



# I.T.F.

## ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

**PARAÎT DEUX FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE**

**AMSTERDAM-PAYS-BAS  
61, VONDELSTRAAT  
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE  
INTRANSFE-AMSTERDAM  
TÉLÉPHONE 80186**

Au début de l'année.

L'année 1929 qui vient de commencer verra le jour où, il y a 10 ans, les représentants de six organisations d'ouvriers des transports se réunirent à Amsterdam et posèrent les bases pour la reconstitution de la Fédération internationale des transports, dilacérée par la guerre mondiale. Au moment voulu, l'occasion se présentera sans doute de commémorer ce que notre Internationale a tenté et réalisé dans le courant de ces 10 années et également d'appeler l'attention sur ce qu'elle n'a pas encore pu faire et pas encore su réaliser, sur ce qu'elle signifie aujourd'hui et sur ce qu'elle ne signifie pas encore.

Un fait néanmoins est dès à présent un indice de son accroissement et de sa prospérité croissante. Pour commencer sa septième année, l'organe de l'I. T. F. paraît aujourd'hui, non seulement en une forme nouvelle, plus grande et, espérons-le, meilleure que ce ne fut le cas jusqu'à présent, mais encore il sera expédié dorénavant à ses lecteurs, deux fois par mois, au lieu d'une seule. Parmi les publications éditées par le mouvement syndical international de différentes orientations, l'organe de l'I. T. F. occupe une place fort honorable. Il partage toutefois le sort de toutes les publications internationales, de n'être lu que par un nombre restreint de personnes. Que signifient les quelques milliers de lecteurs de notre organe, en comparaison des plus de deux millions qui sont groupés dans l'I. T. F.? Et pourtant, les publications que notre Internationale fait paraître en plusieurs langues constituent le meilleur moyen pour divulguer davantage l'idée de la solidarité internationale de tous les ouvriers des transports, pour la faire pénétrer auprès de travailleurs de plus en plus nombreux et pour faire de plus en plus de notre Internationale une réalité vivante.

A présent que le secrétariat de l'I. T. F. voit la possibilité de donner une nouvelle extension à son organe et en même temps de l'améliorer, nous espérons qu'en conséquence, le cercle de ses lecteurs s'agrandira et que la collaboration dont nous avons déjà bénéficié par le passé à maints égards, deviendra plus importante et plus productive. Ce ne sera que si tous ceux qui sont en mesure de nous assister, nous aident à porter nos publications sous les yeux d'un nombre aussi important que possible de travailleurs syndiqués dans l'I. T. F., que nous pourrons, non seulement maintenir et améliorer les publications qui existent déjà, mais encore augmenter le nombre de langues dans lesquelles elles paraissent.

Nous comptons sur le concours de tous et sommes confiants que notre espoir ne sera pas déçu.

C. T. CRAMP, Président de l'I. T. F.

### Sommaire.

Au début de l'année . . . . .	[1
<i>Chronique.</i>	
La lutte dans la métallurgie allemande . . . . .	2
Finlande . . . . .	2
L'Italie martyre . . . . .	2
Communications du Bureau . . . . .	2
<i>Cheminots.</i>	
La famille des cheminots se réunit . . . . .	3
Juste retour des choses au Portugal . . . . .	4
Relèvements de salaires aux chemins de fer argentins . . . . .	4
<i>Ouvriers du transport.</i>	
Dans les ports d'Afrique du Nord . . . . .	5
<i>Dockers.</i>	
Après la grève dans le port de Bordeaux . . . . .	5
Conditions de travail des arrimeurs à Mar del Plata . . . . .	6
<i>Automobilisme.</i>	
La nouvelle loi autrichienne pour les conducteurs d'automobiles au service de particuliers . . . . .	6
<i>Tramways.</i>	
Augmentation des salaires au chemin de fer secondaire Aigle-Ollon-Monthey (Suisse) . . . . .	6
<i>Marins.</i>	
Les marins et le droit de vote . . . . .	7
L'organisation du sauvetage à la mer . . . . .	7
<i>A tous échos . . . . .</i>	8
<i>Espéranto . . . . .</i>	8

# CHRONIQUE

## La lutte dans la métallurgie allemande.

Le ministre allemand de l'Intérieur a rendu le 21 décembre dernier, une sentence arbitrale dans le conflit sévissant dans la métallurgie allemande. Vu que le jugement ne comporte pas de confirmation de la sentence arbitrale du 27 octobre qui fut déclarée obligatoire, on peut dire que les magnats de la métallurgie et de la sidérurgie allemande ont, dans les grandes lignes, atteint leur but. Il est vrai que le jugement prescrit au patronat le devoir de payer pendant la période allant de la reprise du travail jusqu'au 31 décembre 1928, les salaires qui avaient été prévus dans cette sentence, mais lorsqu'on considère que l'ensemble de la nouvelle réglementation est valable jusqu'au 1er octobre 1930, on peut apprécier à sa juste valeur l'importance de cette disposition. Le jugement ne fait aucune allusion à une continuation du salaire pendant la période du lock-out.

Les sursalaires ont été sensiblement réduits. La réglementation des heures de travail est, par contre, plus favorable, mais la réduction des heures n'est compensée que pour 50 ou 60 %.

Reste à savoir quel va être le développement de la procédure d'arbitrage en Allemagne. Lorsqu'on répond par un lock-out à une sentence déclarée obligatoire, le gouvernement capitule. Que se serait-il produit si les ouvriers s'étaient opposés à la sentence et avaient proclamé une grève, en dépit de la sentence obligatoire? Dans ce cas, la fortune de l'organisation aurait été confisquée et l'organisation aurait été rendue responsable pour les dommages découlant de son attitude.

Les patrons métallurgistes ont été laissés en paix; ils ont pu vendre leurs réserves à de bons prix — les stocks commençaient en effet à devenir trop importants! La longue durée du contrat leur offre la latitude voulue pour réaliser d'immenses bénéfices et se préparer pour la prochaine lutte.

Les ouvriers métallurgistes sont toujours mal organisés. Ils auront, eux aussi, le temps de mieux se grouper. Il ne semble guère probable que dans l'éventualité d'une lutte prochaine, ils feront encore appel à l'intermédiaire du gouvernement.

L'élimination des autorités d'arbitrage signifie qu'à l'avenir, les ouvriers de la Ruhr devront conquérir de haute lutte, toute amélioration de leurs conditions d'existence.

## Finlande.

Les ouvriers des ports finlandais poursuivent leur lutte avec persévérance. Ces derniers temps, des plaintes se sont fait

entendre à plusieurs reprises concernant le chargement défectueux, d'une négligence allant jusqu'au crime, des bâtiments venant de Finlande. L'arrimage de cargaisons sur le pont est un travail qui demande des spécialistes et les dockers finlandais qualifiés sont en grève. Lorsque la pontée glisse, le navire donne de la bande, ce qui est particulièrement dangereux lorsque la mer est houleuse, et met en péril la vie de l'équipage.

Cette lutte doit et peut être gagnée. Sur la base de la décision prise dans la dernière réunion de son Comité exécutif, l'I.T.F. a commencé une nouvelle action de secours. Si les patrons de Finlande refusent de reconnaître l'organisation, ils apprendront par l'expérience que les ouvriers adhérents à l'I.T.F. savent faire acte de solidarité.

## L'Italie martyre.

Sans cesse, on nous informe de la prise de nouvelles mesures qui prouvent que le régime fasciste n'a toujours pas réussi à consolider ses positions et qu'il continue à être semblable à l'envahisseur qui, dans la terre conquise, doit maintenir son prestige à l'aide de la violence, de l'espionnage et de l'oppression. La Confédération générale du Travail fasciste a été dissoute et, conformément aux dispositions de la nouvelle loi électorale et aux désirs des employeurs, elle a été divisée en six organisations autonomes cadrant avec les organisations patronales correspondantes.

A côté des sept autres portefeuilles qu'il détient, Mussolini prendra également en mains la direction des corporations. Rossoni qui, jusqu'à présent, défendait avec tant d'orgueil à Genève, l'indépendance et la liberté des organisations syndicales fascistes, a été écarté et doit se contenter d'un emploi honorifique de tout repos. Apparemment, Mussolini doit se garder de froisser par trop de pareils collaborateurs, car ils sont trop bien au courant des méfaits commis. Il sera à présent mis fin même aux paroles démagogiques tendant à faire croire que les intérêts ouvriers étaient défendus par les corporations fascistes! En dépit de toutes les oppressions, les congrès syndicaux fascistes ont entendu des expressions du mécontentement des ouvriers.

La domination de la classe possédante pèse lourdement sur le prolétariat. La composition du nouveau Parlement sera entièrement déterminée par le parti fasciste, c'est-à-dire par Mussolini. Il ne sera plus aucunement question de quelque influence politique de la classe ouvrière, ce qui complètera l'exploitation et l'asservissement des travailleurs.

Pendant combien de temps la situation économique du pays résistera-t-elle? Et à quand une résistance énergique, nationale et internationale, contre ces monstruosité?

## Communications du Bureau.

### Nouvelles adhésions.

Ont présenté une demande d'adhésion:  
la Svenska Amerika Liniens Intendenturpersonals Förening (personnel du service général de Suède) 500 adhérents;  
la Fédération française des Syndicats Maritimes 5.000 adhérents.

### Effectifs au 1er janvier 1929.

Les organisations sont priées de nous faire parvenir les données réclarées par notre récente circulaire, concernant les effectifs au 1er janvier et la situation financière en 1927.

### Session de la commission consultative de la section des ports et docks.

Les 10 et 11 février prochain une session de la Commission consultative des ports et docks se réunira à Amsterdam afin de s'occuper des mesures nécessaires, en vue de la discussion par la prochaine Conférence internationale du Travail, des dispositions à prendre pour la sécurité des ouvriers des ports et docks.

### Enquêtes en cours.

Certaines organisations nous ont déjà répondu à nos questionnaires concernant la situation du personnel des services administratifs et techniques des chemins de fer et des télégraphistes aux chemins de fer. Nous invitons les autres à nous envoyer aussi rapidement que possible leur réponse.

### Abonnements.

Le Syndicat national des cheminots espagnols nous a fait part de sa décision de prendre au profit de ses membres un abonnement collectif au nouvel organe; le nombre d'exemplaires sera au minimum de 1 % des effectifs.

L'Union des cheminots bulgares a commandé 30 exemplaires français et 20 exemplaires allemands du nouveau journal.

A qui le tour?

### Volume relié.

De même que l'année précédente, les organisations affiliées recevront, dans le courant du mois, un volume relié des numéros du Bulletin parus dans l'année écoulée. Nous attendons toujours les commandes de la table des matières.

### Cotisations reçues pour 1928.

Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux . . . . .	fl.	184.67
Fédération allemande du trafic . . . . .	"	4968.32
Fédération française des moyens de transports . . . . .	frs.	5.000,—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer . . . . .	"	10.400,—
Fédération des mécaniciens de Tchécoslovaquie . . . . .	fl.	239.80

### Calendriers pour 1929.

Les organisations suivantes nous ont envoyé des calendriers publiés par elles:  
Union des cheminots allemands de Tchécoslovaquie.  
Union des cheminots autrichiens.  
Union des cheminots allemands.  
Union nationale des cheminots anglais.



## BANNIÈRES ET INSIGNES



Adresser commandes au secrétariat de l'I. T. F.

# CHEMINOTS

## La famille des cheminots se réunit.

Les 23 et 24 janvier prochain aura lieu à Prague la première réunion de la Commission consultative de la section des cheminots.

Depuis quelques années déjà, le secrétariat a insisté pour la création d'une pareille commission. Car, de même que dans une organisation nationale qui groupe diverses catégories professionnelles, des organismes existent, chargés de la sauvegarde des intérêts spéciaux de ces catégories, l'on a procédé au sein de l'I.T.F. à la constitution de commissions consultatives pour les diverses sections. Pour la plus grande de ces sections, la chose n'avait cependant pas encore été réalisée. Il était, certes, flatteur pour le secrétariat que la confiance des organisations adhérentes en son activité fût si grande, que la création d'une commission consultative leur semblait superflue. A la longue cependant, cette situation ne pouvait durer.

Les problèmes, auxquels nous nous heurtons dans notre œuvre internationale au profit des cheminots, augmentent en ampleur et en nombre. Il va sans dire que les événements qui se produisent dans le domaine économique international ne laissent pas de faire sentir une répercussion sur l'exploitation des chemins de fer. La tendance vers une dénationalisation des réseaux ferrés, vers une industrialisation et un assainissement des entreprises ou tout autre nom que l'on veuille donner aux tentatives du capitalisme de conquérir ou de reconquérir, sous la direction de la haute finance, son hégémonie sur les chemins de fer — à l'occasion de quoi on se réclame souvent des dispositions du plan Dawes — cette tendance, disons-nous, entraîne pour le personnel des chemins de fer toutes espèces de problèmes dont la solution est souvent pour lui d'une importance vitale et qui influencent fortement la lutte quotidienne pour plus de bien-être ou pour écarter des avilissements.

Les problèmes de l'électrification, des mesures d'économie et d'exploitation rationnelle, de la rationalisation sous toutes ses formes avec son corollaire, non seulement de la prolétarianisation des catégories du personnel qui, jusqu'à présent, se considéraient, du chef de leur instruction ou de leur position dans l'entreprise, comme une élite, mais encore d'avilissements pour tous, font journellement sentir leur contre-coup.

Tous ces facteurs, joints au fait que, de plus en plus, les administrations se préoccupent, dans leurs assises internationales, de questions intéressant de façon directe les conditions de travail du personnel et prennent, sans le consulter en rien, des décisions qu'elles appliquent nationalement — nous y avons fait maintes fois allusion dans nos publications et l'ordre du jour du Congrès qui se réunira à Madrid en 1930 en est une nouvelle preuve — tous ces facteurs rendent nécessaire que les représentants du personnel des chemins de fer syndiqué internationalement, se concertent plus souvent que ne leur en offrent l'occasion les congrès généraux de l'I.T.F., afin d'étudier, en considération de ces vastes problèmes, la façon dont les intérêts du personnel pourront le mieux être sauvegardés.

Matière directe à discussion nous est fournie aujourd'hui par la question de la conduite des locomotives par un seul homme et par celle de l'attelage automatique, en corrélation avec les décisions prises à ce sujet par la Conférence internationale du Travail de 1928 et par la dernière session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail.

Après avoir cherché pendant des années à obtenir que l'I.T.F. puisse, en qualité de représentant du personnel des chemins de fer, entrer en contact direct avec l'Internationale des Administrations, nous avons finalement, à la Conférence internationale du Travail de 1928, atteint le résultat que la Conférence s'est prononcée en faveur de la constitution d'une Commission mixte, composée de représentants des gouvernements, des administrations et du personnel et chargée d'étudier la question de l'attelage automatique. L'opposition émanant dès le début des administrations et la façon dont elles cherchent, à présent que la décision a été prise, d'en entraver la réalisation, prouvent bien que nous sommes sur la bonne voie pour le personnel. Raison de plus d'y persévérer !

La question de la conduite des locomotives par un seul homme qui, dans le cadre de la question générale de l'électrification et des conséquences de celle-ci pour les travailleurs des chemins de fer et pour le personnel de la locomotive plus particulièrement, peut devenir un des principaux problèmes de l'avenir, demande également une étude attentive de ce que nous avons à faire dans les circonstances données.

Concernant les deux sujets mentionnés, le secrétariat de l'I.T.F. a rédigé, en vue de la conférence qui va se réunir, un rapport donnant un aperçu sur la situation où la question se trouve à l'heure actuelle et des directives pour l'œuvre future.

L'ordre du jour de la session comporte en outre, à côté d'un rapport sur l'activité du secrétariat, qui pourra donner lieu à un échange de vues utile, une proposition de l'Union des cheminots danois relative à certaines mesures de sécurité à prendre pour la protection du personnel des chemins de fer dans l'exécution de son service. L'examen de la corrélation qui existe entre la recrudescence des accidents de chemins de fer de ces derniers temps et les compressions des effectifs, promet également d'être d'un grand intérêt. Probablement, un représentant des cheminots bulgares présentera à la Commission un rapport sur la situation créée dans son pays par la haute finance internationale qui exige une dénationalisation du réseau ferré de l'Etat et de la Banque d'Etat, comme garantie pour un emprunt à accorder à la Bulgarie. De la part des camarades italiens, un projet de résolution a en outre été présenté pour protester contre la situation faite au personnel des chemins de fer italiens, persécuté et privé de tous ses droits. A l'occasion de la discussion du rapport moral, les délégués seront informés de l'œuvre accomplie actuellement par l'I.T.F. parmi le personnel des chemins de fer italiens.

En ce qui concerne la participation à la réunion de Prague, nous pouvons affirmer que, dès à présent, le succès de la conférence est assuré. Fin décembre, 16 organisations, groupant un total de plus d'un million d'agents des chemins de fer, avaient déjà annoncé leur représentation.

Puissent les délibérations et les décisions être à la hauteur de l'importance des difficultés auxquelles nous avons à faire face et des problèmes que nous avons à résoudre ! Car alors, la Conférence contribuera à renforcer l'influence des organisations nationales dont le pouvoir détermine, en fin de compte, le pouvoir que nous sommes à même d'exercer comme Internationale et la mesure dans laquelle il sera tenu compte, nationalement aussi bien qu'internationalement, des désirs légitimes du personnel.

Puisse un mot d'exhortation émaner de cette conférence à tous ceux qui, dans le monde entier, se trouvent encore en dehors de nos rangs et les inciter à prendre part à notre lutte, qui est également la leur, à renforcer de la sorte l'influence des travailleurs du rail et, partant, de la classe ouvrière tout entière.

Camarades, soyez les bienvenus à Prague !  
N.

## Juste retour des choses au Portugal.

Quand il s'agit de faire la révolution, les cheminots portugais ne font pas le poing dans leurs poches. Oh non ! Dans les combats autour des barricades, ils sont des plus actifs.

Cela a des inconvénients, lorsque les insurgés sont battus, tel que ce fut le cas en février 1927. Alors par centaines, les meilleurs d'entre eux se voient privés de leur gagne-pain. Inscrits sur les listes noires, ils ont beau errer d'une usine à l'autre en quête d'un emploi. On ne veut point de ces éléments subversifs.

Que dire quand les industriels qui ne veulent pas de cheminots révoqués dans leurs usines deviennent les clients de ces mêmes révoqués ? A bout de ressources, les révoqués ont eu une idée : monter une agence de contentieux ! ?

Et ils créent leur agence, en se conformant scrupuleusement à toutes les dispositions de la loi. Une propagande intelligente leur amène une clientèle inattendue. 4.000 commerçants et industriels — et non des moindres — leur confient la vérification périodique des documents de leurs transports. Ces commerçants et industriels croient à la vérité du proverbe que les meilleurs gardes-chasses se recrutent parmi les braconniers.

La société de nos révoqués a fort à faire. Le siège central est installé dans un immeuble d'une rue des plus fréquentées de Lisbonne. Noblesse oblige ! Elle a engagé à son service deux avocats et trois spécialistes. Au cours de la première année d'existence, les recettes s'élevèrent à 800.000 escudos (922.000 francs français).

Le secret du succès ? La solidarité du monde patronal a été brisée sur une question d'argent. Du moment que les révoqués ont démontré leurs aptitudes à faire payer aux compagnies des sommes considérables de trop-perçus, les industriels et commerçants n'ont pas craint de devenir leurs clients.

Il y a mieux. Les compagnies ont voulu réagir avec violence contre la société des révoqués ; cela faillit les mettre aux prises avec les clients de cette société qui ont crié au scandale et à l'immoralité. Les compagnies maintenant se taisent et « crachent ».

En attendant le retour de la démocratie, le bruit des machines à écrire, des machines à calculer, des téléphones, du va et vient affairé d'employés et de clients, marque le rythme d'une entreprise de travailleurs que la réaction a voulu affamer.

C'est un juste retour des choses d'ici-bas.

## Relèvements de salaires aux chemins de fer argentins.

L'Union des cheminots argentins vient d'ajouter à sa longue série de succès, en obtenant pour les agents de la signalisation et les télégraphistes la conclusion de nouveaux contrats collectifs qui prévoient des augmentations de salaires importantes, outre une répartition plus avantageuse des augmentations périodiques. Le tableau ci-dessous indique les anciens et les nouveaux salaires en pesos (1 peso = env. 10 frs. fr.) :

Signaleurs.  
Lignes à voie large.

	Anciens salaires		Nouveaux salaires	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Classe spéciale A	205	225	230	250
" " B	190	205	210	230
1ère classe. . .	170	190	190	210
2e " . . .	155	170	170	190
3e " . . .	140	155	155	170*
4e " . . .	125	140*	140	155*

Lignes à voie normale et à voie étroite.

	Anciens salaires		Nouveaux salaires	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Classe spéciale A	195	215	215	235
" " B	180	195	195	215
1ère classe. . .	165	180	180	195*
2e " . . .	150	165	165	180*
3e " . . .	135	150	150	165*
4e " . . .	120	135*	135	150*

Télégraphistes.

1ère classe (6 heures de service).

Lignes à voie large.

	Anciens salaires		Nouveaux salaires	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Télégraphiste . .	160	200	190	230
Chef-télégraphiste	250	300	270	320

Lignes à voie normale et à voie étroite.

Télégraphiste . .	150	180*	180	210*
Chef-télégraphiste	200	240	220	270

2e classe (8 heures de service).

Lignes à voie large.

	Anciens salaires		Nouveaux salaires	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Télégraphiste . .	120	150*	135	175*
Chef-télégraphiste	160	200	190	230

Lignes à voie normale et à voie étroite.

Télégraphiste . .	110	140*	130	170*
Chef-télégraphiste	150	180*	180	210*

Le salaire maximum est atteint comme règle après 8 ans. Les maxima marqués d'un astérisque, sont atteints après 6 ans. Ajoutons à cela que les signaleurs auront droit à l'avenir à la tenue de service.

La durée du congé annuel a été établie comme suit :

7 jours après une à 5 années de service
10 " " 5 " 10 " " "
12 " " 10 " 15 " " "
15 " " 15 " " " " et davantage.

Le nouveau contrat collectif établit également une procédure améliorée pour la liquidation des griefs et requêtes. Tandis que l'ancien contrat prévoyait simplement qu'il fallait les soumettre par écrit au chef immédiat, le nouveau contrat stipule qu'à défaut de réponse satisfaisante dans les dix jours, la question sera exposée par une commission de trois membres, comprenant l'agent en cause, à l'inspecteur principal. Si le résultat de ces pourparlers n'est pas encore de nature à donner satisfaction, la question sera soumise à la Commission centrale des griefs qui en saisit en dernière instance le chef du service.

## Les cheminots anglais demandent une mise à la retraite à 60 ans.

Les compressions des effectifs et la réduction de la semaine de travail dans les ateliers inquiètent de plus en plus les cheminots anglais. Tandis que des pères de famille encore jeunes se voient privés de leur gagne-pain, des ouvriers déjà âgés doivent rester à leur poste et voient diminuer chaque jour la possibilité d'entrer en jouissance de la pension de retraite bien méritée. Ceci explique que la revendication tendant à obtenir une mise à la retraite à l'âge de 60 ans, trouve un écho toujours croissant dans les milieux du personnel.

## L'exploitation de lignes automobiles par les chemins de fer crée de nouveaux problèmes syndicaux.

Les compagnies de chemins de fer anglais semblent prendre au sérieux le projet de créer des lignes automobiles. La possibilité existe que des petites lignes de chemins de fer à rendement insuffisant seront fermées à l'exploitation.

Le déplacement partiel du trafic du rail sur la route, exercera une répercussion sur les conditions d'existence d'un certain nombre de cheminots. De nouvelles catégories de personnel surgiront : conducteurs d'automobiles, receveurs d'autobus, facteurs de marchandises aux transports sur route, ouvriers des garages et des ateliers. Ceci fait naître des problèmes relatifs au recrutement, au transfert d'agents du service sur rail au service sur route, à l'emploi simultané dans les deux services, aux conditions de travail et de salaires, aux assurances sociales — bref, c'est tout un nouveau domaine qui s'ouvre à l'activité syndicale des cheminots.

L'Union des cheminots anglais a longuement examiné ces nouveaux problèmes dans une session de son Bureau et a donné mandat au Comité Exécutif d'entrer en contact avec les compagnies de chemins de fer, d'appeler leur attention sur les répercussions sociales des mesures projetées et d'examiner avec elles comment il serait possible d'atténuer certaines rigueurs.

Il faut que le personnel affecté aux transports par rail et aux transports par route oppose une organisation commune à l'entreprise qui s'occupe de ces deux genres de transport.

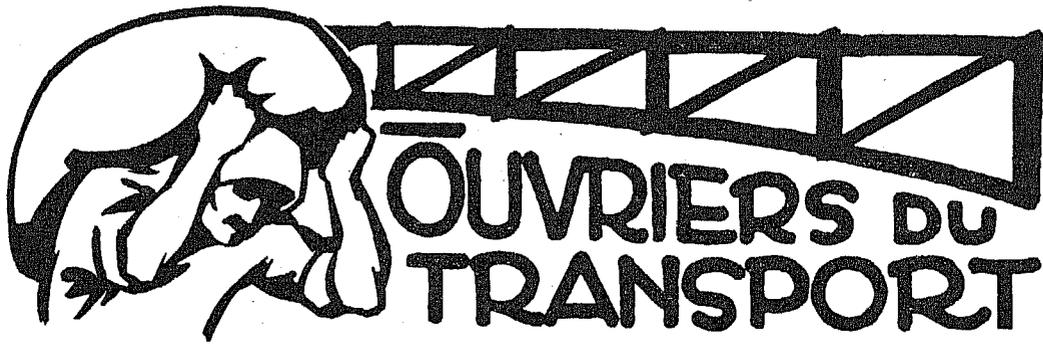
## Treizième mois de salaire en Belgique.

Le Syndicat National du personnel des chemins de fer et entreprises publiques de transport de Belgique a renouvelé, il y a quelque temps, la revendication non satisfaite depuis la stabilisation de la devise belge et qui tendait à l'obtention d'une indemnité de vie chère mobile. Le 18 décembre dernier, le Conseil des ministres décida de verser aux salariés de l'Etat une allocation unique du montant du salaire payé au mois de décembre 1928, y compris les indemnités familiales. Une moitié de cette allocation serait payable fin décembre, la seconde moitié plus tard, probablement vers la fin de mars.

Le 21 décembre dernier, le Conseil d'administration de la Société Nationale des chemins de fer belges prit une décision analogue, sans fixer toutefois le moment auquel aurait lieu le versement. Le Syndicat National croit voir dans la décision gouvernementale de verser l'allocation en deux termes, une manœuvre électorale. Il a insisté auprès de la Société Nationale pour qu'elle paye l'allocation entière dans le courant du mois de janvier.

## L'industrialisation et la modernisation des chemins de fer yougoslaves.

Dans le budget de la Yougoslavie pour 1929, les chemins de fer sont traités comme un organisme économique indépendant. Cette innovation ne veut pas supprimer la surveillance rigoureuse de l'Etat sur l'exploitation des chemins de fer, mais seulement permettre à l'administration d'introduire des méthodes commerciales et industrielles modernes, sans être entravée en cela par les rouages bureaucratiques de l'Etat. On s'attend à ce que cette industrialisation apporte une exploitation plus économique et une augmentation des recettes. Cette entreprise d'Etat, ainsi modernisée, a l'intention de contracter un emprunt de 100 millions de marks auprès de l'industrie sidérurgique allemande, emprunt qui porterait 7 % d'intérêts et serait amortissable en 10 années. Le montant de cet emprunt servira à moderniser le réseau ferré. Il va sans dire que le matériel voulu serait commandé auprès des bailleurs de fonds.



## Dans les ports d'Afrique du Nord.

Par EDO FIMMEN.

L'Algérie, un pays d'environ cinq millions d'habitants — 4.200.000 arabes et seulement 800.000 habitants d'origine européenne, dont 600.000 français — n'est pas une colonie proprement dite, mais est officiellement une partie intégrante de la République française. Elle est divisée en trois départements, Alger, Oran et Constantine, qui envoient, de même que les départements français proprement dits, des représentants au Parlement; avec cette réserve toutefois, que le droit de vote n'est exercé que par les français et par ceux qui ont acquis, par voie de naturalisation, la nationalité française — principalement des italiens et des espagnols. Les indigènes, les 4.200.000 arabes qui sont nés et qui vivent sur la terre de leurs ancêtres — terre transformée aujourd'hui en départements français — ne possèdent pas le droit de vote, à moins de s'être fait individuellement naturaliser français. Ils peuvent et doivent payer des impôts; ils peuvent et doivent faire leur service militaire dans l'armée française, ils ont pu et ont dû combattre, souffrir et mourir pour la France dans la guerre mondiale, ils pourront et devront faire de même dans une prochaine guerre; mais ils n'ont pas le droit de vote, à moins d'avoir acquis — ainsi que je le disais plus haut — par voie de naturalisation, les droits civiques français. Le fait que seulement 3.000 sur les 4.200.000 arabes, se sont jusqu'à présent décidés à faire ce pas, prouve bien que cela ne les tente guère.

Si j'insiste quelque peu ici sur ce manque de droits civiques, c'est que, ainsi qu'il ressortira plus loin, il a eu une grande influence sur le développement du mouvement syndical en Algérie.

Ce pays qui vit principalement des produits de la terre, les céréales, le vin et l'huile d'olive, possède six ports d'exportation importants: la ville d'Alger d'abord et ensuite Oran, Mostaganem, Bougie, Philippeville et Bône. Les ouvriers de ces ports dont le nombre est de 4 à 5.000 — à Alger même environ 2.000 — sont presque tous arabes. Il est excessivement rare de trouver parmi eux des européens ou des hommes de descendance européenne. La journée de travail est officiellement de 8 heures, mais, dans la pratique, on travaille souvent bien davantage. Les salaires varient beaucoup. Tandis qu'à Bône, par exem-

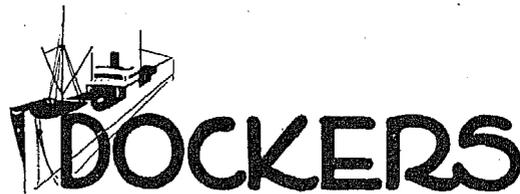
ple, on paye 28 francs par jour — ce qui est peu, il est vrai, mais encore relativement favorable si l'on considère que les ouvriers du port de Bordeaux touchaient seulement 31 francs, avant d'obtenir en novembre dernier, après une grève de 8 semaines, 35 francs — les dockers d'un port des moins importants, Philippeville, touchent 24 francs et ceux d'Oran qui est bien plus grand, ne gagnent que 21 francs par jour.

Des conditions déplorables existent. Non pas uniquement d'ailleurs parmi les ouvriers des ports; tous les travailleurs indigènes sont exploités d'une façon honteuse par le dominateur blanc et encore davantage si possible, par les hommes de même nationalité, même race et même croyance qu'eux. Une opposition individuelle contre cette exploitation est impossible; collective, elle est fort difficile. Les propriétaires fonciers, les marchands et les industriels arabes et européens trouvent parmi la population rurale, dont le niveau de civilisation est encore fort bas, qui vit dans des huttes misérables et est en partie encore nomade, une réserve inépuisable d'éléments humbles et dociles, toujours prêts à occuper, s'il le faut à des conditions encore pires, les places de ceux qui ne sont pas satisfaits de la situation actuelle et qui tentent de s'élever contre elle. Leurs chefs, les «kaid», nommés par le gouvernement français, règnent en dominateurs sur cette population campagnarde et livrent les villageois, contre leur gré au besoin, comme supplantateurs au patronat. Encore, ce qui n'est pas possible aux «kaid» réussit certainement aux «marabouts». Ceux-ci, la plupart du temps des hommes qui ont fait une ou plusieurs fois le pèlerinage à la Mecque, sont en odeur de sainteté et exercent une influence incroyable sur la population mahométane, en majeure partie croyante jusqu'au fanatisme. Ce pouvoir ne se fait pas seulement valoir dans le domaine spirituel, mais encore dans le domaine matériel. Leurs paroles sont des lois. Lorsqu'ils se tournent contre quelqu'un, leur victime est évitée et délaissée, même par les membres de sa propre famille. Ces marabouts, souvent eux-mêmes patrons, ne sont guère dégoûtés des biens matériels de ce monde. Abusant de leur pouvoir spirituel, ils exploitent jusqu'au sang leurs coreligionnaires pauvres. Pour

autant qu'ils ne sont pas patrons eux-mêmes, ils se rangent, comme règle générale, dans la lutte économique du côté des employeurs et contre les ouvriers, dont la résistance croissante n'est que trop souvent combattue et brisée par eux.

On conçoit que, dans ces circonstances — même s'il n'existait pas d'autres facteurs défavorables — il est excessivement difficile de syndiquer les ouvriers arabes, encore peu cultivés. Il existe toutefois d'autres facteurs entravants. Une partie des ouvriers non arabes, naturellement plus faciles à recruter pour l'organisations syndicale, sont d'origine espagnole ou italienne. Ceux-ci, de même que les arabes, ne sont pas citoyens français et c'est par conséquent uniquement par faveur qu'ils peuvent travailler et vivre en Algérie. Pour la moindre chose qui n'est pas au gré de leurs employeurs, ils courent le risque d'être expulsés. Ceci veut dire que, s'ils se décident à adhérer à une organisation syndicale, ils se gardent bien d'en laisser rien paraître au dehors. Même des citoyens français qui ne sont pas nés en Algérie, voient l'épée de Damoclès de l'expulsion suspendue au-dessus de leur tête, aussitôt que leur manière d'agir peut causer quelque inquiétude à la classe possédante algérienne.

(à suivre).



## Après la grève dans le port de Bordeaux.

Le souvenir de la victoire des ouvriers de Bordeaux est encore présent à la mémoire. Un article du camarade Vignaud dans le dernier numéro du Bulletin de la Fédération des ports et docks, souligne l'importance de cette victoire, en démontrant que, dans leur lutte, les dockers ne se trouvaient pas uniquement aux prises avec le patronat local, mais encore avec l'ensemble des employeurs des ports et de l'armement français. Voici ce que Vignaud écrit :

«Ce dont il s'agit pour nous, c'est de signaler l'importance du dénouement de ce conflit où l'arrogance du patronat bordelais s'est effondrée, entraînant par surcroît, celle des monarques placés à la tête des Comités centraux des armateurs et des employeurs dans les ports. Pendant deux mois, des hommes auxquels la fortune a souri, ont dépensé des sommes folles pour réduire à néant les revendications de leurs ouvriers. Pendant deux mois, se drapant dans leur intransigence irraisonnée, ils ont cherché la victoire qui se débattait toujours au moment où ils pensaient l'atteindre. Pendant deux mois, ils se sont bouché les oreilles pour ne pas entendre la voix de la raison, qui a, enfin, prévalu.

Des sommes folles ont été dépensées, avous-nous dit. Nous n'en connaissons pas le chiffre. Peu importe, d'ailleurs. Ce que nous savons, c'est que les employeurs qui se lancent dans une pareille aventure ne prélèvent pas les fonds sur leurs propres caisses, ni sur celle de leur association locale. Avant

d'engager une bataille aussi rude que celle qui vient de prendre fin, par la capitulation patronale, les Conseils du Comité central des armateurs et de l'Association des employeurs dans les ports ont été consultés, et ce n'est que sur leur avis et sur leur engagement de financer la résistance, que la bataille s'engagea.»

## Conditions de travail des arrimeurs à Mar del Plata.

L'Union des arrimeurs de Mar del Plata (République argentine) a réussi à obtenir des employeurs, à l'exception de la Mihanovich Shipping Company, l'acceptation des conditions suivantes :

- 1° Reconnaissance de l'organisation.
- 2° Abstention de toutes représailles contre des hommes formulant des desiderata.
- 3° Accès d'un représentant de l'Union sur chaque navire.
- 4° Durée maximum du travail de 8 heures par jour.
- 5° Salaires de 8 pesos pour une journée de travail et de 16 pesos pour une nuit ou un jour de fête.
- 6° Paiement d'au moins une demi-journée ou une demi-nuit, lorsque le travail a été commencé.
- 7° Paiement, à raison de 4 pesos par heure le jour, ou de 8 pesos par heure la nuit, lorsque du travail est réclamé pendant les repos affectés normalement au casse-croûte.
- 8° Pas de licenciements sans motif légitime.
- 9° Pas de paiement à la tâche de travaux de chargement ou de déchargement.

maine de travail. Des repos appropriés pour prendre les repas, repos d'une durée totale d'au moins deux heures, doivent être accordés pendant la journée de travail. Les heures supplémentaires doivent être rétribuées à raison d'au moins 25 % au-dessus du taux convenu pour les heures de travail régulières; cette rétribution peut toutefois être remplacée par le paiement de sommes globales convenues. Une journée de repos de 24 heures doit être accordée toutes les semaines (soit un dimanche, soit un jour de semaine). Elle peut être remplacée par deux périodes de repos de 6 heures accordées dans le courant de la semaine; dans ce cas, une nuit libre de service doit précéder ou suivre la période de repos. Après une année de service, un congé annuel d'une durée ininterrompue d'une semaine doit être accordé; ce congé sera de deux semaines après 5 années de service. Le chauffeur a droit à la continuation de son salaire pendant le congé annuel. Lorsque le salarié est nourri et logé et n'en bénéficie pas pendant le congé, il peut exiger, pour chaque jour de congé, le montant de l'indemnité de maladie journalière. Le total de ces indemnités doit lui être payé avant l'entrée en jouissance du congé. L'employeur est tenu de fournir au chauffeur à titre gratuit la tenue de service nécessaire, de même que les moyens nécessaires de protection contre les intempéries. Lorsque la rétribution comprend le logement et la nourriture, la nourriture doit être saine et suffisante et les conditions de logement doivent être hygiéniques. En cas de congédiement, un préavis de 15 jours doit être observé, à moins qu'il n'existe un autre arrangement à ce sujet.

Les vingt amendements au projet de loi présentés par Forstner dans la Commission, furent tous repoussés. Au cours des débats qui firent suite, celui-ci donna expression à son mécontentement concernant les dispositions insuffisantes de la loi qui, en partie, vont encore moins loin que ce qui a été convenu entre l'Union autrichienne des transports et l'Automobile-Club d'Autriche. Il déclara qu'il est particulièrement regrettable que les heures supplémentaires ne soient rétribuées qu'à 25 % au-dessus du taux normal, tandis que toutes les autres lois prévoient une allocation de 50 % dans des cas de ce genre. L'Automobile-Club était également d'accord avec un congé annuel plus long que ne le prévoit la nouvelle loi. Forstner reprocha au gouvernement de ne même pas vouloir consentir ce que les syndicats avaient déjà convenu avec le patronat et de vouloir de la sorte protéger celui-ci au-delà de ses propres désirs.

# TRAMWAYS

Augmentation des salaires au chemin de fer secondaire Aigle-Ollon-Monthey (Suisse).

Le personnel de la ligne Aigle-Ollon-Monthey dut consentir en 1922, lorsque la compagnie se trouvait en une situation particulièrement difficile, à une réduction de ses salaires qui alla de pair avec une suppression des augmentations régulières prévues dans l'échelle des traitements. Les affaires marchant un peu mieux ces dernières années, le personnel a demandé cet été la remise en vigueur des augmentations qui sont en général de 120 francs. La compagnie offrit la moitié des augmentations, mais cela uniquement à titre de gratification pour 1928. Cette proposition ayant été repoussée par le personnel, la Fédération suisse des cheminots demanda la réunion des offices de conciliation de Vaud et de Vallais. Une séance commune de ces offices eut lieu à Aigle, le 17 décembre. Après de longs débats, au cours desquels les délégués du personnel défendirent le point de vue qu'il était impérieusement nécessaire de reprendre la marche normale des augmentations, vu la modicité des salaires, les parties se mirent d'accord, sauf approbation par leurs mandants avant le 25 janvier, sur un compromis aux termes duquel la gratification pour 1928 (moitié de l'augmentation régulière) sera considérée comme une augmentation de traitement. La compagnie avait promis en outre d'accorder si possible sur les résultats définitifs de 1928, des gratifications aux agents les moins rétribués. On se rend compte de la modicité de la revendication du personnel lorsqu'on considère que le versement annuel de la demi-augmentation ne cause à la Compagnie qu'une dépense d'environ 1.300 francs. Les salaires mensuels sont de 230, 255, 265, 275, 330 et 355 francs au maximum, après de nombreuses années de service.



## La nouvelle loi autrichienne pour les conducteurs d'automobiles au service de particuliers.

Depuis des années, les camarades autrichiens font des efforts pour obtenir une réglementation légale du statut des chauffeurs de maisons bourgeoises, assujettis jusqu'à présent à la loi sur les gens de maison. Grâce à la persévérance du camarade Forstner, le projet de loi à ce sujet, longuement discuté, a été adopté le 20 décembre dernier par le Conseil National. Résumons-en ci-après les principales dispositions.

Doivent être considérés comme chauffeurs au service de particuliers, les salariés employés pour la conduite de véhicules automobiles, pour autant que ces travaux constituent leurs occupations principales et qu'ils ne sont pas affectés de façon prépondérante au service d'entreprises agricoles ou forestières ou au service d'entreprises auxquelles la loi des 8 heures est applicable. Les heures de travail ne peuvent pas dépasser 8 heures par période de 24 heures, sans compter les interruptions. Cette durée de travail peut être dépassée de 12 heures par se-

Hôtels et restaurants recommandés.

**American Hôtel**  
Amsterdam.

Hôtel de premier ordre.  
Café-restaurant - Situation centrale.  
Salles de réunions etc.  
Prix modérés.

Abonnez-vous aux

## ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

Revue Internationale, éditée séparément en langues française, allemande, anglaise et espagnole

Directeur: Edgard Milhaud  
Professeur à l'Université de Genève.

Les Annales de l'Economie Collective paraissent quatre fois par an, en numéros de 96 pages in-octavo. Des abonnements de propagande sont établis pour les organisations ouvrières et, par leur intermédiaire, pour leurs membres, avec une réduction de 40 %, c'est-à-dire au prix de 15 francs suisses.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève.

# MARINS

## Les marins et le droit de vote.

Bien peu de nos droits civiques sont d'un caractère aussi fondamental que le droit de vote, car c'est lui qui procure à chaque citoyen la possibilité de faire valoir son avis dans toutes les questions d'intérêt public. En ce qui concerne le droit de vote, des conditions différentes ont évidemment existé au cours des temps, mais le principe même remonte aux origines de la société ordonnée.

Le suffrage universel n'est pas particulièrement vieux, mais il a pénétré à l'heure qu'il est dans presque tous les pays civilisés. Il se produit cependant que des catégories déterminées d'électeurs n'aient pas l'occasion d'user de ce droit. Une pareille catégorie est celle des marins qui sont souvent pendant de longues périodes loin de leur domicile. Certains pays ont toutefois prévu un système qui permet aux marins d'exercer, même absents, à l'occasion d'élections, leur droit de vote légal.

Vu que nous avons pu constater ces derniers temps un vif intérêt pour la question dans les milieux maritimes, nous nous sommes enquis de la situation existant dans divers pays et commençons ci-dessous la publication des résultats de notre enquête.

A titre d'introduction, nous signalerons que les pays entrant en ligne de compte peuvent être classés en deux groupes, d'un caractère distinct. Dans les pays du premier groupe, dont font partie, par exemple, la Hollande et la Grande-Bretagne, les marins peuvent participer aux élections en donnant une procuration à une autre personne. Dans les pays du second groupe, qui comprend entre autres la Norvège et le Danemark, les marins exercent de façon directe leur droit d'électeurs en envoyant leurs bulletins aux bureaux de vote dont ils relèvent.

Nous faisons suivre ici un aperçu de la situation existant dans différents pays.

Une nouvelle loi électorale vient d'être votée en Hollande. Avant son introduction, les marins qui, au moment des élections, se trouvaient à l'étranger ou en mer, étaient entièrement privés de la possibilité de participer au vote. A présent, ils ont le droit de donner une procuration et peuvent éviter de la sorte que leur voix soit perdue.

Lorsqu'un marin désire exercer son droit de vote par procuration, il doit adresser une requête à cet effet à la municipalité où il est inscrit. Ceci doit se faire en remplissant une formule qui peut être obtenue dans ce but. Ces formules peuvent être demandées entre le

15 septembre et le premier janvier et doivent être remises entre le 1er octobre et le 1er janvier précédant les élections. Après que la formule a été dûment remplie et envoyée, l'intéressé devra, une semaine au plus tard après l'établissement de la liste des candidats — qui a lieu en général au mois de mai — se présenter en personne à l'hôtel de ville de sa commune afin d'être inscrit comme absent sur la liste des électeurs, et en même temps indiquer la personne à qui il entend donner sa procuration. Cette personne peut l'accompagner et recevoir la procuration sur-le-champ, à défaut de quoi celle-ci devra être réclamée dans les cinq jours après appel. Non réclamée, la procuration est annulée et il n'est pas possible d'en obtenir une nouvelle. Une fois donnée, une procuration ne peut être retirée. Il faut que le mandataire ait lui-même le droit de vote et soit inscrit comme électeur dans la même commune que le mandant. Un électeur ne peut pas détenir plus d'une procuration; une exception à cet égard est faite pour les membres d'une même famille, pour lesquels deux procurations au maximum peuvent être données.

Il est certain que la nouvelle loi comporte une certaine amélioration pour les marins, mais leur droit reste cependant illusoire dans nombre de cas. Pour commencer, le système comprend trop de formalités et ensuite, il faut que le marin se présente une fois au moins entre le 1er octobre et l'établissement de la liste des candidats, c'est-à-dire le mois de mai de l'année suivante, personnellement aux bureaux de l'hôtel de ville de son domicile. Les marins qui séjournent pendant ce temps à l'étranger ou n'ont pas l'occasion de visiter la commune où ils sont domiciliés, sont donc tout simplement exclus. Pour le reste, l'ensemble du système permet des abus, bien que l'on ait cherché à les empêcher par la disposition disant qu'une personne ne peut être porteur de plus d'une procuration.

Il est même permis de mettre en doute si cette réforme est susceptible de pousser les marins à s'intéresser davantage aux questions politiques.

En Grande-Bretagne, par exemple, où un système semblable est en vigueur, on n'a pas obtenu de brillants résultats, ce qui ressort nettement des chiffres qu'on va lire. Lors des élections générales de 1922, dans les circonscriptions électorales participant au vote, 172.451 personnes ont été indiquées comme étant absentes. Abstraction faite de trois circonscriptions pour lesquelles des données font défaut, 97.530 bulletins de vote ont été expédiés

à des électeurs se trouvant sur territoire anglais et dont l'adresse était connue; 40.295 de ces bulletins furent retournés à temps pour le dépouillement du scrutin. Le nombre des électeurs absents qui profitèrent de leur droit de donner une procuration, ne s'éleva qu'à 4.173. Ces chiffres ont trait à tous les électeurs, non pas uniquement aux marins et il est donc permis d'affirmer que, selon toute probabilité, leur participation au vote a été insignifiante.

Nous reviendrons sur la question dans un prochain article.

## L'organisation du sauvetage à la mer.

Les tempêtes qui ont, au mois de novembre dernier, fait rage sur les côtes de l'Europe occidentale ont exigé de grands sacrifices en vies humaines et en navires. Qui de nous n'a pas vécu par la pensée ces terribles drames qui se déroulaient sur l'énorme nappe d'eau, souvent en vue de la côte, et suivi avec admiration et respect les tentatives de ces héros qui, dans leurs frêles embarcations, la nuit comme le jour, se sont efforcés de recueillir les naufragés. Beaucoup de ces tentatives étaient hélas vouées à l'échec et bien des vaillants sauveteurs ont péri. Se préoccupe-t-on suffisamment du sort des survivants de ces braves? Le matériel est-il toujours en bon état? Était-il suffisant?

Telles sont les questions qui s'imposent à notre esprit et qui nous amènent à la conclusion que le moment est venu de placer, dans tous les pays, les sociétés de sauvetage, entre les mains de l'Etat. Il n'y a aucune raison fondée pour craindre que le dévouement faiblisse de la sorte. Le service du pilotage n'est-il pas une institution d'Etat et y a-t-il des critiques à formuler contre les corps de pompiers municipaux?

Tout en ne voulant diminuer en rien l'œuvre des sociétés privées de sauvetage, nous avons le droit de nous demander s'il ne faut pas que, dès à présent, l'Etat intervienne. Il y a déjà, à l'heure qu'il est, quatre pays où le service de sauvetage est aux mains de l'Etat. Ce sont la Belgique, le Danemark, la Russie et les Etats-Unis; d'autres pays accordent des subventions importantes.

L'on se demande pourquoi les dirigeants des sociétés de sauvetage s'accrochent avec tant d'opiniâtreté à l'initiative privée. Il ne serait pourtant pas impossible qu'ils mettent leurs précieux services à la disposition de l'Etat. Combien ne travaillent pas dans des organes d'Etat au profit de la communauté? Ce n'est pas tant la question de savoir si les sociétés privées accomplissent leur tâche comme il convient; il s'agit d'un principe: il faut que le sauvetage des naufragés soit un des devoirs de l'Etat moderne. Et les possibilités de l'Etat moderne sont supérieures à celles de toute société privée.

# A TOUS ÉCHOS

## Le droit de regard des cheminots allemands.

Le 14 décembre dernier, une ancienne revendication syndicale des cheminots allemands a trouvé une réalisation partielle.

Pour le 1er janvier 1929, un nombre de sièges étaient à occuper au Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer allemands. Les candidats étaient nombreux. Les organisations du personnel des chemins de fer renouvelèrent la revendication d'occuper une partie des sièges disponibles, en réponse à quoi le gouvernement invita le Conseil central des fonctionnaires et le Conseil central d'entreprise à se mettre d'accord sur un candidat unique. Après de longues négociations entre les syndicats représentés dans les deux organismes, un accord intervint. Le président du Conseil central des fonctionnaires, de même que le candidat du syndicat des mécaniciens allemands, renoncèrent à leur candidature dans l'intérêt de l'unité, en sorte que le camarade Hermann, vice-président de l'Union des cheminots allemands resta seul candidat.

Le 14 décembre, le gouvernement a nommé le camarade Hermann membre du Conseil d'administration de la Reichsbahn. Sans attacher des espérances exagérées à cette nomination, l'Union des cheminots l'accueille avec satisfaction et la considère comme un progrès sur la voie vers une co-gestion du personnel sur un pied d'égalité.

## Pension de vieillesse en Afrique du Sud.

A partir du 1er janvier 1929, tous les habitants d'Afrique du Sud, privés de ressources et ayant atteint l'âge de 65 ans, entreront en jouissance d'une pension de retraite payée par l'Etat. La limite du revenu au-dessous de laquelle la pension est payable a été fixée à 51 livres sterling par an pour les blancs et à 33 livres pour les habitants de couleur. Les revenus qui restent au-dessous de ces limites sont complétés par des pensions annuelles, variant de 3 à 30 livres pour les blancs et de 3 à 18 livres pour les habitants de couleur. Le total du revenu et de la pension ne peut pas excéder 51, respectivement 36 livres.

Ces chiffres contiennent un indice de ce qui en Afrique du Sud est considéré comme un minimum d'existence. Il est curieux de constater que la limite d'âge pour les hommes de couleur est la même que pour les blancs, étant donné qu'on affirme généralement que la vie est pour les premiers considérablement plus courte que pour les blancs.

## L'arbitrage obligatoire. . . .

Les lois de la Confédération australienne prescrivent que tous les conflits du travail doivent être portés devant une Cour d'arbitrage. Après de longues années d'expériences défavorables, les cheminots australiens sont loin d'être enthousiastes pour la procédure d'arbitrage. Les arbitres jouissent d'une popularité douteuse. «The Railroad», l'organe des cheminots australiens émet sur leur compte le jugement suivant :

«Les juges des Cours arbitrales d'un des Etats ou des Cours fédérales, sont désignés soi-disant à cause de leur jugement clair et de leurs connaissances des questions économiques. Dans la pratique actuelle, plusieurs d'entre eux ont cependant obtenu cette place parce qu'ils ne peuvent plus rien faire d'utile dans le domaine dans lequel ils ont travaillé auparavant.»

## . . . . et le droit de grève en Australie.

Du 5 au 9 octobre, le Congrès de la Fédération des Syndicats de Queensland a siégé à Brisbane. Ce Congrès a voté la résolution que voici, au sujet du droit de grève :

«Le droit de grève est une des armes les plus puissantes entre les mains des travailleurs dans la lutte des classes. Le Congrès se déclare d'accord avec la politique de grève et conseille aux syndicats, en dépit des décisions du Par-

lement et des tribunaux tendant à qualifier la grève d'illégal» d'avoir recours à l'arme de la grève. Il les assure de son aide dans tous les cas où la situation et les circonstances la rendront nécessaire.»

## Le premier métro au Japon.

La ville de Tokio est la première ville d'Orient qui a eu recours à la construction d'un chemin de fer souterrain pour résoudre le problème de la circulation.

L'inauguration du nouveau moyen de transport urbain a eu lieu récemment. Le public témoigna d'un tel enthousiasme que le chemin de fer dut transporter le premier jour déjà plus de 100.000 voyageurs. Il relie deux faubourgs à population très dense; Uano et Asakusa. On a suivi l'exemple de New-York quant à la construction et au matériel roulant. La longueur de la ligne n'est que de 2 km.  $\frac{1}{2}$ , mais le projet existe de construire encore 9 autres lignes, qui permettront des communications régulières entre le centre de Tokio et la banlieue. Les voitures du nouveau chemin de fer souterrain offrent 120 places, dont 40 assises. Deux centrales électriques fournissent le courant nécessaire et, en vue des fréquents séismes, tous les ouvrages d'art ont été construits en béton armé, en telle sorte qu'ils pourront résister même aux vibrations les plus violentes.

## Tramways à couloir à Dresde.

Les tramways de Dresde viennent de mettre en service deux convois composés de trois parties communicantes permettant aux voyageurs de passer d'une partie dans l'autre. La partie du milieu consiste en une plateforme munie d'une porte à deux battants; aux deux extrémités du convoi il y a également des portes d'accès. La longueur totale est de 23 mètres, et les trois véhicules combinés offrent place à 117 personnes. Chacun des véhicules est muni de trois freins de fonctionnement rapide, indépendants l'un de l'autre, un frein électrique, un frein à main fonctionnant sur les quatre essieux et un frein électromagnétique fonctionnant sur les rails au moyen de quatre sabots de frein, ce qui permet d'arrêter le convoi sur une très courte distance. L'intérieur est très confortable et un système de haut-parleur a été aménagé dans un de ces convois à titre d'essai; il est destiné à faire l'appel des arrêts et est desservi du poste du wattman.

## Enquête concernant l'emploi de marins de couleur.

En Hollande, le ministre des travaux publics a créé une commission chargée d'enquêter sur la question de l'emploi de la main-d'œuvre de couleur à bord des navires. Ont entre autres été désignés pour siéger dans cette commission, Van Dugteren, membre du Comité de l'Union néerlandaise des transports adhérente à l'I.T.F., et Veenstra, président de l'Union des mécaniciens de la marine marchande hollandaise et secrétaire adjoint de l'Internationale des officiers.

## Fusionnement important d'organisations des transports en Grande-Bretagne.

Les préparatifs pour la fusion de la *Transport and General Workers' Union* et de la *Workers' Union* commencent à prendre une forme définitive. Les Comités exécutifs des deux organisations en cause se sont mis d'accord sur un projet de fusion qui a été envoyé aux membres avec une recommandation favorable des Comités. Des réunions sont organisées dans le pays entier pour exposer la situation. L'organisation née de la fusion projetée compterait à peu près 450.000 adhérents.

## Inspection de navires en Amérique.

Comme une conséquence de la cata-

strophe du «Vestris», une proposition de loi a été présentée au Sénat américain tendant à prescrire qu'avant de quitter les ports américains, tous les navires étrangers devront être inspectés par les autorités américaines (*Steamship Inspection Service*).

## Résiliation des contrats en Scandinavie.

Les organisations de marins des trois pays scandinaves ont résilié les contrats collectifs en cours. En Suède, les contrats collectifs expirent le 31 janvier 1929; des négociations ont déjà été entamées. En Norvège, le contrat pour la navigation au long cours expire le 31 janvier 1929. Au Danemark, les contrats expirent le 1er avril 1929.



## Une statistique sur l'espéranto.

La «Universala Esperanto-Asocio» a publié récemment les résultats d'une enquête faite par elle concernant l'importance du mouvement espérantiste. Bien que des réponses au questionnaire expédié aient été reçues de 7.000 localités du monde entier, l'enquêteur, le docteur Dietterle de Leipzig, estime que le résultat est encore très incomplet.

Ces 7.000 localités sont réparties sur plus de 100 pays qui comptent un total de plus de 126.000 espérantistes organisés en groupes. Le nombre des groupes s'élève entre autres en Grande-Bretagne à 490, en France à 500 en Allemagne à 1.087, en Tchécoslovaquie à 1.114, dans l'Union soviétique à 425, au Japon à 112, en Chine à 29, en Perse à 8, au Brésil à 47, au Cuba à 43, en Argentine à 37, au Mexique à 11, aux Etats-Unis à 215, en Nouvelle-Zélande à 72 et en Australie à 69.

## Cours d'espéranto pour parlementaires.

Des députés suédois apprennent actuellement l'espéranto, et font, paraît-il, de rapides progrès. Les cours ont lieu au Palais même du Parlement.

Quand, dans un avenir prochain, la question de l'enseignement de l'espéranto dans les écoles viendra en discussion devant les Parlements, voilà au moins des parlementaires qui pourront discuter en connaissance de cause. «La Movado».

## Adresses.

Les organisations espérantistes ouvrières mentionnées ci-dessous sont prêtes à accorder à nos organisations adhérentes toute l'aide possible dans leurs tentatives pour la divulgation de l'espéranto en exécution de la décision du Congrès de Stockholm:

France: }  
Belgique: } 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.  
Suisse: }  
Belgique: Maison des Huit Heures, Rue Carnot, Anvers.

## L'espéranto dans l'I. T. F.

L'Union des cheminots bulgares qui a donné, avec l'organisation des cheminots suédois, l'heureux exemple de l'ouverture d'une rubrique espéranto dans son organe, a également adressé en espéranto ses vœux de nouvel an aux camarades étrangers.

## Livres reçus.

«Paris en 9 tagoj» (Paris en 9 jours), publié par l'Office Central du Tourisme Français, 13, rue Drouot, Paris.