

to social  
Anarchia  
ostro salu  
onale che  
felicità  
ed io spero  
per su tutti  
rtarie si di  
studentici  
erne i par  
non occor  
in segret  
ri scrivon  
D. K.  
azionale  
31 genna  
mente l'ua  
ita con a  
impossibi  
zialismo  
otto molti  
otersi ab  
poter prest  
riunire c  
paesi, ma  
re del go  
re giorno  
dretta: N  
e proletar  
gion (R  
o) e Sh  
rnali è b  
a ed ha m  
al congress  
sono sta  
minshim  
e punta  
del Pa  
più atti  
ostati il  
scorsa, e  
ordi — se  
lo sciop  
operai e  
eva spes  
alcuna g  
16 genna  
lla fine  
aque un  
dalla sa  
dell'oscu  
ne appla  
Presim  
e, e  
l posto  
are i no  
zia, e  
i sei am  
ottimame  
stato c  
gione di  
ista di E  
tarista  
Le id  
o rapid  
minshim  
e sarai  
lo per a  
attelli a  
D. K.  
3 del  
ando dia  
ntro l'  
vovi a T  
dopo os  
adidici d  
o cond  
gli altri  
preso p  
monstra  
o prese  
o, ove c  
dalla c  
minim,  
a, è stat  
mmenda  
del g  
na da  
mpriogio  
r « tur  
oban è  
pubblicaz  
sempre  
è perm  
diretta  
ciale —  
— pesa  
quotidi  
carotte  
e anche  
ato att  
5 di otto  
ro Kotk  
o scritto  
all' « U  
di Com  
ernazio  
N. d.  
rtante  
a pubbli  
Leghe  
Borsa,  
o al c  
eghe li  
samedi  
i, com  
e succ  
nati, o

### Conciliatori e vice Conciliatori

Questa magistratura aveva o avrebbe dovuto avere lo scopo di affrettare e risolvere bonariamente le piccole controversie d'ordine economico senza strascico di dispendiose vertenze giudiziarie e di difficili pratiche procedurali. Questa magistratura a Napoli in specie è uno stato veramente vergognoso. Procedure, salvo in vero lodevoli eccezioni difficili, dispendiose, intricate, asolute, sentenze contraddittorie emesse, e se ed anche otto mesi di straordinario elaborazione... e che sentenze! In molte conciliazioni disaccordo completo fra conciliatore e vice-conciliatore. In tutte il più sfacciatato e riprovevole servilismo... per non dir di peggio. Così le grosse banche, le forti società, gli istituti più importanti hanno tutti se non per il loro conciliatore, certo il vice-conciliatore amoroso e provvido custode dei loro interessi. Qualche raro esempio di indipendenza ed onestà v'è stato a vero. Citiamo a titolo di onore la conciliazione di S. Giuseppe per le cause del Banco di Napoli e quelle di S. Lorenzo per quelle dell'Acquedotto di S. Siro.

Quello che poi è assolutamente grave va giustamente additato è lo sfruttamento che di questo ufficio fanno molti notari, i quali, malgrado reclami proteste, richiami ecc., vengono costantemente riconfermati.

Così il conciliatore è divenuto un mezzo come un altro per rinfaldare delle clientele sfuggenti o per crearselo addirittura quando mancano. Per dimostrare cosa sia un conciliatore al giorno d'oggi basti al caso l'esempio di uno di essi il quale giorno fa in una causa ne opposizione a preceetto nell'interesse di un nostro compagno lontano da Napoli in giro di propaganda non volle cogliere le richieste del suo difensore per concedere un differimento perchè non era provata legalmente l'assenza di esso! D'ora in poi quindi le Borse del Lavoro e gli uffici di propaganda preparino a mettersi in comunicazione coi relativi notari per lasciare certificati di presenza di domicilio, di assenza dei relativi segretari o propagandisti.

E con relativa tassa di bollo alla mercé del sig. Fisco e dei signori Conciliatori!

C. M.

## VITA PROLETARIA

### Commissione Esecutiva

Domenica 7 maggio alla Borsa del lavoro ebbe luogo la proclamazione dei nuovi eletti della Commissione Esecutiva e di controllo. Risultarono eletti:

Gentile Oreste, orfice  
Fiore Nicola, impiegato  
Waringh Michele, orfice  
Villa Carlo, impiegato  
Balsamo Gaetano, raffinatore  
Carrabba Francesco, chiavettiere  
Trovissonno Eduardo, tipografo  
Pizzo Raffaele, arsenalotto  
Campobasso Alberto, oper. guerra  
Cammarella Gaetano, impiegato  
Pipolo Oreste, tramviere  
Costabile Domenico, legatore  
Conzales Raffaele, barbiero

### Commissione di Controllo

Fergola Maciano, impiegato  
Papaccio Francesco, arsenalotto  
Capargrosso Nicola, arsenalotto  
Millo Giovanni, impiegato  
Savarese Gustavo, impiegato

### Atti della Comm. Esecutiva

Lunedì 8 corr. ebbe luogo la riunione della C. Esecutiva.

Eran presenti: Gentile, Waringh, Carrabba, Cammarella, Campobasso, Villa Rizzo e Costabile.

Assenti non giustificati: Conzales, Trovissonno e Pipolo.

Balsamo, ammaliato.

Fiore in giro di propaganda.

Presidente Waringh

Gli intervenuti inviano augurii di benedizione al vecchio compagno Balsamo.

Waringh: saluta i nuovi eletti ed augura che tutti vogliano compiere con il proprio dovere.

Si stabilisce di applicare rigorosamente le norme statutarie a tutti quei componenti che senza giustificati motivi mancano a tre tornate consecutive.

Si riconferma l'incarico di segretario in piena fiducia al compagno Gentile.

Si riconferma cassiere il compagno Waringh.

Si nominano i componenti le commissioni di propaganda, ad intervenire. Si delibera d'intervenire con il lavoro alla Borsa, alla commemorazione popolare del cinquantenario della Battaglia del Volturno.

La seduta fu tolta rimanendo stabilito che ogni lunedì alle ore 20 si riunisca la C. Esecutiva.

### Convocazioni

Giovedì riunione del Comitato di controllo alle ore 20 nei locali della Borsa del Lavoro.

Venerdì riunione del Comitato di propaganda alle ore 20.

### Arsenale Costruzione Artiglieria

Capitan Saetta, al secolo Bindo Binda, possiede nessuna speciale tecnica meccanica, meno quella d'essere vanto dilettante in elettrotecnica (arcata elettrica dei suoi, due beniamini). Egli stava ha il dono d'essere un valente attore d'ordini di portineria, provando così ordini del giorno che fanno calcoli con le disposizioni regolamentari. All'entrata degli operai, un sol tanto di ritardo è punto di multa, se qualcuno ha bisogno di licenza deve recitare personalmente, citare il perché il come, e sprecare tale un tempo per un'attività che quasi sempre si cade nel ridicolo. E con tanta microscopica serietà si commette infrazione al Regolamento col fare uscire gli operai la sera

### I caratteri

#### Le nuove Giunte del Comune e della Provincia

Emilio Capomazza è stato un fiero oppositore dell'attuale maggioranza comunale di Napoli e delle giunte presiedute da Del Carretto. Egisto Gargiulo è stato un rumoroso oppositore dell'attuale maggioranza provinciale di Napoli e della giunta, presieduta da Angrisani.

Oggi l'uno è entrato nella giunta comunale con Del Carretto, l'altro ha trattato per entrare nella giunta provinciale con Angrisani.

Quel che può ammirarsi nei nostri nomi pubblici è soprattutto il carattere.

### Ne la patria di G. Bruno

Il Dott. Felice Sirignano, c'invia un elenco di affari a trattarsi innanzi il Consiglio Comunale di Nola. Al n. 19 dell'elenco notiamo un'istanza del vescovo della diocesi per l'acquisto dell'ex monastero di S. Maria la Nuova. Al n. 25 un'istanza di suor Maria Agostina Cane, superiora generale delle figlie di nostro signore del sacro cuore, per la conservazione del monastero di S. Chiara. Ed al n. 28 si legge: «provvedimenti circa il pagamento della spesa di L. 1000 sostenuta nel 1899 per la festività di San Felice.»

E ciò — scrive il Sirignano — mentre a Nola mancano le case e le pignoni aumentano di giorno in giorno.

La considerazione è il comune è giusto rimprovero che quotidianamente lanciamo sul muso degli amministratori clerico-moderati. I quali, al solito, predicano bene e rozzolavano male. Mentre nei congressi, nei parlamenti e nei comizi vanno in brodo per gli interessi della classe operaia, non esitano di rafforzare, nel miglior modo, le associazioni religiose ed i camorristi che vivono sfruttando il sentimento religioso delle masse ignoranti.

E ciò fanno in barba alle leggi eversive e di soppressione delle congregazioni religiose che la terza Italia sentì il bisogno di emettere sin dagli inizi del regno sabauda.

Ma il governo piemontese, non potendo smentire il suo vergognoso passato, dà libera pratica alle associazioni religiose che deturpano il sentimento e corrompono il carattere.

### Leggeri del mare

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Arsenale di Marina

Direzione artiglieria

Da molto tempo, e non sappiamo perchè fino ad oggi non si è provveduto, esiste un vero scompiglio nell'officina Porto.

Alla suddetta officina appartengono gli operai macchinisti e fuochisti per il servizio delle barche a vapore, ed i manovali per i lavori del porto.

E' da notare che mentre qui superuomo di Direttore monta su tutte le furie per un nonnulla verso gli occhi su cose che gli fanno meritare l'inferno.

Un suo beniamino invece di disimpegnare il servizio da macchinista a turno nelle barche a vapore, se ne sta comodamente seduto in ufficio a scribacchiare non solo ma per quanto figura nel movimento dei manovali godendo così senza far niente di supplemento e dello straordinario. Speriamo che tali soprani cessino una buona volta per non ritornare sull'argomento.

Officina Costruzioni in ferro

Se quel poco di lavoro a cottimo venisse ripartito con equità e giustizia, non faremmo squillare la tromba per destare il dormiente capotecnico di quest'officina.

Egli lascia tutto il suo comando a certi striscianti: quali solo per favoritismo preferiscono l'uno all'altro operaio nelle variazioni di cottimo.

Di conseguenza il malumore è generale, ed i più coscienti chiedono sia fatta giustizia per la equità del lavoro a cottimo, e per non menomare la dignità di molti operai che disgraziatamente hanno un capotecnico che non è all'altezza di giudicarli.

Ma che ci vuole forse il cervello marconiano per compilare un turno tra operai?

### I ferrovieri delle secondarie

La sera del 4 corrente in Poggiamarino si sono riuniti i ferrovieri dei Depositi della Circumvesuviana per discutere e deliberare sull'attuale agitazione dei ferrovieri delle secondarie. Parlò sull'argomento il segretario dell'VIII Commissione di categoria sig. Pagliuca Nicola prospettando la situazione creata ai lavoratori addetti ai trasporti con la legge del 30 giugno 1906 e relativo regolamento annesso alla legge stessa, di-

mostrando le evidenti violazioni a tutto danno del personale. In ultimo fu approvato ad unanimità il seguente ordine del giorno:

«I ferrovieri delle Ferrovie Secondarie Napoli-Ottaviano e Circumvesuviana riuniti in assemblea numerosa deliberano, il voto contrario all'istituzione della Cassa Mutuo Soccorso, e rivolgono caldi voti alla Società, acciò che risolva nel più breve tempo possibile la vitale questione della iscrizione del personale alla Cassa Nazionale delle Pensioni.

«Deliberano unanimi di organizzarsi in un nucleo compatto, in modo da far fronte a qualunque sopraffazione e combattere senza guardare a sacrifici di sorta, e si associano al movimento generale per le modificazioni della legge 30 giugno 1906 secondo il Meccanismo compilato dall'VIII Commissione Ferrovie secondarie che approvano completamente.»

I Ferrovieri della Circumvesuviana tutti

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenzionate avevano come intesa l'obbligo di applicare agli equipaggi delle loro navi un contratto-tipo d'arruolamento combinato dal ministro della Marina.

Questo ministero dopo lunghi tiramolla eseguiti nei convegni a Roma fra i rappresentanti vostri e quelli delle compagnie sovvenzionate, si decise a battere fuori con un suo decreto quasi cattedratico in data primo marzo 1911 il tanto atteso, studiato, discusso contratto.

Fu una delusione per tutti: non contenti nessuno. I miglioramenti pagati sono effimeri, gli orari di lavoro sono quelli di prima. Di buono contiene solo le tassative disposizioni per le tabelle viveri ed equipaggio.

Però la prima, dopo lunga e vergognosa serie di contrattamenti s'incamiciò ad applicare agli ultimi d'aprile; la seconda è ancora per aria.

La Nazionale tirando furbescamente l'acqua al suo mulino continua a mantenere in vigore per il personale macchina, su certi piroscafi, il vecchio sistema delle quattro ore di guardia per ogni quattro di riposo e l'altro delle quattro ore di lavoro per ogni sei di franchigia.

Il turno delle quattro e otto, ossia quattro ore di lavoro per ogni otto ore di riposo, non intende rispettarlo, e poiché questo turno è consacrato dal contratto tipo, la nuova tabella equipaggi della Nazionale non si decide mai ad applicare, perchè, e con ragione, e con ragione per suo interesse, essa tenta di lasciare lettera morta le norme contrattuali in quel po' che migliorano le condizioni di lavoro dei suoi equipaggi.

Ma se dal punto di vista del proprio tornaconto è logico che la Nazionale si comporti in siffatta maniera, non è né logico, né giusto, né tampoco doveroso che tale comportamento contrario alla legge sulle convenzioni marittime sia tollerato dal ministero della marina.

La Società Sicania si rifiuta di accordare la patanica mensile in lire 57,56 come prescrive il contratto di arruolamento e senza una ragione plausibile. La Società Napolitana non rispetta l'orario nei porti specialmente la domenica quando i vapori non sono in partenza.

Ora per tutte queste cose il personale naviganti di Napoli aspetta ordini dalla Federazione istessa per un'azione collettiva per strappare alle dette Società il rigoroso mantenimento del contratto-tipo di arruolamento fino a questo momento manomesso.

### Leggeri del mare

La Federazione Nazionale dei lavoratori del mare ha lanciato ai suoi iscritti il seguente appello:

Lavoratori del mare,

Le convenzioni marittime più o meno provvisorie vennero approvate dal Parlamento nazionale colla legge N. 306 del giugno 1910.

Gli assuntori delle linee sovvenz