



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

# BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1911.

N. 12.

## SOMMARIO.

- I. — Le miniere d'oro del Mysore (Rapporto del Cav. Pittaluga Antonio, R. Console in Calcutta).
- II. — *Legislazione concernente gli infortuni sul lavoro*: Legge dello Stato di Pennsylvania (Stati Uniti).
- III. — *Notizie varie*: Sull'assistenza e distribuzione degli emigranti negli Stati Uniti.
- IV. — *Atti del Ministero degli Affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione*: R. Decreto n. 1086 che approva il Regolamento per la costituzione ed il funzionamento del Consiglio dell'emigrazione. — Noli massimi per il trasporto degli emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1912. — Compagnie di navigazione e armatori cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1911.
- V. — Avvertenze agli emigranti italiani intorno a paesi esteri: Dakar (Senegambia).

ROMA

STAB. TIP. SOCIETÀ CARTIERE CENTRALI

Via Appia Nuova, 234-A

1911

# LE MINIERE D'ORO DEL MYSORE

(*The Kolar Gold Fields*).

---

(Rapporto del Cav. Pittaluga Antonio, R. Console in Calcutta  
in data 9 giugno 1911)

---

## I. — Cenni storici.

Le più ricche miniere d'oro dell'India, attualmente in esercizio, sono senza dubbio quelle dello Stato Indipendente del Mysore, nei pressi di Bangalore, conosciute sotto il nome di « Kolar Gold Fields ».

La tradizione, confermata da qualche traccia di antichi lavori superficiali, vuole che fossero già conosciute in antichissimi tempi e che vari principi indiani ne abbiano ricavato enormi quantità di oro.

I primi dati, storicamente certi, circa lo sfruttamento di questi campi auriferi non risalgono però al di là dei tempi del sultano Tippù, e da documenti ancora esistenti risulta come questo principe avesse impiantata una zecca di monete d'oro nel villaggio di Oorgaum, località che dà ora il nome ad una delle più ricche miniere del gruppo.

La fase attuale di sfruttamento ha la sua prima origine nelle ricerche intraprese, circa l'anno 1802, da un certo capitano Warren, le quali portarono all'accertamento che nella zona situata fra Wanigatta e Ramasandra esisteva dell'oro alla superficie del suolo con promessa di ricchi filoni interni.

In tale epoca qualche gruppo di Indiani Dheru e Pariah si dedicò alla ricerca dell'oro su quei campi, con i metodi più primitivi ma pure con risultati abbastanza buoni, ed a varie riprese, da quel tempo, la possibilità di uno sfruttamento regolare

e sistematico delle ricchezze di quei terreni venne presa in considerazione.

Solo però negli anni 1873 e 1874 il signor Lavelle, dopo ricerche e tentativi che gli permisero di estrarre due o tre chilogrammi di oro, ottenne dal Governo del Mysore una concessione (*lease*) da cui traggono origine le diverse Compagnie che attualmente lavorano i campi d'oro del Mysore.

Numerose Società si formarono, infatti, da quel tempo in varie riprese, in Inghilterra, per lo sfruttamento di quei giacimenti auriferi. Fra esse alcune non iniziarono neppure i lavori, essendo state fondate al solo scopo di speculare sui titoli emessi. Altre incominciarono i lavori, ma dovettero cessare, dopo un certo tempo, dalle operazioni, perchè, esaurito il capitale, mancarono i mezzi per proseguire gli scavi e raggiungere filoni di quarzo abbastanza ricchi da compensare le ingenti spese di lavorazione; altre infine ebbero qualche anno di prosperità e pagarono ricchi dividendi agli azionisti, ma, esaurite le vene di quarzo esistenti nei terreni a loro concessi, dovettero, esse pure, sospendere i lavori ed entrare in liquidazione.

Attualmente cinque potenti Compagnie sono in esercizio ed esse tutte danno ricchissimi dividendi ai loro azionisti, come più innanzi esporrò.

Esse sono:

- The Mysore Gold Mine C.<sup>o</sup>;
- The Champion Reef Gold Mine C.<sup>o</sup>;
- The Oorgaum Gold Mine C.<sup>o</sup>;
- The Nundydroeg Gold Mine C.<sup>o</sup>;
- The Balaghat Gold Mine C.<sup>o</sup>.

## II. — Estensione dei « campi d'oro » e loro organizzazione politico-amministrativa.

I « Kolar Gold Fields » si trovano, come già dissi, nel territorio dello Stato Indipendente del Mysore, a circa due ore di distanza, in ferrovia, dalla città di Bangalore.

La zona in cui esiste il quarzo aurifero ha una lunghezza di piedi 24,000 circa, per una larghezza assai variabile. Al di là dei punti estremi di questa zona le più accurate ricerche per ritrovare la continuazione dei filoni auriferi non hanno avuto alcun successo e non è da credersi, da quanto persone tecniche affermano, che ulteriori ricerche possano condurre a risultati diversi.

Il territorio dei « Kolar Gold Fields » era, prima dell'inizio dei lavori attualmente in corso, assai scarsamente popolato, per non dire completamente deserto.

La conformazione geologica di quelle terre, e la quasi assoluta mancanza di acqua le rendono inadatte alla coltivazione ed i sessanta mila uomini, all'incirca, che attualmente le popolano, abbandonerebbero tutti, immediatamente, il territorio se i lavori delle miniere venissero a cessare. Tale popolazione si compone di indiani delle più diverse razze e caste, in maggioranza originari del Sud dell'India, di pochi eurasiatici e di pochissimi europei.

Le più diverse religioni vi sono rappresentate; più numerosi di tutti sono gli indù, vengono poi i mussulmani ed in terzo luogo i cristiani che raggiungono il numero di 4000 o 4500 circa; ma queste differenze di religioni, come pure quelle di razza, non danno quasi mai origine a contrasti od a lotte e la tranquillità pubblica viene molto raramente turbata.

Il territorio dei « Kolar Gold Fields » viene considerato dallo Stato del Mysore come un Distretto a parte, retto da speciali norme di legge, in particolar modo per quanto concerne i lavori delle miniere.

Riservandomi di far cenno più innanzi di alcune di queste speciali disposizioni, dirò ora che a capo del Distretto è un Soprintendente che ha la direzione generale degli affari, ma con poteri limitati per quanto concerne la sorveglianza delle miniere che è affidata ad un Ispettore.

La mancanza del resto di una popolazione stabile locale, il fatto che quasi tutti coloro che si trovano su quel territorio sono agli ordini diretti delle Direzioni delle miniere, dà origine ad una speciale situazione di cose per cui praticamente, il Distretto viene

ad essere quasi sottratto alla dipendenza reale dello Stato del Mysore.

La migliore armonia regna, però, fra le Autorità politiche ed i Capi delle Società minerarie e l'amministrazione di quella zona nulla lascia a desiderare.

### III. — **Concessioni (*Leases*) delle miniere, e cenni generali sulle disposizioni legislative che le concernono.**

Le concessioni per lo scavo delle miniere vennero date dallo Stato del Mysore alle diverse Compagnie, sia direttamente, sia indirettamente, per periodi di tempo diversi nei vari casi. Condizione generale è il pagamento allo Stato di un diritto (*Royalty*) del 5 % sul valore *lordo* dell'oro ricavato, non tenendo conto alcuno delle spese di produzione ecc. In tal modo le diverse miniere vengono praticamente a pagare allo Stato Sovrano un diritto variabile nella sua misura rispetto all'utile *netto* ricavato, variando grandemente, da miniera a miniera, per la medesima quantità di oro estratto, le spese necessarie alla sua produzione.

Lo Stato del Mysore ricava dei benefici assai rilevanti da queste miniere ed i suoi guadagni sono ancora aumentati dalla vendita che egli fa, alle diverse Compagnie, di parte della energia elettrica e di tutta l'acqua necessaria allo sfruttamento dei giacimenti auriferi.

Come già accennai, il Governo del Mysore ha stabilite delle speciali norme per la sorveglianza e la sicurezza dei lavori delle miniere.

Tali norme sono concretate in un Atto legislativo dell'anno 1897, e contemplano la protezione del materiale estratto dalle miniere e di quanto ad esse appartiene, dagli eventuali furti, le sanzioni penali per la repressione dei delitti e crimini, le precauzioni e misure da osservarsi per la protezione dell'integrità e della vita delle persone impiegate sui lavori, nonchè le norme per l'igiene dei campi ed altre disposizioni di indole generale.

Di tali norme e disposizioni farò cenno più dettagliatamente in altra parte di questo rapporto.

#### IV. — Servizi pubblici.

##### a) *Ferrovie.*

I Campi d'oro sono serviti da una breve linea ferroviaria appartenente alla Southern Mahratta Railway Company.

Questo tronco ferroviario, della lunghezza di circa 13 miglia, parte dalla Stazione di Bowringpet, ove si congiunge con le altre linee della stessa Società, ed attraversa in tutta la sua lunghezza la zona ove sono situate le miniere.

I principali articoli che la ferrovia trasporta sui Campi, oltre le derrate alimentari, necessarie al mantenimento della popolazione che non può contare su nessun prodotto locale, sono il legname per l'imboscamento delle miniere, i materiali di costruzione, il macchinario e soprattutto il carbone.

Numerosi treni per passeggeri e merci percorrono, a brevi intervalli, la linea e pongono quella regione in diretta continua e rapida comunicazione con i centri più importanti dei dintorni.

##### b) *Polizia.*

Lo Stato del Mysore ha un corpo regolare di Polizia, per garantire la sicurezza pubblica dei Campi d'oro, sotto il comando di un funzionario inglese.

Gli uomini che compongono questo Corpo appartengono quasi tutti alle provincie del Punjab, che fornisce il miglior elemento militare indiano. Nei tempi passati, per amore di economia, si assoldavano anche persone che si trovavano già sui luoghi, ma si dovette abbandonare questo sistema, perchè troppo frequenti erano i casi in cui, per ragioni di parentela o di amicizia, gli uomini della polizia erano di connivenza con i ladri di oro.

Le varie Compagnie hanno poi speciali Corpi, numerosissimi, di sorveglianti (anche questi reclutati fra i Punjabi), per il servizio interno delle miniere e dei laboratori. Tale polizia privata è necessaria, oltre che per la prevenzione e la repressione dei possibili furti, anche per mantenere l'ordine fra gli operai indigeni, che raggiungono le varie migliaia in ciascuna miniera.

Vi è pure sui Campi d'oro una piccola rappresentanza delle truppe regolari del Mysore.

c) *Volontari.*

Per la sicurezza dei Campi d'oro, specialmente in vista di possibili attacchi a scopo di saccheggio, nella eventualità di rivolte di natura politica, venne creato, fra l'elemento europeo ed eurasiatico colà residente, un corpo di volontari, con ufficialità scelta fra i volontari stessi, ma sotto la reale ed effettiva direzione di un capitano dell'esercito anglo-indiano, specialmente colà distaccato per tale servizio.

Questo Corpo, che sembra assai fiorente, conta circa 600 uomini ed è largamente aiutato dalle Autorità militari inglesi e dalle Direzioni delle miniere che incoraggiano l'adesione ad esso dei loro impiegati ed operai.

Non pochi operai italiani si sono iscritti ai volontari ed hanno così stretto maggiormente i legami di viva simpatia che già univano su quei lavori l'elemento italiano a quello inglese.

d) *Scuole.*

Il Governo del Mysore mantiene sui « Kolar Gold Fields » qualche scuola per gli indiani, ed altre sono state fondate, dalle diverse missioni, per gli indigeni, per gli eurasiatici e per gli europei.

Fra queste scuole aperte da ordini religiosi è da notarsi quella fondata, da qualche anno, nei pressi della Missione Cattolica, dal Reverendo Padre Pessein, Cappellano di detta Missione, e che viene aiutata con un piccolo contributo pecuniario dalle locali Autorità amministrative. Tale scuola, pur essendo assai modesta, rende utili servizi ed accoglienze, senza distinzione di religione, i piccoli indiani.

Una scuola assai importante è quella istituita dalle Suore di S. Giuseppe, (tre francesi ed una inglese) per accogliervi ed educarvi fanciulle di qualsiasi età e fanciulli sino ai sette od otto anni. Questo Istituto è assai frequentato dal miglior elemento europeo ed ha sottratto gran numero di allievi alle altre scuole aperte

nei Campi d'oro dai ministri protestanti e dal Consorzio delle miniere.

Senza stare a dilungarmi con altri dettagli posso dire che anche per quanto riguarda l'istruzione viene provveduto, in modo conveniente, sui « Kolar Gold Fields ».

e) *Assistenza ai feriti ed ospedale.*

Al servizio di pronto aiuto per i possibili infortuni provvedono speciali « posti di soccorso » situati nelle Officine ed ai vari ripiani delle miniere stesse.

I capi degli operai ed i più intelligenti fra questi seguono, di tempo in tempo, speciali corsi impartiti da medici e ricevono sufficiente istruzione per poter, in caso di urgenza, assistere un ferito e provvedere alle prime necessità in attesa dell'intervento di un medico.

Le diverse società hanno poi formato un consorzio per la fondazione ed il mantenimento di un ospedale, sotto la direzione di un medico inglese, assistito da tre aiuti, pure inglesi.

L'ospedale è situato in un ottimo fabbricato che venne recentemente ingrandito e migliorato, e presenta le maggiori garanzie dal lato della igiene e del benessere degli ammalati.

Le sue installazioni tecniche sono delle più moderne ed esso è fornito di una sala elettrica completa e di speciali impianti per i raggi Finsen e Roetgen.

Il contributo delle singole miniere per il mantenimento dell'ospedale è proporzionale al numero degli operai da esse impiegati ed ammonta a somme abbastanza rilevanti annualmente.

La cura è assolutamente gratuita, sia per gli indigeni, sia per gli europei, e, solo in casi veramente eccezionali, a questi ultimi viene fatta pagare una diaria assai bassa.

In casi normali durante il tempo passato nell'ospedale, tanto per malattia, quanto in seguito ad infortunio, l'operaio continua a percepire la sua paga intiera, qualunque sia per essere la durata della sua degenza, paga che in teoria, più che in pratica però, viene ridotta o soppressa totalmente quando la malattia o l'in-

fortunio possano esser attribuiti, esclusivamente, a colpa della vittima od a sua volontaria negligenza.

Per contro, nei casi di gravi malattie e quando il medico curante lo reputi opportuno, gli europei sono inviati, a spese delle Società, in convalescenza, in Madras, Bangalore o in altre Stazioni climatiche ed anche durante questi periodi essi continuano a percepire la loro paga regolare.

L'Ospedale è diviso in due sezioni ben distinte, l'una per la cura degli europei, l'altra per quella degli indiani ed eurasiatici.

f) *Forza motrice.*

Principale fra gli elementi necessari allo sfruttamento delle miniere è la forza motrice.

Ad essa provvedono parzialmente le varie Società con impianti privati a vapore di enorme potenza, per il rimanente esse si valgono della energia prodotta da due impianti elettrici.

Il primo di essi, che appartiene al Governo del Mysore, è situato a Canvery, circa 30 miglia dai Campi, e consiste in una potente stazione idro-elettrica la cui energia viene trasportata ad alta tensione, mediante cavi aerei, sui cantieri, ed ivi, opportunamente trasformata a più bassa tensione, è utilizzata per la messa in movimento delle macchine.

La quantità di energia disponibile non è però sufficiente a tutti i bisogni delle miniere che, come dissi, vi provvedono parzialmente con particolari installazioni di motrici a vapore. Per di più, in certe epoche dell'anno, a causa dell'abbassamento delle acque, la quantità di energia elettrica disponibile diminuisce ancora e le miniere risentono gravi danni per la forzata sospensione dei lavori.

Il Governo del Mysore, che ricava larghi benefici da questo impianto elettrico, sta ora studiando la costruzione di uno sbarramento che permetta di trattenere le acque nella stagione piovosa per utilizzarle poi, gradualmente, nei casi di bisogno. Tale progetto contempla pure un aumento permanente della potenza della Stazione e, se sarà attuato, le miniere ne avranno un enorme be-

neficio potendo economizzare molta parte delle somme rilevanti ora spese per l'acquisto del carbone.

Il secondo impianto elettrico si trova sui Campi stessi ed appartiene alla « *Kolar Mines Power Station, Limited* », emanazione delle diverse Società minerarie che ne possiedono tutte le azioni.

L'importanza di questa stazione elettrica tende ogni giorno ad aumentare ed è facile prevedere vicino il giorno in cui la sola forza motrice elettrica sarà adoperata su quei lavori.

g) *Luce.*

Al servizio pubblico della luce ed a quello delle officine e delle abitazioni provvedono le due stazioni elettriche di cui sopra.

h) *Acqua.*

Anche l'acqua è una delle principali necessità per la lavorazione delle miniere. Come già dissi essa è molto scarsa localmente sui Campi d'oro ed il Governo del Mysore, che provvede a questo pubblico servizio, ha dovuto trasportarvela, da una grande distanza, a mezzo di un acquedotto in ferro.

La quantità d'acqua che vien fornita è però appena sufficiente per i bisogni della popolazione e delle miniere ed uno studio speciale è posto nel non disperdere la menoma quantità del liquido prezioso, senza il quale i lavori minerari sarebbero assolutamente impossibili. Nondimeno, malgrado ogni precauzione, è già accaduto, a più riprese, che i lavori dovettero essere momentaneamente sospesi per mancanza di acqua, con rilevantissimi danni per le diverse Compagnie.

Anche per la migliore sistemazione di questo servizio si stanno facendo studi a cura del Governo del Mysore ed è da sperarsi che presto gli inconvenienti lamentati saranno definitivamente eliminati.

## V. — Amministrazione delle miniere.

### *Locale e Centrale.*

Le diverse miniere di questi Campi sono riunite in Consorzio sotto il nome di « *Kolar Gold Fields Syndicate* » ma hanno delle

Direzioni completamente distinte ed indipendenti fra di loro per quanto concerne l'amministrazione e le operazioni tecniche.

Alla testa di ogni miniera è un soprintendente, nominato dal Consiglio dei Direttori della Società in Londra, con poteri pieni ed assoluti, entro certi limiti, e che deve solo render conto delle sue decisioni alla Direzione di Londra.

Questi soprintendenti sono assistiti da numerosi impiegati europei, eurasiatici od indigeni, fra cui i primi sono addetti specialmente alla parte tecnica più delicata e riservata della lavorazione del minerale ed alla sorveglianza delle scritturazioni, mentre gli altri sono incaricati della parte materiale del lavoro amministrativo.

Tanto i soprintendenti quanto gli impiegati inglesi sono scelti e nominati dalle Direzioni delle Società in Londra, e vengono inviati in India con un contratto per tre anni. Essi godono di stipendi altissimi, e sono inoltre forniti di alloggio gratuito, di servi, di luce, di legna etc., di modo che le loro condizioni di vita sono ottime. Per contro le Società non si impegnano mai verso di loro per un periodo di tempo superiore ai tre anni e viene quindi a mancare ogni garanzia di stabilità di impiego. Manca pure un qualsiasi istituto che provveda al pagamento di pensioni, e questi impiegati, se intendono garantirsi per il tempo in cui saranno inabili a continuare il lavoro, devono farlo o con economie o con assicurazioni private.

Come già dissi, pur essendo le Amministrazioni delle singole miniere completamente indipendenti, esiste fra di esse un legame per quanto concerne certi interessi comuni. I soprintendenti formano un « Mining Board » che si riunisce ogni mese, sotto la presidenza di uno fra di essi, scelto annualmente, per discutere e decidere su argomenti di interesse generale, soprattutto per quanto riguarda le relazioni delle singole Società con il Governo del Mysore.

Le deliberazioni del « Mining Board » hanno forza assoluta sui Campi d'oro e sono le vere leggi che reggono quel territorio.

Alla dipendenza del « Mining Board » sono alcune scuole, l'ospedale ed alcuni clubs per gli operai.

Esiste poi in Londra una Amministrazione Centrale di queste miniere, affidata alla Ditta John Taylor & Sons, che cura gli interessi comuni delle varie Compagnie in Inghilterra, procura la vendita dell'oro ed assolda gli impiegati e gli operai. Questa amministrazione è nota sotto il nome di « The Kolar Gold Fields Syndicate ».

## VI. — Personale operaio delle miniere.

Fatto cenno dei funzionari addetti alla Direzione ed alla Amministrazione delle miniere mi rimane ora a parlare del personale operaio, sia europeo, sia indigeno.

Fra queste due categorie di operai esiste una distinzione marcata ed assoluta, sia per la misura dei salari, sia per i lavori cui sono addetti.

Così, per la sorveglianza e l'esecuzione dei lavori di scavo a macchina, e per l'imboscamento delle gallerie, sono auoperati esclusivamente operai europei, coadiuvati per la parte assolutamente materiale del lavoro da indigeni.

I più degli operai europei addetti allo scavo dei pozzi e delle gallerie, con macchine perforatrici, sono italiani e così pure, in alcune delle miniere, quelli incaricati dell'imboscamento.

Nei lavori all'aperto, il trasporto del quarzo e la sua prima rottura vengono eseguiti da operai indigeni sotto la sorveglianza di europei e di guardie punjabi.

Tutte le operazioni relative alla polverizzazione del quarzo, alla amalgamazione e susseguenti, sino alla produzione dell'oro in sbarre, sono eseguite, esclusivamente, da operai inglesi e dove tali lavori si eseguiscono è severamente proibito l'ingresso agli indigeni.

Il trasporto dei residui di quarzo, dopo il trattamento al mercurio, è nuovamente affidato agli indigeni; ma tutto quanto

si riferisce alla cianurizzazione ed alle susseguenti operazioni è in mano ad operai europei.

Il numero degli operai europei adetti alle diverse miniere è presso a poco costante, mentre varia assai quello degli operai locali che vengono assunti o licenziati a seconda dei bisogni del momento.

Riporto qui appresso alcuni dati statistici circa il numero di operai impiegati nelle sei miniere attualmente in esercizio nell'anno 1909.

NOME DELLA MINIERA	NUMERO DEGLI OPERAI IMPIEGATI		
	EUROPEI	EURASIANI	INDIGENI
Mysore Mine . . . . .	174 (Ital. 79)	83	8790
Champion Reef Mine . . . . .	137 (Ital. 34)	93	7212
Ooregum Mine . . . . .	96 (Ital. 23)	63	4465
Nundydroog Mine . . . . .	59 (Ital. 8)	70	4297
Balaghat Mine . . . . .	36	17	2786
Tank Block Mine . . . . .	7	5	146

*Operai indigeni.*

L'elemento operaio indigeno è tutto assoldato sul luogo ed è una mescolanza delle più diverse razze e caste di indiani. Come già dissi, essendo il territorio dei « Kolar Gold Fields » assolutamente inadatto alla coltivazione, giacchè esso manca di acque e la roccia affiora quasi dappertutto, esso era, in origine, privo di una popolazione locale ed i sessanta mila uomini, circa, che ora

lo abitano sono tutti ivi immigrati, a causa dei lavori, da varie parti dell'India.

L'operaio indigeno è arruolato senza contratto e può essere licenziato in qualsiasi momento. Egli riceve una paga giornaliera che varia a seconda del genere del lavoro cui è addetto, paga assai bassa ma sufficiente a farlo vivere con un certo relativo benessere.

Le varie Società forniscono pure agli operai indiani delle piccole case per abitazione, riunite in gruppi e che vengono mantenute pulite ed in buono stato a cura delle Società stesse. Il fornire all'elemento operaio indigeno una abitazione è una assoluta necessità non esistendo villaggi nel territorio delle miniere che è tutto di proprietà privata delle varie Società.

Come già dissi questo elemento operaio indigeno è assai tranquillo e non ha, sino ad ora, dato origine a gravi lagnanze od a disordini.

#### *Operai eurasiatici.*

Gli operai di sangue misto formano quasi un tratto di unione fra l'operaio indigeno e l'operaio europeo. Alcuni fra essi vivono praticamente come gli indiani, altri hanno usi e tendenze più vicine a quelle degli europei.

Lavorano anche essi senza contratto e dalle Società vengono praticamente considerati come operai indigeni.

#### *Operai europei.*

Gli operai europei devono esser distinti in due grandi categorie, quelli inviati sui lavori dall'Europa, con un regolare contratto di lavoro od assoldati sul posto, con simile contratto, e quelli ingaggiati localmente a giornata o a mese.

I primi, oltre ad una certa temporanea stabilità di posizione, godono di una paga assai più alta, del vantaggio di vivere in assai migliori abitazioni e del diritto, al termine del loro contratto, che è generalmente di tre anni, di ricevere una somma sufficiente pel loro ritorno in patria.

Delle speciali norme, quasi eguali per tutte le miniere dei « Kolar Gold Fields », regolano la situazione di questi operai *covenanted* che formano, per così dire, l'aristocrazia di questa comunità di lavoratori.

Pochi fra i nostri Italiani, come dirò più innanzi, rientrano in questa categoria.

Gli altri operai assoldati sul posto hanno paghe minori ma sempre abbastanza alte (le minime sono di otto lire sterline al mese), ed anche ad essi vien fornita gratuitamente una modesta abitazione, la legna da ardere, la luce, ecc.

Alcuni operai, scelti specialmente fra gli italiani, dopo un certo periodo di tempo dacchè si trovano sui cantieri, e quando hanno data prova di capacità e di onestà, ricevono lavoro a cottimo per lo scavo di un pozzo o di una galleria. Essi impiegano per l'esecuzione di questi lavori operai indigeni e pur continuando essi pure a lavorare, divengono piccoli intraprenditori e talvolta anche realizzano rilevanti guadagni. Così un nostro connazionale, semplice operaio in sul principio, si ritirò qualche tempo fa dai lavori, dopo aver, in pochi anni, accumulata una fortuna di circa 300 mila lire con lo scavo di un pozzo che presentava speciali facilità di lavoro.

Ad ogni modo tutte le Compagnie garantiscono agli operai cui affidano un cottimo, una paga sicura e fissa eguale a quella che essi ricevevano quando lavoravano a giornata. In questo modo l'operaio, assumendo un lavoro a misura, non rischia di trovarsi in cattive condizioni, se, per circostanze indipendenti dalla sua abilità ed attività, il lavoro rende poco o nulla, mentre può, se assistito dalla fortuna, realizzare rilevanti guadagni.

## VII. — Procedimenti tecnici per l'estrazione del materiale aurifero e la produzione dell'oro.

I sistemi adottati nelle diverse miniere per l'estrazione del quarzo aurifero e per la produzione dell'oro, sono praticamente, identici e le piccole differenze che si possono riscontrare dipendono dalle speciali e singolari condizioni di ogni cantiere.

I lavori, iniziati oramai da un assai lungo periodo di tempo, (la « Mysore Mine », che è la più antica, venne aperta circa l'anno 1884), hanno acquistato una grande importanza e vari fra i pozzi hanno raggiunto una profondità di più di 4500 piedi.

Tali pozzi, alcuni dei quali sono già abbandonati, altri in pieno esercizio, ed altri ancora in via di scavo, sono generalmente verticali, almeno nella loro prima parte e sino a pochi anni or sono, erano sempre scavati in sezione quadrata o rettangolare e rivestiti con legname. Attualmente però alcuni fra gli ultimi pozzi in lavorazione sono di forma circolare e vengono rivestiti con mattoni, ottenendosi in tal modo un lavoro più solido, più duraturo e meno esposto ai gravi pericoli d'incendio.

In alcune miniere però si continua nell'antico sistema che, benchè sia assai più costoso, ingombrante e pericoloso sotto certi riguardi, pur sembra presentare sotto altri aspetti qualche vantaggio.

I pozzi sono quasi sempre serviti da due ascensori, l'uno per la salita e la discesa del personale, l'altro per estrazioni del materiale di scavo e la discesa del materiale di rivestitura. Tali ascensori sono assolutamente distinti fra di loro e la manovra del macchinario destinato alla discesa ed alla salita del personale deve esser affidata esclusivamente ad europei.

Ogni precauzione è presa, per speciali disposizioni di legge, allo scopo di evitare il pericolo di infortuni, questi però sono frequenti e fanno numerose vittime.

I pozzi danno accesso alle gallerie di avanzamento, situate ad una distanza verticale, le une dalle altre, di circa cento piedi e che si estendono per notevoli percorsi seguendo i filoni di quarzo aurifero.

I lavori di avanzamento nelle gallerie sono fatti in piccola parte con lo scavo a piccone, ma per la massima parte con perforatrici ad aria compressa che preparano i fori per le mine caricate poi con gelatina esplosiva.

Il materiale di scarto e il quarzo aurifero vengono trasportati ai pozzi con vagoncini e il carico negli ascensori viene fatto

con un ingegnoso sistema di piani inclinati che offre un notevole risparmio di lavoro ed una forte economia di tempo.

Le gallerie sono rivestite con solido legname, ma ciò nonostante, gli accidenti, come esporrò più innanzi, sono disgraziatamente frequenti ed assai gravi.

L'estrazione del quarzo aurifero fra le diverse gallerie viene eseguita a mezzo di *strozzi* da operai indigeni. Per tale lavoro non sono usate macchine perforatrici, ma i fori per le mine vengono sempre preparati a mano. I vuoti lasciati dal materiale aurifero estratto, sono immediatamente riempiti negli « strozzi » con materie di rifiuto consolidate da solide armature in legname.

Nessuna economia viene fatta nelle rivestiture, ed ingenti capitali sono impiegati allo scopo di garantire la sicurezza delle gallerie.

Nelle miniere non esiste alcun impianto di luce. I minatori adoperano semplici candele a fiamma scoperta non essendovi alcun pericolo di scoppi di gaz. Grandiose installazioni di tubi in ferro trasportano, ad ogni ripiano ed in ogni galleria delle miniere, l'aria compressa necessaria alla manovra del macchinario impiegato, e l'acqua per uso degli operai e per le bocche di incendio. Un complesso sistema di segnalazioni elettriche e di portavoci, mette in comunicazione ogni punto delle gallerie con la superficie del suolo, e speciali segnali, a tocchi di campana, sono stabiliti per i possibili allarmi.

Numerose porte, a chiusura ermetica, separano le varie gallerie e permettono di regolare la ventilazione della miniera, mentre, in caso di incendio, possono isolare completamente una parte di essa e, sottraendo l'aria, facilitare l'estinzione del fuoco.

Speciali squadre di indiani provvedono alla pulizia delle gallerie e le più minute precauzioni sono prese per mantenere l'igiene in un ambiente così ristretto ove lavorano migliaia di persone.

Gli operai, sia indigeni, sia europei, lavorano nelle gallerie in tre turni giornalieri di 8 ore ciascheduno.

Il materiale aurifero estratto, quando è giunto alla superfi-

ce del suolo viene trasportato, a mezzo di vagoncini, in speciali locali ove viene depurato dai rifiuti e ridotto in piccoli pezzi, a mezzo di potenti macchine. Dopo questo primo trattamento viene portato alle batterie di piloni che lo polverizzano e che sono unite agli apparecchi di amalgamazione. Col trattamento a mercurio circa il 90 % dell'oro viene separato dal quarzo, il residuo viene trasportato a mezzo di tubi, coll'acqua stessa che servi al processo di amalgamazione, in grandi vasche all'aperto, ove il quarzo polverizzato in sospensione nell'acqua, si deposita. A mezzo di potenti pompe l'acqua viene quindi estratta per esser nuovamente utilizzata e la sabbia, quando è quasi asciutta, viene portata alle vasche del cianuro. Tale trasporto è fatto negli impianti antichi a braccia, negli impianti più moderni a mezzo di carrelli aerei o con cinghie senza fine. La sabbia così portata in speciali vasche viene agitata durante un certo periodo di tempo con una piccola quantità di acqua di cui viene poi privata da potenti estrattori a vuoto pneumatico, per esser preparata per il processo di cianurizzazione che estrae circa il 9 % della quantità primitiva di oro contenuto nel quarzo. I residui vengono conservati e sono per ora inutilizzabili, in attesa che si trovi un processo industriale che permetta di estrarre utilmente la minima quantità di materia preziosa che essi ancora trattengono.

L'amalgama ed il ricavato dal processo di cianurizzazione vengono trattati in separate officine per l'isolamento dell'oro.

Il prodotto viene fuso in sbarre, accuratamente assaggiato ed inviato per la vendita a Londra.

Nei primi anni dell'esercizio delle miniere, parte dell'oro prodotto era venduto in India, specialmente alla zecca di Bombay, ma gravi inconvenienti risultarono da queste vendite locali, che furono sospese.

Attualmente però, sarebbe nel desiderio di alcuni dei direttori delle miniere di poter vendere in India almeno la quantità di oro necessaria a coprire le spese di esercizio delle miniere, risparmiando così, almeno in parte, le forti spese di trasporto delle sbarre di metallo a Londra e delle assicurazioni, nonchè quelle

dell'invio da colà delle somme indispensabili per il pagamento degli operai e dei funzionari.

Tutto il personale addetto ai lavori di amalgamazione, ciarurizzazione, fusione ed assaggio dell'oro, è esclusivamente inglese e le più severe precauzioni sono prese per evitare i possibili furti.

Attualmente infatti i furti sono abbastanza rari e la loro importanza non è grande; prima invece che le attuali precauzioni fossero prese, erano molto rilevanti. Pur nondimeno anche oggi gli indigeni con le più fini astuzie riescono a sottrarre del materiale prezioso e non è molto che venne scoperta, in una galleria abbandonata, una vera officina in cui un gruppo di indiani, con i mezzi più primitivi, ma con buoni risultati data l'abbondanza della materia prima, polverizzava grossolanamente il quarzo e lo trattava sommariamente al mercurio ritraendone vistosi guadagni.

#### VIII. — Infortuni.

Purtroppo in queste miniere gli infortuni sui lavori sono assai frequenti.

A parte quegli accidenti che sono comuni ovunque l'attività umana si espliciti in lavoro industriale, si verificano su questi campi d'oro due altri generi di infortuni, quelli comuni a tutti i lavori minerari e quelli speciali a queste miniere.

Speciali disposizioni di legge, cui già accennai, e di cui più oltre parlerò, provvedono a salvaguardare, per quanto è possibile, gli operai da qualunque danno. Anche i direttori delle miniere ed i loro dipendenti pongono ogni cura allo stesso scopo, tuttavia, purtroppo, un larghissimo tributo di vite umane viene annualmente pagato.

Fra gli infortuni comuni anche ad altri impianti industriali dello stesso genere sono da osservarsi quelli causati dalle gabbie per l'estrazione del materiale e dagli ascensori per gli operai.

Malgrado un accurato sistema di segnalazioni accade, qualche

volta, che le gabbie del quarzo siano messe in movimento quando operai lavorano nel pozzo, o sfuggano ai loro sostegni distruggendo e massacrando quanto incontrano sulla loro via.

Durante i pochi giorni che io mi trattenni sui cantieri due incidenti di questo genere accaddero, di cui uno gravissimo alla « Mysore Mine » che fece varie vittime fra gli indiani. Queste disgrazie potrebbero, forse, in parte, essere evitate se le macchine che mettono in moto le gabbie fossero affidate, anzichè ad indigeni, ad europei, come è già stabilito che sia per le macchine motrici degli ascensori ad uso degli operai.

Questi ascensori sono però anche essi non di rado causa di seri infortuni, alcuni dovuti ad imprudenze individuali, impossibili ad evitarsi, altri a guasti subitanei delle macchine, ed altri infine a distrazione ed imprevidenza dei macchinisti.

Nell'anno 1909 due nostri connazionali rimasero uccisi, schiacciati contro la parte superiore dell'armatura di un pozzo, per l'errore di un macchinista che non frenò a tempo l'ascensore.

Quando accadono simili casi si procede sempre, come sarà detto più innanzi, ad una inchiesta ed i presunti colpevoli sono processati, ma con risultato quasi sempre negativo, essendo assai difficile provare il dolo o la colpeabilità di chi era incaricato della manovra delle macchine.

Una causa di infortuni rara, ma i cui risultati possono esser assai gravi, è l'incendio nelle gallerie o nei pozzi. In tutte le miniere numerose bocche d'acqua e speciali segnali provvedono a questi pericoli, che, data la enorme quantità di legname impiegato e le migliaia di candele scoperte sempre in uso, non possono essere esclusi malgrado le più grandi precauzioni.

Un operaio italiano alcuni mesi or sono espose eroicamente la sua vita per salvare quella di alcuni indigeni in pericolo di esser soffocati dal fumo di un grave incendio.

Una speciale categoria di infortuni, cui sono specialmente esposti gli operai indigeni, quasi sempre per loro colpa, è quella dello scoppio improvviso delle mine non esplose regolarmente. A norma degli ordini severi impartiti, nel caso che una mina non

sia scoppiata regolarmente, gli operai indigeni dovrebbero astenersi dal continuare gli scavi in quella località sino a che non si sia provveduto ad eliminare il pericolo. In pratica però essi non solo continuano il lavoro, ma tentano vuotare il camino di mina rimasto inesplosivo con ferri ecc., provocando inevitabilmente degli scoppi che sempre fanno vittime.

Altre disgrazie non rare sono quelle causate dalla caduta di armature di legname sia nella loro messa in opera, sia dopo che furono già piazzate.

A questa categoria di infortuni si collega quella degli « *air blasts* » che consiste in improvvisi scoppi, i quali non possono essere evitati nè preveduti, ignorandosene sinora la causa.

Varie teorie vennero emesse per spiegare l'origine di questi cataclismi, nessuna però fra esse sembra sinora rispondere al vero. Fra le più serie sono da notarsi quelle che attribuiscono il fenomeno ad un improvviso rilasciamento della tensione delle rocce o allo schiacciamento di un pilastro di sostegno a causa dell'eccessivo peso dei materiali sopraincombenti.

Gli « *air blasts* » o « scoppi d'aria » si producono, come già dissi, all'improvviso, senza alcun segno precursore e sono causa di una così violenta oscillazione del terreno da farli rassomigliare ad una scossa di terremoto. Il loro raggio si estende, qualche volta, oltre le tre miglia e se avvengono in gallerie o livelli abbandonati producono danni solamente materiali. Sono invece pericolosissimi per gli operai che si trovano nei pressi dello scoppio e danno una grandissima percentuale sul numero delle vittime che le miniere fanno annualmente.

Durante i pochi giorni che io passai sui Campi d'oro del Mysore avvennero vari *air blasts*. Nella sola miniera di « *Champion Reefs* », in quel periodo di tempo, uno scoppio ferì cinque o sei operai e ne uccise tre, ed un altro fece dodici vittime che tutte perirono.

Tutte le miniere di questa regione sono soggette a questi cataclismi, quella però che ne è maggiormente travagliata è la miniera di *Champion Reefs*.

Le direzioni delle singole Società tentano premunirsi per quanto sia possibile contro questi accidenti, non risparmiando le armature ed imboscando nel modo più razionale e solido le gallerie e gli *strozzi*. Questi lavori, che pure non riescono ad evitare le conseguenze degli *air blasts*, costano enormemente e sono una delle principali spese di esercizio. Così la sola miniera di Champion Reefs impiegò nel mese di settembre del 1909 piedi cubici 24098 di legname per armature, con una spesa di rupie 36,000 vale a dire di più di 60,000 lire.

Qui appresso riporto una statistica degli infortuni gravi e fatali accaduti negli anni 1905, 1906, 1907, 1909 e 1910 nelle miniere dei « Kolar Gold Fields ». In tali statistiche, che non ci fu possibile ottenere per l'anno 1908, sono pure compresi i dati relativi alla miniera « The Tank Block » che dopo aver sospesi i lavori per due anni li ha ora ripresi.

**Numero degli infortuni gravi o mortali per ogni *mille* operai impiegati negli anni 1905 a 1910.**

NOME DELLA MINIERA	1905	1906	1907	1908	1909	1910
The Mysore Mine . . . .	6.01	8.42	7.44	Mancano i dati.	8.34	8.27
The Champion Reef Mine .	10.14	16.86	16.10		26.20	26.47
The Oorgaum Mine. . . .	11.13	16.25	16.56		15.70	16.23
The Nundydroog Mine . .	8.78	11.65	11.48		12.78	13.15
The Tank Block Mine. . .	7.50	12.87	10.98		—	18.75
The Balaghat Mine. . . .	7.16	14.11	15.61		7.66	10.67

La tabella seguente indica il numero dei morti negli anni 1907, 1908, 1909 e 1910. Sfortunatamente, da quanto risulta, tale numero non va diminuendo, e si teme che in quest'anno esso non debba riuscire ancora superiore alla media degli anni trascorsi.

## Numero delle persone morte per infortunio negli anni 1907 a 1910.

NOME DELLA MINIERA	1907	1908	1909	1910
The Mysore Mine . . . .	6	13	24	13
The Champion Reef Mine .	29	33	35	25
The Oorgaum Mine . . . .	9	17	24	16
The Nundydroog Mine . . .	8	17	19	15
The Tank Block Mine . . .	2	0	0	1
The Balaghat Mine . . . .	5	10	3	4

Un altro quadro statistico assai interessante è il seguente da cui risulta la percentuale della mortalità per mille nei lavori in genere, il numero delle persone impiegate per ogni 100 mila tonnellate di materiale estratto, ed il numero delle vittime per ogni 100.000 lire sterline di oro prodotto, durante i sedici anni dal 1895 al 1910.

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Numero di accidenti seri o fatali per 1000 operai impiegati . . . . .	7.29	5.68	4.53	5.79	8.88	9.55	8.42	8.37	7.75	8.31	8.31	13.07	12.39	14.39	14.34	15.14
Mortalità per 1000 nei lavori in galleria.	7.91	3.15	7.55	4.09	2.66	4.17	4.29	3.30	3.29	2.39	3.47	3.17	2.69	4.70	5.73	3.85
Numero di operai impiegati per ogni 100 mila tonnellate di materiale estratto . . . . .	5124	5648	5486	5713	5546	5467	4970	4684	3988	4036	3882	4091	4190	4054	3905	—
Numero di operai uccisi per ogni 100 mila lire sterline di valore d'oro prodotto . . . . .	5.14	2.60	6.52	6.36	2.26	3.35	3.90	2.95	3.01	1.94	3.23	3.23	2.88	4.38	5.02	3.52

Le piccole discrepanze fra le cifre date in questa tabella per il numero di accidenti seri e fatali, e quelle date nella precedente sono causate dal fatto che in questa ultima statistica sono calcolate solo le vittime di cinque miniere, anzichè quelle di sei, come nella precedente, il che muta leggermente la proporzione.

### IX. — Rendimento delle miniere.

Le miniere d'oro del Mysore, senza essere fra le più ricche del mondo, e pur essendo le spese di esercizio assai gravi, a causa del gran costo della forza motrice e della scarsità dell'acqua, danno dei risultati finanziari assai soddisfacenti.

Anche in questo caso non mi fu dato sempre di ottenere statistiche complete per gli anni più recenti, ma da quanto mi risulta dai dati raccolti, si può affermare che il rendimento delle miniere va sempre migliorando, con un notevole aumento di produzione accompagnato da una sensibile diminuzione nella percentuale delle spese.

La tabella *A* indica il capitale delle sei miniere ora in esercizio ed il loro rendimento negli anni dal 1907 al 1910, come pure il valore totale dell'oro estratto dall'epoca dell'inizio dei lavori.

La tabella *B* indica i dividendi pagati agli azionisti da una delle Compagnie, la « Mysore Gold Mining Company », dall'inizio della sua attività al 1910.

TABELLA A. — Capitale impiegato nelle miniere e valore dell'oro estratto dal 1907 al 1910.

NOME DELLA MINIERA	CAPITALE Lire Sterl.	VALORE DELL'ORO ESTRATTO Lire Sterline				Valore dell'oro estratto dal principio dei lavori. Lire Sterline	DATA in cui venne pagato il 1° dividendo
		1907	1908	1909	1910		
Mysore Mine . . . .	305,000	820,114	848,145	894,834	895,467	12,575,989	fine Settembre 1884
Champion Reef Mine.	260,000	500,189	466,172	486,097	441,255	9,139,540	
Oorgaum Mine . . . .	410,000	278,898	329,317	349,012	357,118	5,572,787	„ Aprile 1884
Balaghat Mine . . . .	308,000	132,672	107,250	81,028	66,475	1,353,947	„ Aprile 1891
Nundydroog Mine . .	283,000	283,138	303,877	326,470	334,748	3,980,737	
Tank Block Mine . .	300,000	35,639	8,778	8,281	--	380,536	

## TABELLA B. — The Mysore Gold Mining Co., Ltd.

Dividendi pagati dalla Compagnia.

Numero del dividendo	Data del pagamento	Capitale nominale	Numero delle azioni emesse	Capitale versato per azione	Dividendo per ogni azione	Rapporto fra l'interesse pagato e il valore delle azioni	TOTALE PAGATO	
							s. d.	Lst. s. d.
1	31 Maggio 1886 . . . .	150,000	150,000	Lst. 1	2 0	} 20 0/0	30,000 - 0 - 0	
2	31 Dicembre 1886 . . . .	150,000	150,000	" 1	2 0			
3	28 Maggio 1887 . . . .	150,000	150,000	" 1	2 0	} 20 0/0	31,209 - 10 - 0	
4	20 Giugno 1888 . . . .	150,000	150,000	" 1	2 0			
5	31 ottobre 1888 . . . .	25,000	24,190	" 10/-	1 0	} 75 0/0	190,842 - 0 - 0	
6	16 Maggio 1889 : . . .	175,000	174,706	" 1	2 6			
7	10 Settembre 1889 . . . .	175,000	174,456	" 1	3 0	} 75 0/0	142,142 - 17 - 0	
8	10 Dicembre 1889 . . . .	175,000	174,456	" 1	3 0			
9	10 Marzo 1890 . . . .	175,000	174,456	" 1	6 6	} 75 0/0	140,472 - 13 - 6	
10	13 Giugno 1890 . . . .	175,000	174,706	" 1	5 0			
11	13 Ottobre 1890 . . . .	25,000	24,719	" 15/-	3 0	} 65 0/0	489,607 - 0 - 6	
12	10 Marzo 1891 . . . .	200,000	199,391	" 1	6 0			
13	9 Giugno 1891 . . . .	200,000	199,391	" 1	4 6	} 65 0/0	140,472 - 13 - 6	
14	10 Ottobre 1891 . . . .	225,000	224,964	" 1	3 6			
15	10 marzo 1892 . . . .	225,000	224,964	" 1	5 0			
<i>Da riportare Lst. . . .</i>								489,607 - 0 - 6

## Segue: TABELLA B. — The Mysore Gold Mining Co., Ltd.

Numero del dividendo	Data del pagamento	Capitale nominale	Numero delle azioni emesse	Capitale versato per azione	Dividendo per ogni azione	Rapporto fra l'interesse pagato e il valore delle azioni	TOTALE PAGATO
					s. d.		Lst. s. d.
						<i>Riporto</i>	480,667 - 0 - 6
16	14 Giugno 1892 . . . .	225,000	224,979	Lst. 1	3 0	} 50 0/0	112,489 - 10 - 0
17	11 Ottobre 1892 . . . .	225,000	224,979	" 1	3 0		
18	14 Marzo 1893 . . . .	225,000	224,979	" 1	4 0		
19	11 Luglio 1893 . . . .	225,000	224,986	" 1	3 6	} 50 0/0	117,456 - 4 - 8
20	11 Novembre 1893 . . . .	225,000	224,986	" 1	3 6		
		25,000	23,488	6/8	1 2		
21	14 Marzo 1894 . . . .	250,000	248,940	Lst. 1	3 0		
22	11 Luglio 1894 . . . .	250,000	248,940	" 1	2 0	} 25 0/0	62,235 - 0 - 0
23	17 Novembre 1894 . . . .	250,000	248,940	" 1	1 0		
24	14 Marzo 1895 . . . .	250,000	248,940	" 1	2 0		
25	11 Luglio 1895 . . . .	250,000	248,940	" 1	2 6	} 47 1/2 0/0	118,246 - 10 - 0
26	16 Novembre 1895 . . . .	250,000	248,940	" 1	2 6		
27	14 Marzo 1896 . . . .	250,000	248,940	" 1	4 6		
28	11 Luglio 1896 . . . .	250,000	248,940	" 1	6 0	} 100 0/0	246,311 - 0 - 0
29	11 Novembre 1896 . . . .	250,000	248,940	" 1	7 0		
30	13 Marzo 1897 . . . .	250,000	500,000	10/-	8 6		
31	10 Luglio 1897 . . . .	250,000	500,000	10/-	3 0	} 110 0/0	275,000 - 0 - 0
32	10 Novembre 1897 . . . .	250,000	500,000	10/-	3 6		
33	10 Marzo 1898 . . . .	250,000	500,000	10/-	4 6		
34	12 Luglio 1898 . . . .	250,000	500,000	10/-	4 6	} 150 0/0	375,000 - 0 - 0
35	10 Novembre 1898 . . . .	250,000	500,000	10/-	5 0		
36	14 Marzo 1899 . . . .	250,000	500,000	10/-	5 6		
<i>Da riportare Lst. . . .</i>							1,799,405 - 5 - 2

## Segue: TABELLA B. — The Mysore Gold Mining Co., Ltd.

Numero del dividendo	Data del pagamento	Capitale nominale	Numero delle azioni emesse	Capitale versato per azione	Dividendo per ogni azione		Rapporto fra l'interesse pagato e il valore delle azioni	TOTALE PAGATO		
					s.	d.		Lst.	s.	d.
							<i>Riporto</i>			
37	12 Luglio 1899 . . . .	250,000	500,000	10/-	4	0	140 0/0	1,799,405	-	5 - 2
38	10 Novembre 1899 . . . .	250,000	500,000	10/-	4	6				
39	14 Marzo 1900 . . . .	250,000	500,000	10/-	5	6				
40	12 Luglio 1900 . . . .	250,000	500,000	10/-	4	0	135 0/0	337,500	-	0 - 0
41	10 Novembre 1900 . . . .	250,000	500,000	10/-	4	0				
42	9 Marzo 1901 . . . .	250,000 15,000	500,000 30,000	10/-	5	6				
43	10 Luglio 1901 . . . .	265,000	525,061 1,417	10/- 7/6	4	0 3 0	130 0/0	343,747	-	3 - 0
44	12 Novembre 1901 . . . .	265,000	530,000	10/-	5	0				
45	10 Marzo 1902 . . . .	265,000	530,000	10/-	4	0				
46	17 Luglio 1902 . . . .	265,000	530,000	10/-	4	0	130 0/0	344,500	-	0 -
47	17 Novembre 1902 . . . .	265,000	530,000	10/-	4	0				
48	10 Marzo 1903 . . . .	265,000 25,000	530,000 50,000	10/-	5	0				
49	17 Luglio 1903 . . . .	290,000	566,043 11,085	10/- 7/6	4	0 3 0	135 0/0	390,389	-	17 - 0
50	10 Novembre 1903 . . . .	290,000	580,000	10/-	5	0				
51	10 Marzo 1904 . . . .	290,000	580,000	10/-	4	0				
							<i>Da riportare Lst. . . .</i>			
								3,565,542	-	5 - 2

## Segue: TABELLA B. — The Mysore Gold Mining Co., Ltd.

Numero del dividendo	Data del pagamento	Capitale nominale	Numero delle azioni emesse	Capitale versato per azione	Dividendo per ogni azione		Rapporto fra l'interesse pagato e il valore delle azioni	TOTALE PAGATO	
					s.	d.		Lst.	s. d.
52	12 Luglio 1904 . . . .	290,000	580,000	10/-	4	6	} 145 0/0	} 3,565,542 - 5 - 2	}
53	10 Novembre 1904 . . . .	290,000	580,000	10/-	4	6			
54	15 Marzo 1905 . . . .	290,000	580,000	10/-	5	6			
55	12 Luglio 1905 . . . .	290,000	580,000	10/-	4	6	} 145 0/0	} 420,500 - 0 - 0	}
56	10 Novembre 1905 . . . .	290,000	580,000	10/-	4	6			
57	12 Marzo 1906 . . . .	290,000	580,000	10/-	5	6			
58	12 Luglio 1906 . . . .	305,000	580,000 25,013	10/- 8/4	4 1	0 4	} 140 0/0	} 418,674 - 13 - 0	}
59	13 Novembre 1906 . . . .	305,000	580,000 25,908	10/- 6/8	4 3	0 0			
60	12 Marzo 1907 . . . .	305,000	604,860 124	10/- 3/4	1 5	6 6			
61	12 Luglio 1907 . . . .	305,000	606,032	10/-	4	0	} 135 0/0	} 409,071 - 12 - 0	}
62	12 Novembre 1907 . . . .	305,000	606,032	10/-	4	6			
63	12 Marzo 1908 . . . .	305,000	606,032	10/-	5	0			
64	10 Luglio 1908 . . . .	305,000	606,032	10/-	3	6	} 350,055 - 12 - 0	}	}
65	10 Novembre 1908 . . . .	305,000	610,000	10/-	3	6			
66	12 Marzo 1909 . . . .	305,000	610,000	10/-	4	6			
67	12 Luglio 1909 . . . .	305,000	610,000	10/-	3	6	} 350,750 - 0 - 0	}	}
68	10 Novembre 1909 . . . .	305,000	610,000	10/-	3	6			
69	10 Marzo 1910 . . . .	305,000	610,000	10/-	4	6			
TOTALE Lst. . . .								5,985,094 - 2 - 2	

Il nuovo capitale creato con deliberazioni del 4 dicembre 1900 e del 27 novembre 1902 non partecipò alla ripartizione del dividendo per quegli anni.

Oltre i dividendi sopra indicati nell'anno 1889 vennero distribuite agli azionisti Lst. 87,500 (50 per cento del capitale nominale della Compagnia in quel tempo) ricavate dalla vendita di terreni alla « *Champion Reefs Company* ».

Dalle cifre che precedono si vede quanto siano prospere le condizioni della « *Mysore Mining Company* ». E quelle delle altre Compagnie che formano i « *Kolar Gold Field* » non sono molto diverse. L'avvenire non si presenta del resto meno brillante e, a parte l'opinione di coloro che sempre, per sistema, prevedono il male, e che non danno a questi Campi d'oro un lungo periodo di vita, asserendo che assai presto, cioè fra 10 o 15 anni, tutti i filoni di quarzo aurifero saranno esauriti, i più, e specialmente i tecnici, stimano che essi invece potranno essere produttivi per lunghi anni approfondendo i pozzi, il che può farsi senza gravi difficoltà dati i metodi moderni di lavorazione.

Del resto le varie Compagnie non si addormentano sui successi attuali ma, provvedendo a qualunque evenienza, ricercano assiduamente terreni promettenti come Campi d'oro, acquistandoli con opzione per gli eventuali assaggi; agiscono infine con la massima prudenza ed avvedutezza per tutelare gli interessi futuri degli azionisti che hanno già ricavato, e ricavano, dividendi enormi dal loro capitale.

Così, per dare un esempio, la « *Mysore Mine* » ha acquistato con diritto di opzione, nella Presidenza di Bombay, dei terreni, nei pressi di Dharwar, ed i lavori di esplorazione sono in corso.

## X. — Colonia Italiana del Mysore.

La nostra piccola Colonia dei « *Campi d'oro* » è il solo gruppo operaio italiano esistente in tutta l'India.

Esso era alquanto più numeroso, nei primi anni in cui le miniere furono aperte, ma anche adesso conta circa centoventicinque

anime di cui centosei uomini, sette donne e dieci fanciulli. Gli operai che hanno seco la moglie sono attualmente sette, di cui quattro uniti a donne europee, e tre a donne eurasiatiche. Molti altri fra gli operai sono sposati in Italia e sono per lo più biellesi o bergamaschi, pochissimi siciliani o di altre parti del Regno. Appartengono alla classe più intelligente ed istruita dei nostri operai, consci della propria dignità, fieri del loro lavoro, rappresentano assai bene la parte migliore della nostra emigrazione.

Essi sono assai ben visti dalle autorità delle miniere che sono sempre liete di impiegarli, trovandoli attivi, laboriosi, onesti e rispettosi, non dediti al bere ed a ubbriacarsi, e molto adatti a dirigere il lavoro degli operai indiani senza usare modi brutali.

Tutte le miniere, eccetto la « Balaghat Company », hanno al loro servizio operai italiani come risulta da una tabella più sopra riportata.

Nessuno degli operai nostri connazionali, attualmente sui « Campi d'oro », venne fatto venire dall'Italia con contratto di lavoro. La più parte di essi fu chiamata dal Regno da parenti od amici che, originalmente venuti con contratto, trovandosi bene su quei cantieri, invitarono i loro compaesani a raggiungerli.

Molti fra gli italiani colà residenti sono in India da molti anni, vari fra essi furono a più riprese in patria e ritornarono poi all'antico lavoro, il che prova come, complessivamente, la loro condizione di vita debba essere soddisfacente.

Le loro paghe variano da un minimo di lire sterline otto mensili, ad un massimo, raramente raggiunto, di lire sterline venti circa. Inoltre, come già dissi, parlando degli operai in genere, viene loro fornita gratuitamente una piccola abitazione (una stanza se scapoli, due o tre se ammogliati), un servo indiano, la legna da ardere, ed in qualche installazione moderna, la luce elettrica.

Alcuni fra i più anziani hanno un contratto di lavoro per tre anni, ad identiche condizioni di quelle stabilite per gli operai inglesi. Sempre in questo caso, e soventi anche quando l'operaio, pur non avendo un regolare contratto, ha lavorato per un certo numero di anni (almeno tre) in modo soddisfacente, gli viene con-

cesso un permesso di cinque mesi per recarsi in patria, e gli vengono pagate le spese del viaggio, compreso il ritorno, se si impegna di lavorare ancora presso la stessa Compagnia. L'ammontare di questa indennità di viaggio varia a seconda della condizione delle persone cui è concessa, e per un semplice operaio raggiunge generalmente le cinquecento lire italiane.

Date le condizioni della vita sui Campi d'oro, i nostri operai, che non hanno bisogni eccessivamente costosi quanto al vitto, possono, pur vivendo largamente, mettere da parte qualche economia, piccola per quelli la cui paga non supera le lire sterline otto, rilevante quando il loro salario raggiunge cifre più alte. La più parte fra essi ha famiglia in Italia e manda regolarmente denaro nel Regno.

Anche dal lato morale le condizioni di questa nostra Colonia sono buone. Non vi sono assolutamente disoccupati in essa (non sarebbe del resto permesso loro di rimanere sui Campi d'oro), e raramente sorgono questioni fra italiani o fra essi e gli inglesi, o gli indigeni. Con una grande e viva soddisfazione posso anzi dire come durante il mio breve soggiorno sui cantieri io non abbia sentito da tutti i capi delle miniere e dai funzionari governativi del Distretto se non parole di elogio per i nostri operai.

Anche dal lato tecnico l'opera degli italiani è apprezzatissima e certi lavori sono loro esclusivamente affidati. Senza voler menomamente giudicare o deprezzare la capacità dell'operaio inglese, posso dire che su questi lavori, come su tanti altri, accade che la maggior vivacità e prontezza dell'ingegno italiano renda il nostro operaio più adatto a superare le diverse difficoltà, che certi lavori assai delicati presentano, e gli permetta di cavarsi d'imbarazzo là ove un altro, forse, dovrebbe arrestare il lavoro o provocare incidenti pericolosi.

#### XI. — Lavori cui più specialmente sono addetti operai italiani.

##### *Lavori pagati a giornata.*

In quasi tutte le miniere i nostri connazionali sono specialmente addetti alle macchine perforatrici, sia per le gallerie di

avanzamento, sia per i camini, ecc. Il lavoro di « strozzo » (estrazione del materiale aurifero fra le gallerie in senso verticale) viene invece eseguito tutto da operai indiani, ma senza macchine perforatrici.

Quasi sempre il lavoro di imboscamento è affidato ad operai italiani, in alcune miniere però ad esso sono esclusivamente addetti operai inglesi.

Pochi operai italiani sono addetti come contromastri alla sorveglianza generale, ma vi è piuttosto tendenza a specializzarli in lavori di responsabilità, in cui l'abilità personale e la prontezza dell'ingegno possano aver campo di esplicarsi.

#### *Lavori a contratto.*

Il lavoro di maggior importanza affidato dalle Compagnie a contratto è quello dello scavo ed approfondimento di pozzi (*shafts*).

Tale lavoro, sino dall'inizio dell'esercizio delle miniere, viene quasi esclusivamente affidato ad Italiani e le Società non sembra intendano mutare sistema, essendosi sempre trovate assai soddisfatte dell'opera dei nostri operai.

Nelle miniere di Mysore, di Oregum e di Nundydrog, il cottimista italiano è incaricato di tutte le operazioni, ossia della perforazione, preparazione delle mine, loro esplosione, estrazione del materiale e rivestitura del pozzo.

Il materiale esplosivo ed il legname per l'imboscamento viene fornito dalle Compagnie. Gli intraprenditori assoldano direttamente la mano d'opera locale e le varie Direzioni delle miniere rimangono estranee alle loro relazioni con l'elemento operaio indigeno.

Nelle miniere di Champion Reefs il contratto riguarda solo il lavoro di perforazione, lo scoppio delle mine e l'estrazione dei detriti.

L'imboscamento è fatto direttamente, per conto della Compagnia, da operai inglesi o italiani pagati a giornata.

Come ebbi già occasione di esporre, l'operaio che assume un

lavoro a cottimo non corre praticamente alcun rischio, perchè la Società gli garantisce sempre, come suo minimo beneficio, una somma pari all'ultima paga da lui percepita.

Attualmente vari nostri operai hanno simili contratti e tutti sembrano soddisfatti dei loro guadagni.

È con piacere che posso qui segnalare come i nostri operai siano fraternamente assistiti nei loro bisogni dal Rev. Padre Pessein, Cappellano cattolico dei Campi d'oro.

Questo sacerdote, valdostano, di idee larghe, di animo benevolo, di sentimenti italiani, si adopera, da anni, attivamente per il benessere dei nostri connazionali, li assiste nelle piccole difficoltà in cui possono trovarsi, li consiglia, e rende veri servizi a quel gruppo di italiani isolato, ad enorme distanza dal R. Consolato di Calcutta da cui i Campi d'oro del Mysore dipendono.

Il Rev. Padre Pessein è il tratto di unione fra quella nostra Colonia e questo Consolato ed io son lieto di render qui testimonianza dell'opera generosa e patriottica di questo sacerdote, opera riconosciuta anche dalle Autorità locali dei Campi d'oro e dai capi delle miniere che sempre si rivolgono a lui per ogni controversia o difficoltà od incidente che riguardi gli italiani, sia individualmente sia come comunità.

## XII. — Infortuni sul lavoro e legislazione che li concerne.

Purtroppo sovente i nostri connazionali sono vittime di gravi infortuni. Nel 1909 cinque italiani perdettero la vita in quelle miniere e due furono gravemente feriti. Nell'anno 1910 non si ebbe a lamentare nessuna vittima ed è da sperarsi che lo stesso avvenga in futuro.

Le Compagnie pagano quasi sempre, a favore delle famiglie delle vittime, dei compensi, ma questi sono ben miseri rispetto soprattutto alle enormi ricchezze che l'opera di quei lavoratori contribuisce a creare in favore degli azionisti.

Sarebbe assai desiderabile che una legge speciale fosse emanata dal Governo del Mysore per stabilire la misura delle indennità

dovute alle vittime di infortuni, sia europei, sia indigeni, ma non credo che per il momento vi sia alcuna intenzione di sanzionare tali provvedimenti.

Per regolare l'esercizio delle miniere e quanto le concerne provvede un Atto legislativo dello Stato del Mysore, emanato il 2 ottobre 1907, che crea uno speciale magistrato, l'Ispettore delle miniere, cui è affidata la sorveglianza dei lavori.

Non esaminerò in dettaglio le disposizioni di questo Atto che riguardano la protezione delle proprietà (oro, quarzo aurifero, mercurio, cianuro ed in generale quanto occorre all'esercizio delle miniere) e che sono stabilite con speciale riguardo alle condizioni in cui quei lavori si svolgono, ma accennerò brevemente a quanto è ordinato per garantire la sicurezza degli operai.

L'art. 11 stabilisce che qualunque lavoro minerario si faccia sul territorio dello Stato del Mysore dovrà essere regolato da speciali norme, stabilite dal Governo, per proteggere, per quanto è possibile, la sicurezza degli operai. Speciali disposizioni sono poi prese per stabilire, in caso di accidenti, le eventuali responsabilità.

L'art. 12 autorizza i proprietari delle miniere a pubblicare norme supplementari su tali argomenti, sempre previa approvazione del Governo del Mysore.

L'art. 13 ordina che le norme e sanzioni di cui agli articoli 11 e 12 debbano essere pubblicate e portate alla conoscenza di tutte le persone impiegate sui lavori.

L'art. 14 stabilisce le sanzioni penali (multe) per i contravventori alle disposizioni di cui sopra e per i capi delle miniere che trascurino la loro pubblicazione e divulgazione.

L'art. 15 determina che il Governo del Mysore può nominare un Ispettore delle miniere, con larghi poteri, e con l'incarico di visitare le miniere periodicamente per accertare che quanto è stabilito per la sicurezza degli operai sia strettamente osservato. L'Ispettore deve anche sorvegliare in generale l'andamento delle miniere e:

I. Fare tutte le indagini ed ispezioni che reputerà necessa-

rie per accertarsi che le norme fissate da questo Atto e dal Regolamento che lo completa, sono strettamente osservate.

II. Entrare, ispezionare ed esaminare in ogni sua parte, qualunque miniera, in qualsiasi ora ragionevole del giorno o della notte, ma non in modo da impedire o ritardare, in maniera non ragionevole, il regolare lavoro.

III. Esaminare ed indagare le condizioni di qualunque miniera o parte di essa, la ventilazione dei pozzi e delle gallerie, la sufficienza delle speciali regole per il lavoro in ogni singola miniera, e circa tutto quanto possa concernere od avere relazione con la sicurezza del personale impiegato.

IV. Fare qualunque atto o indagine che stimerà opportuna o necessaria per l'esercizio delle sue funzioni, nei limiti di questa legge.

Tutte le ricerche ed operazioni di cui a questo articolo possono essere eseguite da qualsivoglia funzionario a cui l'Ispettore delle miniere le deleghi, con l'autorizzazione del Governo del Mysore.

L'art. 17 ordina a qualsiasi proprietario o soprintendente di miniere di fornire, dietro regolare richiesta, all'Ispettore, i mezzi per le ricerche ed ispezioni stabilite da questo Atto, e stabilisce le pene pecuniarie per la inosservanza di queste disposizioni.

L'art. 18 determina che nel caso in cui l'Ispettore trovi che in qualsiasi delle operazioni in corso nelle miniere le norme di questo Atto non sono osservate, o che tali operazioni, per qualsiasi ragione, espongano a pericolo la integrità fisica o la vita degli operai, egli debba immediatamente dare avviso dei suoi rilievi al proprietario o direttore della miniera, con tutti i dettagli della contravvenzione o dei pericoli osservati, richiedendo che sia ad essi immediatamente posto rimedio.

Per le disposizioni dell'art. 19 l'Ispettore dovrà subito inviare al Magistrato del Distretto, o a quel qualsiasi altro Magistrato che sarà indicato dal Governo del Mysore, copia delle comunicazioni da lui fatte in forza all'art. 18 ai proprietari e direttori delle miniere, e dovrà pure, a suo tempo, informare il detto Ma-

gistrato del seguito che venne dato dai proprietari delle miniere ai suoi rilievi.

L'Ispettore informerà poi anche il Governo del Mysore di ogni disobbedienza dei proprietari di miniere alle disposizioni sancite con l'art. 18.

Gli articoli seguenti determinano le norme con cui i proprietari di miniere possono opporsi agli ordini dell'Ispettore e stabiliscono le modalità per gli arbitraggi che, normalmente, devono risolvere le possibili controversie.

Altre regole sono fissate dagli articoli 24 e seguenti circa i provvedimenti da prendersi e le precauzioni da osservarsi per la igiene dei Cantieri e delle miniere e per la tutela della salute pubblica.

Il Regolamento emanato a norma delle disposizioni degli articoli 11 e 18 della legge del 1897, è datato del 9 dicembre stesso anno e venne modificato con notificazioni del febbraio 1908 e del dicembre 1910.

Esso contiene dettagliate disposizioni tecniche, su tutte le modalità del lavoro esterno e nel sottosuolo, e prevede con la massima cura ogni possibile evenienza. Da quanto mi risulta le disposizioni di questo regolamento sono osservate strettamente, ma purtroppo, malgrado tutte le precauzioni prese, gli accidenti sono assai frequenti.



## Legislazione concernente gli infortuni sul lavoro

---

### Disposizioni della legge 7 giugno 1911 dello Stato di Pennsylvania relativamente agli infortuni sul lavoro.

La nuova lezione della Sezione I della legge del 26 aprile 1855, in seguito all'emendamento approvato il 7 giugno 1911 dal Parlamento dello Stato di Pennsylvania, è la seguente:

« Le persone che hanno diritto ad essere indennizzate per qualsiasi infortunio che cagioni la morte, sono il marito, la vedova, i figli o gli ascendenti del defunto e nessun altro congiunto; il marito, la vedova, i figli o gli ascendenti del defunto hanno diritto all'indennizzo tanto se siano cittadini o residenti nello Stato di Pennsylvania, quanto se siano cittadini o residenti di qualsiasi altro Stato o territorio soggetto alla giurisdizione degli Stati Uniti o di qualunque paese straniero o sudditi di qualsiasi Stato straniero. L'importo dell'indennizzo deve essere loro attribuito nella proporzione nella quale essi avrebbero ricevuto il patrimonio del defunto in caso di morte *ab intestato* e su di esso i creditori non potranno esercitare alcuna azione loro concessa dalle leggi di questo Stato ».

---

## Notizie varie

### Sull'assistenza e distribuzione degli immigranti negli Stati Uniti.

Nel fascicolo di luglio dell'*American Federationist*, l'organo delle unioni operaie americane, il sig. Samuel Gompers, presidente della « American Federation of Labour », pubblica un articolo sui varii progetti per assistere e distribuire gli immigrati stranieri sul territorio degli Stati Uniti, del quale stimiamo opportuno offrire un riassunto obbiettivo ai lettori del *Bollettino*, come indice delle opinioni che colà corrono sull'immigrazione fra le classi operaie organizzate, che hanno nel Gompers il loro rappresentante e patrocinatore.

L'autore esamina le diverse istituzioni aventi tale scopo e conclude che esse in realtà non fanno che aumentare i guadagni delle società di navigazione mentre riescono dannose per i lavoratori americani e insinua che tale risultato non è del tutto accidentale. A questo proposito egli cita l'ultima relazione del Commissario generale di immigrazione che dichiara essere gran parte della enorme immigrazione di questi anni artificiale e stimolata per opera delle società di navigazione. Egli narra varii fatti che indicherebbero la sovrabbondanza di operai stranieri mal pagati in molte industrie in diverse località; e che dappertutto vi è molta disoccupazione. Le borse di lavoro, le agenzie di collocamento filantropiche o padronali servono solo per dirigere le correnti di immigrati straniere verso questa o quella località a vantaggio degli imprenditori; i quali se ne avvantaggiano inquantochè possono così sostituire gli operai non organizzati a quelli organizzati, o gli operai stranieri pagati poco a quelli non organizzati ma che hanno imparato ad aspirare a un tenore di vita americana, o mantenere industrie parassitarie mediante una mano d'opera così mal pagata da non essere capace di mantenersi.

Il Gompers è di opinione che i regolamenti del nostro Governo per la tutela degli emigrati, gli ispettorati di emigrazione nei porti italiani, i commissari regi viaggianti, le varie istituzioni ufficiali o sussidiate in America, gli addetti di emigrazione, gli uffici legali, ecc. non hanno altro risultato che di far aumentare l'emigrazione stessa; a questo proposito egli cita la cifra del movimento in questi ultimi anni e conclude che l'aumento si deve alla maggior tutela e sicurezza di cui oggi, grazie a questi provvedimenti, godono gli emigranti. Così pure i medici, gli avvocati, gli agenti di navigazione, i banchisti, i giornali italo-americani hanno tutti interesse a che l'emigrazione aumenti.

Egli considera le varie associazioni patriottiche e filantropiche che

cercano di sfollare le grandi città industriali e di distribuire l'immigrazione fra i centri minori e i lavori agricoli, inutili e spesso dannose. Secondo il Gompers lo scopo di queste associazioni non è di fornire all'America la mano d'opera di cui difetta, nè di assistere la mano d'opera americana assieme a quella straniera, ma bensì sotto le mentite spoglie di falso patriottismo e filantropia, di promuovere e assistere il va e vieni dei passeggeri di terza classe, senza riguardo agli effetti che ne risentiranno gli operai americani. L'operaio di lingua inglese sa recarsi, magari in un vagone merci, in qualsiasi località degli Stati Uniti, dove c'è da trovare un'occupazione adeguatamente retribuita; « ma il guaio è oggi che dovunque si rechi trova al suo arrivo un altro lavoratore arrivato prima; un uomo che parla una lingua straniera, che vive assieme ad altri in una capanna di legno, che lavora per un salario da servo, che con spirito servile si sottomette ad oltraggi alla sua dignità umana, che è indebitato verso le agenzie che gli han procurato il lavoro e anticipato la spesa del viaggio ».

Secondo il Gompers un altro inconveniente della situazione è che le società di navigazione, che stanno degradando in questo modo il lavoro americano, sono tutte straniere, gli ufficiali e le ciurme dei piroscafi sono stranieri, i primi spesso ufficiali della riserva navale dei rispettivi paesi, molti dei piroscafi stessi sono incrociatori ausiliari, e l'ambiente di bordo è anti-americano.

Egli dimostra a base di fatti che gran parte dell'opinione pubblica nel Sud non desidera l'emigrazione straniera, e che nelle regioni agricole anche d'altre parti del paese le richieste di mano d'opera straniera sulle *farms* è scarsissima. I *farmers* hanno bisogno di braccianti, a certe stagioni, ma pochissimi lavoranti stabili sono ricercati, e ad ogni modo i salari sono sempre inferiori a quelli correnti nei lavori industriali, minerari ed urbani. Le cifre che il Gompers cita riguardo ai risultati ottenuti dagli uffici di collocamento al lavoro, privati e pubblici, dimostrerebbero che essi riescono a collocare un numero minimo di operai, il che del resto corrisponde pienamente ai risultati ottenuti dall'Ufficio Italiano del Lavoro ora soppresso.

L'importanza dell'articolo sta più che nei fatti in esso narrati nel punto di vista dell'autore che esso rivela, inquantochè egli rappresenta le idee in fatto di emigrazione delle potenti unioni operaie americane, idee contrarie all'afflusso della mano d'opera straniera e favorevoli ad ulteriori restrizioni per limitare la concorrenza alla mano d'opera indigena.

# Atti del Ministero degli Affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione

---

R. Decreto in data 9 agosto 1911, n. 1086, che approva il Regolamento per la costituzione ed il funzionamento del Consiglio dell'emigrazione (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Visto l'articolo 7 bis della legge 17 luglio 1910, n. 538;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Su proposta del Nostro Ministro, segretario di Stato per gli Affari Esteri, di concerto con quelli dell'Interno, del Tesoro, della Guerra, della Marina, dell'Istruzione pubblica e dell'Agricoltura;  
Abbiamo decretato e decretiamo:

## ARTICOLO UNICO

È approvato l'annesso regolamento per la costituzione ed il funzionamento del Consiglio dell'emigrazione, il quale sarà firmato, d'ordine Nostro, dai Ministri predetti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei de-

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 17 ottobre 1911, n. 242.

creti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

*Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 9 agosto 1911.*

**VITTORIO EMANUELE**

**GIOLITTI.  
DI SAN GIULIANO.  
SPINGARDI.  
LEONARDI-CATTOLICA.  
TEDESCO.  
CREDARO.  
NITTI.**

*Visto, il Guardasigilli:* FINOCCHIARO APRILE.

**Regolamento per il Consiglio della emigrazione.**

**ART. 1.**

Il Consiglio dell'emigrazione, composto come è stabilito dall'articolo 7-bis della legge 17 luglio 1910, n. 538, è costituito con Decreto Reale, promosso dal Ministro degli Affari esteri. Col Decreto Reale di costituzione vengono nominati il Presidente e il Vicepresidente, e viene pure indicato il funzionario incaricato dell'ufficio di segretario.

Il Consiglio dura in carica quattro anni; i membri di esso possono essere confermati.

**ART. 2.**

I delegati dei Ministeri dell'Interno, del Tesoro, della Guerra, della Marina, dell'Istruzione pubblica e dell'Agricoltura, indicati dall'articolo 7-bis della legge 17 luglio 1910, n. 538, primo capoverso, lettera b), sono scelti fra i funzionari superiori dipendenti dai detti Ministeri, preferibilmente fra quelli residenti in Roma. Essi sono designati da ciascun Ministero con nota diretta al Ministro degli Affari esteri e decadono dall'ufficio, quando lasciano il servizio attivo.

**ART. 3.**

Per la prima costituzione del Consiglio e per le successive rinnovazioni, il Ministro degli Affari esteri invita la Confederazione generale del lavoro, la Lega nazionale delle cooperative e la Federazione

italiana delle Società di mutuo soccorso a designare ciascuna due cittadini italiani residenti nel Regno come eleggibili a consiglieri. La designazione deve essere fatta con lettera raccomandata, firmata da chi ha poteri di rappresentanza della Associazione, e spedita entro trenta giorni dalla data di ricevimento della nota ministeriale d'invito la quale pure sarà spedita per lettera raccomandata.

Fra i sei cittadini designati, il Ministro ne sceglie tre, uno per ciascuna Associazione proponente. Se taluna delle persone scelte dal Ministro non volesse accettare di coprire la carica di consigliere sarà fatto invito all'Associazione proponente di designarne un'altra.

Se durante il quadriennio occorra sostituire uno dei consiglieri di questa categoria, l'Associazione che aveva designato il consigliere uscente, verrà invitata a fare e farà la designazione di due nuovi eleggibili secondo le stesse norme indicate per la prima costituzione del Consiglio.

#### ART. 4.

Per la prima costituzione del Consiglio, il Commissariato compilerà un elenco delle istituzioni di assistenza agli emigranti da esso riconosciute e dei Comitati comunali e mandamentali sussidiati sul Fondo per l'emigrazione. Tale elenco sarà sottoposto alla approvazione del Ministro degli Affari esteri, il quale inviterà, con lettera raccomandata o telegramma, ciascuna delle istituzioni comprese nell'elenco a designargli due cittadini italiani residenti nel Regno come eleggibili a consiglieri. La designazione deve essere notificata al Ministro degli Affari esteri con lettera raccomandata spedita entro 20 giorni dalla data dell'invito ministeriale e firmata da chi ha la rappresentanza dell'istituzione a termini dello statuto.

Fra i cittadini così designati il Ministro nomina con suo decreto due consiglieri.

Qualora durante il quadriennio venga a mancare uno dei consiglieri di questa categoria il Ministro nomina il surrogante fra i cittadini già designati.

Per le successive rinnovazioni del Consiglio verrà seguita la stessa procedura indicata per la prima costituzione, salvochè l'elenco delle istituzioni da invitarsi a designare i consiglieri dovrà essere esaminato dal Consiglio prima di essere sottoposto all'approvazione del Ministro.

#### ART. 5.

Il Consiglio si riunisce in sessioni ordinarie due volte all'anno, ed in sessioni straordinarie quando il Ministro lo creda opportuno.

L'ordine del giorno è stabilito dal Ministro.

Le adunanze sono valide, in prima convocazione, quando intervenga la metà più uno dei consiglieri in carica; in seconda convocazione, qualunque sia il numero dei presenti.

Alle adunanze del Consiglio interverranno i Commissari dell'emigrazione, con voto consultivo.

#### ART. 6.

Il Comitato permanente è costituito dal Commissario generale, che lo presiede, e di altri quattro membri eletti dal Consiglio nel proprio seno, a maggioranza assoluta fra i votanti. Se il delegato del Ministero della marina non faccia parte del Comitato sarà chiamato ad intervenire nelle questioni attinenti ai trasporti marittimi.

I membri elettivi del Comitato durano in carica due anni e possono essere rieletti.

#### ART. 7.

Il Comitato è convocato dal Commissario generale ed è chiamato a dare il suo parere:

- a) sulle domande di maggior rilievo per arruolamento di emigranti;
- b) sulla nomina o destinazione di funzionari all'estero e sulle missioni speciali all'interno e all'estero a persone estranee al Commissariato;
- c) sulla revisione annuale delle patenti di vettore;
- d) sulle altre questioni di carattere urgente o di speciale importanza che il Commissario generale creda opportuno di sottoporgli.

#### ART. 8.

Per ogni seduta del Consiglio o del Comitato i consiglieri percepiscono una medaglia di presenza di lire venti. I membri residenti fuori di Roma hanno diritto anche al rimborso delle spese di viaggio.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

GIOLITTI — DI SAN GIULIANO — TEDESCO — SPINGARDI —  
LEONARDI-CATTOLICA — CREDARO — NITTI.

## Noli massimi per il trasporto degli emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1912

Pubbllichiamo i noli massimi per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1912. Detti noli sono stati approvati dal Commissariato dell'emigrazione con deliberazione del 12 dicembre 1911, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 stesso mese.

### Linee degli Stati Uniti.

(Dall'Italia a Nuova York).

<p><b>Navigazione Generale Italiana.</b></p> <p>Duca di Aosta . . . . . 210</p> <p>Duca degli Abruzzi . . . . . 210</p> <p>Duca di Genova. . . . . 210</p> <p>Liguria . . . . . 200</p> <p>Lombardia. . . . . 200</p> <p>Lazio . . . . . 195</p> <p>Sannio . . . . . 195</p> <p style="text-align: center;"><b>La Veloce.</b></p> <p>America . . . . . 210</p> <p>Oceania . . . . . 210</p> <p>Europa . . . . . 200</p> <p>Italia . . . . . 200</p> <p>Brasile . . . . . 200</p> <p>Argentina . . . . . 200</p> <p>Savoia . . . . . 200</p> <p>Città di Milano . . . . . 178</p> <p>Città di Torino . . . . . 178</p> <p style="text-align: center;"><b>Lloyd Italiano.</b></p> <p>Mendoza . . . . . 200</p> <p>Cordova . . . . . 200</p> <p>Indiana . . . . . 200</p> <p>Luisiana. . . . . 200</p>	<p style="text-align: center;"><b>Cyp. Fabre &amp; C.ie.</b></p> <p>Sant'Anna . . . . . 200</p> <p>Venezia . . . . . 200</p> <p>Madonna. . . . . 200</p> <p>Germania . . . . . 195</p> <p>Roma . . . . . 195</p> <p style="text-align: center;"><b>Anchor Line.</b></p> <p>Italia . . . . . 185</p> <p>Perugia . . . . . 178</p> <p>Calabria . . . . . 178</p> <p style="text-align: center;"><b>Hamburg-Amerika Linie.</b></p> <p>Moltke . . . . . 200</p> <p>Hamburg . . . . . 200</p> <p>Cincinnati . . . . . 200</p> <p>Cleveland . . . . . 200</p> <p>Batavia . . . . . 175</p> <p style="text-align: center;"><b>Italia.</b></p> <p>Ancona . . . . . 210</p> <p>Verona . . . . . 210</p> <p>Taormina . . . . . 210</p> <p>Siena . . . . . 195</p> <p>Bologna . . . . . 195</p> <p>Ravenna. . . . . 190</p> <p>Toscana . . . . . 190</p>
---	--

*Segue: Linee degli Stati Uniti.*

(Dall'Italia a Nuova York).

**Norddeutscher Lloyd.**

Berlin . . . . .	210
Kaiser Wilhelm der Grosse . . . . .	200
Königin Luise . . . . .	200
König Albert . . . . .	200
Prinzess Irene . . . . .	200
Barbarossa . . . . .	200
Friedrich der Grosse . . . . .	200
Neckar . . . . .	195

**White Star Line.**

Adriatic . . . . .	(1) 205
Cedric . . . . .	200
Celtic . . . . .	200

**Siculo-Americana.**

San Giorgio . . . . .	200
San Giovanni . . . . .	195
San Guglielmo . . . . .	(1) 200

**Lloyd Sabauda.**

Tomaso di Savoia . . . . .	210
Principe di Udine . . . . .	210
Re d'Italia . . . . .	200
Principe di Piemonte . . . . .	200
Regina d'Italia . . . . .	200

(Dall'Italia a Nuova Orleans).

**Navigazione Generale Italiana.**

Duca di Aosta . . . . .	235
Duca degli Abruzzi . . . . .	235
Duca di Genova . . . . .	235
Liguria . . . . .	225
Lombardia . . . . .	225
Lazio . . . . .	220
Sannio . . . . .	220

**La Veloce.**

America . . . . .	235
Oceania . . . . .	235
Europa . . . . .	225
Italia . . . . .	225
Brasile . . . . .	225
Argentina . . . . .	225
Savoia . . . . .	225
Città di Milano . . . . .	203
Città di Torino . . . . .	203

**Lloyd Italiano.**

Mendoza . . . . .	225
Cordova . . . . .	225
Indiana . . . . .	225
Luisiana . . . . .	225

**Italia.**

Ancona . . . . .	235
Verona . . . . .	235
Taormina . . . . .	235
Siena . . . . .	220
Bologna . . . . .	220
Ravenna . . . . .	215
Toscana . . . . .	215

**Anchor Line.**

Italia . . . . .	210
Perugia . . . . .	205
Calabria . . . . .	205

(1) Nolo provvisorio.

Segue: **Linee degli Stati Uniti.**

(Dall'Italia a Boston).

<b>Navigazione Generale Italiana.</b>			
Duca di Aosta . . . . .	210	Europa . . . . .	200
Duca degli Abruzzi . . . . .	210	Italia . . . . .	200
Duca di Genova . . . . .	210	Brasile . . . . .	200
Liguria . . . . .	200	Argentina . . . . .	200
Lombardia . . . . .	200	Savoia . . . . .	200
Lazio . . . . .	195	Città di Milano . . . . .	178
Sannio . . . . .	195	Città di Torino . . . . .	178
		<b>White Star Line.</b>	
		Cretic . . . . .	200
		Romanic . . . . .	200
		Canopic . . . . .	200

(Dall'Italia a Filadelfia)

<b>La Veloce.</b>		<b>Italia.</b>	
America . . . . .	210	Ancona . . . . .	210
Oceania . . . . .	210	Verona . . . . .	210
Europa . . . . .	200	Taormina . . . . .	210
Italia . . . . .	200	Siena . . . . .	195
Brasile . . . . .	200	Bologna . . . . .	195
Argentina . . . . .	200	Ravenna . . . . .	190
Savoia . . . . .	200	Toscana . . . . .	190
Città di Milano . . . . .	178		
Città di Torino . . . . .	178		

(Da Modane a Nuova York, via Le-Hâvre)

**Compagnie Générale Transatlantique (1).**

La Provence . . . . .	200	Chicago . . . . .	195
La Lorraine . . . . .	200	Rochambeau . . . . .	195
La Savoie . . . . .	200		

(1) La *Compagnie Générale Transatlantique* è autorizzata a vendere biglietti per viaggio Modane-Nuova York, via Le-Hâvre, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'Alta e Media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Il trasporto in ferrovia da Modane fino all'Hâvre è a tutte spese della Compagnia. Inoltre gli emigranti hanno diritto al trasporto gratuito, oltre che delle valigie, anche dei bagagli, da Modane a Nuova York. Solo per bagagli troppo voluminosi e in circostanze speciali essi possono essere tenuti a pagare qualche compenso determinato secondo i casi.

A Modane gli emigranti riceveranno, prima di partire, una refezione fredda provvoluta dalla Compagnia.

**Linea del Brasile.**

(Dall'Italia a Rio de Janeiro e Santos).

**Navigazione Generale Italiana.**

Re Vittorio . . . . .	207
Regina Elena . . . . .	207
Principe Umberto . . . . .	207
Duca di Aosta . . . . .	207
Duca degli Abruzzi . . . . .	207
Duca di Genova . . . . .	207
Umbria . . . . .	196
Sicilia . . . . .	196
Sardegna . . . . .	196
Liguria . . . . .	196
Lombardia . . . . .	196
Lazio . . . . .	191
Sannio . . . . .	191

**Transports Maritimes à vapeur.**

Paraná . . . . .	191
Plata . . . . .	191
Pampa . . . . .	191
Formosa . . . . .	191
Salta . . . . .	(1) 186
Algérie . . . . .	176
France . . . . .	176

**Lloyd Italiano.**

Principessa Mafalda . . . . .	217
Mendoza . . . . .	196
Cordova . . . . .	196
Indiana . . . . .	196
Luisiana . . . . .	196

**La Veloce.**

America . . . . .	207
Oceania . . . . .	207

Europa . . . . .	196
Italia . . . . .	196
Brasile . . . . .	196
Argentina . . . . .	196
Savoia . . . . .	196
Città di Milano . . . . .	174
Città di Torino . . . . .	174

**Ligure-Brasiliana.**

Garibaldi . . . . .	(1) 196
Cavour . . . . .	(1) 196

**Italia.**

Ancona . . . . .	207
Verona . . . . .	207
Taormina . . . . .	207
Siena . . . . .	191
Bologna . . . . .	191
Ravenna . . . . .	186
Toscana . . . . .	186

**Lloyd Sabauda.**

Tomaso di Savoia . . . . .	207
Principe di Udine . . . . .	207
Re d'Italia . . . . .	196
Principe di Piemonte . . . . .	196
Regina d'Italia . . . . .	196

**Hamburg-Amerika Linie.**

Moltke . . . . .	196
Hamburg . . . . .	196
Batavia . . . . .	172

(1) Nolo provvisorio.

## Linea del Plata.

(Dall' Italia a Montevideo e Buenos Aires).

### Navigazione Generale Italiana.

Re Vittorio . . . . .	222
Regina Elena . . . . .	222
Principe Umberto . . . . .	222
Duca di Aosta . . . . .	222
Duca degli Abruzzi . . . . .	222
Duca di Genova . . . . .	222
Umbria . . . . .	208
Sicilia . . . . .	208
Sardegna . . . . .	208
Liguria . . . . .	208
Lombardia . . . . .	208
Lazio . . . . .	203
Sannio . . . . .	203

### Italia.

Ancona . . . . .	222
Verona . . . . .	222
Taormina . . . . .	222
Siena . . . . .	203
Bologna . . . . .	203
Ravenna . . . . .	193
Toscana . . . . .	193

### La Veloce.

America . . . . .	222
Oceania . . . . .	222
Europa . . . . .	208
Italia . . . . .	208
Brasile . . . . .	208
Argentina . . . . .	208
Savoia . . . . .	208
Città di Milano . . . . .	188
Città di Torino . . . . .	188

### Lloyd Italiano.

Principessa Mafalda . . . . .	232
Mendoza . . . . .	208
Cordova . . . . .	208
Indiana . . . . .	208
Luisiana . . . . .	208

### Transports Maritimes à vapeur.

Paraná . . . . .	203
Plata . . . . .	203
Pampa . . . . .	203
Formosa . . . . .	208
Salta . . . . .	(1) 193
Algérie . . . . .	183
France . . . . .	183

(1) Nolo provvisorio.

*Segue: Linea del Plata.*

(Dall'Italia a Montevideo e Buenos Aires).

Ligure-Brasiliana.	
Garibaldi . . . . .	(1) 208
Cavour . . . . .	(1) 208

## Lloyd Sabauda.

Tomaso di Savoia . . . . .	222
Principe di Udine . . . . .	222
Re d'Italia . . . . .	208
Principe di Piemonte . . . . .	208
Regina d'Italia . . . . .	208

Hamburg-Amerika Linie.	
Moltke . . . . .	208
Hamburg . . . . .	208
Batavia . . . . .	183

## Siculo-Americana.

San Giorgio . . . . .	208
San Giovanni . . . . .	203
San Guglielmo . . . . .	(1) 208

**Linea del Centro America.**

## La Veloce.

Italia . . . . . 200	} (2)	Savoia . . . . . 200	} (2)
Brasile . . . . . 200		Città di Milano . . . . . 195	
Argentina . . . . . 200		Città di Torino . . . . . 195	

(1) Nolo provvisorio.

(2) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon: lire 205 pei piroscafi Italia, Brasile, Argentina e Savoia, e lire 200 pei piroscafi Città di Milano e Città di Torino.

## Compagnie di navigazione e armatori a cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1911.

Diamo qui appresso un elenco delle Compagnie di navigazione e degli armatori, che, al 30 ottobre 1911, avevano patente di vettore, con l'indicazione delle linee di navigazione esercitate, delle cauzioni prestate a garanzia delle operazioni d'emigrazione (1), dei piroscafi iscritti in patente (2), e dei mandatari, delegati alla firma e procuratori nei porti d'imbarco, autorizzati dal Commissariato. Pei vettori, società anonime, si indica anche il capitale sociale effettivamente versato (3).

Le patenti — le quali, come è noto, hanno normalmente la durata di un anno — sono state concesse, in maggioranza, con decorrenza dal 1° gennaio 1911. Per quelle concesse con decorrenza diversa sono indicate le rispettive date.

### Vettori nazionali

#### Navigazione Generale Italiana.

Società anonima, con sede principale in Genova

Capitale versato lire 60.000.000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220.000.

Direzione generale { Crespi Agostino, fu Francesco.  
Brunelli Domenico, fu Gilberto.  
Biancardi Dionigi, di Luigi.

#### *Delegati alla firma in materia di emigrazione.*

*Genova* - Pruzzo Giuseppe, di  
Girolamo.  
Gallo Bartolomeo Giu-  
seppe, fu Ippolito.

*Genova* - Bono Pietro, fu Vin-  
cenzo.  
De Amezaga Luigi Gu-  
glielmo, fu Federico.

(1) Le cauzioni, depositate, a norma di legge, presso la Cassa dei depositi e prestiti, sono costituite da titoli di Stato o garantiti dallo Stato. Si indica il valore nominale dei titoli che costituiscono la cauzione.

(2) Dei piroscafi si indicano i principali dati caratteristici. Circa la velocità è da avvertire che, nella prima colonna, è segnata la velocità desunta dalla prova speciale e da altre prove (a norma dell'art. 96 del regolamento sull'emigrazione); e nella seconda, quella media accertata nei viaggi compiuti in servizio di emigrazione, dall'attuazione della vigente legge a tutto dicembre 1910. Circa il tonnello, si riferiscono cifre desunte in maggioranza dai certificati di proprietà dei piroscafi.

(3) Le notizie sul capitale delle singole società sono desunte dagli atti depositati presso il Commissariato.

*Napoli* - Berti Domenico, di  
Giuseppe.  
Leanza Umberto, fu  
Napoleone.  
Bussolin Eduardo, fu  
Enrico.

*Palermo* - Di Salvo Giacomo, di  
Vincenzo.  
Ugdulena Giovanni, di  
Francesco.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Boston.

Italia-Nuova Orleans.

Italia-Rio de Janeiro e Santos.

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Re Vittorio . . . . .	Italiana	1908	7,847	4,284	(1)	16.30
Regina Elena . . . . .	"	1908	7,865	4,900	(1)	16.37
Principe Umberto . . . . .	"	1909	7,898	4,115	(1)	16.37
Duca degli Abruzzi . . . . .	"	1907	7,898	4,149	17.44	15.72
Duca di Genova . . . . .	"	1908	7,811	4,127	17.50	15.80
Duca di Aosta . . . . .	"	1909	7,804	4,220	18.65	15.95
Umbria . . . . .	"	1902	5,020	3,091	14.75	14.46
Liguria . . . . .	"	1901	4,865	2,969	15.40	13.15
Sicilia . . . . .	"	1900	5,229	3,224	15.06	13.62
Sardegna . . . . .	"	1901	5,255	3,225	15.00	13.47
Lombardia . . . . .	"	1901	4,815	2,953	15.19	13.35
Lazio . . . . .	"	1899	9,203	5,846	13.42	12.38
Sannio . . . . .	"	1899	9,210	5,799	14.01	12.59

(1) Esentato dalla prova di velocità.

**La Veloce.**

Società anonima, con sede principale in Genova

Capitale versato lire 11.000.000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 180.000.

Direttore generale: Fileti Michele, fu Enrico.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione.*

<p>Genova - Gallo Ippolito, di Bartolomeo, capo del 2° ufficio. Gallo Nicolò, fu Ippolito. Mosti Antonio, di Sabatino. Contesso Guido, di Felice.</p>	<p>Napoli - Mattioli Raffaele, fu Francesco. Pappacoda Roberto, di Pasquale. Principe Francesco, di Giovanni.</p>
---	---

Palermo - Barabino Nicolò, di Giovambattista, e Moranino Giovanni, fu Giuseppe, per la Sicilia, escluse le provincie di Messina, Catania e Siracusa, ma compresi i circondari di Mistretta (Messina) e di Nicosia (Catania).

Messina - Lisciotto Santo, fu Antonino.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Boston.

Italia-Filadelfia.

Italia-Nuova Orleans.

Italia-Centro America (La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sanbanilla, San Domingo e Colon ed eventualmente a Santa Lucia con scali a Marsiglia-Barcellona e Teneriffe).

Italia-Rio de Janeiro e Santos.

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media constatata nei viaggi
America . . . . .	Italiana	1908	8,906	5,050	16.72	15.48
Oceania . . . . .	"	1909	9,000	5,015	16.22	15.53
Europa . . . . .	"	1907	7,870	4,547	15.23	14.29
Italia . . . . .	"	1905	5,018	3,087	15.09	13.80
Brasile . . . . .	"	1905	5,026	3,026	15.47	13.96
Argentina . . . . .	"	1906	4,985	3,047	14.35	13.93
Savoia . . . . .	"	1897	5,082	3,000	17.33	13.92
Città di Milano . . . . .	"	1897	3,848	2,782	12.41	(1) 12.52
Città di Torino . . . . .	"	1898	3,836	2,782	13.26	(1) 12.34

(1) Media degli ultimi dieci viaggi al Centro America.

**Lloyd Italiano.**

Società anonima, con sede in Genova.

Capitale versato lire 20.000.000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200.000.

Direttore della società: Ferrari Tomatteo, fu Angelo.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione**Genova* - Poli E. B., fu Sebastiano.

Bertolotto Ippolito, di Vincenzo.

Catto Antonio G. B., di Francesco.

*Napoli* - Manzitti Oreste, fu Francesco, Direttore della sede.

Bertelli Urbano, fu Carlo.

Paretti Mazzinio, di Orazio.

Novelli Antonio, di Pietro.

*Palermo* - Lauria Michele, di Andrea.

Poiero Nunzio, fu Bartolomeo.

*Messina* - La Valle Antonio, fu Giuseppe.*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York, con eventuale prolungamento a Nuova Orleans.

Italia-Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Principessa Mafalda . . . . .	Italiana	1908	9,210	5,987	18.60	17.51
Mendoza . . . . .	"	1905	6,847	4,310	13.55	13.67
Indiana . . . . .	"	1905	5,912	3,951	13.52	13.19
Cordova . . . . .	"	1906	4,983	3,002	15.30	14.32
Luisiana . . . . .	"	1906	4,983	3,061	15.03	13.12

## Lloyd Sabando.

Società anonima, con sede in Torino.

Capitale versato lire 11.287.500.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200.000.

Amministratori delegati: Edoardo Canali e Alessandro Cerruti,  
fu Antonio.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

*Genova* - Corso Emanuele, fu Luigi, delegato alla firma.

*Napoli* - Lamb Alfredo, di Clemente, procuratore.

*Palermo* - Lipari Salvatore, di Sebastiano, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Tomaso di Savoia . . .	Italiana	1907	7,761	4,885	17.51	15.71
Principe di Udine . . .	"	1907	7,828	4,936	18.11	15.81
Re d'Italia , . . . .	"	1907	6,237	3,982	15.02	13.33
Principe di Piemonte . .	"	1907	6,365	4,044	14.78	13.74
Regina d'Italia . . . .	"	1907	6,250	3,998	14.87	13.27

## Italia.

Società anonima, con sede in Genova.

Capitale versato lire 12.000.000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 196.719 (1)

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

Genova - Passalacqua Marco, di Giovanni, delegato alla firma.

Napoli - Strada Primo, di Ugo, delegato alla firma.

De Sarno Prignano Federico, fu Antonio, delegato alla firma.

Palermo - Bavuso Salvatore, di Francesco, procuratore.

Messina - Bocchieri Giorgio, di Salvatore, delegato alla firma.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York e Filadelfia.

Italia-Montevideo e Buenos Aires (con scalo eventuale a Rio de Janeiro e Santos).

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media constatata nei viaggi
Ancona . . . . .	Italiana	1907	8,210	5,084	16.95	15.37
Verona . . . . .	"	1908	8,261	5,068	(2)	14.68
Taormina . . . . .	"	1908	8,298	5,106	(2)	15.20
Siena . . . . .	"	1905	4,553	2,820	13.21	12.74
Bologna . . . . .	"	1905	4,650	2,906	13.20	13.04
Ravenna . . . . .	"	1901	4,101	2,549	12.85	12.18
Toscana . . . . .	"	1900	4,113	2,559	12.90	12.19

(1) Valore nominale delle obbligazioni ferroviarie 3 per cento, portanti l'interesse annuo netto di lire 850.

(2) Esentato dalla prova di velocità.

**Ligure-Brasiliana.**

Società anonima, con sede in Genova.

Capitale versato lire 1.250.000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 160,000.

Amministratore delegato: Emanuele Parodi, di Angelo.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

Genova - Cormagi Domenico, di Salvatore, delegato alla firma.

Napoli - Sibùè Du Col Alfredo, di Pietro, procuratore.

Palermo - Giustiniani Giuseppe, di Giorgio, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Santos-Montevideo-Buenos Aires (con scalo eventuale a Gibilterra).

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Garibaldi . . . . .	Italiana	1906	5,181	3,162	14.74	13.49
Cavour . . . . .	"	1905	5,018	3,100	14.70	13.28
Re Umberto . . . . .	"	1892	2,952	1,811	12.43	11.44

**Siculo-Americana.**

Società anonima, con sede in Napoli.

Capitale versato lire 2.250.000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200.000.

Amministratore delegato: Peirce Guglielmo, fu Giorgio.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.**Genova* - Ardoino Silvio, fu Filippo, procuratore.*Napoli* - Pigafetta Desiderio, fu Antonio, delegato alla firma.*Palermo* - Trifiletti Menotti, di Francesco, procuratore.*Messina* - Toro Stellario, di Giuseppe, procuratore.*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Nuova Orleans.

Italia-Montevideo-Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
San Guglielmo . . . .	Italiana	1911	8,341	5,011	15.91	—
San Giorgio . . . . .	"	1907	5,970	3,705	13.09	12.69
San Giovanni. . . . .	"	1907	5,947	3,683	14.30	12.70

## Vettori stranieri

### Hamburg-Amerika Linie.

Società anonima - Capitale versato marchi 125,000,000.

Sede del mandatario: Genova.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 160,000.

Mandatario: Farulli Pietro, fu Giuseppe.

### Procuratori.

*Napoli* - Strada Ugo, fu Primo, procuratore.

*Palermo* - Luna Antonino, di Giovanni, procuratore.

*Messina* - Calogero Alberto, fu Giorgio, procuratore.

### Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Italia-Montevideo e Buenos Aires (con approdo a Rio de Janeiro e Santos).

### Piroscafi iscritti in patente.

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Moltke . . . . .	Tedesca	1901	12,335	7,633	15,17	14,82
Hamburg . . . . .	"	1899	10,532	6,420	14,00	14,56
Cincinnati . . . . .	"	1908	16,339	9,733	16,22	13,82
Cleveland . . . . .	"	1908	16,960	10,267	16,72	14,38
Batavia . . . . .	"	1899	11,464	7,300	12,90	11,45

### Norddeutscher Lloyd di Brema.

Società anonima - Capitale versato marchi 90,000,000.

Sede del mandatario: Napoli.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220,000.

Mandatario: Mastantuoni Attilio, di Sabino.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

*Napoli* - Conforti Giuseppe, fu Raffaele, delegato alla firma.

*Genova* - Saviotti Oreste, fu Carlo, procuratore.

*Palermo* - Fabbricatore Matteo, fu Salvatore, procuratore.

*Messina* - Fabbricatore Luigi, di Matteo, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Berlin . . . . .	Tedesca	1908	17,324	9,834	18.20	16.91
Kaiser Wilhelm der Grosse	"	1897	14,349	5,521	22.07	18.65
Prinzess Irene . . . . .	"	1900	10,881	6,687	17.48	14.74
König Albert . . . . .	"	1899	10,643	6,590	16.03	14.82
Königin Luise . . . . .	"	1896	10,711	6,790	15.67	14.26
Barbarossa . . . . .	"	1896	10,915	6,521	14.75	13.29
Friedrich der Grosse . . . . .	"	1896	10,695	6,853	14.52	14.06
Neckar . . . . .	"	1900	9,835	6,200	14.38	13.81

### White Star Line.

Società anonima - Capitale versato L. st. 750,000.

Sede del mandatario: Genova.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220,000.

Mandatario: Buscaglione Giovanni, fu Antonio.

#### Procuratori.

*Napoli* - Ferretti Nicola, fu Giovanni, procuratore.

*Palermo* - Santangelo Cesare, di Giovanni, procuratore.

*Messina* - Pannone Mario, di Leopoldo, procuratore.

#### Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Italia-Boston.

#### Piroscafi iscritti in patentè (1).

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Adriatic . . . . .	Inglese	1906	24,541	15,638	18 —	—
Celtic . . . . .	"	1901	20,904	13,449	16.01	15.94
Cedric . . . . .	"	1902	21,035	13,519	16.04	15.72
Cretic . . . . .	"	1902	13,507	8,663	13.30	13.34
Canopic . . . . .	"	1900	12,997	7,717	15.25	14.64
Romanic . . . . .	"	1898	11,394	7,416	15.30	14.43

(1) I piroscafi *Adriatic*, *Cedric* e *Celtic* sono adibiti alla linea di Nuova York ed i piroscafi *Cretic*, *Canopic* e *Romanic* alla linea di Boston.

**Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur de Marseille.**

Società anonima - Capitale versato franchi 9.000.000.

Sede del mandatario: Genova.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 180.000.

Mandatario: Giovannelli Francesco, fu Carlo.

*Procuratori.**Napoli* - Monetti Gennaro, fu Filippo, procuratore.*Palermo* - Lojacono Pietro, di Michele, procuratore*Messina* - Margani Luigi, fu Antonio, procuratore.*Linee di navigazione.*

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

Italia-Rio de Janeiro e Santos-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Salta . . . . .	Francese	1911	7,285	4,240	17.07	—
Plata . . . . .	"	1907	5,577	3,480	16.14	14.01
Formosa . . . . .	"	1906	4,471	2,812	15.77	13.92
Pampa . . . . .	"	1906	4,471	2,812	16.05	13.76
Paraná . . . . .	"	1908	6,248	3,862	16.06	14.11
Algérie . . . . .	"	1901	4,035	2,529	13.17	13.40
France . . . . .	"	1897	4,025	2,505	14.64	13.01

**Compagnie Française de navigation à vapeur**  
**« Cyprien Fabre & C. »**

Società in accomandita per azioni - Capitale versato franchi 9.000.000.

Sede del mandatario: Napoli

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200.000.

Mandatario: De Luca Vincenzo, fu Antonio.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

*Napoli* - De Luca Carlo, di Vincenzo, delegato alla firma.

De Luca Alfredo, di Vincenzo, delegato alla firma.

*Genova* - Bosso Andrea, fu Pietro, procuratore.

*Palermo* - Schimicci Vittorio, fu Lorenzo, procuratore.

*Messina* - Pizzi Ernesto, di Bonaventura, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia- Nuova Orleans.

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Sant'Anna . . . . .	Francese	1910	9,904	5,814	17.03	14.91
Venezia . . . . .	"	1907	6,827	4,057	16.17	14.42
Madonna . . . . .	"	1905	5,633	3,226	18.31	14.29
Roma . . . . .	"	1901	5,291	2,875	17.10	13.60
Germania . . . . .	"	1903	5,103	2,751	17.78	13.54

**Anchor Line.**

Società anonima - Capitale versato lire sterline 575,000.

Sede del mandatario: Napoli.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200,000 (1).

Mandatario: Borriello Giuseppe, fu Giovanni.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione e procuratori.*

*Napoli* - Borriello Giovanni, di Giuseppe delegato alla firma.

*Genova* - Ferrè Costantino, di Pietro, procuratore.

*Palermo* - Mattina Leopoldo, fu Antonino, procuratore.

*Messina* - Quattrini Salvatore, di Francesco Paolo, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Nuova Orleans.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Italia . . . . .	Inglese	1903	4,806	3,005	15.87	12.96
Calabria . . . . .	"	1901	4,376	2,588	14.04	11.74
Perugia . . . . .	"	1901	4,348	2,565	13.60	11.71

(1) La cauzione è costituita da 600 obbligazioni ferroviarie al 3 per cento pel valore nominale di lire 300,000, portante l'interesse lordo annuo di lire 9,000.

**Compagnia Transatlantica di Barcellona.**

Società anonima - Capitale versato pesetas 14,952,000.

Sede del mandatario: Napoli

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220,000.

Mandatario: Ratti Cesare, di Valentino.

*Procuratori.*

*Genova* - Cocchi Enrico, fu Pietro, procuratore.

*Palermo* - Cianciolo Luigi, di Francesco Paolo, procuratore.

*Messina* - De Stefano Demetrio, fu Matteo, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Centro America (Puerto Rico, Habana, Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra e Vera Cruz).

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Manuel Calvo . . . .	Spagnuola	1892	5,358	3,306	13.00	11.88
Antonio Lopez . . . .	"	1891	6,127	3,926	13.25	11.92

**Compagnie Générale Transatlantique.**

Società anonima - Capitale versato franchi 40,000,000.

Sede del mandatario: Roma.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 160,000.

Mandatario: Corner Luigi, di Napoleone.

*Linea di navigazione.*

Le Havre-Nuova York.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
La Provence . . . . .	F ancese	1905	13,753	3,824	22.00	—
La Savoie . . . . .	"	1900	11,168	4,529	21.00	—
La Lorraine . . . . .	"	1900	11,146	4,505	21.00	—
Chicago . . . . .	"	1907	10,502	5,871	16.90	—
Rochambeau . . . . .	"	1911	10,502	5,871	17.50	—

## Avvertenze agli emigranti italiani intorno a paesi esteri.

DAKAR (*Senegambia*). — Il R. Console in Dakar informa che gli emigranti stranieri che intendono di recarsi in quella Colonia devono essere muniti, prima dell'imbarco, dei seguenti documenti:

1. Atto di nascita.

2. Certificato penale, di data recente, negativo, oppure altro documento, legalizzato, rilasciato da una Autorità diplomatica, in lingua francese, di data non anteriore ad un anno. Il passaporto non sarà ritenuto valido per sostituire gli accennati documenti.

3. Una fotografia legalizzata unita al documento N. 2.

All'arrivo a Dakar l'emigrante è sottoposto ad una visita medica molto rigorosa e qualora sia ammesso deve depositare una somma equivalente al valore del biglietto per il rimpatrio.

Il R. Console fa presente che l'emigrazione italiana verso la Colonia di Dakar è da sconsigliare in modo assoluto perchè la mano d'opera locale è tutta indigena, e i salari degli indigeni non temono la concorrenza europea. Inoltre le Autorità locali opporrebbero difficoltà per l'accettazione di nuovi immigranti pur essendo muniti dei suddetti documenti. In ogni caso sarebbe opportuno che coloro i quali intendessero emigrare in quella Colonia, si fossero già assicurato il lavoro, mediante regolare contratto.

# INDICE

---

## I. Le miniere d'oro del Mysore (*The Kolar Gold Fields*):

I.	Cenni storici . . . . .	PAG. 3
II.	Estensione dei "Campi d'oro", e loro amministrazione politica amministrativa . . . . .	4
III.	Concessioni delle Miniere e cenni generali sulle disposizioni legislative che le concernono . . . . .	6
IV.	Servizi pubblici . . . . .	7
	<i>a)</i> Ferrovie . . . . .	7
	<i>b)</i> Polizia . . . . .	7
	<i>c)</i> Volontari . . . . .	8
	<i>d)</i> Scuole . . . . .	8
	<i>e)</i> Assistenza ai feriti ed Ospedale . . . . .	9
	<i>f)</i> Forza motrice . . . . .	10
	<i>g)</i> Luce . . . . .	11
	<i>h)</i> Acqua . . . . .	11
V.	Amministrazione delle Miniere; Locale e Centrale . . . . .	11
VI.	Personale operaio delle Miniere . . . . .	13
	Operai indigeni . . . . .	14
	Operai eurasiatici . . . . .	15
	Operai europei . . . . .	15
VII.	Procedimenti tecnici per l'estrazione del materiale aurifero e la produzione dell'oro . . . . .	16
VIII.	Infortuni . . . . .	20
IX.	Rendimento delle Miniere . . . . .	26
X.	Colonia italiana del Mysore . . . . .	32
XI.	Lavori cui più specialmente sono addetti operai italiani . . . . .	34
	Lavori pagati a giornata . . . . .	34
	Lavori a contratto . . . . .	35
XII.	Infortuni sul lavoro e legislazione che li concerne . . . . .	36

## II. Legislazione concernente gli infortuni sul lavoro:

	Legge dello Stato di Pennsylvania (Stati Uniti) . . . . .	40
--	---	----

## III. Notizie varie:

	Sull'assistenza e distribuzione degli immigranti negli Stati Uniti . . . . .	41
--	--	----

**IV. Atti del Ministero degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione:**

R. Decreto in data 9 agosto 1911, n. 1086, che approva il Regolamento per la costituzione ed il funzionamento del Consiglio dell'emigrazione . . . . .	PAG.	43
Noli massimi per il trasporto degli emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1912 . . . . .	„	47
Compagnie di navigazione e armatori a cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1911 . . . . .	„	53

**V. Avvertenze agli emigranti italiani intorno a paesi esteri:**

Dakar (Senegambia) . . . . .	„	69
------------------------------	---	----



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

---

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

---

# BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

---

Anno 1911

---

SOMMARIO DEI FASCICOLI

E

INDICE PER AUTORI E PER MATERIE



ROMA

STAB. TIP. SOCIETÀ CARTIERE CENTRALI

Via Appia Nuova, 234-A

1912

## SOMMARI

dei fascicoli del " Bollettino dell'Emigrazione „  
pubblicati nel 1911.

---

### I.

Sulle condizioni delle donne e dei fanciulli italiani negli Stati del Centro e dell'Ovest della Confederazione del Nord-America (Relazione di AMY A. BERNARDY).

### II.

Gli Italiani in Australia (Relazione del sac. dott. GIUSEPPE CAPRA).

### III.

- I. Note sulla emigrazione italiana in Pennsylvania (Da un rapporto del conte LUIGI ALDROVANDI, R. Console in Filadelfia).
- II. Notizie varie: L'Ufficio americano di collocamento al lavoro in New York. - Come viene promosso l'incitamento alla emigrazione secondo una scrittrice americana. - Recensione.
- III. Atti del Ministero degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione: Personale del Commissariato. - Consiglio dell'emigrazione. - Emigrazione di minorenni. - Circolare.
- IV. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri: Stati Uniti.

### IV.

Lavori della Commissione federale per l'immigrazione negli Stati Uniti:

- I. L'opera della Commissione.
- II. L'immigrazione agli Stati Uniti nelle conclusioni della Commissione e nel Messaggio presidenziale del 6 dicembre 1910.
- III. Relazione della Commissione sulle Banche per gli immigranti.
- IV. Riassunto del rapporto della Commissione sulla legislazione relativa al trasporto degli immigranti (*steerage*), dal 1819 al 1909.

## V.

- I. Il Cile e la nostra emigrazione. (Da un rapporto dell'Ispettore viaggiante di emigrazione, cav. ing. SILVIO COLETTI).
- II. La Repubblica Orientale nell'Uruguay (Rapporto del R. Vice Console in Montevideo, signor CARLO UMLTA).
- III. Atti del Ministero degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione: Decreto Ministeriale riguardante l'emigrazione verso l'Algeria. - Noli massimi per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1911.
- IV. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri: Canada, Stati Uniti.

## VI.

- I. Legislazione concernente gli infortuni sul lavoro: Convenzione italo-ungherese - Legge svedese - Legge dello Stato di New Jersey (Stati Uniti) - Legge dello Stato di Wisconsin (Stati Uniti).
- II. Notizie varie: Sui lavori legislativi in materia di immigrazione presentati al Congresso federale in Washington - Resoconto della conferenza tra i rappresentanti degli Stati del Sud, degli Stati Uniti, tenuta in Atlanta (Georgia).
- III. Atti del Ministero degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione: RR. decreti riflettenti: *a*) l'istituzione dell'Ufficio dell'emigrazione per i confini di terra, con sede in Milano; *b*) il regolamento per l'ordinamento degli ufficiali medici in servizio di emigrazione - Decreti ministeriali riflettenti: *a*) la tabella razione viveri per gli emigranti imbarcati nei viaggi per l'estero; *b*) la sospensione dell'emigrazione verso l'Argentina; *c*) la sospensione dell'emigrazione verso l'Uruguay - Noli massimi per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1911.

## VII.

Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione (1-13 dicembre 1908).

## VIII.

Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione (25 giugno-22 dicembre 1909).

## IX.

Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione  
(9 luglio-23 dicembre 1910).

## X.

Decreti e relazioni sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti  
nel secondo e terzo quadrimestre dell'anno 1909.

## XI.

Saggio di statistica dei rimpatriati dalle Americhe (*con 2 cartogrammi*)  
elaborato dal dott. ALBERTO BENEDEUCE.

## XII.

- I. Le miniere d'oro del Mysore (Rapporto del cav. PITTALUGA ANTONIO,  
R. Console in Calcutta).
  - II. Legislazione concernente gli infortuni sul lavoro: Legge dello Stato  
di Pennsylvania (Stati Uniti).
  - III. Notizie varie: Sull'assistenza e distribuzione degli emigranti negli  
Stati Uniti.
  - IV. Atti del Ministero degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione: R. decreto n. 1086 che approva il Regolamento per la  
costituzione ed il funzionamento del Consiglio dell'emigrazione  
- Noli massimi per il trasporto degli emigranti dal 1° gennaio  
al 30 aprile 1912 - Compagnie di navigazione e armatori cui fu  
concessa patente di vettore per l'anno 1911.
  - V. Avvertenze agli emigranti italiani intorno a paesi esteri: Dakar  
(Senegambia).
-

## INDICE DEGLI AUTORI

i cui rapporti furono pubblicati nel "Bollettino dell'emigrazione",  
per l'anno 1911.

---

ALDROVANDI LUIGI. — Note sulla emigrazione italiana in Pennsylvania . . . . .	3, 283
ATTOLICO BERNARDO. — Sulle condizioni del Canada in relazione all'immigrazione italiana . . . . .	8, 855
BENEDUCE ALBERTO. — Saggio di statistica dei rimpatriati dalle Americhe. . . . .	11, 1177
BERNARDY AMY A. — Sulle condizioni delle donne e dei fanciulli italiani negli Stati del Centro e dell'Ovest della Confederazione Nord Americana . . . . .	1, 3
CAPRA GIUSEPPE. — Gli Italiani in Australia. . . . .	2, 175
COLETTI SILVIO. — Il Cile e la nostra emigrazione . . . . .	5, 499
PITTALUGA ANTONIO. — Le miniere d'oro del Mysore . . . . .	12, 1291
UMILTÀ CARLO. — La Repubblica Orientale dell'Uruguay. . . . .	5, 538

---

# INDICE DELLE MATERIE

contenute nel " Bollettino dell'Emigrazione ,, dell'anno 1911.

*N.B.* — I numeri in **grassetto** indicano i fascicoli, gli altri le pagine del *Bollettino*.

## A

### Algeria:

Decreto del Ministro degli affari esteri, in data 29 giugno 1911, riguardante l'emigrazione verso l'Algeria . . . . . **5**, 598

### Argentina:

Decreto del Ministro degli affari esteri, in data 30 luglio 1911, che sospende l'emigrazione verso l'Argentina. **6**, 670

### Australia:

Gli Italiani in Australia . . . . . **2**, 175

### Avvertenze agli emigranti intorno ad alcuni paesi esteri:

Stati Uniti . . . . . **3**, 367; **5**, 606

Canadà. . . . . **5**, 605

Dakar (Senegambia) . . . . . **5**, 1357

## C

### Canadà:

Sulle condizioni del Canadà in relazione all'immigrazione italiana . . . . . **8**, 855

### Cile:

Il Cile e la nostra emigrazione . . . . . **5**, 499

### Circolari:

Circolare del Commissariato dell'emigrazione, in data 3 marzo 1911, n. 4280-3, diretta ai Prefetti, Sotto Prefetti, Commissari distrettuali e Questori del Regno, concernente l'emigrazione dei minorenni . . . . . **3**, 365

**Commissariato dell'emigrazione:**

Dimissioni dell'on. prof. LUIGI ROSSI dalle funzioni di Commissario generale dell'emigrazione e nomina a tale ufficio del comm. PASQUALE DI FRATTA, Consigliere di Stato . . . . .	<b>3,</b>	<b>351</b>
a) Lettera di dimissioni dell'on. LUIGI ROSSI . . . . .	<b>3,</b>	<b>351</b>
b) Lettera di accettazione delle dimissioni dell'onorevole LUIGI ROSSI da parte di S. E. il Ministro degli affari esteri . . . . .	<b>3,</b>	<b>352</b>
c) R. Decreto 12 febbraio 1911, con cui sono state accettate le dimissioni dell'on. prof. LUIGI ROSSI da Commissario generale dell'emigrazione ed è stato nominato in sua vece il comm. PASQUALE DI FRATTA, Consigliere di Stato . . . . .	<b>3,</b>	<b>353</b>
Decreti del Ministro degli affari esteri, in data 23 marzo 1911, coi quali sono aperti i concorsi a tre posti di ispettore per l'interno, ad uno di primo segretario, ad uno di segretario e a tre di ragioniere presso il Commissariato dell'emigrazione . . . . .	<b>3,</b>	<b>356</b>
R. Decreto in data 20 aprile 1911, n. 475, che istituisce un Ufficio dell'emigrazione per i confini di terra con sede in Milano. . . . .	<b>6,</b>	<b>652</b>
R. Decreto in data 23 luglio 1911, n. 866, che approva il regolamento per l'ordinamento degli ufficiali medici in servizio di emigrazione . . . . .	<b>6,</b>	<b>654</b>
Regolamento per l'ordinamento degli ufficiali medici in servizio di emigrazione . . . . .	<b>6,</b>	<b>655</b>
Decreto del Ministro degli affari esteri, in data 29 giugno 1911, riguardante l'emigrazione verso l'Algeria . . . . .	<b>5,</b>	<b>598</b>
Decreto del Ministro degli affari esteri, in data 18 maggio 1911, che approva la tabella della razione viveri per gli emigranti imbarcati nei viaggi per l'estero . . . . .	<b>6,</b>	<b>661</b>
Decreto del Ministro degli affari esteri in data 30 luglio 1911, che sospende l'emigrazione verso l'Argentina . . . . .	<b>6,</b>	<b>670</b>
Decreto del Ministro degli affari esteri, in data 5 agosto 1911, che sospende l'emigrazione verso l'Uruguay . . . . .	<b>6,</b>	<b>671</b>

**Consiglio dell'emigrazione:**

Dimissioni dell'on. prof. FRANCESCO SAVERIO NITTI da membro del Consiglio dell'emigrazione e nomina a tale ufficio dell'on. prof. LUIGI ROSSI. . . . .	3, 355
Rendiconti sommari delle adunanze tenute dal Consiglio dell'emigrazione dal 1° al 13 dicembre 1908. . .	7, 685
Rendiconti sommari delle adunanze tenute dal Consiglio dell'emigrazione dal 25 giugno al 22 dicembre 1909. . .	8, 811
Rendiconti sommari delle adunanze tenute dal Consiglio dell'emigrazione dal 9 luglio al 23 dicembre 1910. . .	9, 943
R. Decreto in data 9 agosto 1911, n. 1086, che approva il regolamento per la costituzione ed il funzionamento del Consiglio dell'emigrazione . . . . .	12, 1331
Regolamento per il Consiglio dell'emigrazione. . . . .	12, 1332

**E****Emigrazione per paesi d'Europa e del bacino del Mediterraneo:**

R. Decreto in data 20 aprile 1911, n. 475, che istituisce un Ufficio dell'emigrazione per i confini di terra con sede in Milano . . . . .	6, 652
---	--------

**Emigrazione italiana per regioni:**

L'emigrazione e le condizioni dell'agricoltura in Toscana (escluse le provincie di Lucca e Massa Carrara)	3, 345
---	--------

**I****Indie inglesi:**

Le miniere d'oro del Mysore . . . . .	12, 1291
---------------------------------------	----------

**Infortuni sul lavoro:**

Legge n. 713 che dà piena ed intera esecuzione alla Convenzione tra l'Italia e l'Ungheria sull'assicurazione degli operai contro gli infortuni del lavoro. . . . .	6, 609
Convenzione italo-ungherese . . . . .	6, 610
Istruzioni ad uso degli operai italiani colpiti da infortunio sul lavoro in Svezia e dei loro aventi diritto .	6, 616
Disposizioni fondamentali della legge svedese sugli infortuni. . . . .	6, 617
Legge sugli infortuni degli operai sul lavoro nello Stato di New Jersey (Stati Uniti). . . . .	6, 625

Legge sulla responsabilità dei padroni in caso d'infortunio sul lavoro nello Stato di Wisconsin (Stati Uniti)	6, 629
Disposizioni della legge 7 giugno 1911 dello Stato di Pennsylvania (Stati Uniti) relativamente agli infortuni sul lavoro . . . . .	12, 1328

## L

**Leggi sociali di maggiore interesse per gli emigranti ed altre leggi:** (Vedi anche *Infortuni sul lavoro*):

Legge dello Stato di New York del 29 maggio 1910 che modifica la legge generale sulle Banche private . . . . .	4, 463
Legge dello Stato di New York del 1910 che modifica la legge generale sugli affari in ciò che concerne la vendita dei biglietti o degli ordini di trasporto da e per paesi esteri . . . . .	4, 471
Legislazione degli Stati Uniti relativa al trasporto degli immigranti ( <i>Stowage</i> ), dal 1819 al 1909 . . . . .	4, 473

## M

**Minorenni:**

Sulle condizioni delle donne e dei fanciulli italiani negli Stati del Centro e dell'Ovest della Confederazione del Nord-America . . . . .	1, 3
Decreto del Ministro degli affari esteri, in data 14 febbraio 1911, concernente l'emigrazione di minorenni . . . . .	3, 363
Circolare del Commissariato dell'emigrazione, in data 3 marzo 1911, n. 4280-3, diretta ai Prefetti, Sotto Prefetti, Commissari distrettuali e Questori del Regno, concernente l'emigrazione di minorenni . . . . .	3, 365

## N

**Noli per il trasporto degli emigranti:**

Prezzi dei noli . . . . .	5, 599; 6, 672; 12, 1335
Decreti e relazioni sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel secondo e terzo quadrimestre dell'anno 1909 . . . . .	10, 1031

## S

**Servizi sanitari:**

- R. Decreto in data 23 luglio 1911, n. 866, che approva il regolamento per l'ordinamento degli ufficiali medici in servizio di emigrazione . . . . . 6, 654
- Regolamento per l'ordinamento degli ufficiali medici in servizio di emigrazione . . . . . 6, 655

**Statistica dell'emigrazione e dell'immigrazione:**

- Saggio di statistica dei rimpatriati dalle Americhe . . 11, 1177

**Stati Uniti d'America:**

- Sulle condizioni delle donne e dei fanciulli italiani negli Stati del Centro e dell'Ovest della Confederazione del Nord America . . . . . 1, 3
- Note sull'emigrazione italiana in Pennsylvania . . . 3, 283
- L'Ufficio americano di collocamento al lavoro di New York . . . . . 3, 333
- Come viene promosso l'incitamento all'emigrazione secondo una scrittrice americana . . . . . 3, 337
- Notizie sulle categorie di persone d'ordinario non ammesse allo sbarco negli Stati Uniti dell'America del Nord . . . . . 3, 367
- L'opera della Commissione Federale per l'immigrazione
- L'immigrazione agli Stati Uniti nelle conclusioni della Commissione Federale per l'immigrazione e nel Messaggio presidenziale del 6 dicembre 1910 . . . . . 4, 393
- Relazione per la commissione Federale per l'immigrazione sulle Banche per gli immigranti . . . . . 4, 439
- Legge dello Stato di New York del 29 maggio 1910 che modifica la legge generale sulle Banche private . . 4, 463
- Legge dello Stato di New York del 1910, che modifica la legge generale sugli affari in ciò che concerne la vendita dei biglietti o degli ordini di trasporto da e per paesi esteri . . . . . 4, 471
- Riassunto del rapporto della Commissione federale per l'immigrazione sulla legislazione relativa al trasporto degli immigranti (*steerage*), dal 1819 al 1909 . . . 4, 473
- Legge sugli infortuni degli operai sul lavoro nello Stato di New Jersey . . . . . 6, 625

Legge sulla responsabilità dei padroni in caso d'infortunio sul lavoro nello Stato di Wisconsin . . . .	6, 629
Sui lavori legislativi in materia di immigrazione presentati al Congresso Federale in Washington . . . .	6, 645
Resoconto del Congresso della Società americana di diritto internazionale tenuto in Washington . . . . .	6, 647
Resoconto della Conferenza tra i rappresentanti degli Stati del Sud degli Stati Uniti, sul lavoro dei fanciulli, tenuta in Atlante (Georgia) . . . . .	6, 651
Disposizioni della legge 7 Giugno 1911 dello Stato di Pennsylvania relativamente agli infortuni sul lavoro	12, 1328
Sull'assistenza e distribuzione degli immigranti negli Stati Uniti . . . . .	12, 1329

**Svezia:**

Disposizioni fondamentali della legge svedese sugli infortuni . . . . .	6, 617
---	--------

## U

**Ungheria:**

Legge n. 713 che dà piena ed intera esecuzione alla convenzione tra l'Italia e l'Ungheria sull'assicurazione degli operai contro gli infortuni del lavoro .	6, 609
Convenzione italo-ungherese . . . . .	6, 610

**Uruguay:**

La Repubblica orientale dell'Uruguay . . . . .	5, 538
Decreto del Ministro degli affari esteri in data 5 agosto 1911 che sospende l'emigrazione verso l'Uruguay.	6, 671

## V

**Vettori di emigranti:**

Compagnie di navigazione e armatori a cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1911 . . . . .	12, 1341
--	----------