

h/12



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1902.

N. 10.

SOMMARIO.

- I. — L'immigrazione italiana nelle provincie del Reno e della Westfalia.
- II. — Gli Italiani nella Sassonia e nella Turingia.
- III. — Dei ricoveri per emigranti ad Amburgo e del sistema di alloggio a Brema.
- IV. — Legge e regolamento dell'Impero Germanico sull'emigrazione.
 - A.) Legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione.
 - B.) Regolamento del 14 marzo 1898, per l'esecuzione della legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1902



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1902.

N. 10.

SOMMARIO.

- I. — L'immigrazione italiana nelle provincie del Reno e della Westfalia.
- II. — Gli Italiani nella Sassonia e nella Turingia.
- III. — Dei ricoveri per emigranti ad Amburgo e del sistema di alloggio a Brema.
- IV. — Legge e regolamento dell'Impero Germanico sull'emigrazione.
 - A.) Legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione.
 - B.) Regolamento del 14 marzo 1898, per l'esecuzione della legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione.

1754

COLLEZIONE
PAOLO CRESCI

ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BEBBERO E C.

VIA UMBRIA

1902

L'IMMIGRAZIONE ITALIANA NELLE PROVINCE TEDESCHE DEL RENO E DELLA WESTFALIA.

(Da un rapporto del sig. E. DI OPPENHEIM, R. Console in Colonia).

Osservazioni generali. — Il grande sviluppo delle industrie e dei traffici, in tutto il bacino renano-westfalico, ha richiamato in questo distretto consolare una considerevole immigrazione di operai da tutti i paesi limitrofi. Oltre ai lavoratori di nazionalità tedesca, andò di continuo aumentando nell'ultimo decennio il numero degli operai polacchi ed austriaci, che si riversarono in queste provincie e vi trovarono occupazione. Anche l'immigrazione italiana è fra le più cospicue. Il numero dei nostri connazionali, qui venuti ad offrire la loro opera, si è accresciuto di anno in anno, sì che nel 1901 l'offerta della mano d'opera superò di molto la ricerca, e ne risultarono per gli operai italiani gravi disagi.

L'immigrazione italiana, un tempo quasi insignificante, come risulta dal censimento degl'Italiani all'estero del 1881, era assai limitata anche in principio dell'ultimo decennio. Essa si rivolgeva di preferenza ai lavori minerari ed era costituita prevalentemente da operai del nord d'Italia, i quali si dimostrano più adatti a tali lavori. Ma essa crebbe rapidamente. Con lo svolgersi progressivo di industrie nuove, con la necessità di provvedere ad una più fitta rete di comunicazioni, con le costruzioni di opere pubbliche e private, la richiesta di braccia divenne mano mano più intensa, e gl'immigranti poterono occuparsi facilmente in vari lavori manuali. Cosicchè, mentre nel precedente decennio il centro della immigrazione italiana si trovava nelle regioni minerarie, a poco a poco esso si estese a tutta l'ampia regione renano-westfalica. Gli operai italiani lavorano, oltre che come

minatori, anche come muratori e scavatori, come braccianti avventizi nelle costruzioni, nelle cave di pietra, nei lavori edilizi, stradali e di canalizzazione. Un gran numero di italiani esercitano anche il commercio girovago.

Carattere e provenienza dell'immigrazione italiana. — L'immigrazione italiana, come ho detto, era dapprima costituita principalmente da individui delle regioni settentrionali, ma ora vi sono rappresentate tutte le provincie dell'Italia continentale. Però le provincie che danno sempre il maggior contributo sono quelle di Vicenza, Belluno, Udine, Aquila, Torino (specie il circondario di Ivrea) e Caserta.

L'immigrazione italiana in questo distretto ha avuto ed ha uno spiccato carattere di temporaneità. I lavoratori arrivano in primavera e ripartono ogni anno ad inverno inoltrato, fanno, cioè, la stagione. Rimangono solo quelli che hanno trovato occupazione continua e sicura, come ad es. alcuni minatori e quelli che esercitano il commercio ambulante. Dei rimpatriati il maggior numero ritorna l'anno susseguente, al momento propizio.

Per questo motivo le indagini circa il numero anche approssimativo degl'Italiani in queste provincie offrono gravi difficoltà. L'immigrazione è per la sua stessa temporaneità mobilissima, e con facilità gli operai braccianti passano di comune in comune, di provincia in provincia, percorrendo a volte in una sola stagione tutto il distretto consolare, e non di rado trasportandosi in altre parti della Germania o trasmigrando in Francia, in Svizzera, nel Belgio. Ad ogni modo l'esperienza e l'esame dei dati statistici più recenti, nonché il movimento degli affari consolari, autorizzano ad affermare che annualmente, nel periodo in cui la immigrazione è più intensa, nelle provincie del Reno e della Westfalia svolgono la loro attività da 40 a 50,000 italiani.

Eccesso dell'immigrazione. — L'incremento dell'immigrazione italiana negli ultimi tempi ha coinciso con la crisi industriale in Germania, sicché molti operai non poterono trovare lavoro. È anche da notare che il numero degl'immigranti fu eccessivo in

confronto della capacità del mercato del lavoro. Allettati dal successo degli anni precedenti, gli operai italiani tornarono nel 1901 con numerosi compagni. Vi fu anche un aumento considerevole di emigranti delle provincie meridionali d'Italia. Sia per questa ragione, sia perchè aumentò pure l'immigrazione da altri Stati, i braccianti italiani si trovarono di fronte ad una maggior concorrenza, in un periodo economicamente sfavorevole.

Condizioni in cui si svolge l'immigrazione. — L'immigrazione è libera. Nessun ostacolo viene posto dalla legislazione e dai regolamenti locali all'esercizio del lavoro manuale e dei mestieri da parte di cittadini stranieri. È fatta eccezione soltanto per talune arti liberali e pel commercio ambulante, come sarà detto più innanzi. Gl'immigranti esercitano liberamente la loro attività, protetti dalle leggi dell'Impero, che non fanno differenze di trattamento fra nazionali e stranieri, e la esercitano conservando la loro nazionalità. Le rinunzie alla cittadinanza italiana sono scarsissime e si limitano a qualche regnicolo, che si trova da lunghi anni in Prussia e vi ha contratto vincoli di famiglia e di interessi.

L'operaio italiano è, in generale, ben veduto e bene accolto, per le buone qualità che possiede e che gli sono universalmente riconosciute. Lavoratore attivo e paziente, sobrio, modesto nelle pretese, viene preferito nei rudi lavori di manovale e di minatore. Gl'imprenditori se ne valgono volentieri, anche perchè serve di moderatore al saggio dei salari. Perciò è causa di qualche ostilità da parte degli operai indigeni, ostilità però che solo raramente degenera in aperte contese.

In questo distretto consolare non esistono uffici di emigrazione. L'immigrazione è spontanea, nè, per quanto mi consta, le autorità locali, le Società o i privati la provocano. L'immigrante viene qui condotto da quelli che già conoscono il paese, ed è frequente il caso di operai che trovano occupazione ogni anno presso gli stessi imprenditori o le stesse Società, che avevano loro dato lavoro negli anni precedenti.

È dannosa la consuetudine invalsa in Italia di emigrare alla

cieca, senza assicurarsi, interrogando le autorità del paese o facendo interpellare i consoli, se vi sia probabilità di trovare occupazione proficua. In generale gli operai emigrano troppo presto, quando ancora non è iniziata la stagione dei lavori, ciò che cagiona loro molti disagi, perchè, arrivati sul luogo, non trovano da guadagnare, e troppo scarsi sono i denari di cui dispongono per poter attendere l'occasione favorevole per occuparsi.

Occupazioni, mercedi e condizioni di vita degl'immigranti.

— Le occupazioni a cui si dedicano di preferenza gl'immigranti italiani, in ordine di importanza, sono:

1° il lavoro manuale avventizio (muratori, sterratori, taglia-pietre, braccianti in genere);

2° il lavoro nelle miniere e nelle cave, che ha carattere di maggiore stabilità;

3° il commercio ambulante (vendita di gelati, castagne, figurine di gesso, ecc).

Vi sono anche operai di fabbriche, musicanti girovaghi, piccoli imprenditori, specialmente in lavori di pavimentazione, impiegati, ecc.

L'immigrazione italiana si rivolge pertanto ad occupazioni che per lo più non richiedono lunga dimora nel paese; e per questo motivo non si sono formati nuclei stabili di popolazione italiana. Gli immigranti non costituiscono colonie a sé, ma si spargono isolatamente o a piccoli gruppi, che presto si dissolvono, per tutta l'ampia regione del Reno e della Westfalia, confondendosi con la popolazione operaia indigena, senza assumere una speciale fisionomia. Manca il tipo del colono concessionario di terre e del colono giornaliero, quale può riscontrarsi in quei paesi transoceanici, dove fanno difetto le industrie e occorrono braccia per l'agricoltura.

Il Governo locale non esclude in genere gli stranieri da determinati lavori. Sole eccezioni sono quelle contenute nel regolamento sui mestieri (*Gewerbe-Ordnung*) riguardo ai commercianti girovaghi e ai venditori ambulanti, ai quali non solo è fatto

obbligo di provvedersi di una licenza (*Wandergewerbeschein*) come gli indigeni, ma anche di un permesso speciale della Polizia locale. Inoltre, mentre le licenze concesse ai cittadini prussiani valgono per tutto l'Impero, quelle accordate agli stranieri sono valide nella sola giurisdizione dell'autorità amministrativa che le ha emesse, e possono, a differenza delle altre, che durano un anno, essere limitate a un periodo di tempo più breve (§ 25 del *Gewerbe-Ordnung* e decisione del *Bundesrath* 27 novembre 1896). È anche da osservare che negli ultimi tempi il numero degli esercenti mestieri girovaghi si è tanto accresciuto, che le autorità distrettuali hanno ora la tendenza a restringere le concessioni di licenze agli Italiani, i quali le richiedevano più di frequente.

Per quanto riguarda le mercedi, in relazione con i mezzi di sussistenza, esse variano secondo la natura dell'occupazione e le condizioni economiche della regione. Ma in generale l'immigrante è in grado di fare qualche economia sul suo salario. Il lavoratore italiano, sia a cottimo, sia a giornata, riscuote in media nella stagione dei lavori:

se manovale o sterratore, da marchi 3.50 a 4.50;

se muratore o tagliapietre, da marchi 4 a 5;

se minatore, secondo l'anzianità e capacità, da marchi 5 a 6.50 per ogni giornata di lavoro.

Si può calcolare che l'immigrante debba sostenere per vitto, alloggio e vestiario una spesa giornaliera variabile dai 2 ai 3 marchi, di modo che, se si mantiene sobrio, previdente e sano, può inviare ogni mese alla propria famiglia, come del resto suol fare, dai 30 ai 36 marchi, pur tenendo conto che nei giorni festivi non percepisce salario.

Per lo più i braccianti italiani abitano, se avventizi, in baracche appositamente costruite, in prossimità del luogo del lavoro, e pagano da marchi 1.50 a 2 al giorno, compreso il vitto.

Un altro carattere della nostra immigrazione è la mancanza quasi completa della famiglia. Le donne e i fanciulli restano in

Italia; emigrano solo gli uomini validi. Salvo qualche eccezione di emigranti che trasportano seco la famiglia o se la formano qui, la maggior parte, operai in genere, mutano continuamente di sede e vivono soli. Ne è prova lo scarso numero delle nascite di Italiani e dei matrimoni misti nel distretto consolare, numero esiguo in confronto di quello degli immigranti.

Istituzioni italiane. — Date queste condizioni, non è da maravigliare se non si formano durevoli aggregati di popolazione italiana e se non sono sorti istituti italiani di credito, istruzione, assistenza e previdenza. Il carattere instabile e temporaneo della nostra immigrazione in questo paese non è adatto alla formazione di colonie, nè urbane, nè rustiche; l'attività degl'immigranti si rivolge al solo lavoro materiale, con esclusione dell'agricoltura, e mancano, per quanto è noto, proprietari di immobili. Le stesse ditte italiane qui stabilite non dispongono di grandi capitali, ed hanno un'importanza puramente locale.

Carte di legittimazione. — La Convenzione dell'8 agosto 1873, che è ancora in vigore fra l'Italia e la Germania, abolì l'obbligo dei passaporti per gl'immigranti dell'uno e dell'altro paese: però, siccome l'art. 6 stabilisce che il cittadino straniero deve essere in grado di provare, ogni qual volta occorra, la sua identità personale, ossia di "legittimarsi", sussiste tuttora l'obbligo di presentare il passaporto rilasciato nel Regno o dalle competenti autorità, ovvero dal console.

Il numero dei passaporti rilasciati dall'ufficio consolare di Colonia è sempre stato molto esiguo in confronto al numero degli Italiani immigrati; esso è andato tuttavia aumentando di anno in anno.

Passaporti forniti a cittadini italiani dal R. Consolato in Colonia.

Anni	Numero	Anni	Numero
1894	112	1898	641
1895	199	1899	1164
1896	291	1900	1501
1897	412	1901	2403

Assicurazioni contro gl' infortuni sul lavoro, le malattie, l'invalidità. — I principi generali della legge per le assicurazioni contro gl' infortuni (30 giugno 1900), vigente in Germania, sono i seguenti:

Ogni operaio, assumendo un determinato lavoro, qualunque ne sia la natura, viene ascritto ad un'associazione professionale (*Berufsgenossenschaft*), la quale, verso il pagamento di determinate quote da versarsi dall'imprenditore, lo assicura contro l'incapacità al lavoro derivante da infortunio, ed è tenuta, in caso di morte, a risarcire i parenti del defunto. In caso d'*incapacità al lavoro*, viene corrisposto all'operaio vittima del sinistro un indennizzo sotto forma di pensione, in rate mensili, commisurato al guadagno medio percepito dall'operaio nell'anno precedente all'infortunio (dedotto un terzo, quale parte di danno da sopportarsi dall'operaio stesso), e al grado maggiore o minore di incapacità al lavoro. La pensione dura sino a che rimangono immutate le conseguenze dell'accidente; che se esse diventino meno gravi o cessino, la pensione viene ridotta o soppressa. L'obbligo del sodalizio professionale comincia con la quattordicesima settimana dall'avvenuto infortunio, perchè — come si vedrà più innanzi — sino a tutta la tredicesima settimana il sussidio deve essere corrisposto dalla Cassa per le malattie.

Nel caso di *morte*, in seguito a infortunio sul lavoro, il sodalizio professionale è tenuto a fissare una pensione ai parenti (moglie, figli, ascendenti), la quale viene calcolata in base al guadagno medio annuo del defunto e ad una percentuale fissa (20%), purchè si dimostri che l'operaio vittima del sinistro era il solo o il principale sostegno della famiglia.

Contro il rifiuto da parte del sodalizio professionale di fissare tali pensioni, o contro la riduzione di esse, è ammesso appello ad un Tribunale arbitrale (*Schiedsgericht*), e ricorso in terza istanza all'Ufficio Imperiale delle assicurazioni in Berlino (*Reichs-Versicherungsamt*).

Per quanto riguarda l'assicurazione contro le malattie, ogni

operaio è membro di una cassa (*Krankenkasse*), la quale lo sussidia od altrimenti lo fa curare durante l'inabilità al lavoro, non però al di là della tredicesima settimana.

A queste disposizioni legislative ne sono collegate altre, che fanno obbligo ai sodalizi professionali e alle Casse per le malattie di sussidiare la famiglia dell'operaio vittima di un sinistro, o caduto ammalato, durante il tempo in cui egli è incapace di lavorare e privo di pensione, a patto sempre che si provi esserne egli l'unico o il principale sostegno.

Le limitazioni di questi diritti riguardo agli operai italiani sono state abrogate con la nota decisione del *Bundesrath* del 29 giugno 1901, e quindi non è il caso di trattarne. Ormai si possono ritenere ammessi i seguenti principî:

1° L'operaio italiano, vittima di un infortunio, ha il diritto di percepire la pensione anche in patria;

2° Le famiglie di coloro che sono morti in seguito a infortunio sul lavoro in Germania, hanno diritto a indennizzo, anche se non ebbero mai la loro dimora nell'Impero.

I detti assegni sono a vita, e cessano soltanto per le vedove che passano a seconde nozze, e per gli orfani quando raggiungono i quattordici anni, oltre che in alcuni altri casi speciali, come carcerazione dell'avente diritto, ecc.

Accanto a tali benefiche leggi, sta l'istituto dell'assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia. L'operaio, pagando delle quote settimanali minime, durante il periodo della sua attività di lavoro, può acquistare il diritto ad un assegno per gli anni in cui sia reso dall'età impotente al lavoro. Da tale assegno non sono esclusi gli stranieri, ma la legge prescrive che possono godere della pensione le persone soltanto che soggiornino entro il territorio dell'Impero.

L'iscrizione degli imprenditori a membri dei sodalizi professionali e delle Casse per le malattie, come pure il versamento delle quote d'assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia, sono obbligatorie.

Lavoro delle donne e dei fanciulli. — Le norme che regolano il lavoro delle donne e dei minorenni sono contenute nel Regolamento industriale (*Gewerbe-Ordnung*), ed i criteri cui sono informate sono i seguenti:

I fanciulli minori di 13 anni non possono essere occupati nelle fabbriche. Superata tale età, essi possono lavorare solo quando non siano più obbligati a frequentare la scuola elementare. I fanciulli sotto i 14 anni non possono essere occupati per più di 6 ore al giorno; quelli tra i 14 e i 16 anni non devono lavorare nelle fabbriche per oltre 10 ore al giorno, compresi i riposi.

Nelle ore notturne (dalle 7 e mezzo pomeridiane alle 4 e mezzo antimeridiane) le donne non devono lavorare; nè possono essere occupate oltre le 4 e mezzo pomeridiane del sabato e delle vigilie dei giorni festivi. Le operaie che hanno compiuto i 16 anni di età, non devono lavorare più di 11 ore nei di feriali e di 10 nelle vigilie dei festivi, e quelle che hanno da attendere a una azienda domestica, possono chiedere di lasciare il lavoro mezz'ora prima del riposo durante il giorno, se il riposo stesso non supera un'ora e mezzo.

Le donne in istato di gravidanza non possono venire occupate nelle quattro settimane che precedono il parto e nelle due che lo seguono, senza speciale certificato medico. Sono stabiliti per legge anche i riposi durante il lavoro; il riposo festivo è obbligatorio.

L'imprenditore ha obbligo di tenere informata la Polizia locale dei minorenni o delle donne a cui ha dato occupazione nella sua fabbrica, indicando la natura del lavoro, la durata e le interruzioni di esso, ecc.

I minorenni non devono incominciare a lavorare prima delle 5 e mezzo antimeridiane, nè proseguire oltre le 8 e mezzo pomeridiane. Quanto ai lavori, da cui i minorenni e le donne devono essere esclusi, il § 139° del *Gewerbe-Ordnung* dà al *Bundesrath* facoltà di determinarli via via che se ne presenti l'opportunità. Così fu vietato l'impiego di donne e di fanciulli in fabbriche pericolose alla salute e alla vita, come nelle vetrerie. Inoltre

vennero stabilite numerose limitazioni per l'impiego di minorenni e delle donne nelle filande, nelle fabbriche di cicoria e di zucchero greggio, nelle raffinerie, nelle miniere, nelle fabbriche di conserve, nelle lavorazioni dei mattoni e delle tegole, e, in generale, in tutti gli opifici provvisti di fornaci e di motori.

Esercizio delle arti liberali. — Le leggi tedesche non fanno alcuna differenza fra cittadini e stranieri per ciò che si riferisce all'esercizio delle professioni libere; cosicchè tanto gli uni, quanto gli altri, devono assoggettarsi alle medesime formalità per comprovare le proprie attitudini. Ad esempio, occorre tanto pei nazionali quanto per gli stranieri una approvazione (*Approbation*), data in base ad un esperimento di capacità, per i farmacisti, i medici, i chirurghi, i veterinari, i dentisti e simili, approvazione che è indipendente dalla laurea (circolari 9 dicembre 1869, 5 marzo 1875, 25 dicembre 1879, 5 aprile 1884, 6 luglio 1884, del cancelliere dell'Impero) e senza di cui neanche i medici, i farmacisti, ecc., possono esercitare, e chiamarsi tali.

Conclusioni. — Dalle considerazioni svolte, e dall'esame dei dati statistici che più sotto si riportano, risulta quale sia l'importanza dell'immigrazione italiana nelle provincie del Reno e delle Westfalia.

La popolazione italiana in Prussia, secondo i dati degli ultimi censimenti professionali pubblicati dall'Ufficio imperiale di statistica in Berlino, era di 6378 persone nel 1895 e di 22,407 nel 1900. Essa si distribuiva nel modo seguente, nelle provincie del Reno e della Westfalia:

CENSIMENTO DEL 1° DICEMBRE 1895.

		MASCHI	FEMMINE	TOTALE
Provincie del Reno	Köln	194	84	1,949
	Düsseldorf	899	308	
	Trier	280	42	
	Aachen	71	26	
	Coblenz	28	17	
Westfalia	Münster	197	31	1,394
	Minden	45	1	
	Arnsberg	943	177	
Principato di Waldeck	"	"	"	
		2,657	686	3,343

CENSIMENTO DEL 1° DICEMBRE 1900.

		MASCHI	FEMMINE	TOTALE
Provincie del Reno	Köln	1,207	253	8,917
	Düsseldorf	4,287	846	
	Trier	1,376	108	
	Aachen	173	34	
	Coblenz	576	57	
Westfalia	Münster	706	131	5,629
	Minden	128	15	
	Arnsberg	3,959	690	
Principato di Waldeck	51	2	53	
		12,463	2,136	14,599

Questi dati statistici, pur dimostrando l'incremento costante dell'immigrazione italiana, sono ben lungi dal rappresentarne il vero numero. Essi sono stati raccolti nel periodo dell'anno in cui la maggior parte degli operai italiani è già rimpatriata, ossia nel cuore dell'inverno. I 14,599 cittadini italiani, che si trovano in queste provincie al 1° dicembre 1900, sono dunque solamente quelli che vi risiedono abitualmente, avendovi trovato stabile occupazione.

La gran massa, che immigra durante la stagione più propizia, è necessariamente sfuggita alla numerazione statistica. Perciò la cifra approssimativa da me indicata per le provincie del Reno e della Westfalia di 40 a 50 mila Italiani mi sembra corrisponda alla verità, sia perchè si riferisce all'anno 1901, in cui l'immigrazione è stata più forte che nel 1900, sia perchè comprende la totalità degl'Italiani tanto immigrati temporaneamente quanto con residenza permanente (1).

Secondo i suesposti risultati del censimento prussiano l'immigrazione italiana, nella regione renano-westfalica, supera il 65 per cento dell'immigrazione italiana in Prussia, e ormai eccede la potenzialità di queste provincie ad offrire occupazione a tutti gli Italiani che vi convengono.

(1) È interessante, a questo proposito, osservare quale incremento abbiano avuto gli affari trattati dal Consolato da che venne istituito.

Anni	Numero delle corrispondenze	Anni	Numero delle corrispondenze
1894	898	1898	2945
1895	1457	1899	4977
1896	1608	1900	11781
1897	2341	1901	16850

L'EMIGRAZIONE ITALIANA NELLA SASSONIA E NELLA TURINGIA.

(Da un rapporto del sig. F. G. KRAUSE, R. Console in Lipsia).

Due sono le cause precipue che inducono l'Italiano a lasciare la patria per recarsi in Sassonia ed in Turingia, eccezione fatta per quelli che vi si recano per motivi di studio:

a) mancanza di lavoro in Italia;

b) ricerca di un salario più elevato di quello percepito in patria. Invero, tra gl'immigranti che si recano in questo distretto consolare ve ne sono di quelli che, pur avendo in Italia una mercede giornaliera di lire 1.50 o 2, espatriano per venire a guadagnare tre marchi (lire 3.75) al giorno; senza riflettere che il maggior costo della vita all'estero e la diversità del clima rendono tale mercede quasi equivalente a quella percepita nel loro paese.

La maggiore affluenza di operai ha luogo durante la primavera, quando, passati i rigori invernali, incominciano i lavori della stagione estiva.

Nel 1901 vi fu una recrudescenza nell'immigrazione, che, a motivo del ristagno generale degli affari in quasi tutta la Germania, fu causa di disinganno per molti, i quali, allettati dai guadagni fatti negli anni precedenti, andarono in Sassonia ed in Turingia, senza prima assicurarsi se avrebbero trovato lavoro, consumarono il loro danaro andando in cerca di occupazione, e percorrendo inutilmente grandi distanze, per ridursi in fine a domandare sussidi al Consolato. Alcuni di loro soffrirono privazioni anche maggiori, perché, attratti dalle promesse di compagni di lavoro, promesse che questi non sempre poterono mantenere, avevano condotto seco la moglie ed i figli. Ma questi casi, fortunatamente, furono rari.

Gl'Italiani che si recano in Sassonia ed in Turingia si possono dividere nelle seguenti categorie:

1° *Terrazzieri*. — Il maggior numero proviene dalle provincie venete. Debbonsi annoverare tra costoro quei muratori, che, non potendosi occupare come tali, preferiscono, tanto per guadagnare qualche cosa e provvedere ai bisogni della propria famiglia in Italia, esercitare un mestiere analogo nelle cave di carbone e di pietra, caricando e scaricando i vagoni nelle miniere, con una mercede oscillante fra i 90 e i 100 marchi mensili. Parecchi di questi, dopo alcuni mesi di tale lavoro, provvedutisi dei mezzi necessari pel viaggio, si recano al sud o all'estremo nord della Germania, al fine di realizzare ancora qualche guadagno e migliorare la propria condizione.

2° *Pavimentai*. — In questo genere di lavoro, gli Italiani sono preferiti ai Tedeschi per la loro speciale abilità. I nostri connazionali che esercitano il mestiere di pavimentaio appartengono quasi tutti alle provincie di Udine, Treviso, Belluno e Venezia.

3° *Operai ferroviari*. — Il maggior contingente degli operai addetti alla costruzione di strade ferrate è dato dalle provincie di Aquila e di Teramo. Essendo operai abilissimi, specialmente per i trafori di gallerie, sono preferiti ai Polacchi, coi quali vengono spesso a contesa, forse per gelosia di mestiere. Hanno salari piuttosto elevati, che giungono talora fino a 150 e più marchi al mese; ma sono, più degli altri, esposti ad infortuni sul lavoro.

4° *Esercenti professioni girovaghe*. — Alcuni esercitano la vendita di mandorle e di nocciuole abbrustolite, di confetti, mandorlati e gelati o quella dei palloncini di gomma; altri conducono animali ammaestrati e visitano le fiere, tanto frequenti in Sassonia. Le provincie di Parma e di Modena, e, in proporzione minore, quella di Bologna danno il maggior contingente agli esercenti questi mestieri girovaghi.

Appartengono a questa categoria anche i figurinai: essi fanno buoni affari, ma non più come una volta, perché, pur impiegando

nella vendita dei loro prodotti dei minorenni, la diminuzione di spese che ne deriva va a tutto vantaggio dei fabbricanti. Anche i venditori di dolci impiegano dei giovanetti per la vendita. Si è cercato sempre di migliorare la sorte di questi minorenni, ma invano, perché il male consiste nell'egoismo e nell'avidità di guadagno dei loro padroni, che, accapparrati in Italia dei fanciulli, li conducono all'estero per sfruttarli fin dove è possibile, senza punto curarsi di provvedere al loro avvenire e alla loro istruzione. Alcuni di questi padroni stanno economicamente molto bene, e tengono in deposito presso le Banche di Lipsia somme rilevanti.

Per le nuove disposizioni stabilite dall'Amministrazione comunale di Lipsia, dal settembre 1901 in poi, i minorenni girovagli non possono esercitare la vendita delle figurine che sino alle ore 9 di sera, e debbono aver superato l'età di 20 anni per poter vendere nei locali pubblici sino a mezzanotte. Questa disposizione ha assai danneggiato alcuni di questi sfruttatori di minorenni, i quali, non potendo più conseguire i consueti guadagni, lasciarono la Sassonia per continuare il loro traffico altrove.

5° *Docenti di lingua italiana.* — Gli Italiani appartenenti a questa categoria guadagnano appena tanto da vivere. In condizioni relativamente migliori si trovano le donne, le quali, nella stagione estiva, quando le famiglie ricche lasciano la città per recarsi in campagna o ai monti, le accompagnano in qualità di dame di compagnia, e ad un tempo, di insegnanti di lingua italiana.

6° *Studenti.* — Costituiscono la maggior parte della colonia stabile, e vengono dalle diverse provincie d'Italia a Lipsia, per frequentare l'Università o la Scuola superiore di commercio.

7° *Negozianti.* — L'ultima categoria è quella dei negozianti, che sono in numero molto limitato, e s'occupano del commercio dei vini e degli agrumi, con risultati più o meno felici.

L'anno 1901 non fu molto favorevole ai nostri emigranti, a motivo degli scioperi che si sono succeduti di frequente, e specialmente di quello che ebbe luogo in Halle.

Vi sono Italiani che, ignari affatto della lingua tedesca, anche delle parole di uso più comune, si lasciano accaparrare da sensali di lavoro, i quali vivono a loro spese trattenendosi sulle mercedi un tanto pel vitto, che prendono in comune con essi, un tanto per l'alloggio, e via dicendo. La mercede di tre marchi, che è corrisposta per ciascun operaio dall'impresa costruttrice, non viene da questi sensali di lavoro consegnata per intero agli operai, a cui si fa credere che l'impresa dia un salario minore. Se l'operaio reclama, il sensale gli trattiene il passaporto e la paga settimanale. È avvenuto talora che, invitato il sensale a recarsi presso l'ufficio del Consolato per giustificare il suo operato verso i propri connazionali, egli o non ha risposto, o è ritornato alcun tempo dopo in Italia, per comparire di bel nuovo alla ripresa dei lavori, e continuare il suo ignobile commercio (1).

(1) Aggiungiamo alcune notizie sull'emigrazione italiana nel distretto consolare di Dresda, che togliamo da un rapporto del R. Vice Console Barone Locella Guglielmo.

L'emigrazione italiana in quel distretto ha prevalentemente carattere temporaneo. Gli Italiani vi si recano specialmente per prender parte a lavori di costruzione che ordinariamente si eseguono nelle stagioni calde e languiscono in quelle invernali. Il numero degli Italiani residenti nel distretto, quale risulta dai censimenti quinquennali della popolazione eseguiti in dicembre, non dà un'idea esatta del numero dei nostri connazionali che si trovano in alcuni periodi dell'anno in quelle provincie.

Il R. Vice Console insiste sulla necessità che gli emigranti italiani siano edotti delle norme che regolano la materia degli infortuni sul lavoro. Presentemente è stato deciso che le vittime di tali infortuni possano conseguire il pagamento delle pensioni liquidate anche nel caso che, in seguito all'infortunio, intendano di rimpatriare. L'operaio italiano però non dimostra di saper usufruire dei vantaggi garantiti dalle leggi dell'Impero germanico in questa materia, soprattutto per ignoranza delle disposizioni legislative e del modo come funzionano le associazioni professionali.

Il R. Vice Console infine avverte che le attuali condizioni dell'industria e la diminuzione dei grandi lavori di costruzione hanno determinato un eccesso di mano d'opera, e che non sarebbe consigliabile per ora ai nostri connazionali di recarsi nel distretto consolare di Dresda.

DEI RICOVERI PER EMIGRANTI AD AMBURGO

e del sistema di alloggio a Brema.

Il dott. A. F. Labriola, libero docente di economia politica nella Facoltà legale di Roma, ebbe incarico dal Commissariato dell'emigrazione di recarsi ad Amburgo a visitare il Ricovero per gli emigranti che sorge in quel porto, e a Brema per riferire sull'ordinamento delle locande, nelle quali ricevono alloggio gli emigranti durante i giorni che precedono immediatamente la loro partenza.

Il prof. Labriola ha disimpegnato la sua missione con pieno soddisfacimento del Commissariato, riferendo con minuti particolari le disposizioni in vigore in Amburgo e Brema, recando seco anche i piani e i disegni del ricovero di Amburgo. Della relazione circostanziata che egli presentò in iscritto, fu pregato lo stesso autore di fare un riassunto da pubblicarsi, che è quello contenuto nelle pagine seguenti.

Per incarico datomi dal Commissariato dell'Emigrazione mi recai nei porti di Amburgo e Brema, per ivi far oggetto del mio studio il funzionamento dei servizi di emigrazione, ed in particolare quanto concerne l'alloggio degli emigranti nell'attesa dell'imbarco.

La presente pubblicazione è un compendio, della relazione che presentai, accompagnata dai piani generali e di dettaglio, favoritimi dalla cortesia delle autorità Amburghesi, e della direzione della Hamburg Amerika Linie.

Nei due porti di Amburgo e di Brema sono attuati due sistemi diversi di alloggio per gli emigranti.

Nella città di Brema esiste soltanto l'alloggio in locande esercitate sotto la vigilanza dell'autorità, e subordinate a determinate condizioni, che ne fanno un alloggio buono sotto ogni rispetto.

Ad Amburgo all'incontro, accanto alle locande esercitate anch'esse sotto la vigilanza dell'autorità ed assoggettate a determinate condizioni, esiste il vero

e proprio *Ricovero*. Il ricovero è come l'alloggio fisso e normale dell'emigrante, nel quale vanno concentrate le grandi masse che si rendono pericolose sotto il rispetto della sanità, o dell'ordine, e che altrimenti non troverebbero alloggio conveniente (1).

Voglio qui dire subito, che, nè ad Amburgo, nè a Brema è dato di vedere gruppi o frotte di emigranti, che, mancanti di alloggio e abbandonati a se stessi, diano spettacolo di miseria e dimostrino la negligenza dell'autorità. Gli emigranti sono poi, sia all'arrivo, che alle partenze, come anche nel momento di entrare od uscire dall'alloggio e così via, accompagnati e diretti da persone incaricate di tale ufficio, in modo che difficilmente avvengono disordini e irregolarità.

Il tutto procede in modo regolare, ordinato, direi quasi, con disciplina militare; e con grande rapidità viene disbrigato tutto ciò che si riferisce all'arrivo, all'assegnazione dell'alloggio e poi alla visita sanitaria, ai vari controlli, alla partenza ed all'imbarco. Il meccanismo amministrativo, e di polizia, per la direzione e per l'esercizio della vigilanza e del controllo in materia di emigrazione è relativamente assai semplice.

In questo breve sunto mi trattengo a parlare quasi esclusivamente di Amburgo, non perchè io disconosca l'ottimo risultato di quanto si è fatto a Brema, ma perchè quel che ora ci interessa più da vicino è appunto il Ricovero.

Non disconosco punto la bontà dei criteri con i quali venne organizzato in Brema l'alloggio privato concessionato. Mi affretto anzi a dire che eccellenti sotto ogni rispetto sono in genere gli alloggi per emigranti a Brema, e che la maggior parte di essi può essere considerata come un modello del genere, per quanto riguarda la ubicazione, l'ampiezza e distribuzione dei locali, l'aereazione, l'accesso della luce, la separazione dei sessi, e così via, per quanto riguarda insomma la sanità, la decenza, l'ordine e la relativa comodità. Dirò pure che la vigilanza è continua ed efficace, e che gli abusi, gli inganni, e gli inconvenienti sono stati, nei limiti del possibile, ridotti al minimo.

Ma quel che urge presso di noi è la costruzione dei ricoveri, ed è perciò opportuno che i lettori di questo Bollettino conoscano quanto già si è fatto ad Amburgo, dove la esperienza in materia è più che decennale, e dove di recente, facendo tesoro di quanto insegnava il passato, si è ricostruito su nuova area un ricovero, che può bene a ragione dirsi il tipo ottimo e

(1) Si noti che nell'anno decorso (nel quale funzionavano ancora i vecchi ricoveri, divenuti già insufficienti e ridotti in cattive condizioni) circa la metà di tutti gli emigranti imbarcatasi ad Amburgo furono alloggiati in tale Istituto.

Riporto più in là i vari dati statistici.

più moderno del genere, tanto sotto il rispetto sanitario, quanto sotto quello umanitario.

Il Ricovero di Amburgo è una tutela per la città ed una tutela per le masse degli emigranti, altrimenti soggetti ad ogni genere di sfruttamenti ed inganni, che, come lo dimostra la lunga esperienza di quella città, non si sono potuti mai sradicare in modo completo ed efficace.

Alloggio in locande. — L'ordinamento del servizio di alloggio in locande ottenuto a Brema è quel che di meglio possa dare il sistema per generali condizioni di cose, per bontà di ordinamento, e quanto a capacità delle persone preposte al servizio. Ma ritengo che tale sistema non possa adottarsi da noi come tipo normale di alloggio. A noi non riuscirebbe certo di trovare nelle città marittime e nell'abitato delle locande che, per postura, disposizione dei locali, condizioni igieniche e così via, si prestino ad alloggio privato, tutelato e vigilato come se fosse alloggio diretto dalla pubblica amministrazione. E in ogni caso non si riuscirebbe ad avere, come si riesce a Brema, delle locande che sono dei veri alloggi modello, e che si adattano perfino a fare eventualmente da stazioni di isolamento. Riuscirebbe poi impossibile di stabilire tali rapporti reciproci tra le compagnie, gli agenti e gli albergatori, sia come corporazioni e sia come singoli, che valgano a rendere effettiva e solidale la responsabilità, ed efficace il controllo che sul tutto esercita p. e. a Brema l'autorità con mezzi semplici, poco costosi e punto vessatorii.

Tralascio di dire qui delle condizioni fissate dalla autorità per quanto riguarda la sicurezza ed igiene dei locali, la loro ampiezza, la ventilazione, l'illuminazione, la distribuzione dell'acqua e dei comodi per la pulizia personale, la sistemazione dei cessi, e così via. Non dirò nemmeno del modo nel quale viene esercitata la vigilanza, nè come l'ufficio di tutela della emigrazione (*Nachweisungsbureau*), oltre a controllare e sorvegliare il tutto, aiuti, consigli e tuteli l'emigrante. Ciò riferirò nella mia Relazione *in extenso*, e passo senz'altro a dire dei Ricoveri in Amburgo (1).

(1) Ricordo qui soltanto a titolo di semplice notizia che le locande ora in esercizio a Brema sono all'incirca poco più di 50, con posti per circa 3775 emigranti, in condizioni normali, e per 5670 in condizioni anormali e di necessità. Tra queste 5 sono classificate come locande quarantenarie di isolamento, per il caso che se ne presenti la necessità.

Ciascuna delle locande dipende da determinati imprenditori di emigrazione, o da un agente, ed è destinata normalmente all'alloggio degli emigranti della data Compagnia, o del dato agente. I vari albergatori in tal modo si trovano come alla dipendenza delle varie Imprese.

In ultima analisi poi tutto il movimento di emigranti a Brema dipende dal Lloyd, il che sotto molti rispetti è un vantaggio, e dà delle grandi garanzie per i vari

Necessità dei ricoveri. — Per ora quel che più importa da noi in Italia è appunto il provvedere ai ricoveri, dove gli emigranti possano trovare un alloggio economico, sicuro e igienico. Nessun servizio di tutela e vigilanza, nessuna polizia e nessun ufficio speciale valgono a proteggere l'emigrante (lo dimostra la esperienza di Amburgo) meglio di quel che possa fare il ricovero in modo quasi automatico.

Solo il ricovero giova ad evitare il pericolo di infezione, e di diffusione di malattie dall'emigrante alla città, o dalla città all'emigrante, o da emigrante a emigrante, ed esso solo vale a preservare la nave meglio che una sommaria visita medica fatta in tutta fretta nella stazione marittima.

Condizioni di Amburgo prima della costruzione dei ricoveri. — Ad Amburgo, prima della costruzione dei ricoveri e nei momenti di grande e tumultuosa affluenza di emigranti, si ebbe il triste spettacolo di frotte di persone malvestite e malnutrite, le quali vagavano per le strade senza altro alloggio che quello che la polizia può offrire ai vagabondi. Anche ad Amburgo avveniva che le persone chiedessero in folla aiuto e protezione alle autorità (*Nachweisungsbureau für Auswanderer*) senza che queste potessero sempre, malgrado il massimo buon volere e la più grande abnegazione, operare efficacemente e mettere riparo a tutti i mali.

Ricoveri provvisori. — Ancora prima che nel 1891 venisse costruito il vero e proprio ricovero, ora abbandonato, si dovè provvedere in modo provvisorio.

Si deve all'opera ed all'iniziativa del Consigliere (*Rath*) Sthamer, e alla efficace cooperazione del signor Klompfpass, ispettore-direttore dell'Ufficio di vigilanza e tutela dell'emigrazione (*Nachweisungsbureau*), se si pose mano ad un'opera così utile ed umanitaria, come quella del ricovero. Lo Sthamer può bene a ragione dirsi l'iniziatore dei ricoveri, ed egli stesso ha promosso ed in certa guisa diretto, la costruzione del nuovo ricovero.

servizi. (Gli imprenditori Missler Ischon, Südel, ecc., hanno la licenza con l'obbligo di servirsi di navi del Lloyd. La Compagnia Argo opera per mezzo dello stesso Lloyd).

Le varie locande sono di diverso tipo, sia in ragione del prezzo, e sia pure a seconda delle diverse classi sociali, o razze e religioni degli emigranti, che le frequentano. La più grande locanda è capace di ben 299 emigranti, la più piccola ha solo 13 posti.

Dirò qui ancora che il numero totale degli emigranti (3775) si distribuisce in 645 stanze appartenenti a 55 diverse locande. Che i letti a una piazza sono 822, e quelli a due posti sono 1100 (il che fa che attualmente possano essere alloggiati solo 3022 emigranti nello spazio sufficiente per 3775). Il numero dei bagni ammonta a 17 e tra le varie locande si contano ben 196 latrine e 72 orinatoi convenientemente collocati e distribuiti.

Le sale da pranzo o i refettori indipendenti sono in numero di 50.

Fu appunto tra il 1888 e il 1889 che si utilizzò un capannone destinato prima alle esercitazioni dei militari, e qualche casa abbandonata, e si provvide alle più urgenti necessità in quel modo che le circostanze permettevano. Si dovette a volte persino ricorrere ad alcune navi mercantili per alloggiarvi gli emigranti (1).

Ricovero vecchio. — Nel 1891, nella zona del Porto Franco, si costruirono ed aprirono al servizio dei ricoveri regolari muniti di un impianto di cucine e di lavanderie e simili, ed in ispecial modo dotati di un servizio di disinfezione e di bagni, sistemati in modo conveniente, giusta i dettami dell'igiene.

Fu nel 1891, cioè proprio quando il movimento dell'emigrazione raggiunse un massimo non mai prima raggiunto (144,382), e quando in Russia, da dove proviene il grosso dell'emigrazione, inferiva il colera ed il vaiuolo, che si aprì il ricovero, principalmente e in prima linea quale stazione sanitaria (2).

Cessate in seguito le urgenti ragioni sanitarie e diminuita in ispecie la eccezionale affluenza degli emigranti, si rendeva possibile l'alloggio di questi nelle locande esistenti.

Ma in modo troppo evidente si erano rivelati i vantaggi che il sistema dei ricoveri presenta, perchè si potesse pensare ad abolirli. Anzi l'Amministrazione li conservò e provvide a migliorarli e a renderli più adatti allo scopo umanitario e sanitario.

Si ridusse il numero delle persone per ciascun dormitorio, si aumentarono le comodità, si ampliò e migliorò lo stabilimento di disinfezione e di bagno, si provvide alle chiese nell'interno del ricovero stesso, si sistemarono dei negozi di vendita e così via.

Ricovero nuovo. — A quel ricovero che fu in azione e dimostrò la sua utilità per un decennio, fu recentemente sostituito il nuovo, che deve rispondere, meglio del primo, al doppio scopo sanitario e sociale.

(1) In quell'epoca erano in servizio ben 58 locande da emigranti, con circa 4000 posti, e pure non bastavano nei momenti di pleora. Si osservi che gli agenti portavano gli emigranti a grandi frotte, e non sempre in corrispondenza delle partenze.

Un regolamento molto severo regolava l'esercizio delle locande, e la vigilanza su queste e su tutte le persone degli intermediari e simili, era assidua. Ciò nonostante non si riusciva a porre riparo a tutti i mali. Il signor Klompass mi diceva che il suo ufficio era addirittura assediato, e che solo con l'apertura dei ricoveri si riuscì a porre riparo definitivo e stabile a tanti mali. E ciò risulta pure all'evidenza dalle notizie fornite dalla relazione annuale, pubblicata dall'Ufficio di Statistica di Amburgo. Attualmente le locande in esercizio ad Amburgo sono 19 e tendono a diminuire.

(2) Ricordo qui pure le stazioni di controllo impiantate al confine e la stazione di concentramento a Ruheleben presso Berlino.

Il nuovo ricovero, inaugurato sulla fine dell'anno ora decorso, può dirsi il tipo di un alloggio normale ed igienico per grandi masse di persone. Ed è nelle intenzioni dell'Amministrazione pubblica della città di Amburgo di fare che esso costituisca effettivamente l'alloggio migliore e principale degli emigranti, a qualunque classe questi appartengano e di qualunque nazionalità siano.

Si vuol fare in modo che gradatamente il ricovero venga quasi a sopprimere la locanda privata; la quale va eliminata, data appunto la superiorità del ricovero e la maggiore economia che con esso si può raggiungere.

A spese di chi furono costruiti i ricoveri. — La iniziativa della erezione spetta all'autorità di Amburgo. Lo Stato di Amburgo si è dimostrato benemerito della tutela dell'emigrazione con tutta la sua opera legislativa, la quale in molti punti è stata riprodotta dalle leggi dell'Impero, e con la organizzazione dei vari servizi ed uffici.

In quanto alla questione speciale dei ricoveri, è certo che lo Stato ha dato la spinta, imponendo quasi alla Compagnia la costruzione di essi. Ma merita pure lode la Compagnia di navigazione « Amburgo-America » per aver fatto la costruzione a proprie spese, e per aver assunto a proprio carico i rischi dell'amministrazione economica del tutto. Infatti non soltanto il vecchio, quanto il nuovo ricovero sono stati costruiti dalla Hamburg-Amerika Linie a sue spese, ma anche le spese di esercizio sono a carico della Compagnia, la quale d'altra parte riceve le entrate. L'amministrazione è però diretta da un funzionario governativo, e non è lasciata mai alla Compagnia e tanto meno ad appaltatori o imprenditori privati; i quali, più che dall'interesse pubblico, si lascerebbero guidare dal loro tornaconto.

Bilancio attivo. — Avverto subito che, non ostante il prezzo relativamente basso pagato dagli emigranti, e il gran numero di persone ricoverate gratuitamente (circa il 25 per cento), si riesce a dare un ottimo trattamento senza perdita, ché anzi il bilancio è attivo.

Situazione del ricovero. — Il ricovero è costruito sopra un'area dell'estensione di circa 25,000 metri quadrati (1), su terreno di riempimento sab-

(1) La grande estensione in superficie, in relazione al numero dei ricoverati (1132 persone), presenta dei vantaggi sui quali è superfluo di insistere data la loro evidenza. Mi preme qui soltanto di richiamare l'attenzione su di un altro punto e cioè che la ampiezza del ricovero non si impone solo per ragioni umanitarie e ragioni igieniche, ma bensì per poter far fronte ai casi di straordinaria affluenza. Perchè se il ricovero deve essere commisurato ad un movimento di persone pressochè normale, è pur necessario che esso si presti provvisoriamente ad accogliere in casi eccezionali un maggior numero di persone; il che è possibile senza pericoli di malattia e di disordine, solo quando il locale non sia tale da dare il minimo necessario di ampiezza per il numero normale di persone cui è destinato. Ad Amburgo, per esempio, è capitato di dovere stabilire dei letti posticci tanto nelle corsie come nelle sale di trattamento, nei momenti di tumultuaria affluenza di emigranti.

bioso e rialzato sulla circostante pianura. Si trova direttamente sulla via rotabile Amburgo-Harburg, a poca distanza dalla linea ferroviaria, e da un imbarcatoio dove possono accostare le barcaccie e i vaporette. Esso è stato posto *a una certa distanza dal porto e dalla città*, sia perchè così era più facile il disporre di una grande area, sia pure perchè la vicinanza del porto e dell'abitato venne riconosciuta come non priva di notevoli inconvenienti.

L'insieme si presenta senza pretese architettoniche ed artistiche. Il genere di costruzione risponde allo scopo suo per semplicità di linee e per la mancanza di qualsiasi superfluità ornamentale.

Seguendo i più sani dettami dell'igiene, ed anche per ragioni di ordine, di disciplina e di facilità di servizio, e per poter inoltre effettuare una razionale separazione dei vari gruppi di emigranti, il ricovero è stato costruito secondo il *sistema dei padiglioni separati e ad un piano solo*.

Costruzione ad un piano. — I vari edifici che compongono il ricovero sono ad un solo piano, o, per meglio dire, il tutto sta a pianterreno. Tale disposizione rende più facile la vigilanza, il servizio in genere e il mantenimento dell'ordine e della disciplina, e presenta pure vantaggi non indifferenti sotto il rispetto dell'igiene in genere e della pulizia. A tacere della maggiore facilità di accesso per l'aria e la luce, voglio notare che un sistema di ventilazione circolatorio (aperture regolabili sul tetto e finestre nelle pareti esterne) semplice, pratico e di nessuna spesa, quale è adottato nei ricoveri, non è attuabile quando più piani siano sovrapposti. Si noti pure che l'emigrante insudicia e bagna i pavimenti, se non da sè, certo molto spesso con i bambini; indi il pericolo di infiltrazioni da un piano all'altro. In ogni caso poi occorre di lavare spesso con abbondante quantità di acqua tutti i pavimenti, il che può difficilmente farsi quando la costruzione sia a più piani. È certo poi che l'isolamento in caso di epidemia non riesce possibile tra vari piani sovrapposti. In ultimo deve considerarsi che tutta la costruzione, dalle fondamenta alle mura, deve essere più pesante e costosa quando si tratti di elevare a maggiori altezze.

Tipo di costruzione. — Qui sia notato soltanto di passaggio che la costruzione dei ricoveri è di un tipo leggero, ma solido, essendosi avuto di mira di erigere degli edifici destinati ad adempiere al loro ufficio per un lungo periodo di tempo. *Le mura tutte sono in mattoni.* Quelle esterne sono a due strati con intercapedine, al riparo dai grandi freddi e dal gran caldo. I pavimenti sono in cemento, e sono isolati dal sottosuolo. Le pareti sono imbiancate alla calce; il che facilita la pulizia, la economica manutenzione, la disinfezione, e il frequente rinnovamento, ogni qualvolta avvengano dei danni.

Tutto il ricovero è diviso in due parti, nettamente distinte e separate.

Sezione di entrata, disinfezione e bagno. — La parte destinata al ricevimento dei nuovi arrivati, alla visita medica e alla disinfezione ed al bagno (cosiddetta parte infetta) è costituita da un unico grande edificio di circa 72 metri per 37, che comprende le sale di aspetto, l'ufficio di immatricolazione, i dormitori, le stanze di trattenimento e di attesa, e infine il locale per la disinfezione e per il bagno. Quest'ultima parte risponde alle condizioni del più perfetto isolamento, in modo che è reso impossibile il contatto tra disinfettati e effetti ancora infetti, tra persone disinfette e persone ancora sporche, ed è costruita secondo i dettami più recenti dell'igiene. Noto di sfuggita che circa 120 uomini e 68 donne possono fare il bagno in un'ora.

Gli emigranti alloggiati in questa cosiddetta sezione infetta attendono la visita medica, *senza della quale non sono ammessi a fare il bagno*. La visita sanitaria, date le condizioni dell'alloggio, riesce facile, spedita, accurata e sicura, e non è una mera formalità vessatoria e inefficace, come avviene spesso per quelle effettuate all'ultima ora nel punto d'imbarco. *Solo quelli che abbiano subito la visita medica ed abbiano fatto il bagno sono ammessi nella sezione sana.*

Sezione sana, alloggio. — La parte del ricovero destinata all'alloggio definitivo degli emigranti è costituita secondo il sistema dei padiglioni isolati; il che è utile, sia sotto il rispetto igienico, sia sotto il rispetto della vigilanza e dell'ordine, sia pure per tenere separati gli emigranti secondo la loro provenienza e la loro religione. La separazione dei sessi, s'intende, è assoluta ad Amburgo.

Padiglioni. — Ciascuna sezione di padiglione serve per l'alloggio di 88 persone distribuite in quattro dormitori da 22 letti, e comprende inoltre una sala nella quale gli emigranti si trattengono di giorno (1), un locale con lavandini, e il locale dei cessi. Riguardo al sistema di aereazione e ai cessi, che sono ottimi e pratici sotto ogni rispetto, e a tutti gli altri dettagli, non posso diffondermi qui in particolari. Avverto solo, che i dormitori sono ampi, luminosi e ben aereati. Essi sono riscaldati d'inverno, e di sera sono illuminati a luce elettrica, come del resto tutto l'Istituto.

Ciascun dormitorio, salvo quelli della classe superiore, è calcolato normalmente per 22 posti, tanto nella sezione infetta, quanto nei padiglioni di alloggio definitivo. La lunghezza è di metri 13.07 per una larghezza di metri 5.17 e un'altezza media di metri 4.50 (tra 4 e 5 metri per la inclinazione del tetto). Perciò si hanno, quando essi sieno completamente occupati, quasi 14 metri cubi d'aria a persona, e 3 metri quadrati di superficie. L'arreda-

(1) Di giorno i dormitori debbono esser lasciati liberi perchè l'aria si rinnovi convenientemente.

mento è di una semplicità estrema. I letti sono semplici, puliti, comodi e decenti (1).

I padiglioni semplici comprendono una sola sezione; quelli doppi hanno due sezioni indipendenti l'una dall'altra, ciascuna delle quali è come un padiglione semplice, e per grandezza e capienza corrisponde esattamente a quello ora descritto.

Oltre ai padiglioni a dormitori ci sono due padiglioni di classe superiore, con varie stanze a 4 o 5 letti ed una sala di trattenimento. In queste due sezioni, dove si paga di più, gli emigranti sono *serviti*, ed il pranzo è loro fornito senza che essi vadano nel refettorio.

Cucine e refettori. — Le cucine e le grandi sale da mangiare sono in un *padiglione separato*, sul davanti del quale corre una tettoia-porticato (a travi in legno). Questo padiglione è diviso in due da un muro. Da un lato c'è la cucina e il refettorio per i cristiani, dall'altro quello degli ebrei.

Le cucine funzionano a vapore, e questo è fornito dalla *centrale*, che dà acqua calda e vapore per la lavanderia, i bagni, la disinfezione, il riscaldamento e così via. Ciascuna sala di refettorio è ampia e spaziosa, ed è ammobiliata decentemente e semplicemente, con grandi tavole e panche di legno.

Il refettorio per i cristiani misura metri 16.96 \times 20, quello per gli ebrei misura metri 11.29 \times 20.

Distribuzione del vitto; uso delle marche. — La distribuzione si fa rapidamente senza complicazioni, contro esibizione della *marca di quartiere*. È questa una placca con il numero del padiglione, del dormitorio e del letto, e l'emigrante la riceve all'entrare nel ricovero. Essa lo accompagna nell'acquartieramento, nel padiglione, alla consegna del pranzo, e serve poi da mezzo di controllo ogni volta che egli esca o rientri nello stabilimento (2). Del meccanismo molto semplice di queste marche, che sono un mezzo di controllo utilissimo, che funziona quasi automaticamente, ho detto a lungo nella relazione più particolareggiata.

Il pranzo ordinario, compreso nel prezzo di alloggio della classe comune, consiste in una minestra di legumi con patate, carne (250 grammi) e pane.

La porzione di carne non può essere ripetuta, ma quella di minestra si

(1) Si richiama qui l'attenzione sulla grandezza dei dormitori. È questo un punto che va ben ponderato. È certo che va vietato l'alloggio in piccole stanze separate, e che invece va adottato quello in dormitorio comune, ma che d'altra parte, per ragioni igieniche e di ordine disciplinare, non si può andar oltre una certa grandezza per non incorrere in gravi inconvenienti.

(2) L'uscita dell'emigrante è normalmente libera e non presenta pericoli o inconvenienti.

ripete quante volte venga richiesta. Per chi voglia mangiare altro c'è ogni giorno o dell'arrosto o del fritto, che si distribuiscono a modico prezzo.

Negozi. — Adiacente al refettorio è un locale, in cui son poste in vendita diverse derrate alimentari e bibite, *esclusi gli alcoolici*. In altro locale son posti in vendita tutti quegli effetti, che più di frequente sono richiesti dall'emigrante (1), e che altrove sono mezzo per sfruttarlo ed ingannarlo e derubarlo addirittura. Gli albergatori infatti inducono gli emigranti ad acquistare cose inutili e di nessun valore a prezzo alto, e così si rifanno ad usura di tutte le limitazioni imposte dalle autorità.

Gli albergatori meno onesti e più furbi, e non sono pochi, sanno mettere in opera una infinità di piccoli artifici, con i quali riescono a spillare all'emigrante i pochi quattrini dei quali dispone, e sanno fare in modo, o che esso non ricorra all'Autorità, o che il fatto sfugga alla punizione per difetto di prove. Sarebbe troppo lungo dire di tutto ciò, come pure il dire dell'aiuto che sanno prestarsi reciprocamente i buoni compari, quali sono tra loro l'albergatore, il venditore ambulante, la guida, il facchino, il cambiavalute, l'infimo agente, ecc., ecc.

Chiese. — L'edificio della chiesa cristiana, che è nel suo insieme di stile semplice, costituisce come il centro di tutto il complesso del ricovero. Uno svelto campanile con orologio sui vari lati sovrasta il tutto. L'edificio della chiesa è diviso in due parti indipendenti; l'una per il culto cattolico, l'altra per quello protestante.

Ciascuna di queste due chiese è nella forma, negli accessori e nell'arredamento, adattata alle proprie particolari esigenze.

Seguono qui i dati numerici principali.

L'edificio ha una lunghezza totale di metri 30. La larghezza massima è di circa 23 metri.

Le chiese sono ad una sola navata, e sono del tutto indipendenti l'una dall'altra. Quella protestante misura metri 7.80 per 13.22. La navata della chiesa cattolica è di metri 11 per 16.05. L'abside misura 4.25 per 6. Il campanile misura circa 23 metri di altezza.

(1) Il prezzo di vendita (al minuto) è superiore a quello d'acquisto (all'ingrosso) del 15 per cento. Si è stabilito un prezzo massimo e palese superiore a quello di vendita, perchè l'acquirente non è contento di comprare se non può contrattare ed ottenere un ribasso sul prezzo primitivamente chiesto. Al prezzo minimo normale di vendita si giunge solo dopo contrattazione. Si noti qui che la percentuale del 15 per cento è tutt'altro che esagerata.

Si è dovuto eliminare il sistema di vendita per mezzo di impiegati che stessero solo a stipendio fisso. Il venditore ha il 10 per cento, e il 5 per cento va a beneficio dell'Amministrazione del ricovero.

In altro posto del ricovero è situato l'edificio della sinagoga per gli ebrei. Essa venne costruita giusta le prescrizioni e le esigenze del culto mosaico, e sotto la vigilanza delle comunità israelitiche di Amburgo.

Si è ritenuto cosa di capitale importanza il dare agli emigranti la possibilità di seguire le pratiche del culto. D'altra parte, i ministri dei vari culti si adoperano efficacemente per la tutela morale dell'emigrante, e coadiuvano l'Autorità in tutto ciò che essa, o non potrebbe fare, o potrebbe solo fare imperfettamente.

Altre parti del Ricovero. — La sezione sana comprende pure un lazzeretto per l'isolamento delle persone o famiglie sospette, la lavanderia, le stalle e rimesse (1), il locale delle macchine, gli uffici della Hamburg-America-Linie, gli uffici di direzione e amministrazione, la farmacia, il deposito pel bagaglio, ecc.

L'uscita dalla sezione sana e il passaggio dei veicoli è assolutamente indipendente dalla sezione di entrata.

Piccoli giardini ed orti dove si coltivano erbaggi per consumo del Ricovero completano la sezione di alloggio.

Fognatura. — Le materie fecali e tutte le acque di rifiuto hanno una canalizzazione indipendente da quella delle acque piovane. Esse vengono raccolte in appositi pozzi di disinfezione, e solo dopo un conveniente trattamento vanno immesse nella cloaca, che le convoglia in un affluente dell'Elba.

Capienza del Ricovero. — Indico qui il numero delle persone che normalmente possono essere alloggiate nel Ricovero.

Padiglioni.

(Quattro doppi e uno semplice)	848
2 alloggi di classe superiore	116
	964
Totale sezione sana	964
6 dormitori della sezione infetta	132
4 stanze di classe superiore	16
Lazzeretto d'isolamento e osservazione	20
	1,132
Totale generale	1,132

(1) Il Ricovero ha servizio proprio di carri e vetture per il trasporto dei bagagli e delle persone, e torna di gran vantaggio l'essersi liberati da tutti i fastidi che davano i vetturini e facchini di piazza.

Credo pure opportuno di indicare il numero delle persone addette alla direzione, amministrazione, vigilanza e servizio del Ricovero, che è costituito da 56 uomini e 19 donne, cioè in totale 75 persone (1).

Riporto pure qui in riassunto, i dati del movimento di emigranti attraverso i ricoveri per il 1901 (ricoveri vecchi).

Totale delle persone ricoverate 36,248 di cui 30,958 persone adulte, 4159 ragazzi (mezzi posti), 1131 lattanti (zero posti).

Questi dati vanno messi in raffronto con il numero totale degli emigranti imbarcati ad Amburgo.

(1) Tanto personale può sembrare superfluo. Ma se si considera a quanti servizi (disinfezione, bagni, macchine, luce elettrica, trasporti a mezzo di carri, vetture, lavanderie, ecc.) il Ricovero provvede direttamente, ci si convincerà che il personale non è esuberante per un locale così esteso in superficie, il quale serve all'alloggio *normalmente* di più di 1000 persone e ne alloggia di più nei casi di bisogno eccezionale.

Diamo perciò l'elenco completo del personale addetto al Ricovero.

A) *Impiegati superiori:*

- 1 Medico.
- 4 Amministratore.

B) *Impiegati e personale di vigilanza:*

Uomini	Donne
2 Speditori.	1 (Wirthschafterin).
2 Impiegati di cassa.	1 Capo inserviente.
2 Speditori di bagaglio.	
4 Impiegati per il servizio di sorveglianza.	
1 Organista-sacrestano.	
1 Maestro di musica.	
1 Capo inserviente (Capo-Steward).	
1 Capo disinfettore.	
1 Capo macchinista.	

C) *Personale di lavoro:*

Uomini	Donne
2 Disinfettori.	1 Bagnina.
1 Bagnino.	1 Infermiera.
1 Infermiere.	2 Venditrici.
2 Venditori.	2 Cuoche.
4 Macchinisti.	2 Sguattere.
2 Fuochisti.	3 Lavandaie.
1 Elettricista.	6 Inservienti (Stewardesses).
3 Giardinieri.	
1 Barbiere.	
1 Portiere.	
2 Guardie notturne.	
3 Cocchieri.	
16 Inservienti (Stewards) (tra i quali 1 sarto, 1 calzolaio, 1 falegname).	

In totale adunque si hanno 56 uomini, 19 donne, ossia 75 persone in tutto.

N.B. Il concerto musicale si compone di 25 persone tratte dal personale del locale.

Nel 1901 si imbarcarono ad Amburgo 92,692 persone, delle quali 73,258 furono classificate come *emigranti*.

I tedeschi partiti da Amburgo ammontano a 8095 emigranti, e 5259 altri, in complesso 13354.

Questi dati li ho desunti dal resoconto sommario, non essendo ancora pronta la statistica completa.

Il numero delle persone moltiplicato per le giornate di ricovero ammonta a 50,032, di cui 38,550 sono della terza classe (classe comune, alloggio nei dormitori); 2460 della seconda classe (alloggio nelle stanze a 4 o 5 letti); 9022 sono di persone alloggiate gratuitamente.

La durata media della permanenza nei ricoveri è di circa un giorno e mezzo, e va da un minimo di un quarto di giornata sino ad un massimo di 6 settimane (1).

Spese correnti di esercizio. — Riguardo alle entrate e alle spese non si possono fare previsioni sicure per il nuovo ricovero. Ci limitiamo a dare le cifre che si riferiscono al vecchio locale.

L'entrata totale pel 1901 fu di 121,541 marchi (circa 156,000 lire). Per il nuovo ricovero si calcola su 200,000 marchi nell'ipotesi che il movimento sia lo stesso.

In quanto alle spese si è calcolato per gli anni passati su una media mensile di 4805 marchi per il vitto e di 3929 marchi per spese generali, amministrazione e simili, il che importa una spesa di poco superiore ai 100,000 marchi (o meglio circa 130,000 lire) all'anno. L'avanzo attivo è quindi assai sensibile.

Riguardo al nuovo ricovero non si è potuto fare nessun calcolo. Ma si prevede che gli avanzi saranno tali da compensare l'investimento del capitale.

Pagamento. — Nei vecchi ricoveri l'emigrante di classe comune pagava un marco al giorno per alloggio, vitto, bagno, disinfezione, medico, tutto compreso. Nei nuovi ricoveri il prezzo è stato tenuto a 1 marco e 60 pf. Si prevede, ciò nonostante, un aumento di affluenza, data l'eccellenza dell'alloggio e degli altri servizi, e dati pure i prezzi delle locande, e le condizioni poco buone di esse.

Sono esentati dal pagamento gli emigranti sforniti di mezzi, o che si trovino in condizione disagiata per aver numerosa famiglia e così via.

Per il periodo che va dall'inizio fino al 1900 sopra 285,018 ricoverati ben 71,284 furono esonerati dal pagamento.

(1) La media non vale a darci un criterio riguardo alla durata della permanenza di quelli che effettivamente alloggiano, perchè su di essa pesano quelli che passano soltanto per il bagno, visita medica e disinfezione.

Amministrazione - Disciplina. — L'amministrazione è diretta da un ispettore nominato dal governo di Amburgo, ed è sotto l'immediata dipendenza dell'autorità di polizia. È opinione, confortata dai fatti, che un'amministrazione assolutamente privata non potrebbe fare un servizio così perfetto, a così basso prezzo, e sarebbe poi in ogni caso guidata dall'interesse egoistico, e non dallo scopo sociale e dall'interesse pubblico generale.

Lo stesso ispettore esercita l'autorità disciplinare: cosa questa che richiede grande pratica ed esperienza e particolari attitudini. Non posso a meno di tributare le più vive lodi all'attuale ispettore-direttore signor Kiszewski, che già diresse per molti anni i vecchi ricoveri.

Dato il grande agglomeramento di persone, il mantenere la disciplina riesce cosa assai difficile.

Mentre si deve tutelare l'emigrante, si deve poi vigilarlo perchè esso non inganni l'Amministrazione, o i compagni più ingenui. Molti agenti clandestini si aggirano tra gli emigranti per tirarli nelle loro reti. Solo una disciplina bene intesa, ed una vigilanza continua possono giovare contro tali mali, che difficilmente possono essere sradicati altrove che in un ricovero.

Il personale tutto (meno il direttore) è nominato a conto ed a spese della Amburgo-America Linie, ma la nomina stessa ed il licenziamento dipendono dal direttore. Così pure i conti delle spese e delle entrate sono rispettivamente a carico e nell'interesse della Compagnia di navigazione.

Spese di costruzione. — La costruzione del ricovero è costata in complesso circa 750,000 marchi. Senza indicare qui le singole partite, dirò solo che ciascun padiglione semplice è costato 19,875 marchi, ciascun padiglione doppio (alloggio per 176 persone in otto dormitori, due sale di trattamento, lavandini, cesso, ecc.), circa 39,000 marchi; che il locale delle cucine e dei refettori è costato 55,000 marchi. L'impianto del riscaldamento centrale (termosifone) ha portato via 132,500 marchi e 46,000 han costato le chiese (1).

L'area è stata concessa gratuitamente dallo Stato alla Compagnia Amburghese di navigazione per la durata di 25 anni.

(1) Prezzo dell'inventario marchi 80,000.
 Prezzo del riscaldamento centrale marchi 132,500.
 Prezzo dell'impianto elettrico marchi 33,750.
 Prezzo delle chiese marchi 46,000.
 Prezzo dell'edificio per la Direzione ed amministrazione marchi 41,250.
 Prezzo dei refettori marchi 55,000.
 Prezzo di un padiglione semplice marchi 19,875.
 Prezzo di un padiglione doppio marchi 39,000.
 Prezzo di ciascuno degli alloggi migliori marchi 26,300.
 Prezzo della canalizzazione marchi 25,100.
 Prezzo della condotta dell'acqua marchi 7650.

Conclusioni. — I Ricoveri, oltre a dare un alloggio pulito, igienico, ordinato ed un vitto sano all'emigrante a prezzo relativamente basso, sono il mezzo più efficace per tutelare l'emigrante stesso contro i pericoli, siano materiali o morali, che d'ogni parte lo minacciano. Solo il Ricovero rende possibile la tutela contro agenti od intermediari disonesti, e contro tutte quelle classi di persone che sotto il pretesto dell'esercizio delle più svariate professioni si insinuano tra gli emigranti per ingannarli in mille modi. Ed è anche più facile di scovire tutte quelle mene di arruolamenti che son contrari alla legge ed all'ordine pubblico (prostituzione, minorenni, ecc.).

Solo il passaggio attraverso ai Ricoveri rende possibile, e lo dimostra la esperienza di Amburgo, di scoprire tutte quelle insidie delle quali l'emigrante è vittima anche prima di giungere nel luogo d'imbarco, e di scoprire come e perchè avvenne l'arruolamento e così via.

L'ordine pubblico è meglio tutelato, sia con la maggiore e più perfetta vigilanza su le persone che accostano l'emigrante, e sia pure con la vigilanza più diretta delle masse stesse degli emigranti.

Mentre poi l'emigrante si trova in condizioni igieniche migliori, e può, quando occorra, esser tolto dal contatto con la città, la popolazione del porto d'imbarco è d'altra parte meglio difesa contro il pericolo di importazione di malattie.

È evidente che le locande sparse nei centri più popolosi delle città marittime presentano sotto questo rispetto dei pericoli gravissimi.

Qui si osserva pure come le navi sieno tutelate efficacemente sotto il rispetto sanitario solo mediante la difesa igienica del Ricovero che fa da punto di concentrazione e di osservazione. Non basta invero la parvenza di visita sanitaria fatta in locali disadatti e insufficienti.

Rilevo pure, che il servizio di vigilanza alla stazione ferroviaria, e quello alla stazione marittima, son grandemente facilitati e resi più spediti ed economici quando funzioni il Ricovero.

Faccio ancora notare, in ultimo, che l'aiutare e il sovvenire gli emigranti bisognosi di soccorsi, i malati e le loro famiglie, i poveri e così via, riesce possibile e relativamente facile soltanto nei Ricoveri.

Date le particolari condizioni dell'Italia, si rende anche più urgente la creazione dei Ricoveri, a cagione delle condizioni topografiche ed igieniche dei nostri porti e della qualità delle locande esistenti.

Ma un altro ordine di difficoltà deriva dalla molteplicità dei vettori, e dalla esistenza di noleggiatori, i quali non tutti presentano quella stabilità e continuità di esercizio che è già di per sé una certa garanzia. La molteplicità dei vettori, se non fosse altro, rende in ogni caso più difficile e complicato il servizio di distribuzione tra le varie locande, e la vigilanza

su di esse. E diminuiscono per ciò pure le garanzie di un buon alloggio e della distribuzione di un cibo sano e nutriente. Perchè è certo che non ad ogni vettore riuscirà di esercitare un diretto controllo sulle locande. Si osservi pure che la concorrenza tra vettori e vettori, tra armatori e noleggiatori, e tra i vari agenti dei vari vettori, può facilmente dar luogo a fatti che richiedano l'intervento dell'autorità. Con la istituzione dei Ricoveri si dà all'Autorità un mezzo più efficace di vigilanza e di tutela.

Dicasi pure, che l'obbligo imposto dalla nostra legge alle Compagnie di fornire alloggio e vitto all'emigrante dal giorno antecedente a quello della partenza, porta con sè la necessità di costruire il locale adatto.

D'altra parte, l'arrivo anticipato dell'emigrante nel giorno precedente a quello della partenza dovrebbe rendere più facile e sicuro ed ordinato l'imbarco, e agevolare la vigilanza e gli altri servizi in genere. Ma tale intento non si può conseguire se gli emigranti sono sparsi in tante locande, le quali poi non sono adatte in tutto e per tutto al particolare scopo.

Dirò qui ancora, per chiudere, che la esperienza fatta ad Amburgo in un dodicennio dimostra la utilità dei Ricoveri. Noi dovremo certo adattare i Ricoveri da costruirsi alle particolari condizioni delle località disponibili e a quelle della nostra emigrazione, ma in ogni caso dovremo far tesoro della esperienza fatta ad Amburgo e del Ricovero che quella città ci offre come modello.

LEGGE E REGOLAMENTO DELL'IMPERO GERMANICO SULL'EMIGRAZIONE

A. — Legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione (1).

NOI GUGLIELMO, ECC.

Udito il *Consiglio federale* e il *Parlamento dell'Impero*, ordiniamo quanto segue:

I. — Vettori.

§ 1. — Ogni vettore che voglia esercitare il trasporto di emigranti (2) in paesi esteri ha bisogno di una speciale licenza.

(1) La presente legge è pubblicata, nel suo testo originale, nel Giornale delle leggi dell'Impero (*Reichsgesetzblatt*) del 1897 n. 26. Le note che seguono sono in parte ricavate dal commento alla legge e al regolamento tedesco di P. Goetsch, col titolo *Reichsgesetz über das Auswanderungswesen vom 9 Juni 1897 nebst Ausführungsvesordnungen erläutert* — Berlin, 1898, e in parte sono compilate dal dott. A. F. Labriola.

(2) La legge non definisce l'emigrante, ma, secondo i criteri che la informano, s'intende per emigrante colui che abbandona volontariamente il territorio di uno Stato, per fissarsi stabilmente altrove. Nella pratica è considerato come emigrante, salvo che risulti il contrario, il passeggero di corridoio. In forza dell'articolo 37, s'intende per *nave da emigranti* quella che è destinata a porti non europei, e con la quale siano trasportati almeno 25 passeggeri, oltre quelli di cabina.

In caso di contestazione, l'autorità giudiziaria decide se, nel caso concreto, si tratti di emigranti o di passeggeri non emigranti.

Il trasporto può essere diretto o indiretto. Diretto è quello senza cambio di nave; indiretto quello con cambio di nave in porto estero. Tanto l'una forma di trasporto quanto l'altra non possono esercitarsi senza licenza. Il trasporto diretto può avvenire non solo dai porti tedeschi, ma anche da altri del continente. In quest'ultimo caso, esso è subordinato a licenza solo quando l'imprenditore lo eserciti di fatto in Germania, o col tenervi agenti, o col contrattare con emigranti, i quali si recano al porto straniero d'imbarco per terraferma. Vedi per questi diversi modi di trasporto le condizioni stabilite negli articoli 5, 6, 7, 8, 9 del Regolamento.

Attualmente, in Germania, il servizio del trasporto di emigranti si concentra nelle due grandi compagnie: Hamburg-Amerika-Linie (Amburgo) e Norddeutscher Lloyd (Brema). Sono anche ammesse a far servizio, nei porti di Amburgo e di Brema, la Cunard Line e la American Line di Filadelfia, le quali sono obbligate a ser-

§ 2. — Competente a concedere o a negare tale licenza è, previo consenso del Consiglio federale, il Cancelliere dell'Impero (1).

§ 3. — Di regola la licenza può essere concessa soltanto:

a) a cittadini dell'Impero, che esercitino la loro industria nel territorio del medesimo;

b) a società commerciali, ad associazioni riconosciute ed a persone giuridiche, che abbiano la loro sede nel territorio dell'Impero, alle società commerciali in nome collettivo, alle società in accomandita semplice e alle Società in accomandita per azioni, purchè i soci accomandatari siano tutti cittadini dell'Impero.

§ 4. — A persone e a società estere, come pure ai cittadini dell'Impero, che non abbiano il loro domicilio industriale nel territorio dell'Impero, la licenza può essere concessa a condizione:

a) che nominino a proprio rappresentante con pieni poteri un cittadino dell'Impero residente in esso, il quale debba legalmente rappresentarli di fronte alle autorità e ai privati, negli affari relativi al trasporto di emigranti;

b) che si sottomettano alle leggi e alle magistrature tedesche, per tutte le contestazioni giuridiche che possano nascere a causa dell'accettazione e del trasporto di emigranti.

virsi, pel trasporto indiretto, dei vapori della Compagnia Argo o della Great-Central-Railway. La Hamburg-Amerika-Linie si serve dei vapori della Ost-Afrika-Linie e della Hamburg-Süd-Amerika. Il Lloyd ha facoltà di servirsi dei vapori della Compagnia inglese Castle-Line, per il trasporto di emigranti al Transvaal e alla Colonia del Capo.

Oltre i vettori, sono ammessi a trasportare emigranti anche alcuni degli antichi *Expedienten* (Agenti) di Brema (vedi nota al paragrafo 7), a condizione che si servano di navi della Compagnia del Lloyd.

(1) La concessione della licenza dipende in sostanza dal *Bundesrath*, ossia dal *Consiglio Federale*. Il potere del Cancelliere dell'Impero non è esercitato da un Ufficio apposito, ma è esercitato in comune dall'Ufficio degli Esteri e da quello degli Interni. Nulla esclude che possa, ove occorra, essere istituito un apposito Ufficio di emigrazione.

Il Consiglio dell'emigrazione, di cui al paragrafo 38, deve essere inteso consultivamente, quando si tratti di concessione a Società colonizzatrici, e quando si tratti di ritiro di licenza.

La concessione della licenza è rimessa intieramente al potere discrezionale delle autorità. Queste non son vincolate da disposizioni tassative (salvo quanto dispongono gli articoli 3 e 4 della legge), e perciò possono esercitare una vera e propria *politica* delle licenze. E in questo senso la legge è stata effettivamente applicata.

§ 5. — Prima di ottenere la licenza, il richiedente deve depositare una cauzione di almeno cinquanta mila marchi (1), e, nel caso che intenda fare trasporti marittimi, deve provare di essere armatore (2).

§ 6. — La licenza non deve essere concessa se non per determinati paesi, parti di questi o luoghi determinati (3), e, in caso di trasporti marittimi, soltanto per determinati porti d'imbarco.

§ 7. — Nel concedere la licenza alle Società tedesche, che si propongono di colonizzare un territorio da esse acquistato in paesi d'oltre mare, il Cancelliere dell'Impero non è vincolato dalle prescrizioni del paragrafo 5 (4).

(1) Il minimo di 50 mila marchi è stato oltrepassato soltanto per le cauzioni di Compagnie estere (100,000). Si ritiene che la vera garanzia stia nella solidità e serietà delle Compagnie, le quali, per la estensione e continuità dell'esercizio e la quantità e qualità del materiale, danno l'affidamento di un buon servizio.

(2) Il vettore, quando intenda di fare trasporti per mare, anche verso paesi europei, deve essere normalmente armatore. Non basta il noleggio di una o più navi, ma si richiede la qualità di proprietario di esse. (Cfr. gli articoli 484 e seg. e 510 del Codice di commercio per l'Impero di Germania).

Gli agenti, o vettori, senza navi, e i noleggiatori sono esclusi, salvo quanto è disposto nel capoverso dell'articolo 7.

(3) Non è ammessa dalla legge una licenza generale, ma solo una licenza per il trasporto di emigranti verso determinati punti o verso determinate regioni.

Questo principio della specializzazione della licenza parve costituire uno dei mezzi per dirigere e guidare l'emigrazione. Esso fu attuato per evitare il trasporto di emigranti verso quei paesi, che per una od altra ragione non sono da ritenere favorevoli ad un'immigrazione tedesca. Un esempio della specializzazione della licenza è il caso del Brasile, pel quale non fu concessa licenza generale. È ammessa l'emigrazione solo verso i tre Stati del Sud (Santa Caterina, Rio Grande del Sud, Paraná).

Questo principio della specializzazione della licenza vale anche per gli emigranti non tedeschi, ma i criteri di concessione o di diniego della licenza per un dato paese possono essere, a seconda dei casi, diversi per i Tedeschi e per gli stranieri. Attualmente, ad esempio, è permesso il trasporto di stranieri che emigrino verso il Brasile.

Posto che vien lasciato al prudente arbitrio dell'autorità il concedere o no la licenza per ogni determinato paese, la licenza stessa può anche essere limitata ad un certo numero di persone, può essere stabilito il luogo di colonizzazione o la professione dell'emigrante e così via. Difatti fu concessa la licenza a Società colonizzatrici determinando il numero delle persone che esse possono arruolare, fissando altre condizioni restrittive, e speciali garanzie.

(4) Anche questa disposizione ha per iscopo di attuare quel principio che sta a fondamento della legge, cioè di guidare l'emigrazione verso determinati punti, e di favorire la formazione di centri di immigrazione tedesca. È nelle intenzioni del legislatore che la scelta del luogo di colonizzazione che si ritenga adatto sia lasciata all'impresa privata, come pure che debba esser lasciato ad essa il compito di

Per motivi speciali, possono ammettersi anche altre eccezioni al disposto del § 5 (1).

§ 8. — La licenza autorizza il vettore ad esercitare la sua industria in tutto il territorio dell'Impero (2), a condizione che egli, fuori del territorio comunale del suo domicilio industriale e delle eventuali sue filiali, nell'esercizio dell'intera sua azienda (in quanto non si tratti semplicemente di dare informazioni che gli siano richieste, o di render pubbliche le partenze e le condizioni del trasporto), debba servirsi esclusivamente dell'opera dei suoi agenti riconosciuti in conformità dei §§ 11 e seguenti.

§ 9. — Il vettore può esercitare la sua azienda per mezzo di rappresentanti. La nomina di un rappresentante è sempre necessaria per le sedi filiali.

Dopo la morte del vettore, o nel caso ch'egli venga sottoposto a tutela o curatela, l'esercizio dell'azienda può essere continuato dai suoi rappresentanti, per un termine non superiore a sei mesi.

La nomina dei rappresentanti deve essere approvata dal Cancelliere dell'Impero.

assicurarsi la concessione e le garanzie sufficienti da parte del Governo del luogo di immigrazione. L'impresa colonizzatrice deve garantire direttamente il colono, ed è responsabile così di fronte a questo come di fronte allo Stato. Quest'ultimo vigila le Società private, e subordina la concessione a determinate garanzie, ma non organizza la colonizzazione, nè garantisce direttamente l'emigrante.

Ad esempio, alla Società colonizzatrice anseatica (Santa Caterina) che non aveva la qualità di armatore, fu imposta la condizione di servirsi, per il trasporto, delle Compagnie tedesche autorizzate, e di operare in Germania, per mezzo degli agenti di esse. Molte altre condizioni sono state imposte a questa Società, la quale deve garantire al colono la possibilità di diventare coltivatore proprietario.

Tra le condizioni imposte alle Compagnie di navigazione, nel rilasciare la licenza, è compreso il divieto di arruolare e trasportare emigranti, destinati alla colonizzazione di terreni appartenenti ad imprese colonizzatrici che non abbiano la licenza. E ciò appunto per evitare che Tedeschi vengano incoraggiati all'emigrazione ed arruolati senza sufficiente garanzia, e senza che riesca possibile un'efficace protezione di essi nel luogo di immigrazione.

(1) In forza di questa disposizione sono stati ammessi alcuni dei più solidi tra i vecchi *Expedienten* (specie di agenti-imprenditori senza navi), che esercitavano l'industria dei trasporti a Brema prima dell'applicazione della legge. Il * motivo speciale *, in questo caso, va ricercato nell'esistenza e nel modo dell'esercizio preesistente. L'ammissione degli *Expedienten* è un provvedimento di indole transitoria. Quattro sono le ditte ammesse, e sono tutte obbligate a servirsi esclusivamente di navi del Lloyd di Brema.

(2) La licenza può di fatto essere limitata a parti del territorio dell'Impero, quando i vari Stati non concedano licenza di agenti per determinati punti o regioni.

§ 10. — La licenza accordata ai vettori può sempre, su parere conforme del Consiglio federale (1), essere limitata o revocata dal Cancelliere dell'Impero (2). L'approvazione della nomina di un rappresentante può essere revocata dal Cancelliere dell'Impero, in qualsiasi tempo.

II. — Agenti.

§ 11. — Chiunque vuol partecipare, a scopo di lucro, ad operazioni del genere di quelle indicate al § 1, mediante preparazione, mediazione o conclusione del contratto di trasporto, deve ottenerne la licenza (3).

§ 12. — La licenza è accordata dall'autorità amministrativa superiore (4).

§ 13. — La licenza non può essere accordata che a cittadini dell'Impero, i quali abbiano il loro domicilio industriale o la loro residenza nel circondario dell'autorità superiore amministrativa (§ 12) (5), e abbiano la rappresentanza con pieni poteri da un imprenditore riconosciuto (§ 1) (6).

La licenza, anche sussistendo tali condizioni, non può essere concessa:

a) se esistono fatti che dimostrino la poca capacità e attitudine del richiedente all'esercizio dell'ufficio desiderato (7);

b) se la licenza per esercitare l'industria di agente di emigrazione è stata concessa od estesa (§ 15) dall'autorità amministrativa competente ad un numero di persone sufficiente ai bisogni del distretto (8).

(1) È richiesto anche il parere (consultivo) del Consiglio dell'emigrazione (§ 39).

(2) Non è ammesso ricorso contro tale deliberazione. In applicazione della disposizione di questo articolo, l'autorità può escludere dati paesi di immigrazione, che prima erano ammessi. Questa può essere talora, se bene usata, un'arma verso quei paesi che favoriscono l'immigrazione, ma non tutelano sufficientemente l'immigrato.

(3) Veggasi la nota N. 6.

(4) Ogni singolo Stato della Confederazione stabilisce quale sia l'autorità superiore amministrativa ai sensi della presente legge.

(5) Anche in materia di licenza all'agente, vige il principio che l'autorità è giudice dell'opportunità di concederla o no.

(6) L'agente è un vero e proprio *rappresentante* del vettore, e non può operare nè per conto proprio, nè per alcun altro, che non sia il vettore che egli rappresenta (§ 16).

(7) Si deve escludere l'agente, quando risulti che egli non abbia quei requisiti, non solo di onestà, ma anche di capacità tecnica, necessari per il suo ufficio.

(8) In pratica, il numero degli agenti è stato limitato in quelle province, dove l'emigrazione è scarsa o costituisce un pericolo.

In complesso, in Germania, il numero degli agenti non è molto grande; ciò si spiega, sia per il fatto dell'esistenza di poche grandi Compagnie, sia per la scarsità dell'emigrazione tedesca. L'obbligo della cauzione (art. 14) è pure un freno.

§ 14. — Prima che la licenza sia concessa, il richiedente deve depositare una cauzione di almeno millecinquecento marchi (1).

§ 15. — La licenza autorizza ad esercitare l'ufficio di agente in tutto il distretto dell'autorità che la concede, se non viene espressamente limitata ad una parte di esso. D'accordo con questa autorità, può essere però concesso all'agente, dalle autorità superiori amministrative preposte ai distretti limitrofi, di estendere anche a questi l'esercizio della sua industria.

§ 16. — L'agente non può trattare affari del genere di quelli indicati nel § 11, nè per conto proprio, nè per conto di alcun altro imprenditore, all'infuori di quello indicato nella licenza (2).

§ 17. — All'agente è vietato di avere filiali per la trattazione dei suoi affari, di valersi di rappresentanti o di mettersi in giro egli stesso (3).

§ 18. — La licenza concessa all'agente può essere in ogni tempo limitata o revocata (4).

La licenza deve essere revocata:

a) se non sono osservate le condizioni, alle quali, secondo il § 13, capoverso 1, è subordinata la concessione della licenza;

(1) Nei lavori preparatori si considerava la cauzione di 1500 marchi come un minimo sufficiente per quegli agenti che fanno il lavoro preliminare, ma non per quelli che concludono il contratto di passaggio. Però, in pratica, solo raramente la cauzione di 1500 marchi è superata.

La cauzione è pure pagata normalmente dalle Compagnie. L'agente rilascia di solito all'emigrante un ordine di passaggio a nome della Compagnia, ma non il passaggio definitivo, il quale è rilasciato dalla Compagnia stessa. Essendo imposto alle Compagnie l'obbligo di pagare le spese di viaggio, di vitto e di alloggio, di spedilità, ecc., a quegli emigranti che fossero indigenti, o che non potessero partire o fossero respinti o, comunque, cadessero a carico dell'assistenza pubblica, la responsabilità dagli agenti può ritenersi passata ai vettori.

(2) Normalmente l'agente non opera che per un solo vettore. Con ciò è tolto ad esso, come già s'è detto, il carattere di imprenditore di emigrazione, che presti i suoi servizi, oppure ceda gli emigranti già arruolati, a quel vettore che offra migliori condizioni e che sia meno scrupoloso. Egli è ridotto un semplice venditore di biglietti per conto del vettore. La provvigione, per accordo tra i vettori, è ristretta ad un minimo, che esclude in gran parte la speculazione.

(3) L'agente non può operare fuori della sua sede e del suo ufficio, nè gli è lecito di attirare o arruolare emigranti. Quando egli ha pubblicato le notizie e le condizioni dei trasporti, deve attendere che l'emigrante lo richieda di informazioni e venga da lui a contrattare.

(4) Oltre ai casi tassativi previsti alle lettere *a*, *b*, *c* di questo articolo, l'autorità amministrativa superiore può ritirare o, comunque, limitare la licenza, quando lo ritenga opportuno.

b) se esistono fatti, i quali dimostrino che l'agente non merita la fiducia in lui riposta;

c) se la cauzione è stata, per intero od anche in parte, impegnata per quelle obbligazioni che essa sta a garantire e, dentro quattro settimane dalla intimazione fatta, non viene rinnovata o reintegrata.

§ 19. — Contro le disposizioni adottate dall'autorità superiore amministrativa in base ai §§ 11 a 15 e 18, è ammesso ricorso alle autorità di vigilanza (*Aufsichtsbehörde*) (1). Il termine per interporlo è di due settimane.

III. — Disposizioni comuni ai vettori e agli agenti.

§ 20. — Le cauzioni dei vettori e degli agenti stanno a garanzia delle obbligazioni derivanti dall'esercizio della loro industria, di fronte alle autorità e agli emigranti, come pure a garanzia delle multe e delle spese.

§ 21. — Il Consiglio federale emanerà disposizioni più particolareggiate intorno all'esercizio delle aziende degli imprenditori e degli agenti e alla loro sorveglianza (2), specialmente anche per ciò che riguarda:

a) i libri che debbono tenere, le liste, i prospetti statistici e le altre notizie come pure l'impiego dei formulari da adottarsi pei contratti;

b) il modo di prestare la cauzione e le condizioni, che debbono figurare nell'atto di concessione della licenza (3), relativamente agli obblighi che la cauzione sta a garantire, alla reintegrazione e alla restituzione della cauzione stessa.

(1) Questa autorità di vigilanza è diversa secondo il vario ordinamento amministrativo di ogni singolo Stato dell'Impero, il Governo di ciascuno Stato avendo fissato quale delle sue autorità debba esercitare la vigilanza.

La legge non stabilisce particolari procedure. È certo però che tanto l'autorità che nega o ritira la licenza, quanto quella che esamina il ricorso, non sono tenute ad indicare il motivo del diniego o del ritiro. Con questa interpretazione della legge coincide la sua pratica applicazione.

(2) Vedasi il regolamento del 14 marzo 1898, pubblicato nel presente bollettino.

(3) Gli obblighi, cui soggiace la cauzione, debbono essere contenuti nell'atto di concessione della licenza. Come risulta dai lavori preparatori della legge, si è ritenuta più efficace, la imposizione al vettore o all'agente di determinate condizioni nell'atto di concessione, anziché la fissazione uniforme di queste condizioni, per mezzo di un regolamento.

IV. — Disposizioni generali sul trasporto degli emigranti.

§ 22. — Il vettore non può trasportare emigranti, se non in base ad un contratto scritto, concluso prima della partenza (1).

Agli emigranti non si può imporre l'obbligo di pagare, o di restituire, o di scontare con lavoro, dopo il loro arrivo nel luogo di destinazione, il prezzo del trasporto, o una parte di esso, o le anticipazioni loro fatte. Ugualmente devono esser lasciati liberi nella scelta del luogo di dimora o dell'occupazione nel paese di destinazione (2).

§ 23. — È vietato il trasporto, come pure la conclusione di contratti pel trasporto:

a) di persone soggette agli obblighi di leva in età dai 17 ai 25 anni compiuti, prima che essi abbiano presentato un congedo regolare (§ 14 della legge sull'acquisto e la perdita della cittadinanza federale e dei singoli Stati del 1° giugno 1870) o un attestato della Commissione di leva, dal quale risulti, che nulla osta alla loro emigrazione nei riguardi della leva;

b) di persone, delle quali l'autorità giudiziaria o di polizia abbia ordinato la cattura o l'arresto (*Verhaftung oder Festnahme*);

c) di sudditi dell'Impero, pei quali da Governi stranieri, o da Società colonizzatrici, o da altre imprese, sia stato pagato per intero od in parte il prezzo di trasporto, o siano state date anticipazioni. Il Cancelliere dell'Impero può ammettere eccezioni a quest'ultima disposizione (3).

(1) Le disposizioni di questo paragrafo e dei seguenti 23 e 24 si riferiscono all'emigrazione in genere, ossia tanto a quella transoceanica, quanto a quella europea.

Per le condizioni e le clausole che il contratto deve contenere, vedansi i paragrafi 5 a 9 del regolamento.

(2) Si noti l'importanza di questa disposizione diretta ad eliminare le forme di dipendenza personale dell'emigrante, nel luogo di immigrazione, e le speculazioni nell'arruolamento.

Patti ed obbligazioni contratte con terzi per larvare l'inosservanza di questo paragrafo sarebbero nulle. Anche un prestito, fatto per mascherare un patto della natura di quelli vietati dal capoverso di questo articolo, sarebbe irripetibile dinanzi alle autorità tedesche.

La disposizione di questo articolo si riferisce agli obblighi assunti nell'atto del contratto di passaggio o prima, ma non agli obblighi contratti nel paese di immigrazione.

(3) Il divieto di far contratti di trasporto, e di trasportare emigranti, cui sia pagato in tutto o in parte il prezzo di passaggio, è assoluto. Qualunque impresa colonizzatrice o industriale, estera, è compresa in questo divieto.

S'intese in tal modo di porre un freno alla speculazione, che si fa sull'emigrante,

§ 24. — Agli emigranti, che non si trovano in possesso del documento richiesto dal § 23 lettera *a*, o che appartengono alle categorie indicate alle lettere *b* e *c* del § 23, l'autorità di polizia può impedire di abbandonare il territorio dell'Impero.

Le autorità di polizia, nei porti, sono autorizzate a impedire agl'imprenditori l'imbarco di persone, il trasporto delle quali sia vietato in base alla presente legge.

V. — Disposizioni speciali per l'emigrazione transoceanica verso paesi non europei.

§ 25. — I contratti pel trasporto transoceanico di emigranti debbono comprendere il trasporto e il mantenimento di questi sino all'arrivo nei porti di sbarco fuori d'Europa. Essi comprenderanno pure l'ulteriore trasporto e mantenimento dal porto di sbarco sino al luogo di destinazione, qualora ciò sia stato posto come condizione nel rilasciare la licenza (§ 1).

Se l'imbarco deve aver luogo in un porto non tedesco o deve quivi esserci trasbordo, deve farsene annotazione nel contratto di trasporto.

§ 26. — È vietata la vendita di biglietti per l'ulteriore trasporto degli emigranti dal porto di sbarco verso l'interno.

Questo divieto non è applicabile a quei contratti, nei quali il vettore (§ 1) si obbliga anche al trasporto ulteriore dal porto transoceanico di sbarco verso l'interno (1).

§ 27. — L'imprenditore è obbligato, in caso di ritardo, a fornire agli emigranti, senza speciale compenso, vitto e alloggio, nel luogo destinato allo

incoraggiandolo a partire con biglietti gratuiti o con anticipazioni di danaro, per ridurlo poi in stato di dipendenza, a causa del debito contratto.

L'eccezione può essere ammessa, quando condizioni particolari escludano un arruolamento artificiale, e l'emigrante sia garantito, come nel caso di Società colonizzatrici tedesche che rispondono, di fronte alle autorità e alla legge tedesca, dell'adempimento delle promesse.

I *prepaids* o biglietti di chiamata, pagati all'estero da persone appartenenti alla famiglia dell'emigrante o da amici, non sono compresi nel divieto.

(1) Le Compagnie tedesche di solito computano pure il biglietto di ulteriore trasporto nel paese di destinazione, basandosi sulle tariffe ufficiali e lo fanno pagare insieme col biglietto d'imbarco. Questo sistema evita molti inconvenienti ed impedisce che l'emigrante venga ingannato.

imbarco (1) o al proseguimento del viaggio, dal giorno fissato per la partenza in poi, sempre che il ritardo non avvenga per colpa degli emigranti (2).

§ 28. — Nel caso che il ritardo si prolunghi per oltre una settimana, l'emigrante, restando impregiudicato il suo diritto, in sede civile, al risarcimento dei danni, può rescindere il contratto, ed esigere la restituzione del danaro pagato pel trasporto.

§ 29. — Si può richiedere la restituzione del nolo anche nel caso, che l'emigrante, od uno della sua famiglia che viaggi con lui, muoia prima della partenza, ovvero provi di non poter intraprendere il viaggio di mare, per malattia o per altro caso di forza maggiore.

Altrettanto dicasi quando, nei casi contemplati dal § 26, capoverso 2°, l'impedimento si verifichi nel porto transoceanico di sbarco, relativamente alla parte del nolo corrispondente alle spese dell'ulteriore proseguimento del viaggio.

Se l'emigrante, prima della partenza, rescinde il contratto per altri motivi, può chiedere la restituzione della metà del nolo.

§ 30. — Se la nave, per infortunio marittimo, o per altra causa, non può proseguire il viaggio, o è costretta ad una non breve interruzione del viaggio stesso, il vettore è obbligato (§ 1) a fornire agli emigranti, senza speciale compenso, conveniente alloggio e mantenimento, e a trasportare, nel più breve tempo possibile, essi e i loro bagagli al luogo di destinazione.

(1) La legge non stabilisce nulla riguardo al luogo e al modo di fornire il vitto e l'alloggio, ciò essendo regolato dalle disposizioni dei Governi locali.

Ad Amburgo l'alloggio ed il vitto possono essere somministrati nelle poche locande private ancora esistenti, o nel ricovero. Quanto alle locande, un regolamento locale stabilisce a quali condizioni esse debbano rispondere, quale debba essere il vitto e così via, e quale il prezzo. Esse stanno sotto la diretta vigilanza dell'Ufficio locale dell'emigrazione, e sotto il controllo del Commissario imperiale.

L'amministrazione dei ricoveri è diretta dallo Stato di Amburgo per conto e a spese della Compagnia di navigazione Hamburg-Amerika Linie. Per quegli emigranti, che, o per indigenza, o per ritardo della partenza, o per altra causa stieno a carico del vettore, si fa l'annotazione a debito ed a conto di questo.

A Brema gli emigranti sono alloggiati in locande (per la maggior parte ottime) le quali sono quasi tutte alla dipendenza degli imprenditori di emigrazione. Gli albergatori sono riuniti in associazione. Essi, sia come associazione, sia come singoli, sono tenuti ad osservare le disposizioni contrattuali contenute nella concessione della licenza e debbono sottostare all'avvilanzza e al controllo delle autorità.

(2) A garanzia delle disposizioni di questo articolo e dai successivi fino al 30, può essere imposto al vettore l'obbligo dell'assicurazione di una somma superiore della metà all'ammontare dei noli (§ 32).

Questa prescrizione è applicabile analogamente al proseguimento del viaggio dal porto transoceanico di sbarco verso l'interno (§ 26, capoverso 2°).

§ 31. — I patti che contraddicano alle disposizioni dei § 27 sino a 30 non hanno alcun effetto legale.

§ 32. — Il vettore può essere obbligato, per garanzia degli obblighi derivanti dai §§ 27 a 30, ad assicurare una somma superiore della metà al prezzo del nolo, ovvero a depositare una somma equivalente all'ammontare dell'assicurazione (1).

§ 33. — Il vettore deve provvedere a che la nave, con la quale gli emigranti devono essere trasportati, sia pienamente atta alla navigazione pel viaggio da compiersi (2), e che sia arredata, equipaggiata e fornita delle provviste, a tenore del regolamento.

Allo stesso obbligo va soggetto il capitano della nave.

§ 34. — Ogni nave da emigranti, prima di mettersi in viaggio, è sottoposta a un'ispezione, per ciò che riguarda la navigabilità, l'arredamento, l'equipaggiamento e l'approvvigionamento (3).

(1) Quest'obbligo dell'assicurazione di una somma, a garanzia degli obblighi emergenti dai paragrafi 27 a 30, è un complemento della cauzione, e può essere richiesto quando se ne presenti la necessità o lo si reputi opportuno, e quando la cauzione non basti a garantire l'adempimento degli obblighi assunti.

Si ricordino pure le condizioni imposte in proposito dal regolamento, nell'articolo 14.

(2) Nel regolamento speciale, contenente le prescrizioni circa le navi e il loro arredamento, è stabilito che le navi per il trasporto degli emigranti debbono trovarsi nelle condizioni richieste dalla prima classe del Lloyd Germanico di classificazione. Le navi a vapore debbono, in quanto alle paratie stagne, trovarsi in quelle condizioni, che dalle Associazioni degli armatori e costruttori sono prescritte per le navi che fanno servizio transoceanico di passeggeri (ossia allagati due scompartimenti, la nave deve poter galleggiare).

Le navi debbono subire almeno una visita annuale dello scafo e di tutte le sue parti a secco nel bacino o sullo scalo d'alaggio. Macchine e caldaie subiscono pure una visita annuale.

(3) In quanto all'ispezione, è d'uopo avvertire che questa si estende a stabilire: le condizioni della nave e del suo armamento; la quantità e qualità dei viveri e dell'acqua; i servizi di sicurezza a bordo; la visita medica dei passeggeri e dell'equipaggio; l'assegnazione dei posti e l'alloggio degli emigranti a bordo.

Circa ai servizi di sicurezza, nell'atto dell'ispezione, si stabilisce direttamente l'attitudine dell'equipaggio a ciascuno di essi (incendio, paratie stagne, imbarcazioni). Si verifica se ciascun uomo dell'equipaggio conosca il posto assegnatogli e sappia adempiere all'ufficio che gli spetta.

L'ispezione è eseguita da ispettori governativi, nominati dai Governi locali (1).

§ 35. — Prima della partenza della nave, deve essere esaminato lo stato di salute degli emigranti e dell'equipaggio da un medico da designarsi dall'autorità preposta all'emigrazione (§ 40).

§ 36. — Il Consiglio federale emana disposizioni circa la qualità, l'arredamento, l'equipaggiamento e l'approvvigionamento delle navi per gli emigranti, l'ispezione governativa e il controllo di queste navi, e inoltre circa la visita medica dei viaggiatori e dell'equipaggio prima dell'imbarco, l'esclusione degli infermi, il procedimento dell'imbarco e la tutela degli emigranti dal punto di vista igienico e morale.

Le prescrizioni emanate dal Consiglio federale debbono essere pubblicate nel *Bollettino delle leggi dell'Impero* ed essere presentate al *Reichstag* nella prima sua convocazione.

§ 37. — S'intendono per navi da emigranti, nel senso di questa legge, quelle destinate a porti non europei, con le quali siano trasportati (prescindendo dai passeggeri di cabina) almeno venticinque viaggiatori (2).

VI. — Autorità preposte all'emigrazione

§ 38. — Per coadiuvare il Cancelliere dell'Impero nell'esercizio delle attribuzioni a lui spettanti in ordine all'emigrazione, è costituito un Consiglio di persone competenti, composto di un presidente e di almeno quattordici membri. Il presidente è nominato dall'Imperatore; i membri son scelti dal Consiglio federale. Ogni due anni si rinnova l'elezione di tutti i membri. L'ordinamento di questo Consiglio è stabilito da un regolamento da emanarsi dal Consiglio federale, e la sua azione è disciplinata da norme che esso stesso prescrive.

§ 39. — Deve essere inteso il parere di questo Consiglio, prima di concedere la licenza a quelle imprese, che si propongono la colonizzazione di un territorio determinato in paesi d'oltre mare, come pure nel caso di limitazione o revoca della licenza concessa ad un imprenditore.

(1) I governi locali (Amburgo e Brema) hanno nominato degli appositi ispettori, scelti tra le persone tecniche (costruttori navali e capitani marittimi). Il regolamento prescrive che la nave debba essere ispezionata da uno di tali ispettori (*Be-sichtiger*) e da un medico.

(2) Alle Compagnie che fanno il trasporto indiretto con piccoli vapori verso l'Inghilterra, è stato imposto di sottostare alle stesse condizioni delle navi da emigranti, anche quando essi trasportino meno di 25 persone alla volta.

Oltre a ciò, il Cancelliere dell'Impero può sottoporre al parere del Consiglio stesso importanti questioni relative all'emigrazione, e il Consiglio può fare delle proposte al Cancelliere.

§ 40. — Per sorvegliare l'emigrazione e l'esecuzione delle relative disposizioni, i Governi locali debbono istituire appositi uffici in quei porti, dove gl'imprenditori di trasporti di emigranti sono autorizzati ad operare.

§ 41. — Nei porti la sorveglianza sull'emigrazione è esercitata dal Cancelliere dell'Impero per mezzo di commissari da lui nominati.

Questi commissari sono autorizzati ad assistere alle ispezioni prevedute dal § 34, e anche a compierne di propria iniziativa. Essi debbono far notare alle autorità locali gl'inconvenienti rilevati, e curare che siano presto rimossi.

I capitani di navi da emigranti sono obbligati a dare ai commissari, su richiesta, notizie esatte circa tutte le condizioni della nave e il viaggio di essa, come pure debbono permettere ai commissari stessi di visitare in qualsiasi tempo la nave, e di esaminarne i registri.

All'estero, gli obblighi propri dei commissari, per la tutela degl'interessi degli emigranti tedeschi, vengono curati dalle autorità dell'Impero, alle quali, in caso di bisogno, si aggiungono commissari speciali.

VII. — Trasporto da porti non tedeschi.

§ 42. — Mediante ordinanza imperiale, e con l'assenso del Consiglio federale, possono essere emanate prescrizioni simili a quelle del § 36, per regolare il trasporto di emigranti e passeggeri su navi tedesche, che partono da porti non tedeschi.

VIII. — Disposizioni penali.

§ 43. — I vettori (§ 1), che contravvengono alle disposizioni dei §§ 8, 22, 23, 25, 32 e 33 capoverso 1°, ovvero alle prescrizioni emanate dalle autorità competenti intorno all'esercizio della loro industria, sono puniti con la multa da centocinquanta a seimila marchi, o col carcere (*Gefängniss*) sino a sei mesi.

Se le contravvenzioni sono commesse da un rappresentante (§ 9), si applica la pena ad esso; l'imprenditore è anch'egli punibile, se la contravvenzione fu commessa a sua saputa, o se egli non esercitò sul suo rappresentante quella vigilanza, che, secondo le circostanze, sarebbe stata possibile.

La stessa pena colpisce i capitani di navi, che contravvengono agli

obblighi loro imposti dal § 33, capoverso 2°, e dal § 41, capoverso 3°, ovvero alle prescrizioni emanate in base al § 36, senza distinguere se la contravvenzione sia stata commessa all'interno o all'estero.

§ 44. — Gli agenti (§ 11), che contravvengono alle disposizioni dei §§ 15, 16, 17, 22 capoverso 2°, 23 e 25, ovvero alle prescrizioni emanate dalle competenti autorità per l'esercizio della loro industria, sono puniti con la multa da trenta a tremila marchi, o col carcere sino a tre mesi.

§ 45. — Chiunque, senza la licenza prescritta dai §§ 1 e 11, trasporta emigranti, o coopera a scopo di lucro a un tale trasporto, è punito col carcere sino ad un anno e con la multa sino a seimila marchi, ovvero con una di queste due pene.

Alla stessa pena soggiace colui, che fa professione di arruolare emigranti.

§ 46. — Chi contravviene al disposto del § 26, capoverso 1°, è punito con la multa sino a centocinquanta marchi, o coll'arresto (*Haft*).

§ 47. — Chi contravviene alle prescrizioni emanate in base al § 42, è punito con la multa da centocinquanta a seimila marchi o col carcere sino a sei mesi.

§ 48. — Chi induce ad emigrare una donna, allo scopo di trarla alla prostituzione, e tace perfidamente un tale scopo, è punito con la reclusione sino a cinque anni. Oltre alla pena della reclusione, incorre nella perdita dei diritti civili; e può anche essere punito con una multa da centocinquanta a seimila marchi ed essere sottoposto alla sorveglianza della polizia.

Le stesse pene si applicano a colui, che, conoscendo lo scopo cui mira l'autore principale, favorisce deliberatamente l'emigrazione della donna. In caso di circostanze attenuanti, la pena del carcere non può essere minore di tre mesi, e vi può essere aggiunta la multa da centocinquanta a sei mila marchi.

Disposizioni finali.

§ 49. — L'Amministrazione centrale di ogni singolo Stato federale stabilisce quali siano le autorità comprese sotto le designazioni di autorità di vigilanza, di autorità superiore amministrativa e di autorità di polizia.

§ 50. — La presente legge entrerà in vigore il 1° aprile 1898, e cesseranno contemporaneamente le concessioni di trasporto o di cooperazione al trasporto di emigranti, fatte in base alle leggi dei singoli Stati.

B. — Regolamento del 14 marzo 1898 per l'esecuzione della legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione ⁽¹⁾.

In base all'articolo 21 della legge sull'emigrazione del 9 giugno 1897, il Consiglio Federale, nella seduta del 14 marzo 1898, ha stabilito le seguenti norme per i vettori di emigranti e dei loro agenti.

Norme per l'esercizio dei vettori di emigranti e degli agenti.

I.

Esercizio dei vettori di emigranti.

§ 1. — Ogni vettore di emigranti è obbligato a redigere, secondo un determinato modulo, un elenco degli emigranti da lui trasportati, separatamente per ogni nave. Egli è autorizzato ad aggiungere al modulo altre colonne.

§ 2. — Non più tardi del giorno dopo la partenza di una nave, che ha imbarcato emigranti, il vettore deve presentare all'ufficio di emigrazione l'elenco di cui al § 1, in due esemplari (manoscritti o a stampa).

Nei porti fuori della Germania, dai quali sono trasportati emigranti tedeschi o che transitino la Germania, l'elenco dev'essere presentato al console germanico.

§ 3. — Al Commissario imperiale per l'emigrazione è riservato in ogni tempo il diritto di esaminare il giornale di bordo.

§ 4. — Il vettore può trasportare emigranti soltanto in forza di un contratto scritto, precedentemente stipulato con essi (per le famiglie, col capo di famiglia) in lingua tedesca.

Al contratto possono essere allegate traduzioni in lingue estere.

§ 5. — I contratti con emigranti che, partendo da un porto della Ger-

(1) Il presente regolamento è pubblicato, nel suo testo originale, nel Giornale delle leggi dell'Impero (*Reichsgesetzblatt*), n. 10 del 1898.

mania, debbono essere trasportati, senza cambiare di nave, in un porto fuori d'Europa, debbono contenere, e possibilmente nell'ordine seguente:

- 1° il nome e il domicilio del vettore;
- 2° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume il trasporto;
- 3° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume l'obbligo di fornire il vitto;
- 4° il nome e la nazionalità della nave da adoperarsi;
- 5° il nome della linea di navigazione;
- 6° il porto di sbarco fuori d'Europa;
- 7° il nome e cognome del viaggiatore e dei membri della famiglia, che viaggiano con lui;
- 8° l'età di ogni viaggiatore;
- 9° lo stato di famiglia (padre, madre, figlio, figlia, ecc, e, per quelli che viaggiano soli, l'indicazione se sono coniugati o celibi);
- 10° l'ultimo domicilio;
- 11° il prezzo del trasporto marittimo, in valuta dell'Impero, per ogni singola persona;
- 12° la dichiarazione, che il viaggiatore, per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio (salvo l'eventuale sopraccarico, di cui al n. 24), non deve pagar nulla, oltre il nolo già fissato, per il vitto e l'alloggio sino al porto di sbarco fuori d'Europa;
- 13° l'indicazione del luogo e del giorno, in cui il viaggiatore deve trovarsi per la partenza, e inoltre del luogo e del giorno in cui deve, al più tardi, aver luogo la consegna del bagaglio;
- 14° l'indicazione della parte del nolo pagato, che il viaggiatore perde, qualora egli si presenti per la partenza con tale ritardo dal giorno fissato, che questa debba aver luogo senza di lui: questa parte non deve superare la metà del nolo stesso;
- 15° l'obbligo del vettore, in caso di ritardo nel trasporto, per ragioni non imputabili al viaggiatore, di fornire a questo, senza speciale compenso, dal giorno fissato per la partenza e nel luogo destinato alla partenza stessa o all'imbarco, vitto e alloggio, o a bordo della nave o in un albergo per emigranti, o, in mancanza di quest'ultimo, in un altro albergo conveniente;
- 16° la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto e di pretendere la restituzione del nolo pagato, salvi i diritti che eventualmente gli competono, in linea civile, pel risarcimento dei danni;
- 17° l'obbligo del vettore di restituire l'intero nolo, se il viaggiatore, o alcuno dei membri della famiglia che lo accompagnano, muoia prima di intraprendere il viaggio per mare, o provi di non poterlo intraprendere, per malattia, o per altro caso di forza maggiore;

18° l'obbligo del vettore di restituire il nolo, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma, in ogni caso, non superiore alla metà del nolo stesso, qualora il viaggiatore, prima di intraprendere il viaggio, rescinda il contratto per motivi diversi da quelli indicati nel paragrafo precedente;

19° l'obbligo del vettore, durante il viaggio per mare, di fornire ad ogni viaggiatore d'età maggiore di dieci anni (due fanciulli sotto i dieci anni contano per un solo viaggiatore) una cuccetta, con materasso, cuscino e coperta;

20° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio per mare, almeno tre pasti al giorno, e di mettere gratuitamente a sua disposizione i piatti ed i bicchieri occorrenti.

21° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio per mare, la quantità d'acqua necessaria per bere e per lavarsi, e i recipienti all'uopo occorrenti;

22° l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente al viaggiatore, che siasi ammalato durante il viaggio per mare, le cure e i medicinali necessari;

23° l'obbligo del vettore di spedire il bagaglio, consegnato a tempo debito, con la stessa nave sulla quale è imbarcato il viaggiatore; e, ove ciò non avvenga, di rispondere di tutti i danni che ne possano derivare;

24° l'obbligo del vettore di spedire gratuitamente, per tutto il viaggio di mare, almeno mezzo metro cubo di bagaglio, e l'indicazione di quanto debba pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

25° l'obbligo del vettore, qualora ne sia richiesto, di assicurare contro i pericoli dell'acqua e del fuoco il bagaglio del viaggiatore, a spese di quest'ultimo;

26° l'obbligo del vettore, qualora la nave per un sinistro di mare o per un altro accidente non possa continuare il viaggio, o sia costretta ad interromperlo per un tempo non breve, di somministrare al viaggiatore, senza speciale compenso, conveniente vitto e alloggio, e di trasportare lui e il suo bagaglio nel luogo di destinazione, nel più breve termine possibile;

27° la disposizione che, all'estero, i reclami per la manchevole esecuzione del contratto, le domande di risarcimento di danni, ecc., si debbono presentare al competente console tedesco o a chi ne fa le veci;

28° la disposizione che il contratto rimane sempre nelle mani del viaggiatore;

29° il luogo e il giorno della stipulazione del contratto;

30° la sottoscrizione di ambedue le parti contraenti (per chi viaggia con la famiglia, basta la firma del capo di essa. — Se il viaggiatore ha un rap-

presentante legale, deve questi sottoscrivere. — Per il vettore, basta il proprio timbro. — Per quei vettori che sono obbligati a nominare un rappresentante nazionale con pieni poteri (articolo 4 della legge sull'emigrazione), si esige la firma o il timbro di quest'ultimo. — Per i vettori che esercitano per mezzo di un mandatario o rappresentante, basta la firma o il timbro di questo).

§ 6. — Se in un trasporto che si fa senza cambiamento di nave, da un porto tedesco a un porto fuori d'Europa, il vettore assume a suo carico anche l'ulteriore trasporto e mantenimento dell'emigrante, o il solo trasporto, dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione, i contratti debbono contenere, oltre le indicazioni e le disposizioni, di cui al § 5, :

6-*a* l'esatta determinazione del luogo di destinazione;

6-*b* i mezzi di trasporto dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione;

11-*a* l'importo dell'ulteriore viaggio dal porto di sbarco al luogo di destinazione;

26-*a* l'obbligo del vettore, ove un fatto avvenuto nel porto di sbarco fuori d'Europa, non imputabile al viaggiatore, ne ritardi l'ulteriore trasporto, di fornire gratuitamente al viaggiatore stesso conveniente alloggio e vitto;

26-*b* la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto e di pretendere la restituzione del nolo pagato per l'ulteriore viaggio, salvi i diritti che eventualmente gli competono, secondo il codice civile, per il risarcimento dei danni;

26-*c* l'obbligo del vettore, qualora il viaggiatore, o uno dei membri della famiglia che lo accompagnano, muoia prima che incominci l'ulteriore viaggio, ovvero provi di non poterlo incominciare, per malattia o per altro caso di forza maggiore, di restituire al viaggiatore stesso o ai suoi superstiti l'intero nolo pagato;

26-*d* l'obbligo del vettore, qualora il viaggiatore nel porto di sbarco fuori d'Europa, per motivi diversi da quelli contemplati nel numero precedente, desista dal continuare il viaggio, di restituire al viaggiatore stesso il nolo pagato per l'ulteriore trasporto, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma in nessun caso superiore al 10 per cento;

26-*e* l'indicazione di quale parte del bagaglio del viaggiatore, viene spedita gratuitamente nell'ulteriore viaggio, in quanto una tale indicazione sia possibile al momento della stipulazione del contratto;

26-*f* se e in quanto l'ulteriore viaggio e mantenimento, dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione, sia stato posto al vettore come condizione per la concessione della licenza d'esercizio, l'obbligo del

vettore — qualora il viaggiatore, per un guasto nel mezzo di trasporto o per altra cagione non imputabile a lui, non possa continuare il viaggio nell'interno, già incominciato, o debba interromperlo per un tempo non breve. — di fornire gratuitamente al viaggiatore stesso vitto e alloggio, e di incaricarsi del trasporto di lui e del suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile.

§ 7. — I contratti con emigranti, che, provenendo dalla Germania o attraversandola, si recano, per terra o per mare, in un porto non germanico, per essere di là trasportati in un paese fuori d'Europa (contratti di trasporto con cambio di nave in un porto intermedio non germanico, oppure contratti di trasporto da un porto d'imbarco europeo non germanico), debbono contenere, e possibilmente nell'ordine seguente:

1° il nome e il domicilio del vettore;

2° l'obbligo del vettore di assumere a suo carico il trasporto del viaggiatore, dalla Germania sino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa, a meno che il Cancelliere dell'Impero, per essere la relativa linea poco battuta, non abbia fatto eccezioni;

3° il luogo e il giorno, a partire dal quale il vettore assume il trasporto;

4° il luogo ed il giorno, a partire dal quale egli assume l'obbligo di fornire al viaggiatore il vitto;

5° l'indicazione della linea da percorrere sino al porto, da cui ha principio la navigazione estraeuropea;

6° l'indicazione dei mezzi di trasporto per ogni tratto della linea, e cioè: per i tratti da percorrersi con la nave, il nome e la nazionalità di questa, il nome della linea di navigazione, l'indicazione del posto nella nave; per i tratti da percorrersi in ferrovia, l'indicazione della classe;

7° il porto da cui ha principio la navigazione estraeuropea;

8° il nome e la nazionalità della nave da adoperarsi per la navigazione estraeuropea;

9° il nome della linea di navigazione;

10° il porto di sbarco fuori d'Europa;

11° il nome e cognome del viaggiatore e dei membri della famiglia che viaggiano con lui;

12° l'età;

13° lo stato di famiglia (padre, madre, figlio, figlia, ecc., e, per quelli che viaggiano soli, l'indicazione se sono coniugati o celibi);

14° l'ultimo domicilio;

15° il prezzo del nolo, in valuta dell'Impero, sino al porto da cui ha principio la navigazione estraeuropea, per ogni singola persona; e, ove il

trasporto avvenga parte per mare e parte per terra, separatamente per ciascuna specie di trasporto;

16° il prezzo del nolo, in valuta dell'Impero, per ogni singola persona, dal porto suindicato fino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa;

17° la dichiarazione che il viaggiatore, dalla Germania sino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa, per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio (salvo l'eventuale sopraccarico, di cui al n. 29), e per il vitto e l'alloggio, in quanto questi siano stati assunti dal vettore, non deve pagar nulla oltre il nolo precedentemente indicato;

18° l'indicazione del luogo e del giorno, in cui il viaggiatore deve trovarsi in Germania per la partenza, e inoltre del luogo e del giorno, in cui deve, al più tardi, aver luogo in Germania la consegna del bagaglio;

19° l'indicazione di quale parte del nolo pagato il viaggiatore perde, qualora egli si presenti per la partenza con tale ritardo, dal giorno fissato, che questa debba aver luogo senza di lui; questa parte non può essere superiore alla metà del nolo stesso;

20° l'obbligo del vettore, nel caso che il trasporto sia ritardato per ragioni non imputabili al viaggiatore, di fornire a questo, senza speciale compenso, dal giorno fissato per la partenza, e nel luogo dove avviene il ritardo, vitto e alloggio, o a bordo della nave, o in un albergo per emigranti, o, in mancanza di questo, in un altro albergo conveniente;

21° la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto, e di domandare la restituzione dell'intero nolo pagato o della parte corrispondente, salvi i diritti che eventualmente gli competono, a tenore del codice civile, per il risarcimento dei danni;

22° l'obbligo del vettore di restituire il nolo pagato per il trasporto dalla Germania nel porto di sbarco fuori d'Europa; o la corrispondente parte del nolo stesso, se il viaggiatore, o qualcuno dei membri della famiglia che lo accompagnano, muoia prima d'incominciare il viaggio o d'intraprendere la navigazione extraeuropea, ovvero provi di non potere incominciare o proseguire il viaggio stesso, per malattia, o per altro caso di forza maggiore;

23° l'obbligo del vettore di restituire il nolo, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma in ogni caso non superiore alla metà del nolo stesso fissata nel § 23, qualora il viaggiatore, prima di mettersi in viaggio, rescinda il contratto per motivi diversi da quelli indicati nel paragrafo precedente;

24° l'obbligo del vettore, durante il viaggio per mare, di fornire ad ogni viaggiatore d'età maggiore di dieci anni (due fanciulli sotto i dieci anni contano per un solo viaggiatore) una cuccetta, con materasso, cuscino e coperta;

25° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, per tutta la durata del viaggio, almeno tre pasti al giorno, e di mettere gratuitamente a sua disposizione i piatti ed i bicchieri occorrenti;

26° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio di mare, la quantità d'acqua necessaria per bere e per lavarsi, e i recipienti all'uopo occorrenti;

27° l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente al viaggiatore, che si sia ammalato durante il viaggio per mare, le cure e i medicinali necessari;

28° l'obbligo del vettore di spedire il bagaglio, consegnato a tempo debito, con la stessa nave su cui è imbarcato il viaggiatore, e, ove ciò non avvenga, di rispondere di tutti i danni che possano derivarne;

29° l'obbligo del vettore di spedire gratuitamente, per tutto il viaggio di mare, almeno mezzo metro cubo di bagaglio, e l'indicazione di quanto debba pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

e, qualora il viaggio sino al porto, da cui ha principio la navigazione fuori d'Europa, si faccia in tutto o in parte colla ferrovia o con una nave da fiume, l'indicazione della quantità di bagaglio, che viene spedita gratuitamente, durante questa parte di viaggio, e il prezzo da pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

30° l'obbligo del vettore, qualora ne sia richiesto, di assicurare durante il viaggio per mare, contro i pericoli dell'acqua e del fuoco, il bagaglio del viaggiatore, a spese di quest'ultimo;

31° l'obbligo del vettore, qualora la nave per un sinistro di mare o per un altro accidente non possa continuare il viaggio, o debba interromperlo per un tempo non breve, di fornire al viaggiatore, senza speciale compenso, conveniente vitto ed alloggio, e di trasportare lui e il suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile;

31°-a qualora il trasporto del viaggiatore al porto, da cui ha principio la navigazione fuori d'Europa, si faccia in tutto o in parte colla ferrovia o con una nave da fiume;

l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente anche al viaggiatore, che si sia ammalato durante questa parte del viaggio, le cure e i medicinali necessari;

31°-b se e in quanto abbia luogo il suaccennato trasporto con la ferrovia e il vettore abbia assunto l'obbligo di fornire, durante questa parte del viaggio, il vitto al viaggiatore;

l'obbligo del vettore di somministrare il vitto al viaggiatore, in certe fermate da indicarsi con precisione, e di fornirgli gratuitamente l'alloggio in un albergo, nel caso che la fermata si prolunghi per oltre tre ore.

32° la disposizione che, all'estero, i reclami per la manchevole esecuzione del contratto, le domande di risarcimento di danni, ecc., si debbono presentare al competente console tedesco o a chi ne fa la veci;

33° la disposizione che il contratto rimane sempre nelle mani del viaggiatore;

34° il luogo e il giorno della stipulazione del contratto;

35° la sottoscrizione di ambedue le parti contraenti. (Per chi viaggia con la famiglia, basta la firma del capo di essa. — Se il viaggiatore ha un rappresentante legale, questi deve sottoscrivere. — Per il vettore, basta il proprio timbro. — Per i vettori che sono obbligati a nominare un rappresentante nazionale con pieni poteri (art. 4 della legge sull'emigrazione), si esige la firma o il timbro di quest'ultimo. — Per i vettori che esercitano la loro industria per mezzo di un mandatario o rappresentante, basta la firma o il timbro di questo).

§ 8. — Se, in un trasporto della specie indicata nel § 7, il vettore ha assunto a suo carico anche l'ulteriore trasporto e mantenimento, o solo il trasporto degli emigranti, dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione, valgono anche in questo caso le norme stabilite nel § 7, con l'avvertenza, però, che l'obbligo del vettore, preveduto sotto il n. 2, del detto paragrafo di provvedere al trasporto del viaggiatore, deve sussistere non soltanto fino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa, ma sino all'arrivo nel luogo di destinazione.

Inoltre i contratti debbono contenere:

10-*a*, l'esatta indicazione del luogo di destinazione;

10-*b*, i mezzi di trasporto dal porto di sbarco fuori di Europa al luogo di destinazione;

16-*a*, il nolo per l'ulteriore trasporto dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione;

31-*c*, l'obbligo del vettore, nel caso che l'ulteriore trasporto sia ritardato per motivi non imputabili al viaggiatore, di fornirgli gratuitamente conveniente vitto e alloggio;

31-*d*, la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto, e di domandare il rimborso delle maggiori spese avute per il cambiamento di direzione nel proseguimento del viaggio, salvi i diritti che eventualmente gli competono, in linea civile, per il risarcimento dei danni;

31-*e*, l'obbligo del vettore, nel caso che il viaggiatore, o uno dei membri della famiglia che l'accompagnano, muoia prima che incominci l'ulteriore viaggio, ovvero provi di non poterlo incominciare, per malattia, o per

altro caso di forza maggiore, di restituire al viaggiatore, o ai suoi eredi l'intero nolo pagato per l'ulteriore trasporto;

31-*f*, l'obbligo del vettore, nel caso che il viaggiatore, nel porto di sbarco fuori di Europa, desista per altri motivi dall'ulteriore trasporto, di restituire al medesimo il nolo pagato, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma in nessun caso superiore al 10 per cento;

31-*g*, l'indicazione della quantità di bagaglio del viaggiatore, che viene spedita gratuitamente nell'ulteriore viaggio, in quanto tale indicazione sia possibile all'epoca della stipulazione del contratto;

31-*h*, se e in quanto l'ulteriore trasporto e mantenimento, dal porto di sbarco fuori di Europa al luogo di destinazione, sia stato posto al vettore come condizione per la concessione della licenza d'esercizio;

l'obbligo del vettore — qualora, per un sinistro del mezzo di trasporto o per altra cagione non imputabile al viaggiatore, sia impossibile la continuazione del viaggio di già intrapreso, o sopravvenga una non breve interruzione del medesimo — di fornire gratuitamente al viaggiatore stesso alloggio e vitto, e d'incaricarsi del trasporto di lui e del suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile.

§ 9. — I contratti per il trasporto di emigranti, a traverso il mare, in un porto europeo non germanico, devono contenere, e possibilmente nell'ordine seguente:

- 1° il nome e cognome del vettore;
- 2° l'obbligo del vettore d'incaricarsi del trasporto del viaggiatore dalla Germania all'approdo nel porto di sbarco;
- 3° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume il trasporto;
- 4° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume l'obbligo di fornire il vitto al viaggiatore;
- 5° il nome e la nazionalità della nave da adoperarsi;
- 6° il nome della linea di navigazione;
- 7° il porto di sbarco;
- 8° il nome e cognome del viaggiatore e dei membri della famiglia che viaggiano con lui;
- 9° l'età;
- 10° lo stato di famiglia (padre, madre, figlio, figlia ecc., e, per quelli che viaggiano soli, l'indicazione se sono coniugati o celibi);
- 11° l'ultimo domicilio;
- 12° l'importo del nolo, in valuta dell'Impero, per ogni singola persona;
- 13° la dichiarazione che il viaggiatore, dalla Germania sino all'approdo nel porto di sbarco, per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio (salvo l'eventuale sopraccarico, di cui al n. 20), e per il vitto e l'alloggio,

in quanto questi siano stati assunti dal vettore, non deve pagar nulla oltre il nolo indicato;

14° l'indicazione del luogo e del giorno, in cui il viaggiatore deve trovarsi per la partenza, e inoltre del luogo e del giorno in cui deve, al più tardi, aver luogo la consegna del bagaglio;

15° l'obbligo del vettore, durante il viaggio per mare, di fornire ad ogni viaggiatore d'età maggiore di dieci anni (due fanciulli sotto i dieci anni contano come un solo viaggiatore) una cuccetta, con materasso, cuscino e coperta;

16° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore per tutta la durata del viaggio marittimo, almeno tre pasti al giorno, e di mettere gratuitamente a sua disposizione i piatti e i bicchieri occorrenti;

17° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio di mare, la quantità d'acqua necessaria per bere e per lavarsi e i recipienti all'uopo occorrenti;

18° l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente al viaggiatore, che si sia ammalato durante il viaggio di mare, le cure e i medicinali necessari;

19° l'obbligo del vettore di spedire il bagaglio, consegnato a tempo debito, con la stessa nave su cui è imbarcato il viaggiatore, e, ove ciò non avvenga, di rispondere di tutti i danni, che ne possano derivare;

20° l'obbligo del vettore di spedire gratuitamente, per tutto il viaggio di mare, almeno mezzo metro cubo di bagaglio, e l'indicazione di quanto debba pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

21° l'obbligo del vettore, qualora ne sia richiesto, di assicurare il bagaglio del viaggiatore, a spese del medesimo, contro i pericoli dell'acqua e del fuoco;

22° la dichiarazione, che gli altri diritti e doveri dei contraenti sono regolati in conformità delle prescrizioni, contenute nel Codice di commercio per la Germania, circa le imprese di trasporto;

23° l'obbligo del vettore qualora, lungo il viaggio la nave non possa, per un sinistro di mare od altro accidente, continuare la rotta, o sopravvenga una non breve interruzione del viaggio stesso, di fornire gratuitamente al viaggiatore conveniente vitto e alloggio, e di trasportare lui e il suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile;

24° la disposizione, che all'estero, i reclami per la manchevole esecuzione del contratto, le domande di risarcimento di danni, ecc., si debbono presentare al competente console tedesco, o a chi ne fa le veci;

25° la disposizione che il contratto rimane sempre nelle mani del viaggiatore;

26° il luogo e il giorno in cui fu stipulato il contratto;

27° la sottoscrizione di ambedue le parti contraenti. (Se si tratta di una famiglia, basta la firma del capo di essa. — Se il viaggiatore ha un rappresentante legale, questi deve sottoscrivere. — Per il vettore, basta la firma a timbro. — Per i vettori che sono obbligati a nominare un rappresentante nazionale con pieni poteri (§ 4 della legge sull'emigrazione), si esige la firma o il timbro di questo rappresentante. — Per i vettori che esercitano la loro industria per mezzo di un mandatario o rappresentante, basta la firma o il timbro di questo).

§ 10. — Il prezzo fissato all'emigrante per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio per un tratto di via terrestre, non può essere superiore al prezzo di trasporto da pagarsi in quel determinato luogo a norma della tariffa in vigore.

§ 11. — Per i contratti devono adoperarsi appositi moduli, un esemplare dei quali viene presentato dal vettore al Cancelliere dell'Impero, per l'approvazione.

§ 12. — Prima dell'imbarco, o, se il vettore abbia assunto anche il trasporto in ferrovia fino al porto, prima di salire in treno, il contratto deve essere consegnato all'emigrante (nel caso di una famiglia di emigranti, al capo di essa) e lasciato sempre in mano sua.

§ 13. — Con gli emigranti, che, provenendo dalla Germania, o attraversandola, vogliono recarsi in un porto fuori della Germania, per essere di là trasportati in un paese fuori d'Europa, possono essere conclusi contratti della specie indicata nei §§ 7 e 8, ma non di quella indicata nel § 9.

§ 14. — L'Ufficio di emigrazione può esigere che il vettore, a garanzia dell'adempimento degli obblighi a lui imposti dai §§ 27 a 30 della legge sull'emigrazione, assicuri una somma che superi della metà il nolo, oppure faccia un deposito equivalente alla detta somma.

Nel caso dell'assicurazione, la scelta dell'assicuratore e il contenuto della polizza di assicurazione sono sottoposti all'approvazione dell'Ufficio di emigrazione. La polizza comprovante la conclusa assicurazione deve essere rimessa all'Ufficio di emigrazione, non più tardi di 36 ore dopo la partenza della nave.

Il deposito deve esser fatto nel luogo indicato nel § 26 delle presenti disposizioni e notificato all'Ufficio di emigrazione, prima della partenza del piroscalo.

Qualora sia necessaria la distrazione della somma data per cauzione, o di una parte di essa, il vettore è tenuto a reintegrarla immediatamente.

Qualora il vettore, per negligenza nell'adempimento degli obblighi a lui imposti dal 1° capoverso del presente articolo, provochi l'intervento del detto Ufficio, la maggiore spesa cagionata da tale negligenza deve essere rimbor-

sata con la somma assicurata o depositata. L'Ufficio ha facoltà di ritirare per questo scopo l'importo dell'assicurazione. Una corrispondente annotazione deve esser fatta sulla polizza o sul certificato di deposito.

§ 15. — Per trasportare emigranti su navi noleggiate, il vettore deve esservi precedentemente autorizzato dall'Ufficio di emigrazione.

II.

Esercizio degli agenti.

§ 16. — L'agente di emigrazione, ogni qualvolta serve da mediatore in un contratto di trasporto, deve rilasciare all'emigrante (ove si tratti di una famiglia, al capo di essa) una ricevuta.

§ 17. — La ricevuta deve contenere, possibilmente nell'ordine seguente:

1° a seconda della specie del contratto da conchiudersi con la mediazione dell'agente, le indicazioni contemplate:

- a) nei numeri 1 a 6 del § 5, oppure
- b) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 6, oppure
- c) nei numeri 1, e 3 a 10 del § 7, oppure
- d) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 8, oppure
- e) nei numeri 1, e 3 a 7 del § 9;

2° gli acconti già pagati dall'emigrante sul nolo convenuto;

3° le indicazioni contenute nelle colonne 1 a 11 dell'elenco allegato;

4° il nolo, separatamente per ciascun tratto da percorrersi e per ciascuna persona;

5° il nome e il domicilio dell'agente;

6° il giorno e il luogo del rilascio della ricevuta e la sottoscrizione dell'agente;

7° una particolareggiata distinta dei pagamenti che l'emigrante abbia fatto per qualsivoglia titolo all'agente;

8° sotto il titolo " Condizioni „, a seconda della specie del contratto da stipularsi con la mediazione dell'agente, le indicazioni contemplate:

- a) nei numeri 12 a 26 del § 5, oppure
- b) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 6, oppure
- c) nei numeri 2 e 17 a 31 b del § 7, oppure
- d) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 8, oppure
- e) nei numeri 2 e 13 a 23 del § 9,

9° sotto il titolo: " Consigli „ quanto appresso:

Si raccomanda al viaggiatore:

a) di mettere all'esterno di ogni collo del bagaglio, sopra o da un lato, il proprio nome chiaramente leggibile, in colore incancellabile;

b) di portar seco una nota ufficialmente verificata dei colli del proprio bagaglio, e degli oggetti che in essi si trovano;

c) di munirsi di un passaporto o di un attestato d'origine.

§ 18. — Per le ricevute, di cui sopra, debbono essere adoperati moduli speciali, i quali sono dal vettore presentati al Cancelliere dell'Impero, per l'approvazione. Gli agenti di un medesimo vettore adopereranno lo stesso tipo di modulo.

§ 19. — I moduli devono avere un numero progressivo ed essere riuniti in volumi rilegati, le cui pagine saranno numerate e porteranno, nel primo foglio, l'attestazione dell'Ufficio di polizia locale, riguardo al numero di esse. Nei volumi, accanto al modulo di ogni ricevuta si troveranno due moduli dello stesso contenuto, da servire per le copie, posti in modo che si possano togliere senza danneggiare il volume che li contiene. Nei moduli da servire per le copie possono omettersi le indicazioni di cui ai numeri 8 e 9 del § 17.

§ 20. — L'agente, appena riempito il modulo di una ricevuta, riempie nella stessa maniera anche i due moduli per le copie. L'originale è consegnato all'emigrante, e delle due copie una è spedita al vettore, l'altra rimane insieme al libro nelle mani dell'agente.

§ 21. — Gli agenti, che concludono essi stessi il contratto di trasporto, debbono riempire il modulo del contratto e sottoscriverlo. Si applicano inoltre in questo caso i §§ 16 a 20.

§ 22. — Le autorità amministrative centrali dei diversi Stati possono prescrivere che gli agenti informino, entro un dato termine, della conclusione dei contratti di trasporto, o della mediazione all'uopo prestata un ufficio da designarsi dalle autorità stesse.

III.

Norme comuni all'esercizio dei vettori d'emigranti e degli agenti.

§ 23. — I vettori debbono comunicare esattamente ai loro agenti, e i vettori esteri anche ai loro rappresentanti, i prezzi stabiliti per il trasporto degli emigranti. È vietato così ai rappresentanti dei vettori esteri come agli agenti di aumentare il prezzo fissato dal vettore.

§ 24. — I vettori debbono conservare copia delle lettere da loro inviate agli agenti e agli emigranti. La stessa disposizione vale per gli agenti riguardo alle lettere da essi indirizzate ai vettori e agli emigranti.

Gli elenchi degli emigranti, le copie delle ricevute e tutta la corrispondenza scambiata debbono conservarsi, esattamente per ordine cronologico, per tre anni, dalla data dell'ultima registrazione ovvero del ricevimento o dell'invio delle lettere, ed essere ostensibili ad ogni richiesta del Commissario imperiale per l'emigrazione, dell'Ufficio di emigrazione e dell'Ufficio di polizia locale del domicilio professionale o della residenza del vettore.

§ 25. — Le autorità amministrative superiori potranno proibire ai vettori e agli agenti di dare annuncio delle loro operazioni, con cartelli affissi in luoghi pubblici, in tutto l'ambito della loro giurisdizione, o in una determinata parte di esso.

Negli annunci, nei prospetti e nelle circolari deve essere sempre indicata con precisione la via, che si seguirà nel trasporto: ove abbia luogo un cambiamento di nave, se ne farà ugualmente menzione.

§ 26. — La cauzione, dovuta a tenore degli articoli 5, 7 e 14 della legge sull'emigrazione, deve prestarsi, mediante deposito del relativo importo, stabilito dal Cancelliere dell'Impero, e, per gli agenti, dalle autorità amministrative superiori, in contanti o in obbligazioni dell'Impero Germanico o di uno Stato della Confederazione.

Gli Uffici centrali dei vari Stati possono permettere il deposito in altri valori; essi stabiliscono il luogo, in cui il deposito dovrà effettuarsi.

La competenza degli Uffici centrali dei vari Stati è determinata dal luogo in cui trovasi il domicilio professionale del vettore o dell'agente, e per i vettori di cui all'articolo 4 della legge sull'emigrazione, dal domicilio del rappresentante.

§ 27. — Nell'atto col quale si presta la cauzione, i vettori e gli agenti debbono ottemperare agli obblighi qui appresso indicati.

§ 28. — La cauzione sta a garanzia di tutte le obbligazioni, contratte dai vettori o dagli agenti, a causa della loro industria, verso le autorità e verso gli emigranti, e in particolare:

1° di tutti i danni e le spese che potessero incontrare gli emigranti ed al cui rimborso potessero aver diritto, in forza

a) del contratto di trasporto;

b) della legge sull'emigrazione e delle prescrizioni ed ordinanze emanate per l'esecuzione della medesima;

c) delle speciali condizioni imposte ai vettori e agli agenti, all'atto della concessione della licenza;

2° di tutte le spese incontrate da un Ufficio imperiale o territoriale,

di cui siasi, con l'inadempimento degli obblighi indicati al n. 1, provocato l'intervento;

3° di tutte le spese e multe inflitte per infrazione alle norme stabilite al n. 1, lett. *b e c.*

§ 29. — L'autorità amministrativa superiore è autorizzata a tacitare con la detta cauzione:

a) le domande fatte dagli emigranti, in base al § 28, n. 1, se queste siano riconosciute giuste, o con sentenza di un giudice nazionale, o con sentenza di un giudice estero, resa esecutiva, o con una deliberazione dell'autorità amministrativa superiore, o con una decisione del competente console germanico o del suo rappresentante;

b) le domande di un Ufficio imperiale o territoriale, fatte in base al § 28, n. 2, se le maggiori spese di quest'Ufficio siano state riconosciute giuste, quanto agli Uffici imperiali da una deliberazione dei medesimi, e quanto agli Uffici territoriali da una decisione dell'autorità amministrativa superiore, sentito il vettore o l'agente.

c) le multe e le spese stabilite in forza di una sentenza dell'autorità giudiziaria.

§ 30. — Se la somma depositata a titolo di cauzione viene diminuita o assorbita interamente dalle indennità, deve essere dal depositante reintegrata nel termine di un mese. Lo stesso deve avvenire, se il valore dei titoli depositati subisce un ribasso del 10 per cento, da quello che era al momento della prestazione della cauzione.

§ 31. — La restituzione della cauzione può essere domandata, qualora chi l'ha prestata, muoia o rinunzi a valersi dell'ottenuta licenza, o qualora questa gli venga ritirata.

La restituzione ha luogo dopo esaurito l'esperimento delle ragioni accampate a carico della cauzione, ma non mai prima di un anno a partire dal giorno in cui la restituzione stessa fu domandata.

Essa può aver luogo prima di questo termine, qualora colui che succede ad un vettore assuma tutte le obbligazioni del suo predecessore e dichiari di rispondere anche di queste con la propria cauzione.

Berlino, 14 marzo 1898.

Il Cancelliere dell'Impero
In rappresentanza
Conte di POSADOWSKI.

Finito di stampare il 30 agosto 1902.

Il *Bollettino dell'emigrazione* è in vendita presso la Libreria Bocca in Roma
e presso i suoi corrispondenti in tutto il Regno.

Prezzo del presente fascicolo L. 0. 30