berretta di lana pure bleu con un alto fiocco rosso di quelle proprie de’ mozzi francesi. Mi pavoneggiavo – continuava nel racconto l’Ansaldo – nel mio nuovo abbigliamento come un Colombo in erba ed alcuni monelli vedendomi con quel cocciuto berretto ed insaccato abbastanza goffamente mi bertegeggiano con quei curiosi modi di dire propri dello spiritoso buon umore del popolino. “Ehi dicevano, ha il fiocco, sembra un pappagallo”, espressioni queste che mentre noiavano me divertivano assai mio zio. Dopo pochi giorni, il *Pietro Cerruti* partiva da Savona. Ecco come è che andai a navigare senza avere nessuna attitudine al mare, né passione, ed amore o lusinga, che verso di esso mi tenesse carattere mio costante fu l’indifferenza, mi imbarcarono ed io partii senza per nulla pensare»¹⁹.

Fu come per molti, dunque, una scelta un po’ casuale dettata dalle circostanze; ma è bene ricordare che il giovane Gerolamo, per appartenenza sociale, avrebbe avuto una carriera diversa da quella dei mozzi provenienti dal popolino, così come lui stesso denominava la parte della popolazione più povera. Il confronto sociale, lo stesso Ansaldo, lo visse quotidianamente a bordo. Pur ricoprendo il grado di mozzo, fin da subito fu impiegato come assistente di camera del capitano, il camerotto, e fu chiamato ben presto dal resto dell’equipaggio, di cui lo stesso protagonista ci ha lasciato una fotografia straor-

¹⁸ *Ibidem*, p. 85.

¹⁹ *Ibidem*. Sui mozzi si veda MICHEL GIARD, *Le mousses. Les destin d’apprentis marins*, Condé-en-Normandie, Éditions Charles Corlet, 2019.

dinaria, “cappetta”, che era il soprannome che si dava solitamente «ai signorini di buona famiglia i quali si mettono a navigare». Nel caso suo, la scelta del nomignolo, molto usato dai marittimi di tutti i tempi, era dovuta al fatto che quel giorno in Capitaneria a Savona si era presentato con «addosso una malaugurata marsinetta o cappotto; che avendo quella proprietà e pulizia abituale comune fra i figli della povera gente, si buttano a far la vita del bordo con trascuraggine grande della propria persona mettendo un certo impegno a vivere male e sudiciamente»²⁰. Tutto sommato, quel primo e lungo imbarco, fu un successo nella mente di Gerolamo Ansaldo, perché, come lui stesso scrisse, lo avviò ad un mestiere, anche se «non è che io sentissi un grande trasporto per il mare ma oramai quella nuova vita mi piaceva ed essendo pagato, così in un certo modo indipendente, mi sembrava di innalzarmi ai miei propri occhi io che mi ero purtroppo abituato da me stesso a considerarmi sin da quel tempo come un essere che non sarà mai riuscito a nulla di buono»²¹.

L'avvio alla carriera marittima di Ansaldo rappresenta un buon esempio di quella biforcazione di carriera che derivava dalle diseguaglianze sociali, per cui chi era benestante e poteva pagarsi gli studi, pur dopo aver iniziato come mozzo, proseguiva la carriera nei ranghi degli ufficiali, con ben altri stipendi e frequentando ben altri ambienti sia a bordo, sia soprattutto a terra. Difatti, rientrato a Genova nell'estate del 1874, Gerolamo Ansaldo, su consiglio dello zio, decise di studiare per prendere il diploma di capitano. Quel che però è interessante notare è che nell'Italia liberale e monarchica, e ancora oggi in quella repubblicana, era possibile ottenere diplomi passando attraverso vie alternative a quelle ufficiali, ancora non molto diffuse sul territorio della Penisola. Il giovane Ansaldo si recò «direttamente dal professor Fiori, uno dei tanti maestri di nautica che erano in quell'epoca a Genova e fabbricavano capitani di mare a bizzeffe». Secondo il nostro acuto scrittore, inoltre, «all'epoca d'oro per gli asini che volevano passare capitani di mare i programmi degli esami per ottenere quelle patenti non richiedevano grandi cose e neppure si richiedeva che quel tanto necessario per guidare una nave si

²⁰ *Ibidem*, p. 93.

²¹ *Ibidem*.

conoscesse profondamente. Per essere ammessi agli esami bastava presentare un certificato di aver fatto un corso di studi nautici, più o meno regolare, più o meno rapido ciò importava poco, presso uno dei diversi professori di quella disciplina, fabbricati pur essi a tutta pressione e che per essere promossi bastava sapere praticamente, empiricamente, quel certo veruno di calcoli nautici ripetendo come un pappagallo le definizioni e teorie studiate su qualche tale figura, con quelle tali lettere, parola per parola. Gli studi da capitano erano allora un affare di sola memoria, se per caso la figura esplicativa di un calcolo si presentava con altre lettere addio, tutta la scienza del candidato era bellamente svanita. Queste blandizie negli studi di marina causarono ben scioche e perniciose esche adottate per la falsa idea di agevolare gli studi aprirono l'adito ad una caterva di marinacci zoticoni ed ignoranti, incapaci di scrivere una lettera in un italiano comprensibile, ed aiutarono a far decadere in qualità ed aumentare in numero la classe dei capitani di mare facendola scendere alla più inferiore categoria delle professioni che richiedevano delle sicurtà, non autorizzazione d'esercizio, ed una sua speciale e necessaria sorveglianza. Col professore Fiori fu stipulato l'accordo di lire 500 da pagarsi metà prima d'incominciare il corso e metà dopo che si aveva ricevuto il diploma da capitano. Questa combinazione così pratica e così spiccia non mi assicurava certamente una buona e solida istruzione nautica ma era il meglio che in quel tempo ed in quelle condizioni si potesse fare, d'altronde nessuno dei miei si lusingava che io mi potessi applicare seriamente allo studio ed io non mi sentivo l'inclinazione a fare ciò. L'importante era che io passassi capitano prima che i vecchi programmi, col regno degli asini che avevano alimentato fossero aboliti, come si buccinava, ed altri più razionali fossero messi in rigore. Dovevo anche io passare col mucchio»²².

Promosso agli esami finali per l'ottenimento del diploma per diventare capitano di lungo corso, Gerolamo Ansaldo si rese conto che la sua forza derivante dall'essere benestante, si trasformava in un problema, allorquando si presentò per essere imbarcato nuovamente in qualità di mozzo, così come lui stesso narra: «Ero rimasto quasi 19 mesi a Genova, ed in tutto quel tempo

²² *Ibidem*, pp. 116-117.

ero comunemente diventato signorino. Io non ho mai avuto l'apparenza ruvida del marino e dopo qualche prolungato soggiorno in terra perdevo quasi completamente quella certa larghezza di carne e di porgere che è familiare a chi conduce una vita materialmente attiva. Infatti, l'armatore di un barco bestia al quale mi presentai per essere imbarcato come mozzo non mi volle» e lo stesso accadde quando si presentò a Savona per poter essere impiegato a bordo del brigantino a palo *Adelina*: «Quando andai a presentarmi a Savona al capitano dell'*Adelina* per imbarcarmi come mozzo questo vedendomi piuttosto ben vestito e con l'apparenza di un signorino ruvidamente ed a bruciapelo mi disse: io ho bisogno di mozzi per dare il catrame e non di signorini. Ed io pure so dare il catrame come un altro risposi un po' piccato. Questa risposta gli deve essere piaciuta perché senz'altro trattare mi prese come giovanotto a lire 30 al mese»²³.

Dopo l'imbarco sull'*Adelina*, l'ultimo come mozzo, l'Ansaldo, dopo aver schivato la leva, grazie al pagamento di lire 2.000, trovò un nuovo impiego sul *Negrisuola* di Camogli, tramite un «certo Oxilia, sensale in Banchi»²⁴. Rientrato nuovamente a Genova, lo zio Luigi lo convinse a prendere la patente di capitano di gran cabotaggio, al fine di poter imbarcare come ufficiale, rango più adatto al giovane Ansaldo. Gerolamo si preparò tramite un professore di nautica e si presentò all'esame «senza essere bene preparato ed all'esame in scritto sbagliai completamente il calcolo che era poi un semplice calcolo d'angolo, o radio. Accortomi dell'errore mi preparai bene per l'esame orale, mi raccomandai al capitano Oneto che era il capitano mercantile che mi doveva interrogare nella pratica navale, andai a trovare un certo capitano Zirio che abitava nella salita degli Angeli e gli consegnai lire 11,25 che dovevano agevolarmi la promozione e mi presentai agli esami orali facendovi una bellissima figura. Maledetto intrigo io lo detesto e molto eppure... anch'io vi ricorsi in quel caso. Si ha un bell'essere puritani viene un tempo in questo mondaccio che si rimane vili e si cade in quello che prima si disprezzava e di cui poi si vergogna»²⁵.

²³ *Ibidem*, p. 133.

²⁴ *Ibidem*, p. 206.

²⁵ *Ibidem*, pp. 224-225.

Ottenuto un nuovo imbarco sul brigantino a palo *Martinin* di Camogli, comandato dal capitano Caffarena di Recco, detto Bonin, grazie alla mediazione di ingaggio del farmacista di Piazza Banchi, Gerolamo Ansaldo, tornato a Genova, fu invitato dal solito e solerte zio a prendere anche la patente di capitano di lungo corso, avendo egli accumulato i mesi di navigazione necessaria per tale grado. Anche in questo secondo caso gli esami si svolsero come quelli della volta precedente e l'Ansaldo fu promosso, grazie questa volta all'intervento dello zio e dello stesso farmacista Repetto, che lo aveva fatto imbarcare sul *Martinin*.

Preso la nuova patente, «mio zio non voleva più lasciarmi partire coi bastimenti a vela, [...] prevedeva che l'avvenire della marina doveva essere nella marina a vapore. Si corrucciava per Genova come si dovevano costituire nuove società di navigazione a vapore ed egli sperava di vedermi in una di esse»²⁶. In quelle circostanze, si vide chiaramente quanto l'appartenenza alla buona società potesse favorire il giovane ufficiale di marina, che seppur aveva fatto la gavetta, grazie alla forza economica e sociale della famiglia, poteva ottenere un nuovo e prestigioso impiego a bordo dei piroscafi, ritenuti, come abbiamo visto, un salto di qualità nella carriera di un marittimo dell'epoca.

Per meglio prepararsi al passaggio dalla vela al vapore, grazie alle conoscenze, lo zio Luigi riuscì a far autorizzare il nipote dal Bombrini, allora a capo dello stabilimento Ansaldo di Sampierdarena, di poter fare pratica con le macchine a vapore. Inoltre, sempre lo zio Luigi fece entrare il nipote nei salotti giusti dell'epoca, quelli nei quali circolavano il marchese Durazzo, che era dentro a diversi consigli di amministrazione di società di armamento, il cavaliere Bruzzo, che era a capo de *La Veloce*²⁷ e altri conoscenti della famiglia, che fecero da tramite per mettere in contatto Gerolamo Ansaldo con Edilio Raggio, che allora aveva fondato una nuova compagnia di navigazione. Dopo qualche tempo, il

²⁶ *Ibidem*, p. 250. Le due patenti rilasciate dal Ministero della Marina rispettivamente il 25 febbraio e il 1° dicembre 1881 e il congedo definitivo dalla NGI, datato 16 novembre 1922, si trovano in FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 23.

²⁷ ROBERTO TOLAINI, *La formazione di un banchiere. Per una biografia di Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini (1848-1921)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LIX (2019), pp. 190-203; ID., *The Genoese nobility: Land, finance and business from restoration to the First World War*, in «Business History», 62 (2020), pp. 1-30.

giovane ufficiale di belle speranze si imbarcò come 2° ufficiale, il 10 marzo 1883, a bordo del piroscafo *Scrivia*. Era la prima tappa di una lunga carriera, che lo avrebbe portato ad ottenere il comando per la prima volta nel 1884 sul piroscafo *Stura* per poi proseguire la sua carriera di capitano di lungo corso sui piroscafi della NGI fino al 1901, quando per circa un anno lavorò per la Direzione Generale del ministero a Roma. Tornò a navigare, al comando del *Regina Margherita* nel 1902 ed ebbe il suo ultimo impiego, terminato il 19 agosto 1911, al comando del piroscafo *Re Vittorio*. Pensionato nel 1918, l'Ansaldo tornò a navigare come comandante ispettore nel 1922 a bordo del *Colombo* e del *Giulio Cesare* per un viaggio a New York (Appendice C) e si spense nel 1926²⁸.

La storia di Gerolamo Ansaldo, emblematica come punto di vista dell'ambiente dello *shipping* italiano della fine dell'Ottocento, ci mostra anche quanto all'epoca del passaggio dalla navigazione a vela a quella a vapore si facesse sempre più intenso il sistema di reclutamento delle compagnie basato sui sensali d'imbarco (oggi lo stesso mestiere è fatto dalle agenzie di *crew manager* specializzate), i quali, secondo Nino Ronco nel 1916, approfittavano dell'ignoranza e delle peculiari condizioni dei marinai, per lucrare in maniera vergognosa sugli ingaggi a scapito dei poveri malcapitati. Tutto questo fu progressivamente risolto facendo adottare, attraverso le leggi degli Stati, delle norme precise che definivano in maniera puntuale il contratto di arruolamento, che doveva essere scritto e registrato dalle autorità portuali, oltre che presente nella documentazione di bordo di ciascun bastimento sia a vela e sia a vapore. All'epoca della pubblicazione del libro di Ronco, il reclutamento della gente di mare delle compagnie sovvenzionate era stato fissato dalla legge del 13 luglio 1910 e prevedeva l'obbligo del collocamento attraverso le Capitanerie di porto. Secondo il presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, nonché all'epoca senatore del Regno, l'obbligo di usare solamente il canale di reclutamento istituzionale andava allargato anche alla navigazione libera ed inoltre bisognava inaugurare con rapidità una nuova politica sociale e industriale per dare ai lavoratori del mare la necessaria protezione da abusi e speculazioni di privati, così come ad esempio avveniva in materia di pagamento

²⁸ FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, b. 14, fasc. 2.

delle mensilità salariali, troppo spesso in ritardo o assenti. Ronco chiedeva con forza che tutti i pagamenti potessero avvenire davanti alle autorità portuali, evitando così spiacevoli incidenti²⁹. Ma all'epoca, come quasi sempre avviene nel sistema capitalistico, le politiche degli Stati favorirono in maniera esclusiva le compagnie di navigazione e gli armatori in generale, senza troppo interessarsi del personale navigante ed in particolare di quello appartenente alla bassa forza. I problemi di queste categorie, in Italia e nel resto del mondo, furono ascoltati, agli albori del nuovo secolo, dalle nuove organizzazioni sindacali, le cui manifestazioni pubbliche trovarono sfogo nei drammatici episodi degli scioperi che si moltiplicarono tra il 1901 e il 1914³⁰.

La prima tappa di questo lungo cammino, di trasformazione e di ridefinizione dei rapporti di lavoro all'interno del settore marittimo italiano, fu senza dubbio fotografata dall'*Inchiesta parlamentare del 1881-1882*, voluta fortemente dal deputato savonese Paolo Boselli, che ne fu anche vicepresidente e che era convinto che in fondo «il marinaio non è un lavoratore libero»³¹.

La commissione, istituita il 24 marzo 1881, aveva il compito di studiare le condizioni della marina mercantile e di proporre eventuali miglioramenti per assicurarne l'avvenire e lo sviluppo. Si componeva di quindici membri, di cui cinque senatori, cinque deputati e cinque esperti nominati con decreto del re. Si riunì la prima volta il 21 giugno 1881 e, sulla base della proposta di Boselli, procedette ad organizzare i lavori che si chiusero soltanto l'anno successivo, dopo aver raccolto 275 deposizioni orali e 460 memorie scritte tra tutti gli operatori italiani del settore, che furono riversate nei sette volumi pubblicati³².

²⁹ NINO RONCO, *La marina mercantile considerazioni e risposte*, Napoli, Casella editore, 1916, pp. 91-93. Si veda anche la relazione del Ministero di Agricoltura, Industria e commercio: *La mediazione del lavoro per la gente di mare*, Roma, Officina Poligrafica italiana, 1906.

³⁰ LEON FINK, *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, North Carolina, University of North Carolina Press, 2011; BRAD BEAVEN, *From Jolly Sailor to Proletarian Jack: The Remaking of Sailortown and the Merchant Seafarer in Victorian London*, in *Port Towns and Urban Cultures*, a cura di Brad Beaven, Karl Bell, and Robert James, London, Palgrave Macmillan UK, 2016, pp. 159-178.

³¹ PAOLO BOSELLI, *Marina mercantile*, in «Annuario delle Scienze giuridiche, sociali e politiche», I (1880-1881), p. 315.

³² *Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, vol. I, Roma, Tipografia Eredi Botta, 1882, pp. III-VIII.

Per quanto riguardava le questioni inerenti le «condizioni morali e materiali della gente di mare», pubblicate nel III volume dell'*Inchiesta*, si evidenziava un interesse specifico degli operatori intervistati che si focalizzava su tre grandi temi: l'istruzione della gente di mare, i salari e l'orario di lavoro. Furono svariate le voci a favore di una maggiore diffusione dell'istruzione anche tra la bassa forza degli equipaggi, come quella del capitano del porto di Bari Enrico Cheirasco, secondo cui solo «colla istruzione obbligatoria si migliorerebbero le condizioni morali della gente di mare», alla quale si potrebbe riconoscere un salario minimo fissato dallo Stato³³. In sintonia con il capitano di Bari si levarono le voci della Camera di Commercio di Venezia, della Società di Mutuo soccorso "Vincenzo Bartolo" di Palermo, del capitano Giuseppe Messina Manzo di Trapani: per tutti loro la scarsa istruzione corrispondeva alla manchevole educazione e tutto ciò andava a scapito in generale del settore marittimo. Per migliorare le condizioni, aggiungeva in modo efficace Domenico Renier, presidente della Scuola dei pescatori di Chioggia, bisognava potenziare il livello di alfabetizzazione dei marittimi e introdurre un meccanismo virtuoso di promozione dei padroni e dei capitani, basato sui meriti, anche morali. Infine, quasi ovunque in Italia, assieme al miglioramento dell'istruzione dei marinai, si rendeva necessaria una riforma accurata del sistema pensionistico basato sulle casse invalidi³⁴. Molti erano pertanto convinti che solo attraverso un buon sistema di formazione fosse possibile migliorare le condizioni sociali dei marinai, in un'epoca di forti disegualianze.

Il tema più caldo rimaneva senza dubbio quello relativo ai salari. Secondo molti, nel momento in cui si erano affermate largamente le paghe mensili al posto delle divisioni alla parte, vi era stato un calo sensibile dei guadagni della bassa forza. Da Bari, Sabino Fiorese suggeriva pertanto di ampliare proprio l'arruolamento alla parte, tipicamente usato per la navigazione a vela nel passato; con questa soluzione, difatti, «il marinaio non percepisce salario,

³³ *Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, vol. III, Roma, Tipografia Eredi Botta, 1882, p. 144.

³⁴ *Ibidem*, pp. 167-69 e p. 152.

o solo in porzioni minime, e godendo invece parte degli utili del viaggio, gode pure del diritto di poter trasportare paccottiglie sue, delle quali fa commercio in patria, traendone lucro»³⁵. Concordi con questa proposta erano anche il già citato Domenico Renier di Chioggia e il cavaliere Alberto Nattini di Genova, il quale poneva l'accento sul problema dell'eliminazione della paccottiglia, come elemento chiave per capire la crisi delle retribuzioni dei marinai³⁶. Tutte queste persone, che ci suggeriscono la mentalità marinara dell'Italia dell'epoca, consideravano il mondo della vela e le tradizioni secolari dell'antico regime marittimo come un mondo del lavoro ideale, corrotto solo dall'avvento dell'industrializzazione. In parte avevano ragione, poiché indubbiamente, privando la bassa forza dalla condivisione dei guadagni ed eliminando la paccottiglia, la progressiva copertura salariale nei contratti di lavoro aveva proletariato i membri inferiori delle ciurme, che a fronte di un lavoro faticoso, con pericoli costanti, guadagnavano sempre meno. Questa tendenza, a dire il vero, era già iniziata in epoca moderna sulle navi di elevato tonnellaggio e con equipaggi molto numerosi impiegati su rotte di lungo corso; e si era ulteriormente accentuata con l'avvento del vapore e con l'aumento, anche nei velieri, dei tonnellaggi e del numero di persone impiegate a bordo. Infine, l'arrivo di nuove figure professionali sancì il crollo delle retribuzioni dei marinai, considerati sempre meno specializzati e dunque sottopagati. A tal proposito, si ricorda altresì quanto ancora nel corso del primo Novecento, nonostante i miglioramenti ottenuti dalle manifestazioni sindacali, il livello salariale non corrispondeva al costo della vita: tra il 1914 ed il 1920 il salario reale di un marinaio aveva perso all'incirca il 20% del potere d'acquisto, nonostante, sempre secondo le statistiche dell'epoca, i salari dei marinai fossero tra i più cospicui, tra le categorie di lavoratori di bassa forza³⁷.

In generale, molte furono le voci negative nei confronti dei bassi salari percepiti dai marinai italiani e tra queste per autorevolezza segnaliamo quella

³⁵ *Ibidem*, p. 145.

³⁶ Sulle basse retribuzioni dei marinai italiani rimando a: ROLLANDI, *Lavorare il mare*, pp. 320-332.

³⁷ GIUSTINO MADIA, *L'aumento dei salari dal 1914 al 1921*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 61/11 (1921), pp. 399-401.

del commendatore Luigi Orlando di Livorno³⁸, poi senatore del Regno, secondo cui: «I nostri marinai sono male pagati, hanno 60 o 65 lire al mese, compresa la ritenuta per la cassa degli invalidi; hanno spesso moglie e figli e con questa retribuzione non possono vivere»³⁹. Secondo i dati raccolti dalla Società di Mutuo soccorso tra la gente di mare di Palermo, il salario medio era di 75 lire, di cui 5,5 venivano spese per le cure mediche e per la cassa invalidi, 40 per il vitto, solitamente mediocre, e 15 per la pigione della casa: alla fine al marinaio rimanevano in tasca solo 15,5 lire⁴⁰. Il basso livello dei salari, secondo il console italiano ad Aleppo, peggiorava con il passare degli anni, perché fino a quando il marinaio era giovane, scapolo e viveva molti mesi imbarcato, riusciva a mettere da parte un po' di denaro; ma dopo i 30 anni, quando quasi tutti si sposavano e avevano dei figli, cominciavano i veri problemi⁴¹.

Infine, nell'*Inchiesta parlamentare* si poneva l'accento anche sulla questione dell'orario di lavoro, che in quegli anni, come vedremo meglio dall'esame dei giornali nautici del compartimento di Genova, era ancora senza limiti e a discrezione delle compagnie di navigazione e dei capitani. A tal proposito, a Genova si segnalava che, addirittura, i turni di lavoro si allungavano in porto fino a 21 ore giornaliere, perché ai marinai venivano fatte sbarcare le merci e «ciò è contro ogni principio di giustizia e di igiene, tanto più poi che il marinaio non ottiene alcun compenso straordinario». Inoltre, secondo il parere della Società di Mutuo soccorso fra i marinai italiani di Genova, così facendo il marittimo era «in balia dell'armatore più o meno disumano, che, non contentandosi delle lucrose operazioni commerciali, specula sul pane guadagnato con tanti stenti dal suo equipaggio». In conclusione, si affermava «che la condizione del marinaio italiano merita sia presa in seria considerazione, sia per la misera retribuzione come per il vitto, e per l'insopportabile continuazione del lavoro, che opprime la nostra classe marittima»⁴².

³⁸ *L'Italico. Luigi Orlando e i suoi fratelli per la patria e per l'industria italiana. Note e documenti raccolti e pubblicati per voto del municipio livornese e a cura della famiglia*, Roma, Tipografia Forzani, 1898.

³⁹ *Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, vol. III, p. 161.

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 167-169.

⁴¹ *Ibidem*, p. 181.

⁴² *Ibidem*, pp. 153-157.

CONTRATTI DI ARRUOLAMENTO, CONDIZIONI SALARIALI
E ORARI DI LAVORO (1881-1906)

Per meglio regolare le condizioni di lavoro a bordo delle navi, ciascun membro dell'equipaggio, al momento dell'imbarco, firmava un contratto di arruolamento o convenzione, nella quale erano indicati: la durata del viaggio, tutti gli aspetti relativi alle mansioni, i tempi di lavoro, il vitto e in generale quel che riguardava la vita di bordo¹, il tutto regolato dal titolo V del Codice di Commercio del 1865. Ogni contratto era trascritto in un apposito registro depositato presso la Capitaneria di Porto del compartimento della nave e sul giornale nautico generale del bastimento stesso. Si tratta, come è facile intuire, di una straordinaria fonte, utile per comprendere meglio tutti gli aspetti del lavoro marittimo al tempo del passaggio definitivo dalla vela al vapore, anche se il punto di vista rimane quello formale imposto dall'armatore-capitalista. Per meglio analizzare le condizioni di lavoro degli equipaggi della fine del secolo XIX e dei primi decenni di quello successivo, utilizzeremo alcuni esempi tratti dell'enorme raccolta di giornali nautici prodotti dal compartimento di Genova e ora conservati nel locale Archivio di Stato, seguendo un modello metodologico proposto da Paolo Frascani², in un suo pionieristico

¹ MARIA STELLA ROLLANDI, *Persistenze e mutamenti. L'organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939)*, in «Storia e problemi contemporanei», 63 (2013), p. 17.

² PAOLO FRASCANI, *Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900)*, in *A vela e a vapore*, 115-119 e soprattutto dello stesso autore: *Tra la bussola e il negozio. Uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'Ottocento*, in «Società e Storia», 100-101 (2003), pp. 487-510.

scritto sui bastimenti a vela, da Maria Stella Rollandi³ e ripreso da Carlo Stiaccini in un suo recente studio⁴.

I giornali nautici italiani, secondo il regolamento per la loro tenuta del 7 dicembre 1885⁵, erano di cinque tipologie: generale e di contabilità, di navigazione, di boccaporto, d'inventario e di macchina. Ognuno di questi aveva le proprie funzioni e caratteristiche, ma è sulla prima tipologia che dobbiamo porre lo sguardo al fine di analizzare meglio le condizioni di arruolamento e di lavoro dell'equipaggio. Tale documento, infatti, secondo la normativa, era compilato e firmato esclusivamente dal capitano e solo in alcuni casi dal primo ufficiale. Pur trattandosi di un documento pubblico, che poi sarebbe stato depositato presso la Capitaneria di Porto per tutti gli usi giuridici, era l'espressione diretta della mentalità e delle volontà del comandante, che lo compilava a suo piacere, inserendo o omettendo le informazioni ritenute più importanti al fine di giustificare costantemente il proprio ruolo di comando. Oltre ai dati amministrativi della nave e del capitano, veniva trascritto il contratto di arruolamento (convenzione) di tutto il personale di bordo, seguito dal ruolino dell'equipaggio stesso (Appendice B). Su di esso il capitano doveva annotare: tutti gli oggetti che componevano il carico; le avarie e gli infortuni capitati a bordo; l'elenco degli acconti concessi alla ciurma durante la navigazione; tutto quel che riguardava le diserzioni, le assenze, i decessi o le nascite; i testamenti compilati in mare; i reati e le eventuali pene; le informazioni inerenti la salute, la vita quotidiana e infine tutto quello che riguardava gli aspetti contabili e tecnici inerenti il bastimento, sia che fosse a vela, sia che fosse a vapore. Giorno per giorno, in sostanza, il capitano avrebbe dovuto annotare tutto ciò che accadeva a bordo, lasciando però le informazioni tecniche riguardanti la navigazione – punti nave, notizie metereologiche ed altro ancora – al giornale di navigazione, che pertanto risulta un documento molto più tecnico, utilizza-

³ ROLLANDI, *Lavorare sul mare*.

⁴ CARLO STIACCINI, *Andar per mare. Storie di navi, capitani coraggiosi e migranti tra Otto e Novecento*, Torino, L'Harmattan, 2019. In Archivio di Stato di Genova per il periodo 1883-1953 vi sono conservati 12.039 registri di cui 1.303 sono giornali generali e di contabilità, ma tra questi meno di duecento sono stati compilati negli anni 1880-1920. Si veda anche: SALVATORE MAZZARELLA, *Vapori*, Palermo, Sellerio, 1995.

⁵ I Giornali erano già in parte normati dal *Codice di Commercio del Regno d'Italia* del 1865.

bile per mappare rotte, porti e approdi. Sono molto interessanti – ma poco usati dalla storiografia – i giornali di boccaporto, che contengono tutte le informazioni relative al carico, compilati dal primo o dal secondo ufficiale; e i giornali di macchina, redatti dal direttore delle macchine e che riguardano tutte le problematiche attinenti alle motrici della nave. L'inventario di bordo, infine, contiene gli elenchi degli oggetti di corredo e degli attrezzi del bastimento, e può dunque essere un utile documento per meglio comprendere gli aspetti tecnici legati al mondo della navigazione di quell'epoca. Tutti i libri di bordo dovevano essere conservati con diligenza e precisione, in ordine di data, possibilmente senza apporre cancellature o senza lasciare pagine bianche, in modo da poterli far vistare alle autorità marittime competenti.

Se andiamo ad osservare alcuni contratti di arruolamento, diversificati tra bastimenti a vela e piroscafi, notiamo diverse disposizioni riguardanti le durate, i pagamenti dei salari e l'orario di lavoro. La durata del contratto, che teneva conto dell'eventuale obbligo di leva dell'interessato, variava dal più tradizionale ingaggio a viaggio, come nel caso del brigantino a palo *Catterina G.* capitanato da Filippo D'Aste, fino ad una durata compresa tra i 12 mesi, del brigantino a palo *Edinburgh*, e i 30 mesi della nave a vela *Edilio Raggio* destinata a coprire la rotta tra Genova e New York. Su tutti i velieri, in genere, si provvedeva a concedere uno o due mesi di paga anticipata come premio di ingaggio, mentre le paghe successive venivano elargite di mese in mese a decorrere dalla firma del contratto stesso. I capitani avevano ampio margine nella somministrazione del vitto e nel concedere gli anticipi. La gestione dell'alimentazione era pertanto fonte di speculazioni da parte di alcuni comandanti in combutta con gli armatori, secondo un modello di «maneggio» che aveva una lunga tradizione lungo tutto l'ancien regime. Tali speculazioni potevano generare fenomeni di proteste collettive dell'equipaggio contro il capitano e contro chi deteneva il capitale. Su questo tema ci viene nuovamente in aiuto l'autobiografia del capitano Francesco Gerolamo Ansaldo, il quale nel 1883, all'epoca dell'imbarco come primo ufficiale sul piroscavo carboniero *Entella* di 3.000 tonnellate, comandato dal capitano Giovanni Battista Dagnino, detto Baciccia, verificò direttamente quanto le frodi alimentari operate dal capitano potessero danneggiare pesantemente l'equipaggio, generando malumori e azioni di protesta. Si usava – così scrive il brillante Ansaldo

– che la «Società Raggio dava l’impresa viveri ai comandanti, molti dei quali, e fra questi vi era il capitano due volte Baciccia [doppio per carattere e perché robusto di dimensioni] vi volevano guadagnare sopra speculando sfacciatamente sopra il vitto degli ufficiali e dell’equipaggio». Le reazioni dei membri della ciurma furono organizzate in proteste collettive che sfociarono più di una volta in manifestazioni chiassose, come quando, sempre secondo il primo ufficiale, «l’equipaggio mormorava e venne più d’una volta sul ponte di comando co’ piatti in mano protestando insistentemente dinanzi al bagolone del capitano Dagnino che cercava di calmarlo a buone parole e si ingollava le insolenze come complimenti fossero; gli ufficiali, specialmente quelli di macchina tempestavano e con ragione perché il vitto ed il vino cui il caro comandante passava era magro assai. Io poi – continuava l’Ansaldo – mi dibattevo tra il sentimento di rispetto verso il mio immediato superiore e la rabbia di veder costui così interessato, inetto e salame». La vertenza si concluse con una presa di posizione degli ufficiali, i quali costrinsero il capitano ad adottare un contratto «dove era stabilito che egli dovesse pagare per ogni ufficiale centesimi 80 al giorno, e questi si doveva provvedere di vino a suo talento. Seguitava poi il contratto a definire quali dovessero considerarsi i piatti forti e quali i piatti deboli, a stabilire i condimenti etc etc con una sicumera oltraggiosa per quello a cui era diretta ed imprudente per chi la usava così spinta verso il capo del bordo»⁶.

Ritornando alle condizioni contrattuali di arruolamento, per i velieri, quasi sempre, si indicavano condizioni diverse di ingaggio nel caso in cui il bastimento avesse doppiato i capi di Buona Speranza o il famigerato Capo Horn. In generale, il livello salariale prevedeva un mensile per il capitano tre volte superiore a quello del semplice marinaio, come possiamo desumere dal caso del *Catterina G.* destinato nel 1894 a coprire la rotta tra Genova e il Rio de La Plata per poi rientrare verso il Nord Europa, con un carico di legname. Su questo bastimento il salario del capitano era di lire 150, quello del suo secondo lire 95, per il nostromo lire 75, per i marinai lire 50 e per i mozzi più giovani il salario scendeva fino a lire 15. Nessuna norma era prevista

⁶ FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 36, Diario, pp. 295-296.

contro la pratica della paccottiglia, che pertanto con tutta probabilità continuava a compensare almeno in parte gli scarsi guadagni della bassa forza, ma anche quelli degli ufficiali⁷.

Sulla già citata nave a vela *Edilio Raggio*, la forbice salariale era decisamente più ampia, giacché il capitano percepiva un salario mensile di lire 300, mentre al marinaio semplice spettava uno stipendio di lire 60, secondo un rapporto che si avvicinava di più a quello dei piroscafi. A bordo dei velieri non era specificato quasi mai a quanto ammontasse l'orario di lavoro e conseguentemente non era previsto nessun salario supplementare per il lavoro straordinario, secondo un meccanismo più tipico dell'antico regime. Sul *Catterina G.*, tuttavia, il capitano d'Aste specificava che: «Il lavoro è dalle ore 6 di mattina alle ore 6 di sera, sia d'estate come d'inverno salvo casi di forza maggiore nei porti», quando addirittura poteva eccedere le 12 ore giornaliere.

Più formalizzati e regolamentati appaiono per contro i contratti di arruolamento dei piroscafi, soprattutto quelli appartenenti alle grandi compagnie specializzate nel trasporto passeggeri, in molti casi sovvenzionate dallo Stato e pertanto costrette a normare meglio i contratti di lavoro⁸. Ma anche in questo caso si nota una differenza tra gli ultimi due decenni del XIX secolo e i primi due decenni del XX secolo, quando gli equipaggi beneficiarono del nuovo contratto di arruolamento nazionale modificato dalla *Commissione Reale per i servizi marittimi* nel 1905 e dal *Consiglio Superiore della Marina mercantile* nel 1906-1907.

In primo luogo, sui piroscafi erano imbarcate centinaia di persone, contrariamente a quelle presenti sui velieri, che per contro avevano molto spesso equipaggi di pochi individui, un numero inferiore sovente alle dieci di unità, così come si ricava anche dal campione di giornali nautici – circa 30 – studiati da Frascani per il compartimento di Napoli⁹. Tutto questo diversificava

⁷ ASG, *Giornali nautici*, reg. 438/1 del 1° febbraio 1894, reg. 594/1 del 30 dicembre 1890 e 602/1 del 27 marzo 1898.

⁸ GOFFREDO MARCHETTI, *Contributo allo studio delle linee di navigazione sovvenzionate*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 62/7 (1922), pp. 321-334.

⁹ FRASCANI, *Una comunità in viaggio*, pp. 115-119. Si veda anche l'esempio relativo al caso di Porto Maurizio in: FLAVIO SERAFINI, *Vele nella leggenda. I mille e più armamenti e la cantieristica velica dell'estremo Ponente ligure*, Milano, Mursia, 1979, pp. 197-202.

molto i due ambienti di lavoro e inoltre sulle navi a vapore troviamo anche nuove figure professionali: macchinisti, fuochisti, elettricisti, ingrassatori, carbonai e molti altri ancora. L'aumento del numero di persone impiegate sui piroscafi non coincise con un analogo aumento dei costi degli equipaggi, che contrariamente a quanto possiamo aspettarci, diminuirono fortemente nella transizione dalla vela al vapore. Se, ad esempio, nel 1852 per ogni 100 tonnellate ci volevano 12 uomini, nel 1890 ne bastavano 3,90 e nel 1914 una sola persona. Pertanto, a fronte di un aumento evidente del numero dei membri degli equipaggi dei piroscafi, il loro costo relativo diminuì grazie ai miglioramenti tecnologici e all'aumento delle dimensioni dei bastimenti: piroscafi sempre più grandi, con equipaggi in proporzione sempre più ridotti¹⁰. Era iniziato un trend destinato ad aumentare sempre più nel corso del Novecento, fino ad ipotizzare oggi, grazie all'informatica, di poter condurre le navi senza equipaggi a bordo.

In secondo luogo, sui piroscafi in pochi casi veniva elargito il premio di ingaggio; se ne trova traccia raramente, come ad esempio a bordo del *Colombo*, di proprietà del cavaliere Giacomo Cresta, in servizio tra Genova e il Sud America alla fine degli anni Novanta del XIX secolo; ma anche nel caso del piroscafo porta carbone *Carlo R.*, pronto a partire da Newcastle verso Genova il 27 dicembre 1886¹¹. Anche nel caso del *Colombo* il salario era mensile, ma a bordo dei vapori diretti in America per il servizio passeggeri, il pagamento veniva effettuato solo alla fine del viaggio di ritorno, al fine di evitare il più possibile le diserzioni, poiché molto spesso si imbarcavano nella bassa forza persone che provavano ad emigrare, sfruttando l'ingaggio a bordo delle navi passeggeri. Ma questo tipo di retribuzione a posteriori sembrerebbe configurare il lavoro marittimo ancora una volta come una sorta di lavoro forzato¹².

¹⁰ EPICARMIO CORBINO, *Il mercato della gente di mare e l'azione dei sindacati operai*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 66/9 (1925), p. 475.

¹¹ ASC, *Giornali nautici*, reg. 501/1 del 25 ottobre 1897 e reg. 408/1 del 27 dicembre 1886.

¹² Su questo concetto si veda: VALTER ZANIN, *I forzati del mare. Lavoro marittimo nazionale, internazionale, multinazionale. Problemi metodologici e linee di ricerca*, Roma, Carocci, 2007.

Il tema delle diserzioni, ed in particolare di quelle in America, era da tempo sotto l'occhio di controllo degli organi ministeriali, i quali già alla fine del 1868 chiesero di istituire una speciale *Commissione per la repressione delle diserzioni*, che avrebbe avuto la sede a Genova. Fu calcolato che, a partire dal 1868 e fino al 1870, disertarono 1.882 uomini da imbarcazioni italiane; di questi 1.386 (74%) nel continente americano e tra questi ben 519 marinai (27,5%) appartenevano al compartimento di Genova¹³. Una vera e propria piaga che andava debellata, così come si ricava dagli innumerevoli fascicoli personali conservati nelle carte del Ministero e che continuò a persistere anche negli anni successivi, tanto che ancora nel 1881 i disertori italiani ammontavano a 825 uomini, di cui il 46,3% sbarcarono abusivamente negli Stati Uniti¹⁴. Negli anni successivi le occasioni di imbarco sui grandi piroscafi diretti nel Nuovo Mondo incentivarono la pratica delle diserzioni. Molti infatti si imbarcavano come marinai per un viaggio transoceanico per poi scappare alla prima occasione ed è per questo che le compagnie di navigazione tendevano a pagare le paghe al ritorno in Italia. Così avvenne al marinaio Nunzio di Messina, fuggito a New York dal *Nord America* con tutti i suoi beni il 4 marzo 1909 dopo che si era imbarcato per quel viaggio solo un mese prima¹⁵. Le diserzioni, inoltre, per tradizione erano uno dei pochi modi per sfuggire al sistema capitalistico, che a bordo dei bastimenti era rappresentato dal capitano. Era la forma di protesta massima, contro un sistema di sfruttamento della manodopera di basso livello, che in quegli anni di turbo-capitalismo stava producendo sempre più distorsioni e diseguaglianze sociali. Nonostante la formazione di organi di controllo, le diserzioni rimasero ancora molto elevate tra la fine del XIX secolo e gli inizi del secolo successivo, così come si ricava dalle statistiche della Direzione Generale della marina mercantile italiana, nelle quali vi era una sezione appositamente dedicata ai reati. Alla fine del 1886, vi furono a bordo dei bastimenti italiani 581 diserzioni e

¹³ ACS, *Ministero della Marina, Direzione della Marina Mercantile, Miscellanea*, b. 474.

¹⁴ *Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre 1881*, Roma, Forzani Tipografi del Senato, 1882, p. 23.

¹⁵ ASG; *Giornali nautici*, reg. 1402/1. Si veda anche NICOLA GANCI, *I giornali nautici conservati presso l'Archivio di Stato di Genova*, tesi di laurea a.a. 2006-2007, p. 28.

404 denunce. Tra queste vi furono 101 infrazioni contro la polizia marittima, 99 reati contro le norme che regolavano la pesca, 97 insubordinazioni, 85 infrazioni contro le regole portuali e infine solo 27 reati comuni. Nel 1914 le denunce salirono a 1.599, ma di queste ancora 526 erano diserzioni e ben 194 insubordinazioni¹⁶.

Queste ultime erano molto frequenti e nascondevano spesso motivi di tensione tra i diversi membri dell'equipaggio. Tipica era l'insubordinazione che si manifestava attraverso una biasimevole risposta al superiore e molto di frequente rivolta direttamente al capitano. Interessante è quanto avvenne a bordo del brigantino goletta *Nostra Signora della Salute*, a bordo del quale i rapporti tra il capitano ed il resto dell'equipaggio erano pessimi. In una circostanza, secondo quanto riportato nel giornale di bordo, «nelle ore pomeridiane del sei settembre 1900 il secondo col nostromo mettevano l'olio di lino da un vaso all'altro, quand'io [il capitano], vedendo ch'era per versarsi, gli dissi: Fermatevi, non ne vuotate più. Il secondo, che intese il mio ordine, si mise a bestemmiare dicendo: porca di una M..., porco D..., farmi delle osservazioni. Poscia mi disse: Se così non basta, mi tocca metterlo un'altra volta. Io gli risposi: se occorrono, non una ma anche dieci. Egli mi rispose: E chi lo metterebbe?»¹⁷. In questo caso il capitano, forse di indole debole, lasciò correre e non dispensò delle punizioni, ma in altri casi, i capitani reagivano più duramente anche per atti di insubordinazioni più modesti: è il caso capitato a bordo del piroscifo *Città di Milano*, allorché il barbiere fu sanzionato perché contravveniva al divieto di tagliare i capelli ai passeggeri di terza classe. «In porto in La Guaira mandai a chiamare il cameriere parucchiere P. Quadrio – così appuntava sul giornale di bordo il capitano Ferraro a pagina 78 – perché avevo bisogno dell'opere sue avendo di andare a terra questo dopo aver fatto il comodo suo fatto barbe, fumato sigarette, ecc. dopo tre quarti d'ora mi si presentò con una faccia tosta degna di migliori cause gli inveii contro lo levai di servizio e lo mandai a prora; ne faccio rap-

¹⁶ *Sulle condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1886*, pp. 32-34; *Sulle condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1914*, p. 27.

¹⁷ GANCI, *I giornali nautici*, p. 30. ASG, *Giornali nautici*, reg. 1413/1.

porto alla Regia Capitaneria del porto perché individuo indisciplinato e attaccabrighe con tutti»¹⁸. Più di frequente si possono trovare nei giornali nautici casi di insubordinazione semplice che venivano puniti con pene pecuniarie o detentive. A bordo del piroscafo *Fortunata*, il mattino dell'8 agosto 1909, il fuochista Paolo Ferrando si assentò dal lavoro senza permesso e ritornò al suo posto di guardia completamente ubriaco. Il giorno dopo, non contento, il medesimo Ferrando si rifiutò di lavorare e fu punito con una ritenuta di quattro giornate di paghe, che sarebbero state versate alla cassa invalidi¹⁹. Analogamente a bordo del piroscafo *Angiolina*, partito dall'Inghilterra e diretto a Genova, il 24 gennaio 1901, «il fuochista Muzzi Giacomo essendo stato redarguito dal 1° macchinista di bordo perché da diverse guardie non faceva il suo servizio regolare davanti a forni, il suddetto fuochista all'indomani 25 detto si finse ammalato oltre ad avere risposto con toni inurbani al primo macchinista in presenza del comandante». A quel punto gli fu sospesa la paga e gli fu ridotta la razione da quella normale a quella da ammalato. Nonostante ciò, «il 26 detto il suddetto Muzzi Giacomo fu sorpreso a fumare in cuccetta dal comandante di bordo [...] ed ancora il 27 detto fuochista Muzzi Giacomo dichiarava al secondo di bordo volere la razione di marinaio e non più le minestrine da ammalato per andare a lavoro ed aiutare perciò la prova che si fingeva ammalato, gli ordino di stare a prua per il buon ordine e gli riduco la razione a pane e acqua con paga sospesa»²⁰.

Tra i reati comuni presenti nei giornali nautici, tipici a bordo dei bastimenti di tutti i tempi, troviamo quello di sodomia, che in questo caso ci viene narrato nel diario di bordo del capitano Federico Mombello del piroscafo *Cordova*, nel quale a pagina 61 lo stesso annotò: «Il commissario di bordo signor Sormani Rinaldo mi riportò di un atto di pederastia senza violenza consumato la sera del 30 dicembre dal fuochista C. Leonardo d'anni 33 di Pizzo sul nominato C. Vittorio di anni 18 da Verona, imbarcato a Buenos Aires in qualità di carbonaio soprannumero. Constatato il fatto turpe mediante dichiarazione

¹⁸ ASG, *Giornali nautici*, reg. 479/3 del 9-10 marzo 1911.

¹⁹ ASG, *Giornali nautici*, reg. 788/1.

²⁰ ASG, *Giornali nautici*, reg. 146/1.

dettagliata fattami dal C. Vittorio in presenza dei testimoni signor Sormani Rinaldo commissario di bordo e Tarabotto Francesco 1° ufficiale di bordo, dichiarazione che il C. Leonardo approvò con vergognoso silenzio, considerando che non vi fu scandalo a bordo per essere il fatto avvenuto di notte e senza testimoni, e non volendo come mi dichiarò la parte passiva dare querela, ciò che esclude ogni azione penale, ordinai che il C. Leonardo, cessando da qualunque lavoro in macchina fosse mantenuto all'ospedale (separato dal resto dell'equipaggio) essendo lo stesso affetto da froncolosi, fino al mio arrivo a Genova, dove mi riservo di prendere a riguardo del pederasta provvedimenti definitivi»²¹. In questa circostanza il capitano agì, da una parte per evitare ripercussioni sul fuochista da parte degli altri membri dell'equipaggio, i quali avrebbero potuto punirlo fisicamente per aver violato quella sorta di patto silente che vigeva a bordo e che vietava episodi di questo tipo commessi ai danni dei più giovani; dall'altra, per punire il reo, al fine di indicare a tutto l'equipaggio una sorta di condotta morale che bisognava tenere a bordo, perché gli episodi di sodomia provocavano, secondo i capitani, una rilassatezza dei costumi che conduceva i membri degli equipaggi all'indisciplina.

I problemi del vitto e quelli salariali erano al centro di tutte le convenzioni stipulate. Se si osserva il contratto di arruolamento del piroscampo *Centro America* (5 giugno 1897), della società La Veloce, notiamo che oltre al pagamento del salario a fine viaggio, si regolamentava meglio la distribuzione del vitto, sempre a piacere del capitano, ma con una parte supplementare per il personale di macchina: «Il vino al personale di macchina sarà somministrato nella quantità di mezzo litro anche a colazione quando questa sia di formaggio o pesce salato». In ogni caso, per tutti la minestra era di due giorni di magro per ogni settimana e di pasta asciutta il giovedì e la domenica, tranne che durante la navigazione. L'orario di lavoro non era regolamentato (comunque non inferiore alle 12 ore), ma in ogni caso tutti gli straordinari dovevano essere retribuiti a 50 centesimi l'ora. Nel caso del *Centro America* si osserva inoltre una divaricazione della forbice salariale tra i vertici di comando e la bassa forza, tanto che il rapporto tra il salario del capitano e quello di un ma-

²¹ ASG, *Giornali nautici*, reg. 522/1 del 1° gennaio 1908.

rinaio era salito a 6,6 volte. Si consideri infine che su questi piroscafi emerse una novità che era destinata a modificare alquanto gli assetti interni alla vita di bordo, perché il salario del direttore di macchina era pari a quello del capitano (lire 400) e questo depotenziava per la prima volta dopo secoli l'autorità stessa del comandante, che pure continuava ad avere la massima responsabilità della nave. Autorità che fu ulteriormente ridotta dal telegrafo, che permetteva agli armatori, già all'epoca, di dare ordini anche a distanza, così come avviene oggi in forma aumentata grazie ai telefoni satellitari. È evidente, in conclusione, osservando il ruolino dei salari, quanto questi si siano diversificati a seconda delle competenze tecniche, tanto che l'elettricista percepiva lire 150 al mese, a fronte del nostromo, figura più tradizionale dei mestieri del mare, che ne guadagnava solamente 115; e ancora l'ingrassatore lire 90, il fuochista 85, il macellaio 80 e il panettiere lire 70. Meno pagati dei marinai (lire 60) si trovavano a bordo solamente gli sguatterri di cucina con una paga di lire 50 – alta se paragonata a quella dei marinai stessi – e ai mozzi che percepivano un salario di lire 25 per ciascun mese²².

La stessa situazione la troviamo sugli altri piroscafi de La Veloce per gli anni finali del secolo, come il *Città di Milano* e il *Città di Torino*, due piroscafi gemelli di 2.500 tonnellate di stazza netta: su entrambi il contratto di arruolamento era pressoché identico, con la sola differenza relativa ai turni di lavoro che potevano essere prolungati a beneplacito del capitano; mentre solo per il personale di macchina era riconosciuto un emolumento straordinario di 60 centesimi per ogni ora aggiuntiva²³. In tutti i casi, e così è specificato bene nel contratto del piroscavo *Colombo*, era espressamente vietata all'equipaggio la possibilità di caricare ogni genere di paccottiglia e proibito qualsiasi commercio a bordo con i passeggeri.

Sui piccoli vapori mercantili nel Mediterraneo, come l'*Eden* di sole 536 tonnellate di stazza netta, le paghe erano ancora più basse, sia per gli ufficiali – il primo di macchina prendeva lire 150 al mese a fronte delle 400 percepite da quelli imbacati sui transatlantici – che per la bassa forza, tanto che su

²² ASG, *Giornali nautici*, reg. 448/1 del 5 giugno 1897.

²³ ASG, *Giornali nautici*, reg. 479/1 del 26 aprile 1899 e reg. 482/1 del 29 ottobre 1900.

questo bastimento la paga del marinaio scendeva a lire 55 e quella del mozzo a 20. Su questo tipo di unità le condizioni previste nel contratto di lavoro rimasero pessime fino al primo decennio del XX secolo, così come emerge dal caso del piroscafo da carico *Ebe*, di 993,71 tonnellate di stazza netta, dell'armatore Francesco Chianca, che ancora nel 1902 prevedeva la rescissione del contratto di arruolamento a beneplacito del capitano²⁴. Di tutto questo ne era profondamente convinto il direttore de La Veloce, Matteo Bruzzo, il quale in una breve chiacchierata, riportata da Gerolamo Ansaldo, esplicitava in maniera chiara quanto si guadagnasse meglio sui piroscafi passeggeri in proporzione anche ad un lavoro meno faticoso: «Sui miei vapori lei ha 150 franchi al mese di paga, un buon trattamento ed è applicato ad un traffico da passeggeri buonissimo mentre che lo *Scrivia* è un carbonaio dove ha solo 130 lire al mese e fa viaggi faticosi nel Nord Europa. Pensi bene a ciò che fa, vi mediti nella notte, e ritorni domani»²⁵. È indubbio che il Bruzzo avesse ragione, ma il giovane Ansaldo mantenne la parola data ai Raggio e si imbarcò come 2° ufficiale sullo *Scrivia*.

Alla fine degli anni Novanta del XIX secolo, in definitiva, i salari della bassa forza rimanevano piuttosto bassi, i marinai avevano perso il potere salariale che avevano sulle navi a vela; l'orario di lavoro rimaneva piuttosto indefinito e gli straordinari erano a beneplacito del capitano o degli ufficiali: solo in pochi casi veniva pagato un extra.

L'articolo 71 del Codice della Marina mercantile prevedeva che gli equipaggi fossero nazionali per 2/3, ma non stabiliva un numero minimo e pertanto gli armatori reclutavano al ribasso, mettendo però in questo modo in difficoltà i turni di guardia a bordo dei bastimenti stessi. Su questo tema è illuminante una petizione presentata alla Camera dei Deputati nel 1903 dalla Federazione Italiana dei lavoratori del mare, nella quale i relatori, a proposito della composizione nazionale degli equipaggi, denunciavano che: «Vi sono compagnie armatrici sovvenzionate che battono bandiera italiana, le quali

²⁴ ASC, *Giornali nautici*, reg. 501/1 del 25 ottobre 1897, reg. 598/1 del 10 marzo 1894 e reg. 596/1 del 13 settembre 1902.

²⁵ FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 36, Diario, p. 285.

danno l'esempio dell'opposto caso e cioè della presenza dei due terzi dell'equipaggio estero a bordo di un numero non indifferente delle navi da loro armate. Hanno queste compagnie giustificato tale violazione di legge col favoleggiamento di climi torridi insopportabili dalle razze bianche; ma questa scusa che copre economie malintese a danno dei lavoratori nazionali, è dimostrata insussistente dal fatto che altre compagnie estere, viaggianti per le stesse linee, si valgono di lavoratori bianchi e, quel che più monta, di lavoratori italiani, i quali si dimostrano anzi nella produzione del lavoro e nella resistenza alle condizioni climatiche, superiori a quelli delle razze nere, dalle quali non si ottiene altro beneficio che quello di veder offerto il loro lavoro mediante la più vile e bassa retribuzione»²⁶. In aggiunta, sempre secondo i sindacalisti, non sempre tutto il reclutamento si basava sulle persone iscritte nelle matricole della gente di mare. «Secondo la pratica odierna, – così continuava il documento – dalle Capitanerie dei porti d'Italia si fanno partire come addetti al personale di camera persone che sono munite di semplice libretto della questura, senza che consti di una regolare iscrizione delle stesse nei registri e matricole della gente di mare. Eppure, loro si impone l'eventuale servizio e lavoro di fuochista, di marinaio e d'altro lavoro sul servizio della nave, il che significa come qualunque persona dell'equipaggio sia considerata come marinaio, secondo il significato esteso della parola»²⁷.

Nonostante gli abusi evidenti, se si osservano i giornali nautici del compartimento di Genova, gli equipaggi registrati, almeno ufficialmente, erano nazionali, all'incirca di 12-15 persone sui velieri di 650 tonnellate come il *Catterina G.*; mentre decisamente più numerosi erano gli equipaggi sui piroscafi passeggeri, come ad esempio il già citato *Colombo*, di 1.577 tonnellate di stazza netta, la cui ciurma comprendeva 58 uomini, di cui ben 34 del compartimento di Genova, mentre gli altri provenivano soprattutto dai compartimenti del Mezzogiorno²⁸. A confermare tutto ciò, basta gettare lo sguardo sulla raccolta dei *Ruoli d'equipaggio* dell'epoca della marina sarda, conser-

²⁶ ASCD, *Petizioni a stampa*, b. 10, n. 46, *Legalità e riforme necessarie al lavoro sul mare*, Genova, 1903, p. 4.

²⁷ *Ibidem*, p. 5.

²⁸ ASG, *Giornali nautici*, reg. 438/1 del 1° febbraio 1894 e reg. 501/1 del 25 ottobre 1897.

vati presso l'Archivio di Stato di Genova. Se si osservano gli ultimi anni del Regno di Sardegna è possibile notare chiaramente quanto gli equipaggi dei velieri fossero ancora tutti formati esclusivamente da liguri, quasi sempre provenienti dalle medesime località o addirittura dalla medesima famiglia, come peraltro accadeva all'epoca dell'antico regime, quando tutto il mondo dello *shipping* ruotava attorno al sistema familistico. Il 29 gennaio 1856, ad esempio, il brigantino *Caterina*, di 179,70 tonnellate, costruito a Varazze nel 1841, aveva un equipaggio di 12 persone, di cui 10 di Nervi, uno di Genova e uno di Savona. Il capitano, il suo secondo e il nostromo erano tutti della medesima famiglia: i Massone. Ed ancora, il 12 ottobre 1860, a bordo del brigantino *Aquila* di 256,98 tonnellate del capitano Gio. Batta Lavarello di Recco, vi erano imbarcate 25 persone di equipaggio, di cui solo uno di Napoli, mentre gli altri erano perlopiù di Recco e di Camogli²⁹.

Per avere una fotografia più precisa delle condizioni dei lavoratori del mare è utile analizzare l'ispezione ai 65 piroscafi della Navigazione Generale Italiana (NGI), la cui relazione venne presentata il 23 novembre 1893 al ministro della Poste e Telegrafi. Nel lungo incartamento, conservato nell'Archivio Storico della Camera dei Deputati, oltre all'interessante visita tecnica, furono anche verificati gli equipaggi, attraverso anche un confronto con il Regolamento di bordo della medesima compagnia del 1888³⁰.

Nell'ispezione operata dalla commissione di Napoli, ad esempio, si notò che: «I comandanti e gli altri ufficiali di bordo curano abbastanza bene la parte nautica, marinaresca e commerciale del loro mestiere, mentre non è così di tutto il resto»³¹. Gli ispettori segnalavano che da tempo i capitani contavano sempre meno, perché non si occupavano di molti aspetti, compresi quelli tecnici relativi al bastimento: non conoscevano per nulla come erano

²⁹ ASG, *Ruoli d'equipaggio*, anno 1856 e 1860. Camogli fu la comunità italiana ad aver approfittato maggiormente della grande espansione della navigazione a vela globale nel XIX secolo. MARCO DORIA, *Attività economiche e cambiamento nei secoli di un borgo rivierasco*, in *Camogli. Persistenza e trasformazioni di un borgo di mare*, Milano, Federico Motta Editore, 2009, pp. 20-34 e soprattutto il recente studio di LEONARDO SCAVINO, *Il caso di Camogli: prospettive per lo studio di una comunità marittima globale (1820-1890)*, in «Mediterranea Ricerche Storiche», 45 (2019), pp. 127-154.

³⁰ ASCD, *Legislatura XVIII*, vol. 603 quater.

³¹ *Ibidem*, c. 416r.

fatti gli spazi interni, l'organizzazione delle stive, i tipi di materiali presenti a bordo e le dinamiche sociali che vi erano in essere tra i membri dell'equipaggio. A tal proposito, nella relazione si rilevava che: «Gli uomini sono molto trascurati nella pulizia personale, del vestiario e dell'alloggio, non essendovi nessuno che vi badi e curi la decenza. Essi sono perciò sovente cenciosi e sporchi». Le cose andavano meglio per quanto riguardava i pasti che erano tre per ciascun giorno: «Nel mattino caffè con pane, verso mezzodì una minestra di pasta, riso e legumi con carne e mezzo litro di vino, la sera altra carne con patate e pane relativo. Nei tempi normali di salute pubblica la carne è somministrata tre volte per settimana e rimpiazzata nella sera da *stocfish* o altro simile genere»³².

Sulle pessime condizioni degli alloggi dei marinai a bordo dei piroscafi sono particolarmente interessanti le pagine scritte dal dottor Rosati nel 1908, secondo cui sui velieri vi erano condizioni igieniche migliori perché «tutti vivono all'aperto e la mancanza di installazioni di macchine lascia dello spazio utilmente destinato a cabine e alloggi. Vi mancano inoltre tutte quelle cause di fermentazioni e di sviluppo di gas nocivi, che funestano i bastimenti a vapore»³³. Per converso, sui piroscafi – proseguiva il Rosati – «gli alloggi dell'equipaggio sono per lo più all'estrema prora, fra le catene e i pozzi, tra gli argani e tutte le manovre degli alberi da carico, a contatto con le latrine e le stalle. È vero che anche qui i marinai vivono quasi sempre all'aperto; ma è vero anche che sopra i piroscafi non sono tutti marinai autentici, ma abbondano i fuochisti e gli operai, i quali hanno bisogno di riposo e di nettezza. Basta affacciarsi a un alloggio di equipaggio in uno dei grossi piroscafi, per essere arrestati alla porta dall'impressione più sgradevole dell'aria confinata e guasta»³⁴. Infine, da non trascurare, anche se all'epoca gli effetti sulla salute erano pressoché sconosciuti, era l'impatto dell'inquinamento delle polveri prodotte dalle macchine che ricadevano costantemente sul ponte di coperta.

³² *Ibidem*, c. 416v.

³³ TEODORICO ROSATI, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, Milano, Vallardi, 1908, p. 305; AUGUSTA MOLINARI, *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica di massa: il viaggio per mare*, Milano, Franco Angeli, 1988.

³⁴ ROSATI, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, p. 305.

Di parere opposto era Gerolamo Ansaldo, che nella sua autobiografia annotò, all'epoca del suo primo imbarco su un piroscafo, che: «Lo *Scrivia* era un piroscafo grosso, bello e nuovo di 5.500 tonnellate. Abituati a navigare con bastimenti a vela dove tutto è ristretto e vicinissimo, dove le camere e le cabine sono buggigattoli e pertugi ed il trattamento di bordo è molto modesto e, specialmente sulle navi italiane, molto mancante, mi trovai lietamente sorpreso dei comodi trovati sullo *Scrivia*, contento della cabina e del vitto e felice nella mia nuova posizione»³⁵.

Il tema del personale di macchina, ancora assai carente, venne rilevato dalla commissione ispettiva del compartimento di Venezia, secondo il quale la NGI, come peraltro la maggior parte delle compagnie di navigazione, prevedeva per ciascun piroscafo due macchinisti, non sufficienti però per tenere turni di guardia inferiori alle 12 ore. Secondo gli ispettori era necessario avere tre macchinisti e tre fuochisti, considerato che quasi tutti i piroscafi avevano all'epoca quattro caldaie con due forni e pertanto bisognava considerare una turnazione più breve anche per questa seconda categoria³⁶. Sullo stesso argomento si soffermò anche il dottor Rosati, secondo cui «fa davvero meraviglia vedere certi enormi piroscafi da carico con un numero di fuochisti e macchinisti che appena è bastevole, con un intenso e non mai interrotto lavoro, ad attendere al governo dei fuochi e delle macchine. Sono mesi di navigazione talora che vedono alternarsi allo stesso faticoso lavoro pochi uomini, a temperature altissime, sotto climi torridi, tra le furie del mare, che rendono il lavoro più faticoso e ingrato»³⁷.

³⁵ FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 36, Diario, p. 289.

³⁶ ASCD, *Legislatura XVIII*, vol. 603 quater, cc. 426v-427r.

³⁷ ROSATI, *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, p. 306.

DAGLI INTERVENTI ISTITUZIONALI AGLI SCIOPERI (1906-1920)

A mettere mano al contratto di convenzione giunse finalmente l'intervento del *Consiglio Superiore della Marina mercantile*, il quale nell'adunanza del 4 marzo del 1907, presieduta da Giovanni di Montemartini, preparò uno schema di contratto di arruolamento per le compagnie sovvenzionate, sulla quale già nel corso del 1906 il Consiglio stesso aveva ampiamente lavorato, riprendendo tutto quello che già si era provato a fare nel biennio 1902-1904 dalla *Commissione per la riforma del codice*. Secondo alcuni membri del Consiglio, ed in questo senso si segnala la posizione di Vincenzo Adelfio, la preparazione di un contratto nazionale per le compagnie sovvenzionate avrebbe costretto anche quelle libere a fare altrettanto. Lo schema, che fu approvato il 27 giugno 1907 in forma definitiva, prevedeva un nuovo contratto della durata di 12 mesi, al fine di evitare il più possibile periodi di disoccupazione forzata degli equipaggi, perché era noto all'epoca che solitamente le persone venivano licenziate, per non pagarle nei mesi di fermo, per poi ingagiarle di nuovo attraverso i soliti mediatori portuali. I salari, registrati nel ruolino annesso al contratto, sarebbero stati pagati obbligatoriamente alla fine di ogni mese. La razione del vitto giornaliero sarebbe stata distribuita in base ad una tabella ministeriale e, in caso di variazione per ragioni di forza maggiore, la differenza non somministrata sarebbe stata pagata in contanti ai membri dell'equipaggio. La tabella dei viveri era stata fortemente richiesta dalla Federazione dei lavoratori del mare ed era motivata dalle continue lagnanze ricevute dai naviganti a causa del cibo, ridotto nelle quantità, e di pessima qualità. In caso di viaggi in zone a rischio sanitario, il capitano avrebbe do-

vuto aumentare del 15% l'ammontare del salario, in caso contrario il contratto avrebbe potuto essere sciolto senza penali dai membri dell'equipaggio. L'orario di lavoro nei porti non avrebbe dovuto eccedere le 8 ore e mezzo giornaliere d'inverno e le 9 e mezzo d'estate, mentre ogni ora di straordinario avrebbe dovuto essere retribuita almeno 50 centesimi di lira all'ora. In navigazione, invece, su proposta del consigliere Agostino Crespi, che era il condirettore della NGI, i turni non avrebbero dovuto eccedere le 12 ore, con turni alternati di 4 ore ciascuno¹.

Tutte queste novità, deliberate del Consiglio Superiore, ebbero un riflesso sulla compilazione dei contratti di arruolamento, che da allora si fecero più puntuali, scritti a stampa e non più a penna, così come possiamo ricavare dai casi del *Nord America* nel 1908, piroscavo de La Veloce celebre per essere stato il protagonista parziale – l'altro è il piroscavo *Sirio* – del romanzo *Sull'Oceano* di Edmondo De Amicis del 1889², ma soprattutto nel caso del piroscavo *Principessa Mafalda* del Lloyd Italiano nel 1911 e del *Regina d'Italia* della Marittima Italiana del 1915.

Nel primo caso, rispetto ai giornali della stessa compagnia analizzati per il periodo finale del secolo XIX, comparvero alcune novità, tra le quali le più importanti furono: la possibilità di anticipare salari ai membri dell'equipaggio durante il viaggio; il saldo da consegnarsi il giorno dell'arrivo nel porto di Genova e infine la somministrazione del vitto, secondo la tabella viveri depositata presso la Capitaneria di Porto. Rimanevano ancora nebulose sia le questioni relative all'orario dei turni di lavoro e sia le regole dei licenziamenti, che permanevano a totale discrezione delle società armatrici³.

Più articolato e innovativo invece appare il contratto di arruolamento del *Principessa Mafalda*, piroscavo di 5.087 tonnellate di stazza netta, depositato in Capitaneria nel 1911. Pur rimanendo ancora numerose tracce del recente

¹ *Atti del Consiglio Superiore della Marina Mercantile*, vol. III, Roma, Tipografia Cecchini, 1911, pp. 137-297.

² EDMONDO DE AMICIS, *Sull'Oceano*, Reggio Emilia, Diabasis, 2005. Gli interessanti appunti di viaggio si trovano in: VALENTINA BEZZI, *Nell'officina di un reporter di fine Ottocento. Gli appunti di viaggio di Edmondo De Amicis*, Padova, il Poligrafo, 2007, pp. 79-87; Biblioteca Civica di Imperia (da ora in poi BCI), *Archivio De Amicis*, ms. EDA 26.

³ ASG, *Giornali nautici*, reg. 1402/1 del novembre 1908.

passato, come il consueto pagamento dei salari a fine viaggio, questa convenzione mostrava la possibilità, anche da parte dei membri dell'equipaggio, di rescindere il contratto in qualsiasi momento, prevedendo altresì regole più precise nella suddivisione delle ore di lavoro, secondo i dettami del Consiglio Superiore, ma anche a seguito delle agitazioni e delle proteste organizzate dai sindacati marittimi in quegli stessi anni. I turni di guardia in coperta erano di quattro ore con cambi di guardia dalle 16 alle 18 e dalle 18 alle 20. Il personale di macchina, invece, avrebbe dovuto suddividere la guardia in tre turni, in modo da avere nell'insieme otto ore di lavoro e sedici ore franche. Il lavoro degli elettricisti e degli operai, nel complesso, non avrebbe dovuto superare le dieci ore di servizio quotidiano. Il lavoro straordinario era regolamentato con precisione dall'articolo 9: «I lavori straordinari saranno retribuiti coi seguenti compensi: lire 0,60 l'ora per i sott'ufficiali ed operai. Lire 0,50 l'ora per i marinai, fuochisti carbonai, personale di camera e cucina. Lire 0,40 l'ora per i giovanotti, mozzi, garzoni di camera, cucina e piccoli. Per lavoro straordinario s'intende quello compiuto dall'equipaggio al di là degli orari normali di porto e di navigazione eccezione fatta da quello richiesto per la sicurezza delle navi sociali, delle persone, degli oggetti imbarcati, per l'ormeggio, il disormeggio e condotta della nave, per l'entrata ed uscita dai porti, dai bacini e qualsiasi altro lavoro eseguito nel giorno della partenza (purché non festivo a senso dell'articolo seguente), nonché lo sbarco ed imbarco della posta, e lo sbarco dei bagagli e dei viaggiatori all'arrivo. Le guardie di servizio sono tenute ad alzare ed a gettare le ceneri, qualora gli apparecchi per il getto delle ceneri non funzionassero per qualsiasi causa». Infine, le giornate festive erano considerate e pagate come lavoro straordinario e tra queste, per la prima volta, si citava espressamente il primo maggio. Degno di nota è anche l'articolo 13 che regolamentava con precisione il divieto dei membri dell'equipaggio di imbarcare merci per proprio conto, pena ai «trasgressori del pagamento del doppio massimo nolo, e con la facoltà della Compagnia di rescindere il Contratto senza preavviso ed esclusa ogni indennità»⁴. Nel medesimo anno troviamo pressoché le stesse condizioni nel nuovo

⁴ ASG, *Giornali nautici*, reg. 1582/3 del 26 maggio 1911.

regolamento per il personale della NGI del 31 agosto 1911, appuntato in uno dei quadernetti di Francesco Gerolamo Ansaldo, all'epoca era uno dei più importanti capitani della Compagnia. Oltre alla lunghezza del contratto, sempre di 12 mesi, al sistema dei pagamenti dei salari, sempre a fine viaggio, così come ai pagamenti di tutti gli straordinari, e alla scansione dei turni di lavoro, 9 ore in estate e 8 d'inverno per il personale di coperta e sempre 8 ore per quello di macchina, il regolamento della NGI conteneva una parte molto interessante su quelle che Ansaldo chiama "interessenze". In pratica, oltre ai salari, per ogni membro dell'equipaggio, secondo un meccanismo differenziale a seconda del ruolo, venivano ripartiti degli utili derivati dal numero dei passeggeri imbarcati a viaggio, dal risparmio avuto nel consumo di carbone e dalle rimanenze dei viveri. Un'interessante integrazione che compensava il mancato imbarco delle tradizionali paccottiglie e che in questo senso favoriva il personale marittimo delle navi passeggeri a scapito di quelle esclusivamente commerciali⁵.

Nel caso, infine, del contratto di arruolamento del 1915 del *Regina d'Italia*, piroscafo di 3.998 tonnellate della Marittima Italiana, ci fu un ulteriore salto di qualità nel dettagliare meglio le norme sui turni, come nel caso del personale di macchina, il quale «avrà divisa la guardia in tre turni e il suo lavoro sarà disciplinato a seconda del tipo di macchina e dei viaggi da percorrere in modo però che il fuochista non abbia a maneggiare più di 4 tonnellate di carbone nelle 24 ore e non debba governare più di tre forni. In nessun caso il personale di macchina, compreso il calderinaio, potrà essere obbligato a far guardia per più di 8 ore sulle 24». Tutto il lavoro straordinario sarebbe stato retribuito secondo una tabella oraria equivalente a quella del *Principessa Mafalda*, ma si specificava che «non sarebbe considerato lavoro straordinario quello relativo all'ormeggio e disormeggio dei piroscafi in arrivo e in partenza, ai movimenti in porto, all'imbarco e sbarco della posta e qualunque lavoro per la sicurezza della nave, dei passeggeri e del carico. Per il personale di stato maggiore non sarebbe stato neanche considerato lavoro straordinario quello inerente ai calcoli di navigazione. Erano esclusi dal com-

⁵ FA, *Archivio Gio. Batta Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, n. 23.

penso per lavoro straordinario il comandante ed il capo macchinista». Si aggiungevano poi speciali norme per i membri più giovani e più deboli dell'equipaggio: «I mozzi che non hanno oltrepassato il sedicesimo anno d'età saranno esclusi dal servizio di guardia notturno e dovranno prestare la loro opera per non più di 10 ore giornaliere, con un intervallo di due ore di riposo. In navigazione, lo sguattero o garzone che apre la cucina la mattina godrà di 4 ore di riposo dalle 13 alle 17». Furono allegate al contratto, infine, le tabelle delle griglie salariali e quelle del vitto. Da queste, però, si evidenzia un'ulteriore crescita dello scarto tra le paghe degli ufficiali e quelle della bassa forza. Un solo esempio: se i marinai continuavano a percepire un salario pari a lire 50 al mese, quello del capitano Giorgio Groppi era addirittura raddoppiato, rispetto ai salari dei comandanti dei piroscafi di soli quindici anni prima, raggiungendo le lire 800 (ben 16 volte di più)⁶. Agli esordi della Prima guerra mondiale le disuguaglianze tra la bassa forza e gli ufficiali si erano fortemente acuite e ciò divenne uno dei temi di dibattito e di azione delle forze sindacali marittime.

A contribuire alle riforme in materia di contratti di arruolamento, e più in generale in tema di condizioni di vita a bordo dei bastimenti, vi era stato l'intervento in quegli anni della Federazione dei lavoratori del mare, la quale nel primo decennio del XX secolo aveva portato in diverse occasioni i marittimi italiani a scioperare, talvolta in maniera clamorosa per l'opinione pubblica dell'epoca. La forza radicale del movimento dei lavoratori aveva così costretto le istituzioni ad intervenire per migliorare in generale il lavoro marittimo, in linea con quando peraltro accadeva anche in altri Stati europei.

In effetti, tra la fine del XIX secolo e i primi anni di quello successivo, si formarono dappertutto in Europa i primi sindacati formati dal personale di bordo: in Francia, ad esempio, si formò tra il 1899 e il 1901 la *Fédération nationale des syndicats maritimes* (FNSM)⁷, che raggruppava le prime esperienze sindacali degli anni Ottanta del secolo XIX; analogamente in Italia

⁶ ASC, *Giornali nautici*, reg. 1635/1 dell'8 aprile 1915.

⁷ RONAN VIAUD, *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les lutes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005, pp. 33-40.

nel 1901 si formò come anticipato la Federazione italiana dei lavoratori del mare (FILM), che fu protagonista nell'organizzazione degli scioperi del 1906 e di quelli del 1913-14, quando ormai a guidarla c'era il celebre capitano e sindacalista di estrazione socialista Giuseppe Giulietti⁸.

Se già nelle giornate di sciopero del 1901 le rivendicazioni si indirizzarono soprattutto verso il tema dei bassi salari, con lo sciopero del 1906 l'obiettivo divenne, non solo l'aumento salariale, ma la stesura di un nuovo contratto di arruolamento per le compagnie sovvenzionate, con in testa la NGI.

Lo sciopero del 1906, iniziato nella giornata simbolica del primo maggio, era stato proclamato dal sindacato il 16 aprile, allorché in un lungo documento la FILM chiedeva a gran voce alla NGI di ritoccare le convenzioni, migliorando le specifiche inerenti i turni delle guardie e regolando meglio il pagamento delle ore di lavoro straordinario, con particolare attenzione alle linee tra Napoli e Palermo e tra Napoli e Tunisi. Le proteste si concretizzarono il 2 maggio a Napoli, Palermo e Genova. A Napoli, gli equipaggi del *Galileo*, del *Tirreno*, del *Sumatra* e dell'*Umberto I* decisero di sospendere il lavoro, chiedendo a gran voce i miglioramenti chiesti nel manifesto del 16 aprile della FILM. Lo stesso giorno, il direttore della NGI Crespi partì di gran carriera per Napoli per cercare di bloccare le proteste dei marinai, perlopiù appartenenti al compartimento marittimo di Palermo. La compagnia di navigazione, in un lungo documento, specificava che «è bene però che il ministero sappia come nessunissima ragione potrebbe, in questo momento specialmente, giustificare l'atto inconsulto cui quei nostri equipaggi si sono abbandonati; essendoché proprio in questi ultimi giorni il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato speciali provvedimenti a favore del personale di bassa forza»⁹. Lo sciopero, ritenuto ammutinamento, rappresentava per la NGI un attacco così violento al sistema capitalistico, che bisognava punirlo con durezza.

Per contro, quasi a volersi giustificare, la NGI sosteneva con vigore che le condizioni salariali dei propri dipendenti marittimi fossero decisamente

⁸ ASC, *Prefettura italiana*, b. 269.

⁹ ACS, *Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, Ispettorato Servizi marittimi*, b. 338.

migliori rispetto a quelli delle altre compagnie di navigazione. Il giorno dopo, rispondendo ad una missiva del Ministero della Marina, i vertici della NGI si mostrarono intransigenti nei confronti dei marittimi. Si parlò di reato di ammutinamento, ma si criticò anche lo stesso Ministero, reo di aver fatto poco per supportare la società di navigazione. Anzi, in un lungo documento di protesta, la compagnia attaccò il governo, presieduto da Sidney Sonnino, e in particolare si scagliò contro il Ministro delle Poste e Telegrafi, Alfredo Baccelli. In maniera dettagliata i vertici della NGI specificarono che già tra il 1901 e il 1903 si era proceduto ad aumentare i salari degli equipaggi, sia della bassa forza, sia dei sott'ufficiali e degli ufficiali. Per i marinai, il salario era stato aumentato da lire 54 mensili fino a lire 65; ed «inoltre, a tutti i marinai sono corrisposte delle indennità per lavori straordinari la cui misura, fissata nel 1903, è venuta quasi a raddoppiare nel corrente anno. Dimodoché un marinaio oggi, fra paga, vitto e lavoro straordinario, percepisce circa lire 125 mensili, oltre l'alloggio». Infine, la compagnia aveva creato appositamente una cassa di soccorso per le malattie, il sindacato marittimo e istituito la Casa dei marinai di Genova, utile nel dare assistenza agli equipaggi in attesa d'imbarco. Oltre ad aver aumentato tutti i salari mensili, si era inoltre proceduto a far partecipare agli utili «sull'economia del carbone» il personale di macchina e fu data «una partecipazione noli sul movimento merci agli ufficiali di coperta». In conclusione, secondo la dirigenza della NGI, «è certo quindi che ogni volta i marinai vincolati ciascuno dai rispettivi contratti di arruolamento, si rifiutano in massa di prestare l'opera loro per qualsivoglia motivo, e specialmente per quello di ottenere una modificazione ai contratti stessi, essi commettono un vero e proprio reato marittimo: quello di ammutinamento, cui l'autorità pubblica ha il dovere di reprimere rapidamente ed energicamente»¹⁰. Certo è che la dirigenza della NGI, in quel contesto, nascose artatamente il fatto che in quegli anni i dividendi distribuiti agli azionisti erano cresciuti in maniera esponenziale nel decennio finale del XIX secolo, tanto che l'utile della compagnia aveva toccato i 23.372.000, com-

¹⁰ *Ibidem.*

prese le sovvenzioni statali che rappresentavano il 12,5%¹¹. Il turbo-capitalismo stava dando i suoi frutti più maturi ai capitalisti e spingeva i lavoratori più umili verso il baratro.

Il Ministero della Marina, in effetti, intervenne come di consueto a favore del capitale sostituendo il personale scioperante con i militari della flotta da guerra, così come avvenne nel caso del piroscafo *Colombo*, oppure mediante sostituzione dell'intero piroscafo, così come avvenne a Napoli ai primi di giugno, quando il *Sannio*, pronto a partire con 1.800 emigranti diretti a New York, fu sostituito dal piroscafo *Italia*, dopo che gli stessi passeggeri furono trasferiti con passerelle di fortuna tra un bastimento e l'altro. L'agitazione si chiuse definitivamente il 13 giugno con la risoluzione delle tensioni a bordo del *Sannio*. Nel frattempo era caduto il governo e la NGI aveva provveduto a licenziare o ad allontanare il personale coinvolto nello sciopero e a spingere verso una revoca della concessione dei servizi postali, puntando invece sempre più verso la leadership nel campo del trasporto degli emigranti¹². Lo sciopero del 1906 era terminato con un successo parziale della FILM, che perlomeno aveva ottenuto, grazie anche al direttore Crespi della NGI, l'intervento migliorativo sancito dal nuovo contratto di arruolamento deciso l'anno successivo dal Consiglio Superiore. Certo non fu sufficiente, tanto è vero che l'azione della FILM riprese con più forza a partire dal 1909 e si manifestò nuovamente con gli scioperi del 1913-14.

Il 1906, inoltre, fu particolarmente tragico per la marina italiana e per la NGI in particolare, giacché ai primi di agosto fece naufragio sulle coste spagnole il *Sirio*, un vecchio piroscafo del 1883, nel quale perirono più di 500 persone. Un altro duro colpo per la NGI, anche perché secondo alcuni la tragedia era dovuta in parte all'età avanzata del bastimento, in linea con le scelte operate dalla compagnia che aveva in generale un parco navi piuttosto vetusto, se si considera che sul totale di 102 navi, ben 72 avevano un'età compresa tra i 20 e i 40 anni di servizio; mentre per altri la colpa era da attribuire

¹¹ EPICARMIO CORBINO, *Il protezionismo in Italia: VII.*, p. 115.

¹² ROBERTO GIULIANELLI, *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Bologna, Il Mulino, 2017, pp. 53-60.

al sindacalismo imperante degli equipaggi, che ne aveva fatto decadere i costumi, tanto da scrivere che «sino a pochi anni fa, gl'iscritti marittimi erano andati immuni dalla lebbra della così detta lotta di classe»¹³.

In realtà, analoghi scioperi vi erano stati anche in altri paesi europei, come la Francia, dove a Marsiglia, i marittimi si erano mobilitati contro i bassi salari già nel 1900, poi nel dicembre 1902 e infine nel maggio 1907. Un'altra ondata di scioperi ci fu nel 1912, che ebbe ripercussioni nelle celebri agitazioni italiane del 1913 e del 1914, quando i marinai delle società di navigazione *Puglia, Sicilia, Compagnia Napoletana e Marittima italiana* decisero di sospendere il lavoro, bloccando nei porti le navi in partenza, sempre per chiedere adeguamenti in materia di contratti di arruolamento¹⁴. In questi scioperi la FILM fu nuovamente protagonista, grazie all'azione di Giuseppe Giulietti, il quale dopo aver navigato e ottenuto il grado di primo ufficiale, si era dedicato al sindacalismo fino a prendere le redini della stessa Federazione nel 1909, rimanendone punto di riferimento fino al 1953¹⁵.

Quando Giuseppe Giulietti prese il comando della FILM ebbe fin da subito un compito arduo da svolgere: bisognava unire in comune l'azione sindacale della bassa forza con quella degli ufficiali. Fu, difatti, in occasione della riunione della FILM con l'associazione degli ufficiali, che si svolse a Genova il 5 agosto 1910, che l'ex ufficiale di coperta riminese lanciò lo slogan «dal comandante al mozzo», che avrebbe dovuto unificare l'azione contro la propaganda delle compagnie di navigazione. Giulietti, durante il suo discorso, evocò in apertura il «dualismo che impedisce il sistema di lotta» esistente tra la bassa forza e gli ufficiali. Rispettando le differenze, il capo della FILM ribadiva però che «questa unione basata sulla concordia, sull'ordine e sul rispetto reciproco, fornirà al vostro rappresentante l'arma, con cui potrà otte-

¹³ GIOVANNI RONCAGLI, *Responsabilità marittime. Riflessioni e osservazioni a proposito del naufragio del piroscafo «Sirio» della Navigazione Generale Italiana*, Roma, Fratelli Bocca Editori, 1906, p. 45.

¹⁴ ACS, *Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale Marina Mercantile, Ispettorato Servizi marittimi*, b. 339.

¹⁵ GUGLIELMO SALOTTI, *Giuseppe Giulietti. Il Sindacato dei Marittimi dal 1910 al 1953*, Roma, Bonacci, 1982; FRANCESCO D'AGNANO, *L'Onorevole Oceano. Storia del capitano Giuseppe Giulietti. Mare, lavoro e fede*, Genova, ERGA, 2007, p. 23; GAETANO PERILLO, CAMILLO GIBELLI, *Storia della Camera del lavoro di Genova: dalle origini alla Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Editrice sindacale italiana, 1980.

nere miglioramenti» che da tempo tutti i marittimi richiedevano¹⁶. Tale linea politica, una sorta di evocazione marxista, fatta però da un non marxista, in realtà come è noto non fu vista di buon occhio dal partito socialista, che per converso spingeva verso una lotta di classe che dovesse riguardare solo il ceto assimilabile con quello operario, mentre ovviamente, gli ufficiali venivano considerati appartenenti al ceto borghese. Giulietti, però, che aveva navigato e conosceva bene come erano composti gli equipaggi e sapeva che nella fattispecie gli equipaggi italiani avevano all'epoca ancora una patina familistica ed interclassista che si richiamava all'antico regime, nonostante, come si è visto, i cambiamenti sopravvenuti con l'affermazione del vapore e con lo slancio eccezionale del turbo-capitalismo avessero modificato gli equilibri interni agli equipaggi.

L'unità di intenti era necessaria per Giulietti, poiché la nuova formula di pressione da lui escogitata per le nuove agitazioni si basava sul fermo delle navi, dovuta alla defezione per malattia di parte dell'equipaggio, che non potevano essere sostituiti a causa della mancanza di sostituti. Questa azione poteva avere successo solo se in maniera unitaria la bassa forza avesse goduto dell'appoggio degli ufficiali. Dopo i parziali e, per molti, modesti successi dello sciopero del 1906, sul finire dell'inverno del 1913 Giulietti lanciò una nuova mobilitazione basata sul fermo delle navi, che si concentrò dapprima sulla compagnia *Puglia* e che proseguì in maniera energica nel corso dell'estate di quell'anno, quando l'azione si concentrò sulla *Navigazione Italiana*, emanazione della Banca Commerciale. Il fermo, iniziato il 26 ottobre 1913, si prolungò per ben cinquanta giorni e provocò il caos nei servizi marittimi in Adriatico e nel porto di Venezia. Il successo ottenuto in quel frangente stimolò Giulietti a proseguire l'azione nel corso del 1914, contro altre compagnie ed infine contro la Federazione Armatori Liberi Italiani, che si interruppe solo alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia.

Alla fine della guerra la marina mercantile italiana perse all'incirca metà del proprio naviglio e questo sollevò un forte dibattito tra chi spingeva per un nuovo rilancio delle politiche di sovvenzione alla navigazione nazionale

¹⁶ SALOTTI, *Giuseppe Giulietti*, pp. 20-39.

e chi per converso suggeriva nuove politiche per migliorare e sviluppare la navigazione libera e concorrenziale. Fu in quel contesto di ricostruzione della marina mercantile, nel corso del 1918, che Giulietti riprese ad attuare un suo vecchio sogno, già pensato nel 1914: la creazione, anche con l'appoggio delle banche, di una cooperativa marinara, che si sarebbe chiamata *Garibaldi*. Il sindacalista riminese trovò in quel 1918 una strana e fortunata sinergia con gli armatori e pertanto riuscì a fondare la cooperativa, la prima costituita dai lavoratori marittimi italiani, i quali avrebbero partecipato come azionisti alla formazione della stessa e avrebbero pertanto guadagnato dagli utili dei viaggi. Con questa operazione, secondo Giulietti, si metteva in pratica quell'unità di classe, tra bassa forza e ufficiali, che come detto era stato il suo cavallo di battaglia fin dagli esordi. La cooperativa acquistò diverse navi che erano ex prede di guerra austriache e divenne rapidamente una potenza nel settore dello *shipping* italiano, contando sui circa 62.000 soci. Fu fermata dal ventennio fascista, che decise di commissariarla, e tornò a splendere nel corso del 1948, quando riuscì a gestire nove navi; ma alla morte del Giulietti, la *Garibaldi* fu nuovamente posta sotto il controllo di un commissario e nel 1955 si trasformò in una società di navigazione che poco aveva ormai della sua natura sociale e corporativa degli inizi¹⁷.

Nonostante il successo della cooperativa *Garibaldi* e dell'azione dei sindacati, le problematiche, concernenti le condizioni di lavoro, i salari e gli orari dei marittimi, tornarono ad essere temi di grande discussione nel corso del biennio 1919-20, all'epoca del governo Nitti, quando tali istanze si fecero nuovamente forti in tutto il Mondo. In questo clima politico complesso fu convocata a Genova, sulla spinta della Società delle Nazioni, la *Conferenza Internazionale dei marinai*, che si tenne a Palazzo San Giorgio dal 15 giugno al 10 luglio 1920. All'ordine del giorno vi erano quattro argomenti: l'orario di lavoro, il contratto di arruolamento, il lavoro dei fanciulli e la scrittura di uno Statuto internazionale dei marinai.

¹⁷ ANDREA MONTEMAGGI, *Cent'anni fa si avverava un sogno. Nel 1918 nasceva la Cooperativa Garibaldi*, in «Pastiglie di storia», 3a giornata di studi giuliettiani, giugno (2019), pp. 3-27. Si vedano anche le carte conservate in ASG, *Prefettura italiana*, b. 171.

La durata dell'orario di lavoro era ancora in tutta evidenza un problema irrisolto in gran parte delle marinerie mondiali e in questo senso l'Italia sembrava essere all'avanguardia, considerati gli interventi del *Consiglio Superiore della Marina mercantile* nel 1906-07 ed una successiva *Commissione Reale* che aveva lavorato nel corso del 1919 e che aveva elaborato un ennesimo nuovo contratto di arruolamento. Per tutti gli ufficiali erano previste le otto ore, alternate da quattro ore di guardia e quattro ore di riposo. Per il personale di bassa forza di coperta si stabilì che la guardia dovesse essere divisa in due turni sempre di quattro ore e con il cambio dalle 16 alle 18 e dalle 18 alle 20. Anche nei porti, il lavoro previsto non doveva eccedere le otto ore, mentre tutto il lavoro straordinario avrebbe dovuto essere pagato secondo le tabelle previste dal Ministero. Pertanto, le regole italiane furono proposte all'assemblea, ma la mozione fu votata soltanto a maggioranza relativa, tanto da non essere sufficiente per essere adottata da tutti. Molte furono le voci contrarie da parte delle potenze coloniali, che di norma utilizzavano massicciamente personale proveniente dai paesi più poveri, presente a bordo dei bastimenti in uno stato di schiavitù¹⁸. A sostegno della proposta delle otto ore si distinse l'intervento di Giuseppe Giulietti, che arrivò a definirle come un diritto dei marinai, acquisito per meriti durante l'ultima guerra. Da segnalare, inoltre, anche l'intervento del delegato del Governo Foscolo Fedozzi, il quale suggerì di scrivere, nello Statuto dei marinai al primo articolo, di non fare distinzioni per nazionalità o per razza, ma tale proposta fece reagire duramente i delegati delle marine britannica e indiana, oltre a quello francese che, addirittura, sostenne che la limitazione alle sole otto ore avrebbe creato nelle ciurme: ozio, demoralizzazione e indisciplina. Si regolamentarono, infine: il reclutamento dei mozzi, i quali non avrebbero dovuto avere meno di 13 anni; una nuova riorganizzazione degli spazi di bordo, che avrebbero dovuto essere più confortevoli per l'equipaggio; inoltre si posero le basi per la scrittura dello Statuto internazionale dei marinai¹⁹. La Conferenza di Genova

¹⁸ ALESSANDRO STANZIANI, *Sailors, slaves, and immigrants. Bondage in the Indian Ocean world, 1750-1914*, New York, Palgrave Macmillan, 2014.

¹⁹ Il riassunto della conferenza fu pubblicato in Italia da Odone Sciollo, *Conferenza internazionale dei marinai*, Genova, Libreria Editrice Moderna, 1920.

segnò pertanto una tappa fondamentale verso l'adozione di nuove regole condivise a favore del personale imbarcato sui bastimenti mercantili, con particolare attenzione alle fasce più deboli, in un contesto politico assai fluido e in quel momento favorevole, che si incarnava in figure di sindacalisti attivi e geniali come Giulietti²⁰, ma che sarebbe d'altra parte durato molto poco, a causa dell'avvento rapido in molte aree d'Europa di governi autoritari, i quali condussero il mondo per una seconda volta in pochi anni ad una catastrofe, pagata a caro prezzo anche dagli appartenenti alla gente di mare.

Le problematiche relative alle condizioni di lavoro dei marittimi italiani furono oggetto di discussione anche durante il ventennio fascista, tanto che il regime nel 1931 decise di arrivare ad un nuovo contratto di lavoro collettivo che non venne più modificato per molto tempo, fino al celebre sciopero dell'8 giugno 1959, quando la strategia del fermo di giuliettiana memoria fu riproposta con successo, al punto che furono 118 i bastimenti italiani fermati dagli equipaggi²¹. Le richieste dei sindacati erano sempre le stesse: miglioramenti salariali, migliori condizioni di lavoro a bordo delle navi, un nuovo contratto di arruolamento, turni di servizio meno massacranti – all'epoca su alcune navi si coprivano ancora guardie di 14 ore – e migliori condizioni pensionistiche. Lo sciopero durò ben quaranta giorni e diede il via ad una lunga stagione di proteste sociali e di conquiste sindacali nell'Italia repubblicana, che traghettarono anche i marinai italiani verso una stagione lavorativa ormai orientata verso una nuova e più intensa globalizzazione.

²⁰ FRANCO DELLA PERUTA, SIMONE MISIANI, ADOLFO PEPE, *Il sindacalismo federale nella storia d'Italia*, Milano, Franco Angeli, 2000.

²¹ GIORDANO BRUSCHI, *La sfida dei marittimi ai padroni del vapore. Lo sciopero di quaranta giorni del 1959*, Genova, Fratelli Frilli, 2006.

BIBLIOGRAFIA

- ADDOBBATI A., *Until the Very Last Nail: English Seafaring and Wage Litigation in Seventeenth-Century Livorno*, in *Law, Labour and Empire Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, edited by Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard J. Blakemore, Tijn Vanneste, London, Palgrave Macmillan, 2015.
- ALACEVICH M., SOCI A., *Breve storia della disuguaglianza*, Roma-Bari, Laterza, 2019.
- ANSALDO F.G., *Delle presenti condizioni della marina mercantile di fronte alla concorrenza delle marine estere*, Genova, Stabilimento Tipo-litografico ditta A. Montorfano, 1906.
- *Navi e marinai dei tempi antichi e dei tempi moderni*, Genova, IGAP, 1912.
- ARRIGHI G., *Il lungo XX secolo. Denaro, potere e le origini del nostro tempo*, Milano, NET, 2003.
- ATTALI J., *Histoires de la mer*, Paris, Fayard, 2017.
- Atti del Consiglio Superiore della Marina Mercantile*, vol. III, Roma, Tipografia Cecchini, 1911.
- Atti della Commissione Reale per i servizi marittimi, Relazione generale*, vol. I, Imola, Editore Galeati, 1906.
- BAIROCH P., *Storia economica e sociale del mondo. Vittorie e insuccessi dal XVI secolo a oggi*, vol. I, Torino, Einaudi, 1999.
- BALLANTYNE T., BURTON A., *Imperi e mire globali*, in *Storia del Mondo. I mercati e le guerre mondiali 1870-1945*, vol. 5, a cura di Emily S. Rosenberg, Torino, Einaudi, 2012.
- BARONE G., *Lo stato e la Marina mercantile in Italia (1881-1914)*, in «Studi Storici», anno 15/3 (1974).
- BEAVEN B., *From Jolly Sailor to Proletarian Jack: The Remaking of Sailortown and the Merchant Seafarer in Victorian London*, in *Port Towns and Urban Cultures*, a cura di Brad Beaven, Karl Bell, and Robert James, London, Palgrave Macmillan UK, 2016.
- BERNERON-COUVENHES M.F., *Les messageries maritimes: l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007.
- BEVILACQUA P., DE CLEMENTI A., FRANZINA E. (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana*, Roma, Donzelli, 2009.
- BEVILACQUA P., *Verso l'America. L'emigrazione italiana e gli Stati Uniti*, Roma, Donzelli, 2005.
- BEZZI V., *Nell'officina di un reporter di fine Ottocento. Gli appunti di viaggio di Edmondo De Amicis*, Padova, il Poligrafo, 2007.

- BOSELLI P., *Marina mercantile*, in «Annuario delle Scienze giuridiche, sociali e politiche», I(1880-1881).
- BRAUDEL F., *La dinamica del capitalismo*, Bologna, Il Mulino, 1988.
- BRUSCHI G., *La sfida dei marittimi ai padroni del vapore. Lo sciopero di quaranta giorni del 1959*, Genova, Fratelli Frilli, 2006.
- BURGOS MADROÑERO M., *Hombres de Mar, Pesca y Embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, Junta de Andalucía, 2003.
- BURTON V., *The Making of a Nineteenth-Century Profession: Shipmasters and the British Shipping Industry*, in «Journal of the Canadian Historical Association», 1 (1990).
- CADENACCIO E., *Note sui moderni velieri a scafo di ferro, Sampierdarena*, D'Aste e C., 1883.
- CAFFARELLI A., *Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)*, in *L'Italia, la Francia e il Mediterraneo nella seconda metà dell'800*, a cura di Pier Luigi Ballini e Paolo Pecorari, Venezia, Istituto di Scienze, Lettere ed Arti, 2009.
- CAMMARANO F., *Storia dell'Italia liberale*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- CANALE CAMA F., CASANOVA D., DELLI QUADRI R.M., *Storia del Mediterraneo moderno e contemporaneo*, Napoli, Guida, 2009.
- CANCILA O., *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2019.
- CAPTIER J., *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V. Giard & E. Brière, 1907.
- CATERINO A., *Fucina di navi. Storia del cantiere navale di Sestri Ponente*, Genova, Il Portolano, 2012.
- CIPOLLA C.M., *Vele e cannoni*, Bologna, Il Mulino, 2011.
- COCHARD N., *Les marins du Havre. Gens de mer ert société urbaine au XIXe siècle*, Rennes, PUR, 2016.
- Codice per la Marina mercantile del regno d'Italia*, Torino, Stamperia Reale, 1865.
- CORBINO E., *Il mercato della gente di mare e l'azione dei sindacati operai*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 66/9 (1925).
- *Il protezionismo in Italia: VII. Considerazioni generali e conclusioni*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 62/3 (1922).
- D'AGNANO F., *L'Onorevole Oceano. Storia del capitano Giuseppe Giulietti. Mare, lavoro e fede*, Genova, ERGA, 2007.
- DAVIDS K., *Technological change and the professionalism of masters and mates in the Dutch mercantile marine, 1815-1914*, in «Collectanea Maritima», V (1991).
- DE AMICIS E., *Sull'Oceano*, Reggio Emilia, Diabasis, 2005.
- DE COURTEN L., *La Marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914)*, Roma, Bulzoni, 1989.
- DE OLIVEIRA TORRES R., *Handling the Ship: Rights and Duties of Masters, Mates, Seamen and Owners of Ships in Nineteenth-Century Merchant Marine*, in «International Journal of Maritime History», 26/3 (2014).
- DELLA PERUTA F., MISIANI S., PEPE A., *Il sindacalismo federale nella storia d'Italia*, Milano, Franco Angeli, 2000.
- DELLI QUADRI R.M., PERTA G., VERMIGLIO E. (a cura di), *Le porte del mare: il Mediterraneo degli Stretti tra Medioevo ed età contemporanea*, Napoli, Guida, 2019.
- DOCKÈS P., *Le Capitalisme et ses rythmes, quatre siècles en perspective*, tome I, Paris, Garnier, 2017.
- DORIA G., *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*, Genova, Marietti, 1990.

- *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Prima Guerra Mondiale*, 2 voll., Milano, Pantarei, 2008.
- DORIA M., *Attività economiche e cambiamento nei secoli di un borgo rivierasco*, in *Camogli. Persistenza e trasformazioni di un borgo di mare*, Milano, Federico Motta Editore, 2009.
- *La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di Paolo Frascani, Roma, Donzelli, 2001.
- EGERTON J., *Turner. The Fighting Temeraire*, London, National Gallery, 1996.
- ELISEO M., PICCIONE P., *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Genova, Tormena, 2001.
- FINK L., *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, North Carolina, University of North Carolina Press, 2011.
- FRAGIACOMO P., *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2001*, Milano, Franco Angeli, 2012.
- FRASCANI P., *Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900)*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di Paolo Frascani, Roma, Donzelli, 2001.
- *Il mare*, Bologna, Il Mulino, 2008.
- *Tra la bussola e il negozio. Uomini, rotte e traffici nei giornali di bordo delle navi a vela dell'Ottocento*, in «Società e Storia», 100-101 (2003).
- GANCI N., *I giornali nautici conservati presso l'Archivio di Stato di Genova*, tesi di laurea a.a. 2006-2007.
- GARCÍA DOMINGO E., *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona, 2017.
- GIARD M., *Le mousses. Les destin d'apprentis marins*, Condé-en-Normandie, Éditions Charles Corlet, 2019.
- GIULIANELLI R., *Armatori, banche e Stato. Il credito navale in Italia dall'Unità alla prima crisi petrolifera*, Bologna, Il Mulino, 2017.
- GRUZINSKI S., *Abbiamo ancora bisogno della storia? Il senso del passato nel mondo globalizzato*, Milano, Raffaello Cortina Editore, 2016.
- HEADRICK D.R., *The tentacles of progress. Technology transfer in the age of Imperialism, 1850-1940*, New York, Oxford University Press, 1988.
- HOCES-GARCIA A., *La Matricula de Mar en el Departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicacion*, in «Mediterranea Ricerche Storiche», 35 (2015).
- Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, vol. I, Roma, Tipografia Eredi Botta, 1882.
- Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile (1881-1882)*, vol. III, Roma, Tipografia Eredi Botta, 1882.
- L'italico. Luigi Orlando e i suoi fratelli per la patria e per l'industria italiana. Note e documenti raccolti e pubblicati per voto del municipio livornese e a cura della famiglia*, Roma, Tipografia Forzani, 1898.
- La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Paris, Pups, 2016.
- La mediazione del lavoro per la gente di mare*, Roma, Officina Poligrafica italiana, 1906.

- LABANCA N., *Oltremare. Storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2007.
- LO BASSO L., *Economie e culture del mare: armamento, navigazione, commerci*, in *Storia della Liguria*, a cura di Giovanni Assereto e Marco Doria, Roma-Bari, Laterza, 2007.
- *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016.
 - *Gli intermediari del lavoro marittimo a Venezia tra XVII e XVIII secolo: galeotti e marinai*, in «Mélanges de l'École française de Rome-Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 129/1 (2017).
 - *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003.
- MADIA G., *Laumento dei salari dal 1914 al 1921*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 61/11 (1921).
- MARCHESE U., *Il Porto di Genova dal 1815 al 1891*, in «Archivio economico dell'unificazione italiana», IX/2 (1959).
- *Lo sviluppo delle flotte mercantili e le economie dei paesi marittimi*, Genova, Tipografia Siletto, 1956.
- MARCHETTI G., *Contributo allo studio delle linee di navigazione sovvenzionate*, in «Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica», 62/7 (1922).
- MARX K., *Il Capitale*, Libro III, tomo I, Roma, Editori Riuniti, 1980.
- MAZZARELLA S., *Vapori*, Palermo, Sellerio, 1995.
- MERIGGI M., *Le istituzioni del mare in età liberale*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di Paolo Frascani, Roma, Donzelli, 2001.
- MOLINARI A., *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica di massa: il viaggio per mare*, Milano, Franco Angeli, 1988.
- MONTEMAGGI A., *Cent'anni fa si avverava un sogno. Nel 1918 nasceva la Cooperativa Garibaldi*, in «Pestigie di storia», 3a giornata di studi giuliettiani, giugno (2019).
- OSTERHAMMEL J., *La transformation du Monde. Une histoire globale du XIXe siècle*, Paris, Nouveau Monde Éditions, 2017.
- OSTERHAMMEL J., PETERSSON N.P., *Storia della globalizzazione. Dimensioni, processi, epoche*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- PERILLO G., GIBELLI C., *Storia della Camera del lavoro di Genova: dalle origini alla Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Editrice sindacale italiana, 1980.
- PIKETTY T., *Capitale e ideologia*, Milano, La nave di Teseo, 2020.
- *Il capitale nel XXI secolo*, Milano, Bompiani, 2014, p. 466.
- RAVEUX O., *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIXe siècle*, Paris, CNRS Éditions, 1998.
- REDIKER M., *Sulle tracce dei pirati. La storia affascinante della vita sui mari del '700*, Casale Monferrato, Piemme, 1996.
- ROLLANDI M.S., «*Imparare a navigare*». *Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra*, in *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di Paolo Frascani, Roma, Donzelli, 2001.
- *Istruzione e sviluppo nella Liguria marittima (1815-1921)*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2005.
 - *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2002.
 - *Persistenze e mutamenti. L'organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939)*, in «Storia e problemi contemporanei», 63 (2013).

- RONCAGLI G., *Responsabilità maritime. Riflessioni e osservazioni a proposito del naufragio del piroscalo «Sirio» della Navigazione Generale Italiana*, Roma, Fratelli Bocca Editori, 1906.
- RONCO N., *La marina mercantile considerazioni e risposte*, Napoli, Casella editore, 1916.
- ROSATI T., *Assistenza sanitaria degli emigranti e dei marinai*, Milano, Vallardi, 1908.
- SACCHETTO D., *Fabbriche galleggianti. Solitudine e sfruttamento dei nuovi marinai*, Milano, Jaca Book, 2009.
- SAIJA M. (a cura di), *Crispi F.*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2019.
- SALOTTI G., *Giuseppe Giulietti. Il Sindacato dei Marittimi dal 1910 al 1953*, Roma, Bonacci, 1982.
- SANFILIPPO M., *Gli italiani in Brasile*, Viterbo, Edizioni Sette Città, 2004.
- SCAVINO L., *Il caso di Camogli: prospettive per lo studio di una comunità marittima globale (1820-1890)*, in «Mediterranea Ricerche Storiche», 45 (2019).
- SCHIEDL W., *La grande livellatrice. Violenza e disuguaglianza dalla preistoria ad oggi*, Bologna, Il Mulino, 2019.
- SCIOLLA O., *Conferenza internazionale dei marinai*, Genova, Libreria Editrice Moderna, 1920.
- SERAFINI F., *Vele nella leggenda. I mille e più armamenti e la cantieristica velica dell'estremo Ponente ligure*, Milano, Mursia, 1979.
- STANZIANI A., *Sailors, slaves, and immigrants. Bondage in the Indian Ocean world, 1750-1914*, New York, Palgrave Macmillan, 2014.
- STIACCINI C., *Andar per mare. Storie di navi, capitani coraggiosi e migranti tra Otto e Novecento*, Torino, L'Harmattan, 2019.
- Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1881*, Roma, Forzani Tipografi del Senato, 1882.
- Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1886*, Roma-Firenze, Tipografia Bencini, 1887.
- Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1891*, Roma, Tipografia Cecchini, 1892.
- Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1896*, Roma, Tipografia Cecchini, 1897.
- Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1901*, Roma, Tipografia Cecchini, 1902.
- Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1909*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1911.
- Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1914*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1916.
- SURDICH F., *I viaggi, i commerci, le colonie: radici locali dell'iniziativa espansionistica*, in *Storia d'Italia. La Liguria*, a cura di Antonio Gibelli, Paride Rugafiori, Torino, Einaudi, 1994.
- TOLAINI R., *La formazione di un banchiere. Per una biografia di Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini (1848-1921)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LIX (2019).
- *The Genoese nobility: Land, finance and business from restoration to the First World War*, in «Business History», 62 (2020).
- TONIZZI M.E., *Lavoro e lavoratori del mare nell'età della globalizzazione*, in «Contemporanea», XVII/4 (2014).
- TOPIK S.C., WELLS A., *Filiere di prodotto in un'economia globale*, in *Storia del Mondo. I mercati e le guerre mondiali 1870-1945*, vol. 5, a cura di Emily S. Rosenberg, Torino, Einaudi, 2012.
- VANGELISTA C., *Dal vecchio al nuovo continente. L'immigrazione in America Latina*, Torino, Paravia, 1997.

- VIAUD R., *Le Syndicalisme maritime français. Les organisations, les hommes, les lutes (1890-1950)*, Rennes, PUR, 2005.
- VILLIERS P., CURRELIER P., *Du système des Classes à l'Inscription Maritime*, in «Revue Historique des Armées», 147/2 (1982).
- VIRGILIO J., *Il commercio Indo-europeo e la marina mercantile italiana a vela e a vapore*, Genova, Tipografia sociale, 1869.
- WILLIAMSON J.G., *Globalization and the Poor Periphery Before 1950*, Cambridge (MA), MIT Press, 2006.
- ZANIN V., *I forzati del mare. Lavoro marittimo nazionale, internazionale, multinazionale. Problemi metodologici e linee di ricerca*, Roma, Carocci, 2007.

APPENDICE A*

Statistiche delle maggiori regioni marittime italiane 1881-1914

Gente di Mare al 31 dicembre 1881

	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
Numero	113.216	63.119	176.335
Liguria	28.524	10.589	39.113
Porto Maurizio	2.734	427	3.161
Savona	2.890	2.817	5.707
Genova	15.938	6.336	22.274
Spezia	6.962	1.009	7.971
Campania	25.621	10.941	36.562
Napoli	13.208	7.292	20.500
Castellammare	12.413	3.649	16.062
Sicilia	22.021	21.716	43.737
Messina	6.879	7.446	14.325
Catania	3.323	3.112	6.435
Porto Empedocle	2.954	1.740	4.694
Trapani	3.899	1.977	5.876
Palermo	4.966	7.541	12.507

* *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1881*, Roma, Forzani Tipografi del Senato, 1882, pp. 3-23; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1886*, Roma-Firenze, Tipografia Bencini, 1887, pp. 22-32; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1891*, Roma, Tipografia Cecchini, 1892, pp. 37-47; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1896*, Roma, Tipografia Cecchini, 1897, pp. 3-13; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1901*, Roma, Tipografia Cecchini, 1902, pp. 3-12; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1909*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1911, pp. 25-36; *Sulle Condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1914*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1916, pp. 23-35.

Gente di Mare al 31 dicembre 1886

	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
Numero	118.301	71.620	189.921
Liguria	28.812	12.534	41.346
Porto Maurizio	2.376	378	2.754
Savona	2.470	3.143	5.613
Genova	15.909	7.705	23.614
Spezia	8.057	1.308	9.365
Campania	25.407	12.266	37.673
Napoli	13.586	8.203	21.789
Castellammare	11.821	4.063	15.884
Sicilia	25.443	23.247	48.690
Messina	7.973	7.459	15.432
Catania	3.681	3.982	7.663
Porto Empedocle	3.463	2.150	5.613
Trapani	4.565	2.140	6.705
Palermo	5.761	7.516	13.277

Gente di Mare al 31 dicembre 1891

	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
Numero	122.798	92.482	215.280
Liguria	29.673	16.617	46.290
Porto Maurizio	2.515	461	2.976
Savona	2.613	4.075	6.688
Genova	15.467	9.695	25.162
Spezia	9.078	2.386	11.464
Campania	26.076	17.488	43.564
Napoli	14.587	10.402	24.989
Castellammare	11.489	7.086	18.575
Sicilia	26.451	27.927	54.378
Messina	6.672	9.225	15.897
Catania	4.451	5.057	9.508
Porto Empedocle	3.445	2.587	6.032
Trapani	5.088	2.370	7.458
Palermo	6.795	8.688	15.483

Gente di Mare al 31 dicembre 1896

	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
Numero	126.540	113.828	240.368
Liguria	27.801	18.744	46.545
Porto Maurizio	2.192	639	2.831
Savona	2.823	4.713	7.536
Genova	15.132	11.045	26.177
Spezia	7.654	2.347	10.001
Campania	26.379	23.194	49.573
Napoli	15.458	13.897	29.355
Castellammare	10.921	9.297	20.218
Sicilia	28.958	34.260	63.218
Messina	7.438	11.157	18.595
Catania	4.833	6.385	11.218
Porto Empedocle	3.679	3.615	7.294
Trapani	5.697	2.636	8.333
Palermo	7.311	10.467	17.778

Gente di Mare al 31 dicembre 1901

	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
Numero	132.148	130.506	262.654
Liguria	27.902	20.403	48.305
Porto Maurizio	2.536	720	3.256
Savona	2.223	4.180	6.403
Genova	14.479	12.769	27.248
Spezia	8.664	2.734	11.398
Campania	29.241	26.828	56.069
Napoli	17.913	16.169	34.082
Castellammare	11.328	10.659	21.987
Sicilia	30.215	39.878	70.093
Messina	9.144	13.571	22.715
Catania	4.547	7.106	11.653
Porto Empedocle	3.182	4.104	7.286
Trapani	5.281	3.150	8.431
Palermo	8.061	11.947	20.008

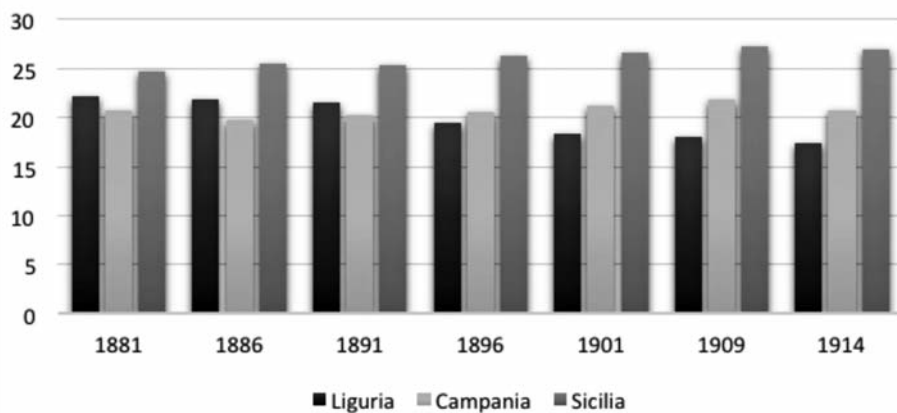
Gente di Mare al 31 dicembre 1909

	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
Numero	160.224	169.821	330.045
Liguria	34.052	25.726	59.778
Porto Maurizio	2.673	1.018	3.691
Savona	2.240	5.101	7.341
Genova	18.548	16.218	34.766
Spezia	10.591	3.389	13.980
Campania	34.212	37.577	71.789
Napoli	16.250	20.878	37.128
Torre del Greco	7.902	1.627	9.529
Castellammare	8.026	11.624	19.650
Salerno	2.034	3.448	5.482
Sicilia	40.125	49.854	89.979
Messina	12.910	17.938	30.848
Catania	3.796	5.550	9.346
Siracusa	4.726	3.336	8.062
Porto Empedocle	3.258	4.725	7.983
Trapani	6.699	4.189	10.888
Palermo	8.736	14.116	22.852

Gente di Mare al 31 dicembre 1914

	Prima categoria	Seconda categoria	Totale
Numero	189.202	216.536	405.738
Liguria	39.558	30.895	70.453
Porto Maurizio	2.758	1.379	4.137
Savona	2.328	6.240	8.568
Genova	24.577	19.103	43.680
Spezia	9.895	4.173	14.068
Campania	35.757	48.631	84.388
Napoli	18.819	26.786	45.605
Torre del Greco	10.514	2.283	12.797
Castellammare	3.560	15.097	18.657
Salerno	2.864	4.465	7.329
Sicilia	48.126	61.766	109.892
Messina	14.912	22.163	37.075
Catania	5.074	7.072	12.146
Siracusa	6.233	4.310	10.543
Porto Empedocle	4.301	5.437	9.738
Trapani	8.113	5.086	13.199
Palermo	9.493	17.698	27.191

Peso in % delle maggiori regioni marittime italiane nel numero di uomini della Gente di mare



APPENDICE B

ASG, *Giornali nautici*, 438/1

Giornale nautico del brigantino a palo *Catterina G.*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. ottanta pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al brigantino a palo denominato *Catterina G.* di tonnellate 627,29 iscritto al n. 2469 di matricola del compartimento marittimo di Genova e comandato dal capitano D'Aste Filippo.

Genova addì 1° febbraio 1894.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova n. 74.

Contratto d'arruolamento per l'equipaggio del brigantino a palo *Catterina G.*

L'anno mille ottocentonovantaquattro addì trentuno del mese di gennaio nell'Ufficio della Capitaneria di Porto suddetto.

Innanzi a me Chiozza Bartolomeo applicato di Porto delegato dal signor capitano di porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti il signor Costa Ernesto fu Giuseppe e Costa Antonio fu Michele entrambi di Genova testimoni richiesti noti e idonei. Sono personalmente comparsi il signor Maggiolo Gerolamo fu Giorgio da Camogli armatore del brigantino a palo *Catterina G.* di tonnellate 627,29 iscritto al n. 2469 di queste matricole ed il capitano di lungo corso D'Aste Filippo che ne assume il comando e gl'individui retro descritti nell'unito ruolino, compresi i minorenni muniti di legale consenso; i quali dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicate.

Articolo 1. Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno della partenza da Genova. Ne sarà anticipato un mese dopo firmato il presente contratto.

Articolo 2. Partenza da Genova per Rio Plata e di là per tutti quei viaggi di convenienza dell'armatore al di qua dei Capi Horn e Buona Speranza escluso Brasile e Costa della Guinea.

Articolo 3. Il contratto ha la durata di mesi diciotto a contare dalla partenza e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando, meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i Consigli di leva aggiustati da loro conto e rimpatriati a spese dell'armatore con diritto di rivalsa delle paghe degli sbarcati e nonostante l'art. 524 del Codice di Commercio.

Articolo 4. Spirato il termine convenuto nel contratto il capitano procurerà un viaggio per Nord Europa, indi un secondo per Mediterraneo ove giunto scaricando fuori Genova e non rientrandovi la nave l'equipaggio sarà libero e ricondotto a Genova.

Articolo 5. Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto per mezzo di piroscalo o ferrovia a spese dell'armatore, cessando la sola paga dal giorno dello sbarco.

Articolo 6. Durante l'arruolamento il capitano corrisponderà all'equipaggio, suoi rispettivi salari, acconti a suo piacimento.

Articolo 7. Gli acconti e saldo paghe, fatti all'estero saranno ragguagliati al cambio di Genova del medesimo giorno e del luogo in cui saranno effettuati.

Articolo 8. Annullato.

Articolo 9. La razione giornaliera dei viveri sarà distribuita a piacere del capitano in quantità però non inferiore al prescritto dal regolamento in vigore. Il vino è compreso nella paga. A colazione tre giorni della settimana caffè e gli altri thè.

Articolo 10. La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.

Articolo 11. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è pagata dall'armatore.

Articolo 12. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati e con patto di essi, ed in questo caso gl'individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio come all'articolo 6.

Articolo 13. Mancando uno o due dell'equipaggio il capitano ha facoltà di rimpiazzarlo o no.

Data da me lettura dell'atto alle parti ad alta ed intellegibile voce in presenza dei sunnominati testimoni, le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente, ed a conferma si mostrano a me e a testimoni meco sottoscritto.

Gerolamo Maggiolo. Filippo D'Aste. Folle Pietro. Segno di x per Olivari Elia. Segno di x per Schiaffino Gerolamo. Olivari Orazio. Segno di x di Bancalari Giovanni. Dosso Giambattista. Tagino Prospero. Cerruti Giuseppe. Segno di x per Ferrari Bernardo. Olcese Luigi. Romeo Giuseppe. Antonio Costa teste. Ernesto Costa teste. L'applicato di porto Chiozza Bartolomeo.

Per copia conforme all'originale.

Il capitano di Porto.

Giornale nautico del piroscafo *Centro America*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al piroscafo denominato *Centro America* di tonnellate 2195,56 iscritto al n. 305 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Bologna Paolo. Genova addì 5 giugno 1897.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova n. 427.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del piroscafo *Centro America*.

L'anno milleottocento novantasette addì [vuoto] del mese di [vuoto] nell'ufficio della Capitaneria di Porto suddetta innanzi a me Costa cavaliere Eugenio ufficiale delegato dal signor capitano di Porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Sartori Pietro fu Lorenzo e Ottone Francesco di Carlo nati e domiciliati a Genova testimoni richiesti, noti, idonei.

Sono personalmente comparsi i signori Carlo Ottone fu Stefano spedizioniere noto e domiciliato in Genova procuratore della Società anonima La Veloce navigazione italiana a vapore sedente in Genova armatrice del piroscafo *Centro America* di tonnellate 2195,56 iscritto al n. 305 di queste matricole, tale nominato con l'atto 15 settembre 1894 rogato Serra e registrato a Genova il 17 detto registro 225 n. 132 col pagamento di lire tre e centesimi sessanta.

E gli individui descritti nel seguente ruolino essendo i minorenni muniti di legale consenso convengono di arruolarsi, i quali dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento, hanno dichiarato di convenire nei patti e condizioni appresso indicati.

Articolo 1. Il presente contratto è obbligatorio per un viaggio da Genova e Porto Limon o da qualsiasi altro porto delle due Americhe sullo Atlantico e dell'Europa e ritorno a Genova con facoltà al capitano di approdare e fare operazioni di commercio in tutti gli scali intermedi sia all'andata, che al ritorno secondo le istruzioni della Società armatrice.

Articolo 2. A ciascuno dell'equipaggio sarà corrisposto alla fine del viaggio la mensile somma assegnata dal precedente ruolino con decorrenza dal giorno dell'imbarco.

Articolo 3. La razione giornaliera dei viveri sarà distribuita a piacere del capitano in quantità però non inferiore al prescritto regolamento in vigore. Il vino al personale di macchina però sarà somministrato nella quantità di mezzo litro anche a colazione quando questa sia di formaggio e pesce salato.

Articolo 4. La tassa di ricchezza mobile è a carico di chi spetta.

Articolo 5. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile sarà pagata dalla Società armatrice.

Articolo 6. Il capitano rinuncia al diritto di cappa e di nolo.

Articolo 7. La minestra sarà di magro due giorni della settimana e di pasta asciutta il giovedì e la domenica, tranne che in navigazione durante la quale la pasta asciutta sarà distribuita una sola volta alla settimana.

Articolo 8. Occorrendo lavori in ore fuori orario, l'equipaggio è obbligato ad eseguirli mediante un compenso di centesimi cinquanta per ogni ora di lavoro.

Articolo 9. Durante la stazione nel porto di Genova l'equipaggio di macchina sarà libero dal lavoro ogni domenica conclusa quella stabilita per la partenza o che la preceda da uno a cinque giorni. Il personale di coperta sarà libero invece dopo l'ora del pranzo conservando per intero i relativi turni di guardia.

Articolo 10. Tutto il personale di camera, cucina e cambusa è personalmente responsabile, salvo il caso di forza maggiore della rottura e dispersione degli oggetti avuti in consegna.

Articolo 11. Tutto il personale componente l'equipaggio nessuno eccettuato ed esclusi è tenuto congiuntamente a risarcire integralmente alla Società i danni tutti che possono alla medesima derivare per multe ed altre penalità cui venisse assoggettato, tanto nello stato quanto all'estero per contrabbandi che fossero scoperti a bordo per altri fatti compiuti in contravvenzione alle leggi.

Articolo 12. Coloro dell'equipaggio che compiuto il viaggio restando imbarcati durante il soggiorno del piroscalo nel porto di Genova e che, cinque giorni prima della partenza successiva e così dell'altre che si succederanno, non dichiarino di voler sbarcare o che non siano sbarcati dalla Società, s'intenderanno tacitamente arruolati un nuovo viaggio alle stesse condizioni.

[Ruolino]

Data me lettura ad alta ed intellegibile a voce in presenza dei menzionati testimoni le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente ed a conferma si sono assieme ai testimoni meco sottoscritte.

ASG, *Giornali nautici*, 479/1

Giornale nautico del piroscalo *Città di Milano*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al piroscalo denominato *Città di Milano* di tonnellate 2571,05 iscritto al n. 318 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Briasco Giuseppe. Genova addì 26 aprile 1899.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova n. 366.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del piroscalo *Città di Milano*.

L'anno milleottocentonovantanove addì 25 del mese di aprile nell'ufficio della Capitaneria di Porto suddetta. Innanzi a me Gaetano Valente ufficiale delegato dal signor ca-

pitano di Porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Ottone Francesco di Carlo e Sartorio Pietro fu Lorenzo entrambi residenti a Genova testimoni richiesti, noti, idonei. Sono personalmente comparsi i signori Ottone Carlo fu Stefano domiciliato a Genova procuratore come da atto 15 ottobre 1894 rogato dal notaio Agostino Angelo Serra della Società La Veloce armatrice del piroscampo *Città di Milano* di tonnellate 2571,05 iscritto al n. 318 di queste matricole e gl'individui descritti nel seguente ruolino essendo i minorenni muniti di legale consenso, i quali, dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento hanno dichiarato di convenire nei patti e condizioni appresso indicati:

Articolo 1. Il presente contratto è obbligatorio per un viaggio da Genova a Rio Plata e qualsivoglia altro porto posto nelle due Americhe sull'Atlantico e dell'Europa e ritorno a Genova con facoltà al capitano di approdare e fare operazioni di commercio in tutti gli scali intermedi già all'andata che al ritorno secondo le istruzioni della Società armatrice.

Articolo 2. A ciascuno dell'equipaggio sarà corrisposta alla fine del viaggio la somma assegnatali dal precedente ruolino che è mensile.

Articolo 3. La razione giornaliera viveri sarà distribuita a piacere del capitano in quantità però non inferiore al prescritto del regolamento in vigore, al personale di macchina il vino sarà somministrato nella quantità di mezzo litro a pranzo ed a cena ed anche a colazione quando questa sia servita di formaggio e pesce salato.

Articolo 4. La tassa di ricchezza mobile è a carico di coloro che la devono pagare.

Articolo 5. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile sarà pagata dalla società armatrice.

Articolo 6. Il capitano rinuncia alla cappa e al regalo.

Articolo 7. La minestra sarà al magro di due giorni della settimana e di pasta asciutta il giovedì e la domenica tranne che in navigazione durante la quale la pasta asciutta sarà distribuita una sola volta la settimana.

Articolo 8. Durante la stazione del piroscampo nel porto di Genova l'equipaggio di macchina sarà libero dal lavoro ogni domenica esclusa quella stabilita per la partenza o che la precedesse da uno a cinque giorni. Il personale di coperta sarà libero invece dopo l'ora del pranzo conservando bene inteso i regolari turni di guardia.

Articolo 9. Tutto il personale di bordo sarà obbligato al lavoro anche in ore fuori orario quando ne venga ordinato dal capitano o dagli ufficiali di bordo.

Articolo 10. Tutto il personale di cucina, camera e cambusa è personalmente responsabile, salvo il caso di forza maggiore, della rottura e dispersione degli oggetti avuti in consegna.

Articolo 11. Tutto il personale componente l'equipaggio medesimo eccettuato ed escluso è tenuto giornalmente a risarcire integralmente alla società armatrice i danni tutti che possono alla medesima derivare per multe o altra penalità venisse assoggettata tanto nello stato quanto all'estero, per contrabbandi che fossero scoperti a bordo o per altri fatti compiuti in contravvenzione alle leggi se non bastassero le paghe dei contravventori.

Articolo 12. Coloro dell'equipaggio che compiuto il viaggio resteranno imbarcati durante il soggiorno del piroscavo nel porto di Genova, o che in cinque giorni prima della partenza medesima, e così delle altre ci si succederanno non dichiarino di voler sbarcare, o che non siano sbarcati dalla società armatrice, s'intenderanno arruolati per un nuovo viaggio alle stesse condizioni del presente contratto.

[Ruolino].

Data me lettura ad alta ed intellegibile a voce in presenza dei menzionati testimoni le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente ed a conferma si sono assieme ai testimoni meco sottoscritte.

ASG, *Giornali nautici*, 501/1

Giornale nautico del piroscavo *Colombo*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro primo del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al piroscavo denominato *Colombo* di tonnellate 1577 iscritto al n. 268 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Testori Ottavio.

Genova addì 25 ottobre 1897.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova, numero 1165 del repertorio.

Contratto d'arruolamento per l'equipaggio del Piroscavo *Colombo*.

L'anno milleottocento novantasette adì trenta del mese di dicembre nell'ufficio della Capitaneria di Porto suddetta.

Innanzi a me Gaetano Valente ufficiale delegato dal signor capitano di porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Vaccheri Giulio fu Bartolomeo e Zuolo Eugenio di Michele entrambi residenti a Genova testimoni, richiesti, noti, idonei.

Sono personalmente comparsi i signor Cresta cavaliere Giacomo di Vittorio domiciliato a Genova armatore del piroscavo *Colombo* di tonnellate 1577,14 iscritto al numero 268 di queste matricole e gl'individui descritti nell'unito ruolino, compresi i minorenni muniti di legale consenso, i quali dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento, hanno desiderato di concordare nei patti e nelle condizioni appresso indicate.

Articolo 1. Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno dell'imbarco. Ne sarà anticipato un mese dopo firmato il presente contratto.

Articolo 2. Partenza da Genova per Brasile e Rio Plata con facoltà al capitano di fare tutti quei viaggi intermedi sia all'andata che al ritorno; e l'arruolamento sarà sempre valido nonostante l'articolo 524 del Codice di commercio.

Articolo 3. Il contratto ha la durata di mesi ventiquattro a contare dalla partenza da Genova e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando, meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i Consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore, con diritto di rivalsa sulle loro paghe.

Articolo 4. Spirato il termine convenuto nel contratto, il capitano procurerà un carico in via di rimpatrio e scaricando fuori Genova, senza poscia ritardi l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.

Articolo 5. Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto per mezzo di piroscalo e ferrovia a spese dell'armatore cessando la sola paga dal giorno dello sbarco.

Articolo 6. Durante l'arruolamento il capitano corrisponderà all'equipaggio suoi rispettivi salari, acconti a suo piacimento.

Articolo 7. Gli acconti e saldo paghe, fatti all'estero, saranno ragguagliati al cambio in Genova del listino del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.

Articolo 8. Sarà proibito all'equipaggio ogni genere di paccottiglia e la vendita di oggetti e viveri ai passeggeri.

Articolo 9. La razione giornaliera dei viveri sarà distribuita a piacere del capitano, in quantità però non inferiore al prescritto dal regolamento in vigore. Il vino è compreso nella paga. Il vino del personale di macchina sarà di mezzo litro a pranzo e di mezzo litro a cena, come pure a colazione quando la colazione fosse di pesci salati e formaggio.

Articolo 10. La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.

Articolo 11. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è a carico dell'armatore.

Articolo 12. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati o con parte di essi, ed in questo caso gl'individui sbarcati rinunciano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio, come all'articolo 5.

Articolo 13. L'equipaggio sarà tenuto ad eseguire qualunque lavoro attinente al piroscalo ed al carico che venisse ordinato dal capitano anche in ore straordinarie, in caso urgenti tanto il personale di macchina come quello di coperta dovranno aiutarsi a vicenda.

Articolo 14. Il personale di macchina dovrà prestarsi al lavoro anche in ore franche in qualsiasi circostanza fosse ordinato dal macchinista.

Articolo 15. Al termine dell'arruolamento trovandosi il piroscalo nel porto di Genova, coloro dell'equipaggio i quali cinque giorni prima della partenza del piroscalo medesimo non chiederanno lo sbarco si intenderanno arruolati per altri dodici mesi alle stesse condizioni del presente.

[segue ruolino]

Data da me lettura dell'atto alle parti ad alta ed intellegibile voce in presenza dei sunnominati testimoni, le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente ed a conferma si sono insieme coi testimoni meco sottoscritte.

[firme]

Giornale nautico del piroscavo *Ebe*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al piroscavo denominato *Ebe* di tonnellate 993,71 iscritto al n. 402 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Chianca Elia.
Genova addì 13 settembre 1902.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova n. 669.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del piroscavo *Ebe*.

L'anno mille novecento due addì nove del mese di luglio nell'ufficio della Capitaneria di porto suddetta.

Innanzi a me cavaliere Gaetano Valente ufficiale delegato dal signor capitano di Porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento presenti i signori Cordano G.B. fu Domenico e De Amicis Pietro fu Carlo entrambi domiciliati a Genova testimoni richiesti, idonei.

Sono personalmente comparsi i signori Francesco Chianca fu Domenico domiciliato a Genova armatore del piroscavo *Ebe* di tonnellate 993,71 iscritte al n. 402 di queste matricole e gl'individui descritti nel seguente ruolino essendo i minorenni muniti di legale consenso, i quali, dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento, hanno dichiarato quanto segue:

Articolo 1. Il presente contratto è obbligatorio per mesi dodici in viaggi di convenienza dell'armatore esclusi i luoghi di aria malsana e sarà sempre valido qualunque sia il capitano al comando.

Articolo 2. A ciascuno dell'equipaggio sarà corrisposta alla fine del viaggio la somma assegnatagli dal presente ruolino che è mensile.

Articolo 3. La razione giornaliera viveri sarà distribuita a piacere del capitano in quantità però non inferiore al prescritto dal regolamento in vigore.

Articolo 3 bis. Un carbonaio ed uno di bordo sono obbligati ad alzare e gettare le ceneri.

Articolo 4. La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.

Articolo 5. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile sarà pagata dall'armatore.

Articolo 6. Spirato il termine convenuto sul presente contratto, non rientrando il piroscavo nel porto di Genova, l'equipaggio avrà diritto ad essere rimpatriato a spese dell'armatore cessando la paga dal giorno dell'imbarco.

Articolo 7. Il presente contratto non sarà valido per gl'iscritti di leva i quali in caso di chiamata saranno rimpatriati a loro spese.

Articolo 8. Tutto l'equipaggio sia di macchina che di coperta dovrà anche nei giorni festivi far pulizia sino alle [?].

Articolo 9. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima della sua scadenza con tutto o parte dell'equipaggio senza che gli sbarcati abbiano diritto ad indennità tranne il rimpatrio.

ASG, *Giornali nautici*, 598/1

Giornale nautico del piroscavo *Eden*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al piroscavo denominato *Eden* di tonnellate 536 iscritto al n. 205 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Basso Agostino.
Genova addì 10 marzo 1894.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del piroscavo *Eden*.

L'anno mille ottocento novantaquattro (1894) addì tredici del mese di marzo nella Regia Agenzia Consolare di Italia in Santos (Brasile).

Innanti a me Ferdinando Giorgi agente consolare di Sua Maestà il Re d'Italia a questa residenza, presenti i signori Emilio Cristianini e Nicola Tonto, ambi maggiorenni, testimoni, noti, idonei qui residenti e da me personalmente conosciuti.

È personalmente comparso il signor Agostino Basso capitano al comando del piroscavo nazionale *Eden* di tonnellate 536, 48 iscritto al n. 205 del compartimento marittimo di Genova e gl'individui dell'equipaggio sottoscritti ed hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1. I sottoscritti individui accettano di arruolarsi per far parte del piroscavo *Eden* alle condizioni del contratto stipulato nella regia Capitaneria di Porto di Genova n. 16 il giorno 9 gennaio 1894.

Articolo 2. La paga decorre dal giorno dell'imbarco ed è stipulato dallo specchio sottostante.

Articolo 3. I mozzi Platone Pietro, Cagnoni Edoardo, Ferrucci Luigi e Liri Pietro potranno essere sbarcati dal capitano quando meglio crederà conveniente, senza diritto al rimpatrio. Invece di mozzi devesi leggere i qui sottoscritti:

Cognome e nome	Compartimento	Leva	Grado	Matricola	Paghe
Platone Pietro	Passaporto	1871	mozzo	-	Condizioni private
Cagnoni Edoardo	Passaporto	-	Operaio	-	Gratis
Ferrucci Luigi	Passaporto	1870	Mozzo	-	Gratis
Ghio Raffaello	Genova	1869	1° macchinista	34904	150
De Santis Arturo	Genova	1856	2° macchinista	26964	125
Liri Pietro	Passaporto	1875	Mozzo	-	Gratis
Razeto Emanuele	Camogli	1837	1° ufficiale	29564	150
Dellepiane Filippo	Sestri Ponente	1865	Fuochista	22579	80

Data me lettura ad alta ed intellegibile a voce in presenza dei menzionati testimoni le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente e a conferma si sono assieme ai testimoni meco sottoscritte.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova n. 75

Contratto di arruolamento per l'equipaggio del piroscafo *Eden*.

L'anno milleottocentonovantacinque addì uno del mese di febbraio nell'ufficio della Capitaneria di Porto suddetta.

Innanzi a me Valente Gaetano ufficiale delegato dal signor capitano di Porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Vaccheri Enrico fu Bartolomeo e Doderò G.B. fu Giulio entrambi residenti in Genova, testimoni richiesti, noti, idonei. Sono personalmente comparsi i signori Umberto Bricchetto fu Giuseppe della ditta Marini e Bricchetto stabilita in Genova, armatore del piroscafo *Eden* di tonnellate 536,48 iscritto al n. 205 di queste matricole, il capitano di lungo corso Basso Agostino che ne assume il comando e gl'individui descritti nell'intero ruolino, compresi i minorenni, muniti di legale consenso; i quali, dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento, hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicate:

Articolo 1. Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno dell'imbarco. Ne sarà anticipato un mese dopo firmato il presente contratto.

Articolo 2. Partenza da Genova per Marsiglia e quindi proseguire per tutti i viaggi di convenienza dell'armatore al di qua dei Capi Horn e Buona Speranza nessuna località esclusa.

Articolo 3. Il contratto ha la durata di mesi dodici a contare dalla partenza da Genova e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i Consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore col diritto di rivalsa sulle loro paghe.

Articolo 4. Spirato il termine convenuto nel contratto in qualunque punto si trovasse il piroscafo, il capitano procurerà un viaggio di rimpatrio, con facoltà di fare operazioni in scali intermedi, in caso diverso, l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.

Articolo 5. Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto per mezzo di piroscalo o ferrovia a spese dell'armatore cessando la sola paga dal giorno dello sbarco.

Articolo 6. Durante l'arruolamento il capitano corrisponderà all'equipaggio sui rispettivi salari, acconti a suo piacimento.

Articolo 7. Gli acconti e saldo paghe, fatti all'estero, saranno ragguagliati al cambio su Genova del listino del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.

Articolo 8. L'arruolamento sarà sempre valido nonostante l'articolo 524 del Codice di Commercio.

Articolo 9. La razione giornaliera viveri sarà distribuita a piacere del capitano in quantità però non inferiore al prescritto dal regolamento in vigore.

Articolo 10. La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.

Articolo 11. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è pagata dall'armatore.

Articolo 12. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gl'arruolati o con parte di essi, ed in questo caso gl'individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio, come all'articolo 5.

Articolo 13. L'equipaggio sarà tenuto ad eseguire qualunque lavoro inerente al piroscalo e carico venisse ordinato da capitano anche in ore straordinarie.

Articolo 14. Tanto il personale di macchina come quello di coperta dovrà aiutarsi reciprocamente.

Articolo 15. Il personale di macchina dovrà presentarsi anche di notte ed in ore franche, sia in porto come in navigazione ogni qualora il macchinista lo richieda.

Articolo 16. È proibita al personale di bordo qualsiasi genere di paccottiglia.

Articolo 17. Trovandosi il piroscalo nel porto di Genova, e terminato l'arruolamento coloro dell'equipaggio che cinque giorni prima della partenza, non dichiareranno di sbarcare, s'intenderanno arruolati per altri dodici mesi alle stesse condizioni del presente contratto.

[Ruolino]

Data me lettura ad alta ed intellegibile a voce in presenza dei menzionati testimoni le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente ed a conferma si sono assieme ai testimoni meco sottoscritte.

ASG, *Giornali nautici*, 602/1

Giornale nautico del brigantino a palo *Edinburgh*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato

al brigantino a palo denominato *Edinburgh* di tonnellate 1799 iscritto al n. provvisorio di matricola del compartimento di Genova e comandato dal Mari Lorenzo. Liverpool addì 27 marzo 1898.

Capitaneria di Porto del compartimento marittimo di Genova n. 134 repertorio n. 228 contratto d'arruolamento per l'equipaggio del brigantino a palo *Edinburgh*. L'anno milleottocentonovantotto addì 12 del mese di febbraio nell'ufficio della capitaneria di Porto suddetto.

Innanzi a me Gaetano Valente ufficiale delegato dal signor capitano di Porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Capurro Ignazio fu Luigi e Cuneo Mario fu Luigi entrambi residenti a Genova testimoni richiesti noti idonei. Sono personalmente comparsi il signor Mortola Biagio fu Agostino Antonio domiciliato a Camogli il quale si dichiarò proprietario del brig a palo *Edinburgh* di tonnellate 1799 da iscriversi in queste matricole e gl'individui descritti nell'unito ruolino compresi i minorenni muniti di legale consenso, i quali dovendo far parte dell'equipaggio del menzionato bastimento hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicati.

Articolo 1. Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno della partenza da Genova. Ne sarà anticipato un mese dopo firmato il presente contratto.

Articolo 2. Partenza da Genova per Cardiff Sharpness con piroscavo o ferrovia ove giunti passare a bordo del bastimento retro descritto proseguire per tutti i viaggi di convenienza dell'armatore al di qua dei Capi Horn e Buona Speranza escluso il Brasile e le Antille.

Articolo 3. Il contratto ha la durata di mesi dodici a contare dal giorno di oggi e sarà sempre valido qualunque sia il capitano al comando meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti i consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore col diritto di rivalsa sulle loro paghe.

Articolo 4. Spirato il termine convenuto nel contratto se il bastimento non si trovasse nel Regno, il capitano procurerà un carico per Nord Europa e di là altro pel Mediterraneo e scaricando fuori Genova senza poscia rientrarvi l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.

Articolo 5. Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento di cui all'articolo precedente sarà fatto per mezzo di piroscavo o ferrovia a spese dell'armatore, cessando la sola paga dal giorno dello sbarco.

Articolo 6. Durante l'arruolamento il capitano corrisponderà all'equipaggio suoi rispettivi salari, acconti a suo piacimento.

Articolo 7. Gli acconti e saldo paghe fatti all'estero saranno ragguagliati al cambio su Genova del listino e del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.

Articolo 8. Il capitano rinuncia alla cappa e al regalo.

Articolo 9. La razione giornaliera dei viveri sarà distribuita a piacere del capitano, in quantità però non inferiore al prescritto dal regolamento in vigore. Il vino è compreso nella paga. A colazione giovedì e domenica caffè, negli altri giorni thè.

Articolo 10. La tassa di ricchezza mobile è a carico dell'armatore.

Articolo 11. La retribuzione dovuta all'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile è a carico dell'armatore.

Articolo 12. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati o con parte di essi, ed in questo caso gl'individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio come all'articolo 5.

Articolo 13. Il capitano al comando del retro scritto veliero è il signor Mari Lorenzo.

Nome e cognome	Compartimento	Classe di Leva	Grado	N° di matricola	Paga
Repetto Giuseppe	Genova	1848	Secondo	33077	100
Gavi Vincenzo	Porto Maurizio	1837	Nostromo	629	80
Pirchi Angelo	Genova	1855	Marinaio	24761	70
Gionta Giuseppe	Gaeta	1878	Giovane	9207	45
Terranuova Stefano	Porto Empedocle	1879	Giovane	10941	40
Costa Giuseppe	Messina	1878	Giovane	26723	38
Pieruzzini Benedetto	Palermo	1880	Mozzo	10338	20
Valle Stefano	Genova	1865	Marinaio	18900	50
Giribaldi Antonio	Porto Maurizio	1870	Marinaio	464	50
Casabona Antonio	Porto Maurizio	1850	Marinaio	1174	50
Biaggini Pietro	Spezia	1870	Marinaio	13364	50
Valle Andrea	Genova	1873	Marinaio	32322	50
Cleto Pietro	Ancona	1872	Marinaio	7278	50

Data da me lettura dell'atto alle parti ad alta ed intellegibile voce, in presenza dei sunnominati testimoni, le stesse hanno dichiarato di accettare integralmente ed a conferma si sono insieme coi testimoni sottoscritte firmati all'originale.

ASG, *Giornali nautici*, 594/1

Giornale nautico della nave *E. Raggio*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato alla nave denominato *E. Raggio* di tonnellate 2095,10 iscritto al n. 3677 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Capurro Gio Batta.

Genova addì 31 dicembre 1890.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova n. 985.

Contratto di arruolamento per l'equipaggio della nave a palo *E. Raggio*.

L'anno milleottocentonovanta addì trenta del mese di dicembre, nell'ufficio della capi-

taneria di Porto suddetta. Innanzi a me Rolandi Ricci Lorenzo ufficiale delegato dal signor capitano di Porto alla stipulazione dei contratti di arruolamento, presenti i signori Vaccheri Enrico di Bartolomeo e Doderò Gio. Batta fu Giulio entrambi residenti a Genova, testimoni richiesti, noti, idonei.

Sono personalmente comparsi il signor Giustino Descalzi fu Paolo residente a Genova, procuratore come da atto rogato a Genova 24 dicembre 1890, notaro Angelo Agostino Serra, e registrato in Genova 27 dicembre 1890 registro 191 n. 3396 esatto lire 3,60, dell'onorevole signor commendatore Edilio Raggio fu cavaliere Carlo quale proprietario della Ditta Carlo Raggio stabilita in Genova, armatrice della nave a palo in ferro *E. Raggio* di tonnellate 2095,10 iscritto al n. 3677 di queste matricole; il capitano di lungo corso Capurro G.B. che ne assume il comando, e gl'individui descritti nell'unito ruolino, compresi i minorenni muniti di legale consenso; i quali dovendo formare l'equipaggio del menzionato bastimento, hanno dichiarato di convenire nei patti e nelle condizioni appresso indicati: Articolo 1. Il grado e la paga dell'equipaggio risultano dall'unito ruolino. La paga è mensile e decorre dal giorno della partenza da Genova. Ne sarà anticipato due mesi dopo firmato il presente contratto.

Articolo 2. Partenza da Genova per New York e di là proseguire per tutti quei viaggi di convenienza dell'armatore, al di là dei capi Horn e Buona Speranza, escluso le Antille.

Articolo 3. Il contratto ha la durata di mesi trenta a contare dalla partenza da Genova e sarà sempre valido, qualunque sia il capitano al comando, meno per coloro che dovessero rispondere ad obblighi di leva o di servizio militare, i quali dal capitano dovranno essere sbarcati in tempo utile per la loro presentazione nanti in consigli di leva, aggiustati dei loro conti e rimpatriati a spese dell'armatore con diritto di rivalsa nelle paghe degli interessati e nonostante l'articolo 524 del Codice di Commercio.

Articolo 4. Spirato il termine convenuto nel contratto in qualunque punto si trovasse il bastimento, il capitano si procurerà un viaggio commerciale sia per Nord America che per Nord Europa; e di là un secondo viaggio commerciale in via di rimpatrio e scaricando fuori Genova e non rimpatriando il bastimento, l'equipaggio sarà libero e rimpatriato.

Articolo 5. Il rimpatrio dell'equipaggio al porto di arruolamento, di cui all'articolo precedente, sarà fatto per mezzo di piroscalo o ferrovia, a spese dell'armatore, cessando la sola paga dal giorno dello sbarco.

Articolo 6. Durante l'arruolamento il capitano corrisponderà all'equipaggio suoi rispettivi salari, acconti a suo piacimento.

Articolo 7. Gli acconti e saldo paghe, fatti all'estero saranno raggugliati al cambio su Genova del listino del giorno e del luogo in cui saranno effettuati.

Articolo 8. La paga dell'equipaggio sarà aumentata di lire cinque ai soli marinai e giovinotti quando il viaggio si estenda al di là dei capi Horn e Buona Speranza. Tale aumento decorrerà dal giorno in cui il bastimento partirà noleggiato per quelle regioni, o per ivi noleggiarsi, e cesserà al primo porto di scarica, al di qua dei capi suddetti.

Articolo 9. La razione giornaliera dei viveri sarà distribuita a piacere del capitano, in quantità però non inferiore al prescritto regolamento in vigore. Il vino è compreso nella paga. A colazione un giorno thè e l'altro caffè.

Articolo 10. La tassa di ricchezza mobile è a carico di chi spetta.

Articolo 11. La retribuzione dovuta dall'intero equipaggio alla cassa invalidi per la marina mercantile e pagata dall'armatore.

Articolo 12. L'armatore si riserva il diritto di sciogliere il presente contratto anche prima dello spirare del termine convenuto con tutti gli arruolati o con parte di essi, ed in questo caso gl'individui sbarcati rinunziano a qualsiasi indennità, tranne al rimpatrio, come all'articolo 5.

[segue ruolino]

Data da me lettura dell'atto alle parti ad alta ed intellegibile voce in presenza dei sunnominati testimoni, le stesse hanno dichiarato di accettarlo integralmente ed a conferma si sono insieme coi testimoni meco sottoscritte.

[firme]

ASG, Giornali nautici, 1582/3

Giornale nautico del piroscavo *Principessa Mafalda*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al piroscavo denominato *Principessa Mafalda* di tonnellate 5087,40 iscritto al n. 410 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Noero.

Genova addì 26 maggio 1910.

Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova.

L'anno 1911 il giorno [vuoto] del mese di [vuoto] innanzi a noi [vuoto] ufficiale di porto delegato dal Signor Capitano di Porto a ricevere i contratti di arruolamento, presenti gli infrascritti testimoni, si è presentato il signor Dasso Ettore il quale in forza di atto 10.08.94 rogato dal notaio Marzano è costituito procuratore del Lloyd Italiano Società di Navigazione, armatrice del piroscavo denominato *Principessa Mafalda* di tonnellate 5087 iscritto al n. 410 di matricola presso il Compartimento Marittimo di Genova e gli individui qui appresso descritti, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, i quali dovendo far parte dell'equipaggio del sopradetto piroscavo, dichiarano di arruolarsi ai seguenti patti e condizioni:

Articolo 1. L'equipaggio si obbliga ad imbarcare col piroscavo suddetto o con qualsiasi altro appartenente al Lloyd Italiano qualunque sia il Capitano e per tutti i viaggi che la Società intendesse intraprendere, con facoltà del Capitano di approdare per qualsiasi causa in tutti i porti.

Articolo 2. La durata dell'arruolamento sarà di mesi dodici, trascorsi i quali l'arruolato sarà libero sempreché il piroscavo su cui è imbarcato si trovi nel porto italiano di ultima destinazione; in caso contrario, l'arruolato dovrà continuare a prestare servizio finché il piroscavo in corso di viaggio sia giunto al porto di ultima destinazione. Sarà facoltà delle

parti di rescindere anticipatamente il Contratto quando al ritorno da ciascun viaggio il piroscalo si trovi nel porto italiano di ultima destinazione; questo diritto può essere esercitato da ciascuna delle parti durante la permanenza del piroscalo nel porto suddetto, escluso il giorno di partenza e i due precedenti. Nessuna delle parti esercitando questo diritto, il Contratto continuerà ad avere il suo corso regolare. Ogni persona dell'equipaggio potrà usufruire di questo diritto di rescissione, come singolarmente contro ciascuna persona dell'equipaggio lo potrà esercitare la Società Armatrice, escluso ogni diritto a indennità di qualsiasi specie, salvo il rimpatrio nei casi di Legge (articolo 75 Codice marina mercantile).

Articolo 3. A ciascuna persona dell'equipaggio sarà corrisposta alla fine di ogni viaggio, in ragione del mese commerciale, a titolo di salario la somma assegnatale dalla Tabella Paghe unita al presente contratto. I pagamenti fatti all'estero e in moneta estera saranno ragguagliati al cambio del listino ufficiali di Borsa del Regno. La tassa di ricchezza mobile e la retribuzione dovuta alla Cassa Invalidi (per coloro che debbono pagarla) sono a carico della Società armatrice.

Articolo 4. Gli individui arruolati si obbligano di prestare l'opera loro in tutti quei lavori di servizio per i quali il Lloyd Italiano ed il Capitano credessero adibirli.

Articolo 5. Il vitto sarà a carico della Società armatrice e verrà giornalmente distribuito giusto la Tabella depositata in questa Capitaneria di Porto e dalla stessa approvata. Durante la permanenza del piroscalo in porti malarici, il Capitano avrà l'obbligo di somministrare giornalmente e gratuitamente alle persone dell'equipaggio il Chinino di Stato.

Articolo 6. L'orario normale di lavoro nei porti e rade, quando non funziona il giro di navigazione, sarà determinato da Regolamento affisso su ciascun piroscalo e depositato in questa Capitaneria e non potrà essere maggiore di ore di lavoro effettivo: 9 in estate e 8 in inverno per la sezione coperta; 8 sia in estate che in inverno per la sezione camera e macchina.

Articolo 7. In navigazione la guardia sarà divisa in due turni per il personale di coperta, alternatisi di quattro in quattro ore, con cambio delle guardie dalle 16 alle 18 e dalle 18 alle 20, rispettando la guardia franca. Il personale macchina, esclusi operai ed elettricisti, avrà normalmente divisa la guardia in tre turni in modo che ogni guardia avrà otto ore di lavoro e sedici franche, alternando quattro ore di guardia e otto franche. Il lavoro ordinario degli elettricisti e degli operai sarà regolato dalle esigenze del servizio, ma non dovrà eccedere in navigazione, le dieci ore. Pel personale camera e famiglia e per i capi stiva l'orario sarà regolato secondo le esigenze del servizio passeggeri. I componenti l'equipaggio che non hanno oltrepassato il quattordicesimo anno di età, sono esclusi dal servizio notturno, e non lavoreranno più di dieci ore sulle 24.

Articolo 8. Il personale di guardia, quando funziona il giro di navigazione, è obbligato nelle ore notturne ad eseguire i lavori indispensabili per la navigazione, per la sicurezza della nave e degli oggetti esistenti a bordo, per il governo delle macchine, per le cure alle persone imbarcate, per la pulizia della nave e per il getto delle ceneri. Nel caso tuttavia che il Capitano riconoscesse l'urgenza di eseguire qualunque lavoro nelle ore notturne, la

guardia di servizio, ed occorrendo anche la guardia franca, dovranno eseguirlo, salvo il pagamento del compenso straordinario come appresso.

Articolo 9. I lavori straordinari saranno retribuiti coi seguenti compensi:

lire 0,60 l'ora per i sott'ufficiali ed operai.

Lire 0,50 l'ora per i marinai, fuochisti carbonai, personale di camera e cucina.

Lire 0,40 l'ora per i giovanotti, mozzi, garzoni di camera, cucina e piccoli.

Per lavoro straordinario s'intende quello compiuto dall'equipaggio al di là degli orari normali di porto e di navigazione eccezione fatta da quello richiesto per la sicurezza delle navi sociali, delle persone, degli oggetti imbarcati, per l'ormeggio, il disormeggio e condotta della nave, per l'entrata ed uscita dai porti, dai bacini e qualsiasi altro lavoro eseguito nel giorno della partenza (purché non festivo a senso dell'articolo seguente), nonché lo sbarco ed imbarco della posta, e lo sbarco dei bagagli e dei viaggiatori all'arrivo. Le guardie di servizio sono tenute ad alzare ed a gettare le ceneri, qualora gli apparecchi per il getto delle ceneri non funzionassero per qualsiasi causa.

Articolo 10. Nei giorni festivi legalmente riconosciuti dalle Leggi italiane, il lavoro prestato nei porti e in navigazione, - all'infuori di quegli indicati nell'articolo precedente, e dei lavori inerenti al servizio di guardia in navigazione, nonché allo approvvigionamento e servizio delle persone imbarcate, - sarà retribuito come lavoro straordinario. Fra le feste riconosciute deve considerarsi il 1° maggio, quando la nave trovisi in quei porti dove la festa sia fatta anche dalle altre categorie di lavoratori. Ogni persona dell'equipaggio, compatibilmente con le esigenze del servizio, a giudizio del Comandante, ha diritto a ventiquattro ore di permesso per ogni mese da usufruirsi durante la permanenza nel porto di armamento. I permessi non usufruiti potranno essere accumulati in modo da poter essere goduti quando le esigenze del servizio lo permetteranno, e ciò di anno in anno.

Articolo 11. Il personale di camera, cucina e cambusa è solidamente responsabile e tenuto a pagare, salvo i casi di forza maggiore accertati dal Capitano, gli oggetti di dotazione, corredo e consumo inerenti al servizio, risultanti mancanti dalla verifica dell'inventario.

Articolo 12. Tutto il personale componente l'equipaggio, nessuno escluso ed eccettuato, è tenuto congiuntamente a risarcire integralmente alla Società Armatrice i danni tutti che possono alla stessa derivare per multe ed altre penalità cui venisse assoggettata così nello Stato come all'estero, per contrabbandi che fossero scoperti a bordo o per fatti compiuti in contravvenzione alle Leggi, quando non si scoprisse il colpevole.

Articolo 13. Il Capitano e le persone dell'equipaggio non possono imbarcare merci per loro conto, pena ai trasgressori del pagamento del doppio massimo nolo, e con la facoltà della Compagnia di rescindere il Contratto senza preavviso ed esclusa ogni indennità.

Articolo 14. Copia del presente Contratto sarà tenuta a bordo di ciascuna nave a disposizione dell'equipaggio. Data lettura della presente convenzione di arruolamento, le parti contraenti l'hanno pienamente confermata, sottoscrivendo con noi e testimoni presenti agli atti.

Genova, 23 ottobre 1911.

Giornale nautico del piroscavo *Regina d'Italia*

Il presente giornale generale e di contabilità (libro I del giornale nautico) composto di n. 80 pagine, ognuna delle quali è firmata e bollata col sigillo d'ufficio, fu oggi rilasciato al piroscavo denominato *Regina d'Italia* di tonnellate 3998 iscritto al n. 344 di matricola del compartimento di Genova e comandato dal capitano Groppi cavalier Giorgio. Genova addì 8 aprile 1915.

N. 68 del repertorio. Regia Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di Genova n. 178.

L'anno 1915 il giorno 16 del mese di febbraio innanzi a me Ferrari Emilio ufficiale di Porto delegato dal Signor Capitano di Porto a ricevere i contratti di arruolamento; presenti gl'infrascritti testimoni, si è presentato il signor Dasso Ettore di Angelo domiciliato a Genova il quale in forza di atto del 16.3.13 rogato a Genova notaio P. Cassanello.

Articolo 1. Il contratto ha la durata di mesi [vuoto] trascorsi i quali l'arruolato sarà libero sempre che il piroscavo su cui è imbarcato si trovi nel porto italiano di ultima destinazione. In caso contrario l'arruolato dovrà continuare a prestare servizio alle condizioni della presente convenzione purché il piroscavo in corso di viaggio sia giunto al porto di ultima destinazione. Gli arruolati si obbligano per tutto il tempo della convenzione a prestare servizio con qualunque piroscavo della compagnia.

Il cambiamento del capitano non costituisce motivo di scioglimento del contratto.

Sarà facoltà delle parti di rescindere anticipatamente il contratto quando al ritorno di ciascun viaggio il piroscavo si trovi nel porto italiano di ultima destinazione. Questo diritto può essere esercitato da ciascuna delle parti durante la permanenza del piroscavo nel porto suddetto, escluso il giorno di partenza e i due precedenti. Nessuna delle parti esercitando questo diritto, il contratto continuerà ad avere il suo corso regolare.

Ogni persona dell'equipaggio potrà usufruire di questo diritto di rescissione come singolarmente contro ciascuna persona dell'equipaggio lo potrà esercitare la società armatrice.

L'equipaggio o parte di esso sbarcato non per sua colpa e non nel caso contemplato del 4° comma del presente articolo oltre le indennità previste dall'articolo 542 del Codice di Commercio ed il rimpatrio vitto compreso di cui all'articolo 75 del Codice della Marina Mercantile ha diritto ai suoi salari fino all'arrivo nel luogo di armamento.

Quando per naufragio od altro sinistro marittimo la nave non fosse più adatta alla navigazione o terminasse in porto estero il tempo dell'arruolamento, l'armatore provvederà al rimpatrio nel luogo d'arruolamento dell'equipaggio, il quale avrà diritto ai salari, vitto compreso, fino a rimpatrio compiuto. I patti indicati nei capoversi precedenti non si applicano al personale di stato maggiore (capitani al comando ed ufficiali di bordo) per il quale l'arruolamento in quantoché si riferisce alla durata del servizio ai diritti di carriera, agli stipendi, alle licenze ed alle aspettative, ai rapporti disciplinari verso la società ed

a tutto ciò che non è espressamente considerato dal presente contratto e dalle disposizioni generali stabilite dal codice di commercio e disciplinato dal regolamento organico adottato ed applicato dalla Società per il suo personale.

Articolo 2. A ciascuno individuo dell'equipaggio sarà corrisposta alla fine di ogni mese in ragione del mese commerciale a titolo di salario la somma assegnata dalla tabella annessa al presente contratto. I pagamenti fatti all'estero ed in moneta estera saranno ragguagliati al cambio del listino ufficiale di borsa del Regno. La tassa di ricchezza mobile e la retribuzione dovuta alla Cassa Invalidi sono a carico della Società.

Articolo 3. La razione viveri per il personale di bassa forza è determinata al minimo nella quantità e qualità della tabella B annessa al presente contratto. Nei casi speciali in cui non possa essere somministrato il vitto, sarà calcolata l'indennità nella misura di lire 1,25 al giorno. In caso di retribuzione della razione giornaliera sarà corrisposta all'equipaggio la differenza in contanti.

In navigazione un delegato del personale della guardia franca ha la facoltà di controllare a che la razione viveri, la confezione del vitto corrispondano alla tabella viveri.

Esclusi i timonieri, in porto, i marinai, fuochisti e carbonai faranno a turno un giorno per uno la guardia ai viveri e la pulizia e la guardia ai loro locali alloggio. Con ciò resta stabilito che solo la persona di guardia può avanzare reclami in merito al vitto a chi di dovere, e si rende responsabile della pulizia dei locali.

Articolo 4. Quando il piroscalo si rechi in porti dichiarati ufficialmente infetti da malattie epidemiche e non vi rimanga in contumacia spetta a tutte le persone dell'equipaggio un aumento del 15 per cento sul salario per il periodo di tempo che trascorre dalla partenza dal porto che immediatamente precede all'arrivo nel porto che immediatamente segue quello infetto, nel corso del viaggio. Durante la permanenza del piroscalo in porti malarici il capitano avrà l'obbligo di somministrare giornalmente e gratuitamente alle persone dell'equipaggio il Chinino di Stato, agli effetti del presente articolo sono da considerarsi porti infetti quelli dichiarati tali ufficialmente dai governi a cui essi appartengono, ed anche quelli che in difetto di tale dichiarazione assoggettano le navi che v'approdano ad una rigorosa quarantena di almeno 4 giorni nel porto seguente.

Articolo 5. L'orario normale di lavoro nei porti e rade quando non funziona il giro di navigazione sarà di 8 ore al giorno per tutto l'equipaggio e si effettuerà come segue: Stato maggiore e bassa forza di coperta, macchina e camera.

Estate: dalle ore 7 alle ore 8, dalle 9 alle 12, dalle 14 alle 18.

Inverno: dalle ore 8 alle 12, dalle 13 alle 17.

Per il personale di cucina e cambusa l'orario di lavoro pur non dovendo superare le ore 8 sarà stabilito dal giudizio del Comandante. Quando ragioni di traffico e condizioni speciali del luogo lo richiedano il Capitano può ordinare un diverso orario purché non eccedente mai quello normale di 8 ore. Il lavoro in più sarà considerato straordinario e sarà retribuito in ragione di lire 0,60 all'ora per i sott'ufficiali, nostruomi, capi fuochisti, carpentieri, operai elettricisti e maestri di casa e in ragione di lire 0,50 per i marinai, fuochisti, carbonai, personale di camera e di cucina, ed in ragione di lire 0,40 per i giovanotti e i mozzi. Per il personale di stato maggiore, tanto sulle navi in porto quanto in

navigazione, il lavoro compiuto per oltre le 8 ore sarà considerato straordinario e retribuito in ragione di lire 1 all'ora.

Non sarà considerato lavoro straordinario quello relativo all'ormeggio e disormeggio dei piroscafi in arrivo e in partenza, ai movimenti in porto, all'imbarco e sbarco della posta e qualunque lavoro per la sicurezza della nave, dei passeggeri e del carico. Per il personale di stato maggiore non sarà neanche considerato come lavoro straordinario quello inerente ai calcoli di navigazione. Sono esclusi dal compenso per lavoro straordinario il comandante ed il capo macchinista.

Il lavoro del calderinaio anche in porto sarà di 8 ore di lavoro al giorno e quindi ogni ora in più sarà considerata come lavoro straordinario. Nel porto di arruolamento o nel porto italiano di ultima destinazione il personale franco di guardia non potrà essere obbligato a lavorare oltre l'orario normale, a meno che non si tratti di forza maggiore per la sicurezza della nave, dei passeggeri o del carico. Il servizio della calderina, frigorifero, pompe, ecc. necessario al di là delle ore 17 sarà disimpegnato a turno volta per volta per il primo e secondo calderinaio. Qualora a bordo non vi fosse che un solo calderinaio il servizio sarà fatto a turno dai fuochisti di guardia e godranno tante ore doppie di franchigia o di lavoro straordinario per ogni ora prestata per detto servizio.

Articolo 6. Il personale di bordo eccettuati i capostiva quando sono destinati alla sorveglianza del carico e dello scarico delle merci addetto in qualunque ora della giornata avrà diritto ad un compenso straordinario che non potrà essere mai inferiore, se il lavoro sarà a cottimo a lire 0,50 per tonnellata, lire 0,005 per ogni fusto vuoto imbarcato o sbarcato, lire 0,25 per ogni capo di bestiame grosso imbarcato o sbarcato e lire 0,010 per ogni capo di bestiame piccolo imbarcato o sbarcato. Se il lavoro non è a cottimo sarà pagato a lire 0,60 per i sott'ufficiali, a lire 0,50 per i comuni e a lire 0,40 per i giovanotti e mozzi.

Articolo 7. In navigazione la guardia sarà divisa in due turni per il personale di coperta in modo che ogni guardia avrà 12 ore di lavoro e 12 franche, alternando 4 ore di guardia e 4 ore di riposo con cambio guardia dalle ore 16 alle 18 e dalle 18 alle 20 rispettando la guardia franca.

Il personale di macchina avrà normalmente divisa la guardia in tre turni e il suo lavoro sarà disciplinato a seconda del tipo di macchina e dei viaggi da percorrere in modo però che il fuochista non abbia a maneggiare più di 4 tonnellate di carbone nelle 24 ore e non debba governare più di tre forni. In nessun caso il personale di macchina, compreso il calderinaio potrà essere obbligato a far guardia per più di 8 ore sulle 24. Il servizio di navigazione continuerà anche nei porti di scalo nei quali la fermata del piroscavo sia inferiore a 24 ore. Il lavoro ordinario degli elettricisti e degli operai sarà regolato dalle esigenze di servizio, ma non dovrà eccedere in navigazione le 8 ore nelle 24. Le disposizioni precedenti non si applicano nel caso di lavori speciali per la sicurezza della nave, delle persone imbarcate e del carico che richiedano la presenza di tutto l'equipaggio.

Articolo 8. Nelle ore notturne durante il viaggio le guardie di servizio sono obbligate ad eseguire i lavori indispensabili per la navigazione, per la sicurezza del piroscavo, pel funzionamento delle macchine, per il getto delle ceneri e per le ordinarie lavande dei

ponti. Per le ore notturne s'intendono quelle comprese fra le 18 e le 6. Nel caso tuttavia che il capitano riconosca l'urgenza di eseguire qualsiasi lavoro nelle ore notturne, la guardia di servizio e, occorrendo, anche la guardia franca, dovranno eseguirlo salvo il pagamento del compenso straordinario. Non è però considerato in ogni caso servizio straordinario, quello richiesto per la navigazione, per la sicurezza della nave, delle persone imbarcate e del carico come è disposto nell'articolo precedente.

Articolo 9. I mozzi che non hanno oltrepassato il sedicesimo anno d'età saranno esclusi dal servizio di guardia notturno e dovranno prestare la loro opera per non più di 10 ore giornaliere, con un intervallo di due ore di riposo.

In navigazione, lo sguattero o garzone che apre la cucina la mattina godrà di 4 ore di riposo dalle 13 alle 17. Tutto il personale di coperta durante la navigazione andrà a desinare da mezzogiorno ad un'ora salvo imprescindibili necessità di servizio, ad eccezione del timoniere che sarà di guardia dalle ore 12 alle 14, il quale desinerà dalle 11 alle 12 insieme con la guardia di macchina destinata a servizio fra le 12 e le 16. Nel caso di inabilità al servizio di parte del personale di macchina resta stabilito quanto segue:

a) i fuochisti o i carbonai faranno a turno il giro di guardia onde sostituire i mancanti. Il lavoro da essi prestato nel giro sarà considerato straordinario e pagato a ragione delle ore di franchigia perdute.

b) Quando il personale di macchina non riesca facendo il giro delle guardie a mantenere l'ordinaria velocità della nave, il personale di coperta che a giudizio del dottore di bordo ritenga idoneo a prestare lavoro nei locali macchina potrà essere obbligato a sostituire il personale di macchina ammalato. In questo caso e per tutto il tempo che sostituisce il personale macchina il lavoro prestato dal personale di coperta sarà pagato e considerato come straordinario.

c) Il carbonaio che in navigazione sostituisce un fuochista percepirà per tutto il tempo della sostituzione la paga del fuochista.

Articolo 10. Il turno del personale di macchina incomincerà:

a) dall'accensione delle caldaie se questa ha luogo prima del mezzogiorno della vigilia della partenza.

b) A mezzodì della vigilia della partenza se le caldaie vengono accese 24 ore del giorno della vigilia della partenza.

c) A mezzodì del giorno della partenza se le caldaie vengono accese nel giorno della partenza. Il personale che inizierà il turno di guardia di navigazione godrà di 4 ore franche prima di cominciare il turno.

All'arrivo nei porti, il personale di macchina di servizio completerà la sua guardia dopo di che avrà diritto a 8 ore franche prima di essere chiamato a servizio di porto.

Il personale di macchina che all'arrivo in porto era franco compiute le 8 ore di franchigia incomincerà il servizio di porto.

Il turno di navigazione per il personale di coperta incomincerà a mezzodì del giorno della partenza.

Alla partenza ed all'arrivo tutto il personale di coperta, a giudizio del comandante sarà a posto di manovra e vi resterà fino a che la nave non sarà rassettata ed ormeggiata. Al-

l'arrivo nei porti dopo l'ormeggio della nave, il personale di coperta di servizio completerà la guardia, e avrà diritto a 4 ore franche.

Il personale di coperta, che era franco completerà la franchigia prima di incominciare il servizio di porto.

Articolo 11. Nei giorni festivi riconosciuti dalla legge italiana, qualunque lavoro dell'equipaggio all'infuori dei lavori indicati nel terz'ultimo comma dell'articolo 5 del presente contratto o dei lavori inerenti al servizio di guardia in navigazione nonché all'approvvigionamento e servizio delle persone imbarcate sarà considerato e verrà distribuito come lavoro straordinario. Fra le feste riconosciute deve considerarsi il Primo Maggio.

Articolo 12. Ogni individuo di bassa forza compatibilmente con le esigenze del servizio a giudizio della Direzione della Società, ha diritto a 24 ore di permesso per ogni mese da fruirsi nel porto di armamento. I permessi non fruiti potranno essere accumulati in modo da goderne quando le esigenze di servizio lo permetteranno, nello stesso anno. I permessi accumulati e non fruiti per causa della Società saranno compensati con una giornata di salario per ogni giorno di permesso non goduto.

Articolo 13. Il servizio della guardia notturna nei porti sarà fatto per turno del personale di Stato maggiore per mezzo di un Capitano e di un Macchinista del personale di coperta per la metà, dal personale di macchina per un terzo e dal personale di camera, cucina e cambusa secondo le esigenze del servizio. Qualora il personale di coperta si componga almeno 24 persone allora esso pure ripartito in tre turni.

L'ufficiale rimasto a bordo durante la notte per il servizio di guardia in porto ha diritto, ove il piroscfo resti in porto a 24 ore di franchigia a cominciare dalle ore 8 del giorno successivo alla nottata di guardia, salvo che per gravissime ragioni di servizio il comando di bordo disponga diversamente.

Gli operai, gli elettricisti e i componenti il personale di camera, cucina e cambusa rimasti a bordo di notte per i servizi di guardia e il numero dei quali sarà stabilito dal Comandante godranno della franchigia nel giorno successivo a partire dalle ore 12.

Le persone incaricate del servizio effettivo di guardia notturna e che pertanto sono obbligati a vegliare hanno sempre diritto, nel giorno successivo ad un periodo di riposo continuo di durata pari a quello trascorso nella guardia. In ogni caso la durata del riposo non potrà mai essere inferiore a 6 ore continue.

I camerieri ed i garzoni adibiti al servizio degli ufficiali in porto avranno facoltà di scendere a terra dopo la cena e di presentarsi a bordo alle ore 10 del mattino a meno che non si tratti del giorno della partenza.

Articolo 14. Il personale di camera, cucina e cambusa è responsabile e tenuto a pagare, salvo casi di forza maggiore, gli oggetti di dotazione e corredo avuti in consegna, che risultassero mancanti.

Sui piroscfi dove la classe ha più di 100 posti sarà istituito un guardarobiere, il quale avrà convenienti ripostigli per il deposito di biancheria pulita e sporca, oltre un locale uso asciugatoio. Il guardarobiere distribuirà mediante buoni a chi ne ha diritto il corredo necessario, ritendendolo però responsabile delle restituzioni.

Il personale della famiglia (esclusi i cuochi), quando non vi siano passeggeri a bordo, potrà essere destinato al rassettamento della cambusa, alla pulizia di corridoio di terza classe, allo sbarco e all'imbarco delle provviste di maneggevole peso.

Il personale di cucina e quello appartenente alla famiglia bianca è escluso dallo stivaggio della carne e del ghiaccio, come anche dal maneggio dei verricelli.

Gli infermieri e le infermiere saranno adibiti soltanto al servizio degli ammalati e per la pulizia nei locali dell'ospedale. Essi godranno dello stesso trattamento del personale di camera.

Articolo 15. I sottufficiali, compresi gli operai e gli elettricisti, e il personale di camera saranno forniti dalla Società della biancheria e del corredo per la cuccetta. Le divise al personale di camera e di coperta saranno fornite dalla Società, che concorrerà per la metà della stessa.

Articolo 16. La cucina per l'equipaggio dev'essere separata da quelle per i passeggeri od emigranti.

Per il funzionamento di detta cucina saranno adibite due persone: un cuoco ed un garzone. In porto il servizio per l'equipaggio è disimpegnato a turno dal cuoco dell'equipaggio e dai cuochi di classe. Il carbone per la cucina sarà preparato nei recipienti dai carbonai di guardia e alzato in coperta dai garzoni di cucina.

Articolo 17. Tutto il personale componente l'equipaggio è tenuto congiuntamente a risarcire integralmente alla Società armatrice i danni che potessero alla medesima derivare per multa od altre penalità cui venisse assoggettata tanto nello Stato che all'estero, per contrabbandi che fossero scoperti a bordo e per altri fatti compiuti in contravvenzione alle leggi, qualora non si scoprisse il colpevole. Sono proibite le paccottiglie.

Articolo 18. Ogni arruolamento autorizza la Società a trattenere il 2% sulla sua paga. Tale somma sarà versata dalla Società alla fine di ogni viaggio, al Segretario responsabile della Federazione Nazionale dei lavoratori del mare.

Articolo 19. Copia del presente contratto sarà esposta, a spese della Società, negli alloggi dell'equipaggio. Dovranno pure essere esposte negli alloggi stessi, a spese della Società, le tabelle annesse al presente contratto ed indicanti il minimo dei salari e della razione viveri da somministrarsi all'equipaggio.

Tabella A [Paghe]

Coperta

1° Nostromo	lire	160
2° Nostromo	lire	140
1° Carpentiere	lire	150
2° Carpentiere	lire	130
Ottoniere	lire	150
Capitano d'armi	lire	125
Marinai	lire	110
Giovinotti di 1°	lire	75
Giovinotti di 2°	lire	70
Mozzi	lire	50
1° Infermiere	lire	110
2° Infermiere	lire	100
1° Infermiera	lire	100
2° Infermiera	lire	90

Macchina

Caporale fuochista	lire	160
2° Caporale fuochista	lire	140
Operai	lire	150
1° Eletttricista	lire	150
2° Eletttricista	lire	130
Fuochisti	lire	130
Carbonai	lire	100
Calderinaio	lire	140

Camera

Maestro di casa	lire	160
1° Cameriere	lire	100
Camerieri	lire	80
Cameriere	lire	80
Guardarobiere	lire	85
Garzone di 1°	lire	65
Garzone di 2°	lire	60
Piccoli	lire	50
1° Cambusiere	lire	110
2° Cambusiere	lire	85
Garzone di cambusa	lire	65
Venditori	lire	75
1° Cuoco [vuoto]		

2° Cuoco	lire	140
3° Cuoco	lire	120
Bottigliere	lire	80
Garzone di cucina	lire	70
Piccoli di cucina	lire	50
1° Pasticcere [vuoto]		
2° Pasticcere	lire	100
Capo panettiere	lire	120
Panettiere	lire	110
Macellai	lire	110
1° Dispensiere	lire	120
2° Dispensiere	lire	100
3° Dispensiere	lire	85
Dispensiere dell'equipaggio	lire	20
Parrucchiere	[vuoto]	

- a) il carpentiere ha diritto ad un assegno di lire 3 mensili a titolo di indennità pel consumo dei propri ferri i quali saranno assicurati per un valore fisso di lire 300 a carico della Società armatrice.
- b) Spetterà soprassoldo di lire 5 mensili agli addetti ai verricelli, ai capistiva, pennesi, timonieri, capiguardia, ingrassatori, magazzinieri,

[Ruolino]

Tabella 2

Paghe al personale di Stato Maggiore

Comandanti e Capi macchinisti	lire	650-1000
Primi ufficiali, primi macchinisti e primi medici	lire	450-600
Secondi ufficiali e secondi macchinisti	lire	300-600
Terzi ufficiali e terzi macchinisti	lire	150-200
Primi Commissari	lire	425-500
Secondi Commissari	lire	200
Secondi Commissari (per i primi sei mesi di servizio)	lire	150

- a) La panatica è computata in ragione di lire 5 al giorno per il Comandante, per il capo Macchinista e per il Medico, e di lire 3,50 al giorno per ognuno degli altri ufficiali.
- b) La paga sarà corrisposta al termine di ciascun viaggio al netto della ritenuta per Ricchezza mobile e Cassa Invalidi, le quali saranno a carico della società.
- c) il Comandante, il Capo Macchinista ed il Medico hanno diritto al trattamento di prima classe.

Tabella B

Tabella dei viveri spettanti ad ogni individuo dell'equipaggio di bassa forza

Alimenti	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	Dom	Totale
Pane e galletta	-	-	-	-	-	-	-	A discrezione
Pasta (Gr.)	100	200	200	200	300	100	300	1400
Riso (Gr.)	80	-	-	80	-	80	-	240
Carne	300	150	300	300	-	300	300	1650
Stoccofisso	-	100	-	-	100	-	-	200
Uova n°	-	-	-	-	2	-	2	4
Legumi secchi (Gr.)	80	40	80	-	40	80	40	360
Patate (Gr.)	200	200	200	-	100	200	100	1000
Alici salate (Gr.)	-	30	-	-	35	-	-	65
Olive (Gr.)	-	-	-	-	5	-	-	5
Caffè crudo (Gr.)	15	15	15	15	15	15	15	105
Zucchero (Gr.)	20	20	20	20	20	20	20	140
Verdura e ortaggi (Gr.)	80	100	100	150	150	80	150	810
Olio di oliva (Gr.)	25	50	30	40	50	25	30	250
Lardo e strutto (Gr.)	10	10	10	-	10	-	10	50
Conserva pomodoro (gr.)	10	10	10	20	-	10	20	80
Formaggio (Gr.)	65	15	15	20	20	65	20	220
Tonno all'olio (Gr.)	-	-	-	50	-	-	-	50
Salame (Gr.)	-	-	-	30	-	-	-	30
Vino (litri)	1	1	1	1	1	1	1	7
Sale (Gr.)	15	15	15	15	15	15	15	105
Droghe (Gr.)	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1, ¾
Cipolle (Gr.)	25	60	25	60	25	30	25	250
Aceto (Gr.)	-	-	-	10	10	-	10	30
Rhum	-	-	-	-	-	-	-	¾ litro per viaggio

Divisione dei pasti

Giorni	Colazione	Pranzo	Cena
Lunedì	Formaggio, caffè	Pasta in brodo, carne a lesso con legumi	Riso alla lombarda, carne a stufato
Martedì	Acciughe, caffè	Minestrone alla genovese, merluzzo alla livornese o pesce fresco	Pasta alla piemontese, carne alla veneziana
Mercoledì	Salame, caffè	Pasta in brodo, carne a lesso con legumi in zemino	Minestrone al magro, bistecche con patate al forno
Giovedì	Tonno, caffè	Pasta asciutta, carne guarnita con cipolle	Riso in brodo, carne a lesso con insalata
Venerdì	Acciughe, caffè	Trenette al pesto o pasta all'aglio e all'olio, stoccafisso alla uova marinara o pesce fresco	Minestrone alla lombarda, sode con insalata o patate e cipolle
Sabato	Formaggio, caffè	Minestrone di riso, carne a ragù con patate	Pasta in brodo, carne a lesso con legumi
Domenica	Uova sode, caffè	Pasta asciutta, carne arrosto con insalata	Minestra di magro, carne all'uccelletto

Tabella viveri

Sarà applicata la stessa tabella viveri attualmente in vigore, ma ai sottufficiali verrà distribuito giornalmente un piatto forte di cucina, sia al pranzo che alla cena e una bottiglia di vino camera. Tra il personale di macchina e coperta sono considerati sottufficiali i nostromi, i carpentieri, gli operai e i caporali fuochisti.

Tabella paghe mensili nette alla ricchezza mobile e cassa invalidi per gli ufficiali imbarcati sui vapori da passeggeri di stazza lorda non superiore alle tonnellate 10000.

Comandanti e Capi Macchinisti	lire	800
Primi ufficiali e primi macchinisti	lire	500
Secondi ufficiali e secondi macchinisti	lire	350
Terzi ufficiali e terzi macchinisti	lire	250
Terzi ufficiali e terzi macchinisti per i primi sei mesi	lire	200
Capo Commissario	lire	500
Commissario	lire	425
Allievo Commissario	lire	150
Medici	lire	[vuoto]

- a) La panatica è di lire 5 al giorno per il Comandante e per il Capo Macchinista: di lire 3,50 al giorno per ognuno degli altri ufficiali.
- b) Lo stipendio sarà pagato mensilmente netto di ritenuta per la ricchezza mobile, che sarà a carico della Società armatrice.
- c) Il Comandante ed il Capo Macchinista hanno diritto al trattamento di prima classe.

Data da me lettura dell'atto alle parti ad alta ed intelligente voce in presenza dei menzionati testimoni; le stesse hanno dichiarato di accettarle integralmente, ed a conferma si sono assieme coi testimoni meco sottoscritti.

Genova 17/2/15

Il Capitano di Porto.

APPENDICE C

Fondazione Ansaldo, *Archivio Giovanni Battista Ansaldo, Fondo Francesco Gerolamo Ansaldo*, b. 23, luglio-settembre 1922

Ho l'onore di presentare alle L.L.S.S. un rapporto sul mio viaggio nel Nord America a bordo dei piroscafi sociali "Colombo" e "Giulio Cesare".

Piroscafo "Colombo"

In buone condizioni di tempo, di carena e di carbone, questo piroscafo può raggiungere una velocità di miglia 16, con un consumo di tonnellate 165-170 al giorno. Nella traversata da Genova a New York la sua velocità media è stata di miglia 15,92 con tempo buono e carbone normale. Senza tenere conto della differenza dei meridiani, esso impiegò da Genova a Sandy Hook soltanto 10 giorni e 8 ore.

Per la sua disposizione interna esso si deve principalmente ventilare per mezzo di termotanks. Ma questi troppo spesso non funzionano ed allora il calore irradiante delle caldaie si propaga in tutta la nave rendendo certi locali quasi inabitabili. Sono in queste condizioni la cucina di 2° classe, il refettorio di 3° classe, la cambusa ed un certo numero di cabine di 2° classe.

Qualche tromba a vento di più e qualche maggior rivestimento di materia isolante potrebbe migliorare le condizioni di questi locali, ma soltanto una ventilazione artificiale più efficiente di quelle ora in funzione potrà ovviare al grave inconveniente.

Sul "Colombo" trovai l'uso di spegnere durante la permanenza a New York la luce elettrica di notte. Questo è contrario alle leggi ed ai regolamenti locali, mentre può essere utilissimo per i contrabbandi od altro. Perciò consigliai di mantenere sempre un certo numero di lampadine accese, e richiesi pure in proposito un rapporto del capo macchinista signor M. Menini nel quale egli per ragioni di servizio propose di provvedersi, durante la permanenza a New York, della corrente di terra. La spesa per l'impianto sarebbe di circa 50.000 lire italiane carta, che potrebbero essere presto compensata dal minor costo della luce di terra.

Il servizio vitto di questo piroscalo fu buono. L'ordine e la disciplina era in apparenza abbastanza ben mantenuta. Questi equipaggi napoletani sono ossequienti, remissivi e meno esigenti per il vitto, ma sempre trascurati e spesso sudici. I peggiori elementi sono quelli provenienti dalle compagnie straniere e specialmente della White Star Line, dove furono abituati a fare d'ogni erba un fascio. Il rilevante numero di disertori che si ebbe in questo viaggio, 16 in tutto, lascia dubitare di una vera organizzazione per imbarcare delle persone che poi devono disertare. Non si trovano né clandestini né contrabbandi. Il "Colombo" ha tuttora 299 persone di equipaggio. Il suo personale di coperta non è stato ancora ridotto. Normale è la sua manutenzione e buono il servizio nautico. Non posso dire lo stesso per la pulizia degli alloggi dell'equipaggio. Ciò in parte dipende da certe disposizioni del piroscalo. Per esempio, i passaggi del carbone passando dai dormitori dei fuochisti e carbonai, rendono questi locali inabitabili quando si fa carbone, e sempre sporchi per la polvere che penetra dai portelli.

Wharf di New York ed operazioni di carico e scarico.

Fra pochi anni la posizione dei nostri Wharfs verrà a trovarsi nel centro della città. I fondali vi sono sufficienti 28,29 piedi, e la corrente di marea non mi sembrò eccessiva. Le operazioni di ormeggio non presentano nessuna eccezionale gravità. Questi nostri due wharfs sono grandiosi, ben disposti, ben attrezzati e possono stare a confronto dei migliori di New York. Sono anche ben guardati sia di giorno che di notte, ed organizzati in modo da poter rispondere a tutte le esigenze di un traffico almeno tre volte più grande dell'attuale. Non potrei fare nessuna notevole osservazione sul servizio dei passeggeri che indubbiamente procede in un modo molto regolare. Mi assicurano che le mancanze nella merce siano già molto diminuite e continuamente tendono a diminuire. I giornalieri sono italiani ed irlandesi ed appartengono a nazionalità diverse si controllano tra di loro. Non essendone richiesto non mi interessai direttamente delle nuove trattative che ora devono passare fra la ditta Brady and Gioè e questa direzione. Però appena arrivato a New York parlai con Gioè per indurlo a portare le tariffe di sbarco e d'imbarco a meglio rispondere alle necessità presenti ed egli mi assicurò che avrebbe fatto tutte le possibili concessioni. Ma nessuno mi cercò né mi fece delle proposte, né io cercai persona per ovvie ragioni di delicatezza.

Sorveglianza i lavori di bordo un impiegato dell'Italia America, Luigi Corari, che mi sembrò volenteroso e attivo. Nulla si fa che non sia da esso constatato. Dietro le ordinazioni del commissario di bordo un altro impiegato, Nicolò Costa, fa provvista, ed ambedue sono direttamente controllati dal capitano Ruspini.

Norfolk e Newport-news

Approfitando dell'occasione accompagnai capitano Saglietto che doveva andare a Norfolk e New Port News per conto del Credito Marittimo al quale avendo fatto un cambio marittimo sul "Sava" vecchia nave in ferro a motore di tonnellate 1600 sequestrata colà, voleva farla ritornare al più presto possibile in Italia. L'affare era disperato e forse non valeva neppure la spesa del suo viaggio di ritorno in patria. Vidi delle rade splendide, degli wharfs

magnifici, dei grandi stabilimenti e bacini di carenaggio, delle modernissime installazioni per ogni sorta di commercio, ma tutto vuoto di lavoro e pieno di navi in disarmo.

Dry Dock

Il “Giulio Cesare” andò in bacino a Brooklyn presso la “Morse Dry Docks Repair Co”, uno stabilimento che può fare qualunque lavoro e possiede un bacino galleggiante composto di sei elementi i quali hanno complessivamente una spinta di tonnellate 28.000 e possono ricevere delle navi d’una pescagione massima di 27 piedi. Il lavoro di sollevamento è rapido e la tariffa relativamente lieve, centesimi 5 alla tonnellata di stazza lorda. Ma la spesa dei rimorchiatori per andarvi, e dei piloti è quasi sempre maggiore. Questo stabilimento è un po’ lontano dai nostri wharfs ed anche per una semplice pulitura della carena si perdono due giorni. Il “Giulio Cesare” vi andò colle proprie macchine e ne ritornò rimorchiato.

A New York la carena è molto ben fatta. Prima viene tutta pulita con scope di fili di ferro e dopo lavata con l’acqua dolce. Però vi è un forte spreco di pittura. Ciò dipende dal modo come essa viene applicata e cioè per mezzo di pennelli fissati a lunghissime aste maneggiate da lavoranti che si trovano in fondo al bacino.

Avendo fatto analizzare la nostra pittura gli americani la trovarono molto buona.

Il piroscifo non era sporco e neppure le pale delle eliche avevano subito delle ammaccature o deformazioni che ne potessero diminuire l’efficienza. Ma il piano della carena si trovò in gran parte scoperto per lo sfregamento sulla sabbia del Plata. Ciò era specialmente rilevante dove si trovavano le linee delle chiodature più sporgenti e lungo le unghie di certi rinforzi.

Piroscifo “Giulio Cesare”

Nel viaggio di ritorno il “Giulio Cesare” raggiunse la velocità media di miglia 18,2.

I tempi incontrati furono quelli comuni nella buona stagione ossia quasi sempre buoni, e siccome non è a mia conoscenza nessuna ragione tecnica speciale che possa avere limitato il normale funzionamento delle sue macchine, e la sua carena essendo pulita, ed il suo combustibile di rendimento normale, così si potrebbe stabilire per questo piroscifo una velocità media di miglia 17 ½ da servire per determinare degli itinerari sempre sufficientemente esatti. È certo però che in alcune traversate invernali, come per esempio quella dall’Italia al Nord America, questa media potrebbe anche essere eccessiva, perché, come è ben noto, nei tempi contrari i piroscifi a turbina perdono più facilmente di velocità dei piroscifi ad elica.

Da quanto ho potuto constatare la stabilità di questo piroscifo mi sembra assolutamente normale. Come tutti i grossi transatlantici esso può avere occasionalmente in navigazione una stabilità iniziale limitata, e nei porti una stabilità quasi indifferente, e così passare con una certa facilità ad uno sbandamento di pochi gradi da un lato all’altro, ma ciò, data la sua larghezza al centro, non presenta nessun serio pericolo anzi gli assicura quei dolci movimenti di rollio che devono essere una delle prerogative più apprezzate nei grossi transatlantici moderni.

Esso governa molto bene ma la sua qualità più rimarchevole è la quasi assoluta mancanza del tremolio prodotto dai suoi quattro propulsori che non sincronizzano mai fra loro.

Anche a New York il “Giulio Cesare” fu quasi una rivelazione per i veri conoscitori. Certo il “Majestic”, “l’Omeric”, ed il “Mauritania” da me visitati, sono più grandi, più maestosi e certamente anche più comodi e più curati in molti particolari, ma non più belli. Esso ha un carattere tutto italiano d’arte e distinzione che bisognerebbe mantenere nelle nuove costruzioni similari e degnamente continua le tradizioni lasciate dal “Regina Margherita” e dal “Principessa Mafalda”. Va da sé che essendo il primo piroscifo di un tipo speciale debba anche avere moltissimi piccoli difetti, che con un po’ di buona volontà si potranno attenuare, e che si potranno togliere sul Duilio, ma non si può negare che data la sua relativa grandezza non abbia delle buonissime disposizioni di classe ed in confronto ai colossi moderni non faccia una bellissima figura. Naturalmente certi locali come gli alloggi degli ufficiali di coperta e certi refettori dell’equipaggio che non raggiungono il miglioramento generale, sembrano sacrificati, ma dopo tutto essi non sono certamente inferiori a quelli che si trovano sugli altri piroscifi della Compagnia. Però non si dovrebbero mai sacrificare all’arte certe comodità alle quali molti passeggeri di lusso, specialmente Nord americani, sono ormai abituati. Un finestrino od una serratura che chiude male, uno specchio od un tiretto che manca, un letto un po’ troppo corto, e quella gente è tutta lunghissima, dopo una certa permanenza a bordo li rende malcontenti. Bisogna dunque aver la maggiore cura possibile per tutti quei particolari, anche minimi, che rendono più comoda la permanenza a bordo, riunendo sempre, con grande ed amoroso studio, l’arte al comfort. Tuttavia questo piroscifo coi suoi elevati saloni difficilmente riscaldabili e molto esposti ai cattivi tempi, e le sue squisitezze latine che sacrificano certe comodità anglo-sassoni, sarà sempre più adatto per i viaggi del sud.

Equipaggio e servizio di bordo

In generale la condotta dell’equipaggio mi sembrò molto buona. L’affezione che tanto lo Stato Maggiore che la bassa forza hanno per questa nave lascia sperare anche meglio per l’avvenire. L’equipaggio è piuttosto limitato ma si deve ancora mantenere così per abituare ognuno a fare un ben determinato lavoro in modo da dare quel giusto rendimento che in questi ultimi tempi non dava più nessuno. Meno gente a bordo vuol anche dire meno disoccupati e minor numero di malattie fittizie. In seguito con l’aumento dei traffici si potrà disporre altrimenti. Però a bordo è necessario un 2° carpentiere per tenere bene in ordine i mezzi di salvataggio e le chiusure di sicurezza.

È certo che questo piroscifo ha bisogno di una accurata manutenzione ed una grande conoscenza di ogni suo particolare, e perciò di un certo numero di capi sottocapi quasi stazionari.

Il servizio di cucina di prima classe andò molto bene. È un vero servizio di lusso; il servizio di seconda classe e quello degli ufficiali andò regolarmente bene.

Non posso dire lo stesso per il servizio di terza classe che non trovai affatto superiore a quello degli altri piroscifi sociali. Ciò può dipendere in gran parte dai caldai della cucina

che essendo del solito tipo inglese antico, sono buonissimi per far la zuppa ed il bollito ma mantengono troppo il calore per far bene il variato vitto dei nostri emigranti.

Oramai i passeggeri di ponte sono scomparsi nei viaggi dagli Stati Uniti al Nord Europa. A bordo dei grandi transatlantici stranieri che fanno quei viaggi, la terza classe è in tutto uguale per vitto ed alloggio alla nostra seconda classe. Sopra certi piroscafi, anche piccoli e modesti, come quelli della “Swedish American Line” che attraccano ai nostri wharfs, trovai le latrine di terza classe assolutamente uguali a quelle di prima. Ed i visitatori italiani che durante la permanenza a New York venivano a bordo, domandavano con insistenza di vedere la terza classe, e quelli che si imbarcarono specialmente se settentrionali rimasero, leggermente delusi nelle loro aspettative.

Proporrei qualcosa. I corridoi di poppa si potrebbero riservare ad una terza distinta e quelli di prora ai veri emigranti portanti secondo le leggi di emigrazione, così si ritornerebbe al concetto delle quattro classi del Mafalda che malgrado i suoi inconvenienti è una delle ragioni della riuscita di quel piroscifo, e che sul “Giulio Cesare” s’impone, sia per l’accentuata signorilità della prima classe, sia per l’attuale distacco troppo forte fra la seconda e terza classe, e sia per le esigenze del Commissariato d’Emigrazione.

Frattanto si potrebbe già fare qualche miglioramento. Il vitto di terza dovrebbe essere curato e confezionato così bene come è almeno quello di seconda classe, ed il vino non dovrebbe mai essere battezzato anche perché pur conservandosi sempre alcolico, il vino in uso per la terza classe essendo quasi sempre di Riposto o spagnuolo, mal sopporta l’acqua, ed i passeggeri facilmente si accorgono della sua presenza specialmente quando sono i piemontesi.

Si potrebbero anche migliorare o i strapuntini od almeno i reticolati che sono sotto le cuccette.

Ma quello che più di tutto urta i nostri passeggeri di terza classe è il doversi ancora lavarsi i piatti. Con quattro sguatterti di più che porterebbero alla Compagnia una maggiore spesa di circa quaranta mila lire all’anno, si potrebbe ovviare a questo inconveniente. Finché dura l’attuale sistema non si può dar torto ai passeggeri se preferiscono mangiare accoccolati in coperta. Essi temono di sdruciolare e bruciarsi portando il rancio nei bassi refettori dove le scale sono lepegose ed affollate e l’aria stagna. Così rimangono e rimarranno sempre in coperta approfittando di qualunque oggetto che gli possa servire da deschetto. È perciò che in attesa di meglio, proporrei quello che era stato adottato sopra alcuni piroscafi stranieri, ossia molte panche e tavole mobili da mettersi dove meglio convenisse per il servizio dei passeggeri di terza classe.

Servizio del carbone

Il “Colombo” aveva imbarcato nelle stive a Genova circa 700 tonnellate di buon carbone inglese che doveva trasbordarsi a New York sul “Giulio Cesare” ma invece a bordo mi riferirono che una parte di quel carbone era già stato messo nelle carbonaie rimanendone in ultimo solamente tonnellate 450 nelle stive.

Appena arrivato avendo ricevuto da Berwind l’assicurazione che il “Giulio Cesare” avrebbe avuto il carbone necessario, si ritenne più conveniente di lasciare quel carbone

sul “Colombo” e di passare nelle carbonaie dello stesso “Giulio Cesare”, sia pure con lavoro lento e costoso, il carbone che a Genova era stato imbarcato nelle sue stive.

Servizio della merce

Sul “Giulio Cesare” vi sono 8 grosse manchine idrauliche che non danno alcun rumore ma che sono pesanti e forse più pericolose e meno maneggevoli di quelle a vapore. Dico pericolose perché i nostri equipaggi a bordo ed i nostri giornalieri a terra non sanno maneggiarle bene. Inoltre, a Genova dove si prende la mercanzia nelle chiatte esse lavorano abbastanza bene, ma dove, come a New York ed a Buenos Ayres il piroscavo rimane qualche metro distante dalla banchina non hanno abbastanza gettata per posare la mercanzia a terra, e così provocano maggiori spese di sbarco e maggior perdita di tempo. Nei nuovi piroscavi sarà forse meglio di ritornare all’antico sistema, molto più economico, maneggevole e sicuro, dei biglii mossi da verricelli elettrici.

Mezzi di salvataggio

Una delle caratteristiche del “Giulio Cesare” sono le numerose divisioni stagne ed i suoi mezzi di salvataggio, ma se non si curano bene, essi possono essere dannosi appunto per la falsa fiducia che ispirano. È tutto un meccanismo delicato che deve andare sempre a perfezione. A bordo di questo piroscavo si fanno giornalmente le esercitazioni delle saracinesche, ma purtroppo, per le sue brevi permanenze ed il suo intenso lavoro, non si fecero ancora le esercitazioni colle lance.

I salvagenti che si usano a bordo di questo piroscavo sono ancora quelli comuni di sughero da allacciarsi alla vita, ma a bordo mancano le indicazioni come impiegarli. In certe cabine di lusso poi essi sono nascosti in modo che nella confusione del pericolo difficilmente si potrebbero trovare. E mancano le indicazioni delle vie di uscita in caso di incendio, e quelle delle lance dove salvarsi che certe Compagnie danno persino stampate nei biglietti di passaggio. Purtroppo, molte di queste disposizioni sono spesso illusorie perché le circostanze del momento, sempre variabili, possono far cambiare qualunque bellissimo provvedimento preso a priori, ma tuttavia disciplinano l’equipaggio, obbligano alla cura del materiale e danno ai passeggeri quel senso di sicurezza che accredita la Compagnia.

Servizio dei bagagli

La bagagliera del “Giulio Cesare” è abbastanza ampia e può permettere la divisione dei bagagli di prima classe da quelli di seconda classe in modo da dar sempre la preferenza di sbarco a quelli di prima. Però questi bagagli devono venire a bordo già distinti da etichette speciali come si usa nei viaggi del sud.

Bisogna riconoscere che molti degli incomprensibili soprusi esercitati dai facchini dipendono dal fatto che spesso essi fanno i complici dei piccoli contrabbandi dei viaggiatori e poi ricattano costoro. Così sarebbe bene avvertire in proposito i viaggiatori e mettere sempre ben visibili a bordo le tabelle stabilite dai consorzi di Genova e di Napoli per il trasporto dei bagagli.

Minori servizi del bordo

Il servizio di biancheria va abbastanza bene ma andrebbe più rapidamente se il suo personale sapesse adoperare la macchina per stirare.

Il giornalino di bordo dovrebbe dare prima di tutto le notizie comunicate dal comando, poi quelle ricevute dal telegrafo Marconi nelle diverse lingue ed in ultimo quelle relative alla Società ed ai suoi servizi. Invece tre delle quattro pagine in cui si compone, sono già stampate a Genova e ne rimane una sola da riempirsi a bordo che spesso non basta neppure a tutte le comunicazioni italiane date dal Marconi. Raccomanderei pure in inglese alquanto più corretto.

I parrucchieri dovrebbero avere la loro tariffa, doppia quando servono i passeggeri in cabina, e minore per la seconda classe ed ancora più ridotta per la terza. Ed essi dovrebbero vendere le profumerie francesi ad un prezzo un po' meno proibitivo, di quello stabilito da Bertelli per accreditare le proprie.

Francesco Ansaldo.

INDICE DEI NOMI

- ADDOBBATI A., 39, 89
ADELFIO V., 75
Adelina, brigantino a palo, 51
Aigle, yacht imperiale, 19
ALACEVICH M., 27, 89
ALLAIRE B., 39, 89
Angiolina, piroscavo, 67
ANSALDO F.G., 13, 14, 17, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 61, 62, 70, 74, 78, 89, 129, 135
ANSALDO G., 46, 47
ANSALDO G.B., 46, 47, 52, 53, 62, 70, 74, 78, 129
ANSALDO L., 47, 51, 52
Aquila, brigantino, 72
ARRICHI G., 13, 89
ASSERETO G., 37, 92
ATTALI J., 34, 89
BACCELLI A., 81
BAIROCH P., 22, 89
BALLANTYNE T., 20, 89
BALLINI P.L., 24, 90
BANCALARI G., 102
BARONE G., 27, 89
BASSO A., 109, 110
BEAVEN B., 54, 89
BELL K., 54, 89
BERI E., 10
BERLINGERI E., 23
BERNERON-COUVENHES M.F., 26, 89
BEVILACQUA P., 27, 89
BEZZI V., 76, 89
BIAGGINI P., 113
Bisagno, piroscavo, 44
BLAKEMORE R.J., 39, 89
BOLOGNA P., 103
BONIFAI E., 43
BOSELLI P., 21, 25, 54, 90
BRAUDEL F., 14, 37, 90
BRIASCO G., 104
BRICCHETTO U., 110
BRUSCHI G., 87, 90
BRUZZO M., 52, 70
BURGOS MADROÑERO M., 33, 90
BURTON A., 20, 89
BURTON V., 41, 90
CADENACCIO E., 23, 90
CADENACCIO, FRATELLI, 22, 23
CAFFARELLI A., 24, 90
CAFFARENA, detto Boni, capitano, 52
CAGNONI E., 109, 110
CALCAGNO P., 10
CAMMARANO F., 27, 90
CANALE CAMA F., 20, 90
CANCILA O., 26, 90
CAPTIER J., 32, 90
CAPURRO G.B., 113, 114
CAPURRO I., 112
Carlo R., piroscavo, 64
CASA G., 23
CASABONA A., 113
CASANOVA D., 20, 90
CASSANELLO P., 118
Caterina, brigantino, 72
CATERINO A., 23, 90
Catterina G., brigantino a palo, 61, 62, 63, 71, 101

Centro America, piroscavo, 21, 68, 103
 CERIOLO C., 10
 CERRISANO S., 43
 CERRUTI G., 102
Cerruti Pietro, brigantino a palo, 48
 CHERASCO E., 55
 CHIANCA E., 108
 CHIANCA F., 70, 108
 CHIOZZA B., 101, 102
 CIPOLLA C.M., 20, 90
Città di Milano, piroscavo, 66, 69, 104, 105
Città di Palermo, piroscavo, 45
Città di Torino, piroscavo, 69
 CLETO P., 113
 COCHARD N., 44, 90
 COLBERT J.B., 32
Colombo, piroscavo, 21, 53, 64, 69, 71, 82, 106,
 129, 130, 133, 134
 CORARI L., 130
 CORBINO E., 36, 41, 64, 82, 90
 CORDANO G.B., 108
Cordova, piroscavo, 67
 COSTA A., 101, 102
 COSTA E., 101, 102, 103
 COSTA G., 113
 COSTA N., 130
 CRESPI A., 76, 80, 82
 CRESTA G., 64, 106
 CRISPI F., 27
 CRISTIANINI E., 109
 CUNEO M., 112
 CURRELIER P., 32, 94
 D'AGNANO F., 83, 90
 D'ASTE F., 61, 63, 101, 102
 DAGNINO G.B., 61, 62
 DAPELO G., 46
 DASSO E., 115, 118
 DAVIDS K., 41, 90
 DE AMICIS E., 76, 90
 DE AMICIS P., 108
 DE CLEMENTI A., 27, 89
 DE COURTEN L., 26, 29, 90
 DE OLIVEIRA TORRES R., 41, 90
 DE SANTIS A., 110
 DELIS A., 10
 DELLA PERUTA F., 87, 90
 DELLEPIANE F., 110
 DELLI QUADRI R.M., 20, 90
 DESCALZI G., 114
 DEVILLAIN G.A.A., 45
 DOCKÈS P., 14, 90
 DODERO G.B., 110, 114
 DOLCE C.V., 44
Domenico Balduino, piroscavo, 44
 DORIA G., 24, 26, 90
 DORIA M., 22, 37, 72, 91, 92
 DOSSO G.B., 102
Duilio, piroscavo, 132
 DURAZZO PALLAVICINI G.F., 52
Ebe, piroscavo, 70, 108
Eden, piroscavo, 69, 109, 110
Edilio Raggio, nave a vela, 61, 63, 113, 114
Edinburgh, brigantino a palo, 61, 111, 112
 EGERTON J., 11, 91
 ELISEO M., 26, 91
 EISENBERG, marchese di (ZENÓN DE SOMODEVILLA
 Y BENGOCHEA), 33
Entella, piroscavo, 61
 FEDOZZI F., 86
 FERRANDO F., 10
 FERRANDO P., 67
 FERRARI B., 102
 FERRARI E., 118
 FERRARI G.B., 10, 45, 46
 FERRARO, capitano, 66
 FERRUCCI L., 109, 110
 FIGARI P., 45, 46
 FILIPPO V (Spagna), 32
 FINK L., 54, 91
 FIORESE S., 55
 FIORI, professore di nautica, 49, 50
 FLORIO I., 26
 FLORIO V., 26
 FOLLE P., 102
Fortunata, piroscavo, 67
 FRAGIACOMO P., 23, 91
 FRANZINA E., 27, 89
 FRASCANI P., 10, 22, 59, 63, 91, 92
 FUSARO M., 39, 89
Galileo, piroscavo, 80
 GANCI N., 65, 66, 91
 GANDOLFO G., 43

GARCÍA DOMINGO E., 33, 91
 GAVI V., 113
 GHIO R., 110
 GIARD M., 48, 91
 GIBELLI A., 24
 GIBELLI C., 83, 92
 GIOLITTI G., 27
 GIONTA G., 113
 GIORGI F., 109
 GIRIBALDI A., 113
 GIULIANELLI R., 82, 91
 GIULIETTI G., 16, 80, 83, 84, 85, 86, 87
Giulio Cesare, piroscavo, 53, 129, 131, 132, 133, 134
 GROPPI G., 79, 118
 GRUZINSKI S., 20, 91
 HEADRICK D.R., 20, 91
 HOCES-GARCIA A., 33, 91
Italia, piroscavo 82
 JAMES R., 54, 89
 LABANCA N., 24, 92
 LAVARELLO G.B., 72
 LEONARDO C., fuochista, 67, 68
 LIRI P., 109, 110
 LO BASSO L., 37, 39, 40, 43, 92
 LUIGI XIV (Francia), 32
 MADIA G., 56, 92
 MAGGIOLO G., 101, 102
 MAGGIOLO, capitano, 45
Majestic, piroscavo, 132
 MANGO G.B.M., 45
 MARCHESE U., 22, 24, 28, 92
 MARCHETTI G., 63, 92
 MARI L., 112, 113
Martinin, brigantino a palo, 52
 MARX K., 20, 92
 MARZANO, NOTAIO, 115
 MASSONE, FAMIGLIA, 72
Mauritania, piroscavo, 132
 MAZZARELLA S., 60, 92
 MENINI M., 129
 MERIGGI M., 29, 92
 MESSINA MANZO G., 55
 MISIANI S., 87, 90
 MOLINARI A., 73, 92
 MOMBELLO F., 67
 MONTEMAGGI A., 85, 92
 MONTEMARTINI (di) G., 75
 MORTOLA B., 112
 MUZZI G., 67
 NATTINI A., 56
 NEGRELLI L., 19
Negrisuola, veliero, 51
 NELSON H., 11
 NITTI FRANCESCO SAVERIO, 29, 85
 NOERO, capitano, 115
Nord America, piroscavo, 65, 76
Nostra Signora della Salute, brigantino goletta, 66
 ODERO N., 45
 OLCESE L., 102
 OLIVARES, conte duca di (GASPAR DE GUZMÁN Y PIMENTEL RIBERA Y VELASCO DE TOVAR), 32
 OLIVARI E., 102
 OLIVARI O., 102
Omeric, piroscavo, 132
 ONETO, capitano, 51
 ORLANDO L., 57
 OSTERHAMMEL J., 20, 92
 OTTONE C., 103, 105
 OTTONE F., 103, 105
 OXILIA, sensale di Banchi, 51
 PANTANO E., 24, 25
 PATIÑO Y ROSALES J., 33
 PECORARI P., 24, 90
 PEPE A., 87, 90
 PERILLO G., 83, 92
 PERTA G., 20, 90
 PETERSSON N.P., 20, 92
 PICCIONE P., 26, 91
 PIERUZZINI B., 113
 PIKETTY T., 12, 41, 42, 92
 PILADE F., 10
 PIRCHI A., 113
 PLATONE P., 109, 110
Principessa Mafalda, piroscavo, 76, 78, 115, 132, 133
 QUADRIO P., 66
 RAGGIO C., 114
 RAGGIO E., 52, 70, 114
 RAVEUX O., 10, 26, 92
 RAZETO E., 110
Re d'Italia, piroscavo, 16

Re Vittorio, piroscavo, 53
 REDIKER M., 40, 92
Regina d'Italia, piroscavo, 21, 76, 78, 118
Regina Margherita, piroscavo, 16, 53, 132
 RENIER D., 55, 56
 REPETTO G., 113
 REPETTO, farmacista di Banchi, 52
 ROLANDI RICCI L., 114
 ROLLANDI M.S., 25, 31, 34, 56, 59, 60, 92
 ROMEO G., 102
 RONCAGLI G., 83, 93
 RONCO N., 53, 54, 93
 ROSATI T., 73, 74, 93
 ROSENBERG E., 20, 89
 RUBATTINO R., 24, 26
 RUGAFIORI P., 24
 RUSPINI, capitano, 130
 SACCHETTO D., 13, 93
 SACELLA B., 10
 SAGLIETTO, capitano, 130
 SAJJA M., 27, 93
 SALOTTI G., 83, 84, 93
 SALVO G., 43
 SANFILIPPO M., 27, 93
Sannio, piroscavo, 82
 SANSÒ D., 10, 44
 SARTORI P., 103, 105
Sava, piroscavo, 130
Savannah, nave a vapore a ruote, 11
 SCAVINO L., 10, 72, 93
 SCHEIDEL W., 42, 93
 SCHIAFFINO G., 102
 SCHIAFFINO, capitano, 45
 SCIOLLA O., 86, 93
 SCOTTO A., 48
Scrvia, piroscavo, 53, 70, 74
 SERAFINI F., 63, 93
 SERRA A.A., 103, 105, 114
Sicilia, piroscavo, 45
Sirio, piroscavo, 76, 82
 SOCI A., 27, 89
 SONNINO S., 81
 SORMANI R., 67, 68
 STANZIANI A., 86, 93
 STIACCINI C., 60, 93
 STRAUSS J., 19
Stura, piroscavo, 53
Sumatra, piroscavo, 80
 SURDICH F., 24, 93
 TAGINO P., 102
 TARABOTTO F., 68
Téméraire, vascello di linea, 11
Teresa, brigantino goletta, 44
 TERRANUOVA S., 113
 TESTORI O., 106
Tirreno, piroscavo, 80
 TOLAINI R., 52, 93
 TONIZZI M.E., 41, 93
 TONTO N., 109
 TOPIK S.C., 21, 93
 TURNER W., 11
Umberto I, piroscavo, 80
 VACCHERI E., 110, 114
 VACCHERI G., 106
 VALENTE G., 105, 106, 108, 110, 112
 VALLE A., 113
 VALLE S., 113
 VANGELISTA C., 27, 93
 VANNESTE T., 39, 89
Venus, piroscavo, 45
 VERMIGLIO E., 20, 90
 VIAUD R., 79, 94
Victory, vascello di linea, 11
 VILLIERS P., 32, 94
 VIRGILIO J., 21, 22, 23, 94
 VITTORIO C., carbonaio, 67, 68
 WELLS A., 21, 93
 WILLIAMSON J.G., 19, 94
 ZANIN V., 64, 94
 ZAPPIA A., 10
 ZIRIO, capitano, 51
 ZUOLO B., 106

BIBLIOTECA DEL LABORATORIO DI STORIA MARITTIMA E NAVALE

VOLUMI PUBBLICATI

- 1 GUIDO CANDIANI, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*.
- 2 GENNARO VARRIALE, *Arrivano li turchi. Guerra navale e spionaggio nel Mediterraneo (1532-1582)*.
- 3 LUCIANA GATTI, *“Pratica, coraggio e parsimonia”. Repertorio di capitani e marittimi liguri dei secoli XVIII e XIX (versione eBook)*.
- 4 ANDREA ZAPPÀ, *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*.

Stampato nel mese di ottobre 2020
da Impressioni Grafiche Società Cooperativa Sociale ONLUS di Acqui Terme

Fotocomposizione e impaginazione
Type&Editing - Genova.

BIBLIOTECA DEL LABORATORIO DI STORIA MARITTIMA E NAVALE

€ 22,00

