

W A T F

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

En avant,
par nos propres forces!

Nous avons suivi de près dans notre organe les péripéties de la Convention de Washington. Elle fut adoptée en 1919, c'est-à-dire à une époque où la classe possédante avait été prise de panique devant la force du mouvement ouvrier, époque de déclarations admirables et de promesses solennelles, formulées jusque dans des Traités de Paix.

Toutefois, la mesure dans laquelle la classe ouvrière voit aboutir ses revendications, n'est pas déterminée par des facteurs de droit et d'équité, mais par la puissance et le respect qu'elle sait inspirer à ses adversaires. Lorsque, par conséquent, le pouvoir et la persévérance du mouvement ouvrier se trouvèrent être moindres que la classe possédante ne l'avait cru dans sa frayeur, sa volonté de mettre en pratique les belles paroles de jadis diminua à vue d'œil.

C'est ainsi que la Convention de Washington n'a jamais été appliquée d'une façon générale, que son contenu souleva de multiples objections et que son texte eut besoin d'être interprété: en 1924 à Berne et en 1926 à Londres. Cependant, ces messieurs ne la comprennent pas encore. Ce fut le gouvernement britannique, porte-parole de la réaction dans maints domaines, qui fit à la récente session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail une proposition tendant à revoir la convention. On connaît le résultat: la proposition britannique fut repoussée et aucune décision ne fut prise.

Nous estimons que ce serait se leurrer que de considérer le rejet de la revision, encore que provisoire, comme une victoire ouvrière. Il ne faut pas s'attendre en effet à une application de la convention telle qu'elle fut adoptée en 1919!

Les récents événements de Genève ont leur signification. La résistance contre les efforts du monde du travail s'accroît de la part de la classe possédante qui cherche, par tous les moyens, à sauvegarder ses bénéfices et à maintenir sa position dominante.

Il est nécessaire que le mouvement ouvrier participe à l'œuvre parlementaire, également à celle internationale qui s'accomplit à Genève, mais il est d'autre part certain que les délégués ouvriers qui ont à lutter sur ce terrain difficile, ne pourront, quelles que soient leurs capacités, enregistrer des résultats que si la puissance économique des travailleurs est assez grande pour *contraindre* le patronat à tenir compte de leurs désirs.

Ce qui s'est passé à Genève nous indique notre tâche: renforcer le mouvement ouvrier, ses effectifs et sa combativité, dans tous les pays. Le mouvement syndical devra, dans cette action, jouer un rôle décisif, mais elle devra avoir également une répercussion sur le terrain politique.

Des élections législatives vont avoir lieu dans plusieurs pays. Une victoire du mouvement ouvrier indépendant — qui ne songe ici en première ligne à l'Angleterre? — contribuera à créer à Genève une autre atmosphère.

En avant donc, par nos propres forces!

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

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

SOMMAIRE.

En avant, par nos propres forces! . . .	33
Une opinion sur la Russie soviétique . . .	34
Salaires en Italie	34
Communications du Bureau	34
Cheminots:	
Contre les charges imposées aux chemins de fer et cheminots allemands par le paiement des réparations	35
Mouvements revendicatifs	35
Tendances nouvelles dans le service de la traction	36
L'attelage automatique et l'Union internationale des chemins de fer	37
Le travail à la tâche en Belgique.	37
Dockers:	
Notices	37
Tramways:	
Notices	37
Automobilisme:	
Le Congrès des chauffeurs tchécoslovaques	38
Nouvelle espèce de concurrence en Argentine	30
Aéronautique:	
Le développement de la navigation aérienne	39
Marins:	
Notices	40
Espéranto:	40

Une opinion sur la Russie soviétique.

Les nouvelles qui nous parviennent de et sur la Russie soviétique, qu'elles soient favorables ou défavorables, sont toujours partiales, par conséquent peu dignes de confiance. C'est ce qui augmente pour nous la valeur des impressions remportées par quelqu'un de l'autorité d'Albert Thomas, de son voyage dans l'Union soviétique. L'opinion émise par lui sur les perspectives d'une unité d'organisation et d'action syndicales entre les camarades russes et notre mouvement est pour nous d'un intérêt particulier. Nous reproduisons d'une interview accordée par M. Albert Thomas à un représentant du journal hebdomadaire anglais «New Leader» (numéro du 8 mars), le passage suivant :

Un avertissement aux capitalistes.

L'œuvre de constitution d'une nouvelle Russie n'est pas encore terminée; cependant aucune catastrophe ne semble imminente. Tout en se déclarant toujours adversaire des théories et pratiques communistes, Thomas met les capitalistes occidentaux en garde contre l'erreur d'espérer un effondrement économique en Russie. Le peuple est attaché à la Nouvelle-Russie au point de supporter des souffrances et un travail pénible à des conditions difficiles et parfois, contre un salaire inférieur à celui touché précédemment. Telle est même l'attitude de ceux qui ne sont pas communistes. Le peuple russe fait un effort immense et sincère pour construire sur les anciennes ruines, quelque chose de neuf et de bien.

Thomas manifesta un grand intérêt pour la question que je lui posai concernant les perspectives d'un rapprochement entre le mouvement syndical russe et le mouvement occidental. Il insista pour que je saisisse la nuance exacte du sens de sa réponse. Du côté russe, dit-il, il existe un ressentiment assez grave et une certaine amertume, d'ailleurs compréhensible, à cause de l'échec des efforts de la commission anglo-russe, par conséquent aucune envie de faire le premier pas pour une reprise des négociations. D'autre part, étant donné que la situation est délicate et qu'aucune initiative n'est à attendre de la part des russes, il y a parmi les syndicalistes proprement dits (non pas parmi les hommes de la troisième Internationale) une certaine sympathie pour l'idée d'une reprise et Thomas pense que par des moyens indirects, il serait peut-être possible de faire quelque chose pour combler l'abîme. Il faudrait toutefois qu'il y ait la garantie réciproque qu'une entrevue resterait limitée au terrain purement syndical; sans cela, on ne pourrait pas s'attendre de la part des syndicats occidentaux à un engagement des pourparlers. Si les russes cherchaient à faire de la propagande ou à manifester de l'hostilité contre le mouvement syndicaliste occidental, la situation deviendrait certainement précaire.

Salaires en Italie.

Dans l'Italie fasciste, les taux des salaires et les heures et conditions de travail constituent «un secret d'Etat». Il est strictement interdit à la presse d'y faire une allusion quelconque; elle se borne à affirmer de temps à autre que les travailleurs italiens sont enthousiasmés des conditions que leur fait le régime fasciste.

Toutefois, j'ai eu l'occasion de me procurer des renseignements détaillés sur le nouveau «contrat» du travail, passé entre les travailleurs agricoles et la Fédération des propriétaires fonciers de Novara dans le Piémont, une des régions agricoles les plus riches d'Italie. Conformément à ce contrat, qui est daté du 29 décembre 1928, le salaire hebdomadaire d'un travailleur agricole sera de 7 shilling 5 pence pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février et de 11 shilling, pendant les sept autres mois de l'année.

Ces salaires ont été prévus pour une journée de travail de 8 heures et pour des hommes âgés de plus de 17 ans. Les jeunes gens de 16 et 17 ans touchent les 3/4 du salaire intégral. Le contrat prévoit ensuite que les travailleurs âgés de 65 à 70 ans toucheront 20 % de moins et ceux, «de plus de 70 ans» 30 % de moins que les taux mentionnés.

Avant le régime fasciste, les travailleurs italiens de l'agriculture touchaient un salaire moyen de 150 livres par semaine, l'équivalent de ce qu'ils reçoivent à présent, aux termes du contrat de Novara, pour un des mois situés entre novembre et février.

Le gouvernement fasciste est directement responsable de la teneur de ce contrat, attendu qu'à l'heure qu'il est, tous les contrats du travail sont assujettis à l'approbation du ministère des corporations.

(D'un correspondant italien dans le *Daily Herald* du 8 janvier 1929).

Lo que es y lo que pretende la F. S. I.

(Ce qu'est la F.S.I. et ce qu'elle veut).

Tel est le titre d'une brochure, d'une exécution très soignée et éditée en langue espagnole, dans laquelle le camarade Sassenbach expose en grands traits comment fut fondée la F.S.I. et quelles sont ses aspirations.

Cette brochure a pour but de créer des liens plus étroits avec le mouvement syndical des pays de l'Amérique latine.

Pour les cas où, pour une raison ou l'autre, il n'est pas possible aux Centrales syndicales d'adhérer à la F.S.I., la brochure recommande aux diverses Fédérations nationales de s'affilier aux secrétariats professionnels internationaux entrant en ligne de compte pour elles. Une liste de ces secrétariats professionnels est jointe au volume.

Nous espérons que cet écrit de propagande de la F.S.I. aura un plein succès !

Communications du Bureau

Enquêtes en cours etc.

Des questionnaires ont été expédiés concernant les questions suivantes :

l'organisation syndicale du personnel des services administratifs et techniques;

le rapport entre la recrudescence des accidents de chemins de fer de ces dernières années et les effectifs du personnel.

Une circulaire a été envoyée aux rédactions des organes des groupements adhérents au sujet de la reproduction d'articles de notre journal.

Des circulaires de rappel ont été expédiées concernant l'organisation syndicale du personnel de la navigation aérienne et les effectifs au 1er janvier 1929.

Le personnel des chemins de fer allemands et le paiement des réparations.

Afin d'appuyer les démarches faites par l'I.T.F. en faveur des cheminots allemands, la Fédération française des cheminots a saisi le ministère des Affaires étrangères de la prière de vouloir appuyer la demande d'audience envoyée au Comité des Experts.

La section britannique des organisations adhérentes à l'I.T.F. a adressé un mémoire relatif à la question au premier ministre, aux dirigeants du parti travailliste et du parti libéral, de même qu'au secrétaire anglais de la Commission des Réparations.

Cotisations.

Ont été reçues les cotisations suivantes :

pour 1928 :

Union norvégienne du personnel de la locomotive fl. 89.64

pour 1929 :

Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux " 173.30

Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways " 1.162.62

Syndicat national des cheminots d'Espagne " 1.200.—

Union des marins suédois " 250.—

Union des cheminots suédois " 2.151.78

Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique " 750.—

Congrès.

Union espagnole des transports, le 1er avril et jours suivants à Madrid;

Union des cheminots yougoslaves, les 14 et 15 avril à Ljubljana;

Association des employés des chemins de fer anglais du 13 au 16 mai à Blackpool;

Fédération suisse des cheminots, les 29 et 30 juin à Berne;

Union autrichienne des transports, le 9 juin et jours suivants à Vienne;

Union des cheminots tchèques du 18 au 20 mai à Prague.



VAN OVEN
La Haye
(Hollande)



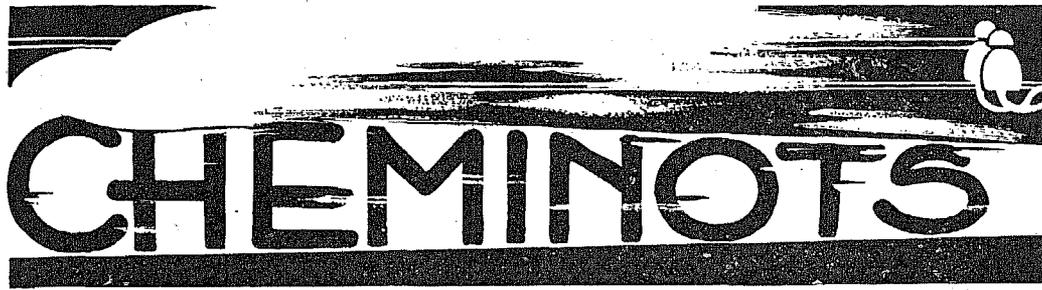
BANNIERES ET INSIGNES



Four-
nisseur
de I.T.F.



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



CHEMINOTS

Contre les charges imposées aux chemins de fer et cheminots allemands par le paiement des réparations.

Dans une note collective adressée au gouvernement du Reich, les cheminots allemands de toutes orientations prennent position à l'égard du problème des réparations, pour autant que celui-ci intéresse les chemins de fer. Le mémoire s'occupe des charges imposées à l'entreprise des chemins de fer et affirme que l'expérience a appris que ces charges sont excessives. L'argumentation se base par exemple sur le fait que le Reichstag réclamait l'introduction d'une série de mesures destinées à augmenter la sécurité et que le ministre des Communications répondit en déclarant que les améliorations demandées touchant les installations, l'exploitation et le personnel, exigeraient en moyenne une dépense supplémentaire de 465 millions de marks par an. La compagnie des chemins de fer du Reich prétend ne pas être en mesure de remédier promptement aux déficiences techniques et au surmenage de son personnel, parce que sa situation financière l'en empêche. Elle affirme en outre que la concurrence, de la part d'autres moyens de transports, prive les chemins de fer du Reich de ressources importantes. L'extension des installations est couverte en une trop grande mesure par les recettes d'exploitation, tandis que, d'autre part, il y a insuffisamment de possibilités de contracter des emprunts à longue échéance et les charges de réparation limitent sensiblement les possibilités d'amortissement. Les conséquences de la politique du personnel suivie pendant la période de démobilisation, la reprise de fonctionnaires des territoires cédés, l'augmentation des charges en pensions découlant de la compression des effectifs, les pertes subies par les caisses de pension ouvrières à cause des cessions de territoire, les frais élevés de l'exploitation à travers le Corridor polonais et d'autres dépenses grèvent la compagnie des chemins de fer de charges politiques qui absorbent annuellement 300 millions de marks. Les charges du service des intérêts (réparations) ont été fixées sur la base d'une valeur de 26 milliards de marks, chiffre excessif selon l'avis des syndicats. L'impôt sur les transports compromet en outre la faculté pour la Reichsbahn de concurrencer les transports automobiles non assujettis à cette taxe.

Après avoir signalé les charges excès-

sives de l'entreprise, les syndicats soulignent que la politique du personnel adoptée jusqu'à présent par les chemins de fer allemands — se trouvant sous le contrôle étranger — a créé pour les salariés de cette entreprise une situation d'exception et les a préjudiciés sérieusement en comparaison des autres catégories de salariés allemands. Le statut du personnel de la Reichsbahn (Personalordnung) n'est ni une loi, ni une convention; l'exercice des facultés qu'accorde la loi sur les chemins de fer a amené des écarts sérieux dans l'application des lois sociales. Ces conditions constituent une menace constante des droits sociaux des autres ouvriers, employés et fonctionnaires allemands. Les syndicats estiment qu'il est une erreur que, dans sa forme actuelle, la compagnie des chemins de fer soit contrainte de se considérer en première ligne comme une entreprise à base purement bénéficiaire, ce qui fait que le souci de réaliser des bénéfices prime celui du bien-être général. Il est à leur avis, une autre faute de soustraire le patrimoine le plus précieux du peuple allemand à tout contrôle parlementaire. Partant de ces considérations d'ordre syndical, social et politique, les organisations du personnel des chemins de fer allemands demandent que le réseau ferré allemand soit libéré de la contrainte de servir de nantissement au paiement des réparations. La question de savoir comment les paiements futurs des réparations devront être réunis, est à leur avis une question d'ordre intérieur; il n'y a aucune nécessité pour le paiement des réparations, que soit maintenue l'existence de la compagnie des chemins de fer. Les organisations estiment au contraire que la revendication tendant à faire rentrer la Reichsbahn dans l'administration générale du Reich correspond aux intérêts primordiaux du peuple allemand.

Mouvements revendicatifs.

ALLEMAGNE.

Les syndicats du personnel des chemins de fer allemands ont résilié, pour le 31 mars prochain, le contrat collectif régissant les salaires des ouvriers au service de la Reichsbahn. Les syndicats réclament un relèvement uniforme pour toutes les catégories ouvrières. Les premières négociations qui eurent lieu le 11 mars, se terminèrent sans aboutir à un résultat,

attendu que la compagnie ne prit pas position à l'égard des revendications présentées.

La Direction générale de la compagnie des chemins de fer allemands a destiné un montant de 3 millions de marks au paiement d'une indemnité globale aux agents obligés de faire du service extérieur pendant la période de grand froid. Cette indemnité s'élève par homme à une moyenne de 20 marks et est accordée en première ligne au personnel des manœuvres, au personnel des gares et des aiguillages, aux ouvriers des hangars de transbordement non abrités, au personnel de la locomotive et aux serres-freins et gardes-voie.

IRLANDE.

En janvier dernier, les compagnies irlandaises de chemins de fer ont — à une exception près — saisi le Conseil national des salaires de la demande de pratiquer pour environ 15.000 hommes une réduction de salaires. Cette diminution devait être appliquée comme suit:

- 10 % sur les salaires des agents de l'exploitation (les mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs de locomotives non compris);
- 5 % sur les traitements des chefs de gare, chefs-facteurs et employés administratifs.

Les compagnies proposèrent d'appliquer la réduction en deux étapes, à savoir une première tranche immédiatement et une deuxième tranche trois mois plus tard.

La majorité du Conseil des salaires repoussa la proposition des compagnies en alléguant qu'elles ne pourraient retirer aucun bénéfice matériel d'une diminution de salaires à laquelle pourrait consentir le Conseil et qui aurait, en outre, comme effet de mettre fin aux efforts des agents tendant à l'amélioration du service et au recrutement de clients pour les chemins de fer.

FRANCE.

Sur les instances de la Fédération française des travailleurs des chemins de fer, le ministre des Travaux publics a invité les compagnies de chemins de fer à soumettre à une enquête approfondie la question d'un relèvement des primes dans une mesure correspondante à celui des traitements.

RHODÉSIA.

Après une série de mouvements revendicatifs victorieux, l'Union des cheminots de Rhodésie dut consentir, en 1922, à une diminution sensible des salaires. Ce recul était dû d'une part à la situation financière défavorable de la compagnie des chemins de fer et d'autre part, à la pression exercée sur la direction par certains grands patrons qui ne voyaient pas d'un bon œil les salaires élevés touchés par les cheminots. Les salaires furent tous diminués de 3 livres par mois — le salaire d'un ouvrier spécialiste était d'un livre par jour — et l'indemnité de vie chère

accordée aux agents mariés, qui était de £ 6.10.-, fut diminuée de £ 2.10.-.

Lorsque la situation financière de l'entreprise s'améliora, les cheminots réclamèrent que l'on revienne aux anciens taux. En 1927, l'atmosphère était lourde de menaces de grève. La grève fut cependant évitée, une sentence arbitrale ayant accordé aux cheminots une augmentation de £ 1.12.- par mois, à partir du 1er juin 1927. Au début de 1929, l'organisation des cheminots déclara: «L'administration doit encore à chaque agent un montant de £ 1.7.6 par mois. L'Union des cheminots de Rhodésia est puissante. Elle est l'organisation la plus puissante du pays en son espèce et elle possède le pouvoir de faire aboutir ses revendications. Il n'est plus nécessaire à présent — comme dans l'ancien temps — de se rendre, le chapeau à la main, devant les puissants et de les prier humblement de vouloir accorder quelques miettes».

Le 17 janvier 1929, l'Union des cheminots présenta ses revendications, au sujet desquelles des pourparlers eurent lieu tous les jours du 23 au 29 janvier. «Si l'on peut déduire quelque chose du ton des débats» — ainsi écrit l'organe de l'Union — «on peut affirmer avec certitude qu'une grande attention est accordée à nos revendications».

Il faut supposer que la fin des négociations n'a pas été particulièrement favorable, car, le 20 février dernier, l'Union des cheminots de Rhodésia communiqua à l'I.T.F. qu'une grève générale avait été déclenchée et que les 3.000 cheminots intéressés participaient sans exception à la lutte.

Selon des informations dans la presse, la grève générale, déclenchée le 16 février, a pris fin le 14 mars. Le correspondant du *Daily Herald*, annonce que l'organisation a conclu avec le gouvernement un accord, aux termes duquel toutes les questions en litige seront soumises à une Cour arbitrale composée de 4 rhodésiens et d'un président sud-africain. Le gouvernement promet qu'aucune mesure de représailles ne serait prise.

Les Comités directeurs des Unions des cheminots et des métallurgistes de Rhodésia ont approuvé les termes de l'accord.

Hôtels et restaurants recommandés.

American Hôtel
Amsterdam.

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

Tendances nouvelles dans le service de la traction.

Un peu partout, le parc des locomotives des chemins de fer tend à diminuer. Le tableau ci-dessous, que nous avons établi

sur la base des statistiques publiées par l'Union internationale des chemins de fer, le fait nettement ressortir.

Administration	Locomotives			Automotrices		
	1925	1926	1927	1925	1926	1927
Compagnie des chemins de fer allemands	27.620	25.921	24.895	643	708	746
Chemins de fer de l'Etat français	4.209	4.186	4.133	113	192	202
Chemins de fer P. L. M.		5.495	5.507		146	155
Chemins de fer de Paris à Orléans	2.773	2.803	2.823	53	89	94
Great Western Railway	3.991	3.990	4.007	73	73	59
London & North Eastern Railway	7.469	7.423	7.438	98	93	95
London Midland & Scottish Railway	10.207	10.161	10.130	299	315	338
Southern Railway	2.203	2.124	2.083	556	576	576
Chemins de fer néerlandais.	1.438	1.360	1.327	57	?	110
Chemins de fer de l'Etat hongrois	1.934	1.927	1.896	5	23	28
Chemins de fer de l'Etat italien .	7.089	6.988	6.943	87	61	58
Chemins de fer de l'Etat romain	4.302	4.294	3.880	33	32	31
Chemins de fer fédéraux suisses .	1.053	1.062	1.039	27	30	42
Chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque et chemins de fer privés exploités par l'Etat	4.314	4.266	4.210	27	29	32

Il est devenu un lieu commun que de signaler, dans cet ordre d'idées, la puissance de traction augmentée des locomotives et la vitesse accélérée des trains. Le perfectionnement technique des machines contribue sans doute à la diminution du parc du matériel. Il y a cependant une série d'autres facteurs qui jouent un rôle dans la question.

N'en mentionnons ici que quelques-uns: la diminution du nombre des réparations et la réduction des temps nécessaires à ces travaux, la diminution du nombre des remises de locomotives, le transfert de ces remises à des endroits plus favorablement situés pour le trafic, l'amélioration du rapport existant entre le poids mort et la charge utile, par l'augmentation de la capacité de charge des voitures. Les effets de dépressions économiques et les reculs du trafic qui en découlent ne doivent pas non plus être perdus de vue.

Pour terminer, il en est de la locomotive comme de toutes les machines: à un moment donné un concurrent surgit. A un concurrent puissant, l'automobile, les chemins de fer, ont opposé l'automobile sur rails, c'est-à-dire la voiture automotrice. Pour la locomotive, le résultat est le même: elle se trouve éliminée. Il est vrai que l'automotrice, comme concurrente de la locomotive, en est encore à ses débuts. Toutefois, à mesure que l'électrification progressera, il n'en sera plus longtemps ainsi.

Les chiffres cités ici indiquent la tendance prédominante de diminuer le parc des locomotives et d'augmenter celui des automotrices. Pour le personnel, cette évolution signifie une diminution du nombre des places disponibles pour les agents de la locomotive et une compensation partielle de ce recul, par de nouveaux emplois sur des automotrices.

Les administrations croiraient évidemment pécher contre les principes les plus sacrés de la rage d'économies, si elles

ne saisissaient pas cette occasion pour diminuer, par une évaluation inférieure du service sur les automotrices en comparaison de celui sur les locomotives, les frais du personnel de la traction. Sous prétexte que le service sur l'automotrice est infiniment plus simple que celui sur la locomotive, les exigences posées aux agents des automotrices sont moins élevées que celles que l'on réclame des agents de la locomotive. Les administrations déforment le principe «à travail égal, salaire égal» en insistant sur les connaissances pratiques et théoriques requises et en éliminant l'argument du travail accompli. Un nouveau principe surgit: «à travail, fourni avec qualification inégale, salaire inégal».

On pourrait longuement discuter la question de savoir si, du point de vue syndical, il est admis d'employer pour un même travail des personnes ayant des qualifications inégales. D'autre part, le principe syndical: «à travail égal, salaire égal», ne donne aucunement lieu à discussion. Conduire un train d'une localité A à une localité B est un travail dont la valeur n'est pas diminuée du fait qu'un minimum de connaissances est requis du conducteur ou que l'engin de traction est une automotrice au lieu d'être une locomotive.

La manœuvre des administrations d'offrir comme possibilité d'avancement aux catégories subalternes n'entrant pas en ligne de compte pour le service de la locomotive, des emplois au service des automotrices, est une supercherie. Le résultat en est uniquement qu'un nombre de postes considérés jusqu'à présent comme bien rémunérés, sont transformés en des postes comportant des conditions inférieures. L'ensemble du personnel n'y gagne rien; au contraire. Avilir un travail n'est jamais profitable qu'à l'employeur.

Nous examinerons par la suite la question de savoir dans quelle mesure la voiture automotrice livre dans le domaine social une concurrence déloyale à la locomotive.

L'attelage automatique et l'Union internationale des chemins de fer.

Faisons plus de lumière !

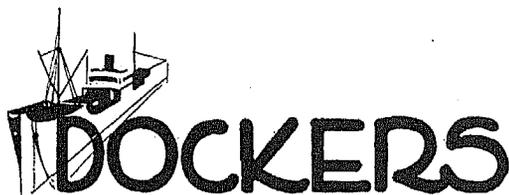
Lors des débats qui eurent lieu à la Conférence internationale du Travail de 1928 au sujet de notre proposition tendant à l'introduction de l'attelage automatique, débats recommencés par la suite au sein du Conseil d'administration du Bureau international du Travail, les délégués patronaux déclarèrent que toutes mesures de la part de l'Organisation internationale du Travail seraient prématurées tant que l'organisme international officiel, l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.), n'aurait pas terminé ses études sur la question. A la Conférence internationale du Travail l'U.I.C. était représentée par M. Wiedemann qui fit, dans la Commission de l'attelage automatique, un exposé sur les travaux de l'Union en la matière. Ses déclarations furent enregistrées de façon relativement détaillée, dans les procès-verbaux de la Conférence dont tout le monde a la possibilité de prendre connaissance.

M. Wiedemann a rendu compte au secrétariat de l'U.I.C. de son intervention à la Conférence. Son rapport fut transmis à toutes les administrations membres de l'Union et il en est fait mention dans le rapport moral présenté par le secrétaire général avec la note : « Il n'a pas été jugé utile de reproduire ce compte-rendu ».

On conclut en lisant cette note que, ou bien M. Wiedemann ou bien le secrétariat de l'Union internationale des chemins de fer, ont paré le rapport sur l'intervention à la Conférence internationale du Travail d'observations ou de recommandations dont il est laissé à notre perspicacité de deviner le contenu. Ces méthodes de diplomatie secrète n'ont pas l'heur de nous plaire. En tout cas, elles ne sont pas faites pour nous convaincre que l'étude de la question de l'attelage automatique se trouve partout entre les mains de personnes au jugement objectif.

Le travail à la tâche en Belgique.

Jusqu'à présent il n'existait pas dans les remises et ateliers belges de système de travail aux pièces, mais un système de primes à la production. Les formules appliquées pour le calcul des primes ont donné lieu à de nombreux mécontentements. C'est ainsi que les ouvriers des remises touchaient moins de primes que leurs collègues des ateliers, la quantité de travail fût-elle la même. Sous la pression de l'organisation syndicale, la Société a décidé de changer cet état de choses. Sous peu, un régime de travail à la tâche sera mis à l'essai dans les ateliers.



Sentence arbitrale pour les ouvriers des ports allemands de la Mer du Nord.

La Fédération allemande du Trafic et l'Union des mécaniciens et chauffeurs ont résilié, pour le 1er avril, le contrat collectif régissant les salaires des ouvriers des ports de Hambourg-Altona, Harburg et des autres ports de la Mer du Nord, y compris Lubeck et Stettin. Les organisations réclament une majoration des salaires de 70 pfennigs par jour. Au cours des négociations, les employeurs insistèrent sur la nécessité de pouvoir concurrencer les ports de Rotterdam et d'Anvers et sur les charges que le règlement des réparations impose à l'économie allemande. Ils se déclarèrent par conséquent uniquement prêts à laisser en vigueur les salaires existants pendant un nouveau trimestre. Aucun accord n'ayant pu intervenir, il fut fait appel à l'arbitrage. La sentence arbitrale qui vient d'être rendue prévoit une majoration du salaire journalier de 8,80 à 9,20 marks, de même qu'une augmentation correspondante du paiement du travail à la tâche et une allocation supplémentaire de 1 mark à 1,10 pour les chefs d'équipe. La sentence prévoit en outre que le nouveau contrat sera valable du 1er avril 1929 au 30 septembre 1930.

Le mouvement dans les ports de la Mer du Nord.

Les chiffres comparatifs suivants indiquent l'importance du mouvement dans les principaux ports continentaux de la Mer du Nord pendant les mois de janvier 1929 et 1928 :

H a m b o u r g.		
	Navires	Tonnage
1929	1.187	1.678.692
1928	1.268	1.819.184
Différence	- 81	- 140.492

A n v e r s.		
	Navires	Tonnage
1929	979	1.741.094
1928	942	1.765.565
Différence	+ 37	- 24.471

R o t t e r d a m.		
	Navires	Tonnage
1929	1.024	1.669.584
1928	1.015	1.732.308
Différence	+ 9	- 62.724

B r è m e.		
	Navires	Tonnage
1929	493	792.510
1928	449	710.247
Différence	+ 44	+ 82.263

Grève victorieuse des dockers de Paraná (Argentine).

Après une grève de trois semaines, les ouvriers du port de Paraná (Argentine) ont obtenu une convention collective qui améliore sensiblement leur situation. Les heures de travail ont été fixées à huit heures par jour. Les salaires seront les suivants : ouvriers permanents des quais 150 pesos par mois, plus 1 peso par heure supplémentaire; dockers journaliers 7 pesos par jour pour les marchandises générales et 8,50 pour la manipulation de peaux, charbon, gypse et ciment-Portland en sacs; ouvriers des quais manipulant des peaux, du charbon, gypse ou ciment-Portland en sacs, 8 pesos par heure. Pour les ouvriers journaliers le paiement des heures supplémentaires sera d'un demi-jour de salaire pour une heure et demie de travail au moins et d'un jour entier pour toute période dépassant une heure et demie. Lorsque plus de cinq des sacs à manipuler excèdent un poids de 70 kg., la journée devra être rétribuée au double taux. Les hommes ne peuvent pas être appelés à faire du travail dans des circonstances qui les exposent à la pluie ou à un danger. Lorsque des colis excèdent un poids de 30 kg., deux hommes doivent aider à les placer sur les épaules du débardeur et il est interdit qu'un patron, directeur ou chef d'équipe prête son assistance pour ce travail ou pour tout autre travail du port, sauf dans des cas d'urgence. Il est interdit d'employer des non-syndiqués. Les hommes embauchés pour travailler à bord et transférés dans le courant d'une journée pour travailler sur le quai, toucheront deux journées de paye, c'est-à-dire une jour pour le travail à bord et un jour pour le travail sur le quai. Les hommes ayant commencé à travailler sur un navire ne pourront pas être déplacés sur un autre bâtiment n'appartenant pas au même armateur.

TRAMWAYS

La grève aux tramways de Rosario (Argentine).

Dans le Bulletin d'Information de Novembre dernier, nous avons publié un rapport détaillé sur la grève des agents des tramways de Rosario de Santa Fé, mouvement mené pendant les mois de juillet et d'août 1928. Depuis la fin de cette grève, le syndicat a eu de grandes difficultés pour obtenir de la Compagnie qu'elle respecte l'accord auquel le mouvement avait abouti. Le 29 novembre, la compagnie brisa sa parole de n'employer aucun homme ayant agi pendant la grève comme supplantateur, mais une nouvelle grève de 48 heures lui fit entendre

raison. Le 31 décembre, il y eut de nouvelles difficultés au sujet du renvoi de trois hommes. Un de ceux-ci, un conducteur, fut licencié pour avoir refusé de se charger de l'instruction d'un nouvel agent, alléguant que la Compagnie avait promis de ne pas embaucher de nouveaux agents, tant que les hommes, licenciés précédemment et toujours sans travail, n'auraient pas été réintégrés. Une troisième fois, une grève éclata. Le 14 janvier, les parties se mirent d'accord pour soumettre le point en litige à l'arbitrage du Président de la République dont la sentence fut entièrement en faveur du personnel. Les hommes révoqués ayant été réadmis, le service fut repris le 17 janvier. Le syndicat, qui n'existe que depuis mai 1928, mérite toutes nos félicitations pour avoir remporté trois victoires complètes dans un délai de sept mois.

Un trait caractéristique à signaler parmi les événements corollaires de la grève est le fait que la Compagnie anglo-argentine des tramways de Buenos-Ayres se préoccupa pendant la grève de fournir des jaunes. Les deux compagnies n'ont aucune espèce de lien entre elles, la Compagnie de Buenos-Ayres étant une société anglaise et celle des tramways de Rosario étant belge.

A travers les mailles de la loi.

Selon les lois argentines, les employés des entreprises de services publics doivent être affiliés à la Caisse nationale de retraites, les cotisations à verser à cette caisse étant de 8 % des salaires pour les compagnies et de 5 % pour les salariés. La Compagnie anglo-argentine, une compagnie anglaise qui a le monopole des tramways dans la ville de Buenos-Ayres, vient de découvrir un système pour se soustraire en partie aux obligations que la loi lui impose. Les ateliers de la compagnie, où plus de 1.000 hommes sont employés, ont été transférés à une compagnie dépendante, la Société des ateliers industriels argentins qui, n'étant pas une entreprise de services publics, n'est pas touchée par les dispositions de la loi sur les retraites et qui, à l'avenir, exécutera tous les travaux de réparations de la compagnie anglo-argentine. De la sorte, la compagnie économise 8 % sur ses dépenses de personnel et les agents... perdent leurs pensions. La compagnie a eu la bonté d'offrir aux hommes de tâcher de décider la Caisse nationale des retraites à leur rembourser les montants payés en cotisations les années passées.

Le personnel des tramways de Lyon proteste contre les plate-formes ouvertes.

Depuis longtemps le Syndicat des Agents des tramways de Lyon avait réclamé de la Compagnie la fermeture des plate-formes des voitures — revendication formulée d'ailleurs de façon générale par la Fédération française des moyens de transports. La Compagnie faisait la sourde oreille et avait même depuis deux ans

cessé le travail de fermeture des plate-formes, commencé sur certaines lignes. Or, le froid sibérien de cet hiver donna aux camarades Lyonnais l'occasion de souligner leur demande. Le 12 février dernier, les voitures de deux lignes du réseau, déjà sorties, rentrèrent au dépôt à 6 heures du matin et cette protestation fut poursuivie toute la journée.

Elle eut le don d'émouvoir la Compagnie laquelle a exposé au syndicat son programme de fermeture pour l'année 1929 en déclarant qu'elle envisagerait un système provisoire de protection pour les voitures qui n'auront pu être transformées.

Mesures de sécurité aux tramways de Montréal (Canada).

La Compagnie des tramways de Montréal a créé une commission paritaire composée de représentants du personnel et de la direction, dans le but d'obtenir une réduction du nombre des accidents se produisant au service des tramways. Le président du syndicat du personnel a été chargé de s'occuper de la prévention des accidents et libéré de tout autre travail. Des commissions du personnel seront élues dans chacune des six zones d'exploitation et se réuniront à des intervalles appropriés pour discuter des mesures de sécurité et d'amélioration possibles; leurs présidents formeront une commission qui aura tous les mois une entrevue avec la direction. Des urnes fermées à clef seront placées à différents endroits du réseau, afin de permettre aux agents d'y déposer des suggestions anonymes pour des améliorations du service, la prévention des accidents etc. Ces suggestions seront étudiées par les sous-commissions et par la commission des présidents et transmises à la direction, accompagnées d'un préavis. Les auteurs de suggestions pratiques, que la Direction aura retenues, seront récompensés suivant la valeur de leur idée. On croit que d'heureux résultats naîtront de ce système et qu'il sera possible ainsi de diminuer les risques d'accidents qui augmentent avec l'intensification croissante de la circulation.



Le Congrès des chauffeurs tchécoslovaques.

Le VIème Congrès de la Fédération des conducteurs d'automobiles de Tchécoslovaquie fut tenu à Prague, les 2 et 3 mars dernier. A l'occasion de ce congrès eut lieu la célébration du 10ème anniversaire de la fondation de l'organisation. Assistaient aux assises 93 délégués et 10 invités, parmi lesquels des représentants d'Allemagne et d'Autriche. Le camarade Holec de l'Union des ouvriers des transports d'Autriche représenta l'I.T.F., au congrès, au lieu et place du camarade Forstner, membre du Conseil Général, empêché d'y participer pour cause de maladie.

On peut dire que le congrès fut entiè-

rement réussi. Il fut ouvert par le camarade Kus, président de l'organisation, qui présenta le rapport sur l'activité du Comité Exécutif. Il donna quelques explications sur la brochure éditée à l'occasion du 10ème anniversaire, présentée aux congressistes en langues tchèque et allemande et contenant de nombreux renseignements sur l'organisation et son activité durant les 10 premières années de son existence. Les effectifs qui en 1919/20 étaient de 2.986, avaient atteints en 1928 le chiffre de 5.511, c'est-à-dire presque le double. Différentes institutions sociales de l'organisation accordent aux adhérents, assujettis à des dispositions légales défavorables et exposés dans l'exercice de leur métier à des dangers spéciaux, des secours en cas de chômage, accident, maladie, décès et poursuites judiciaires. La Fédération a également créé un bureau de placement qui, l'année dernière, a procuré un emploi à 504 chauffeurs sans travail, sur un nombre total de 735 chômeurs. Les dépenses faites pour secourir les chômeurs, accidentés, grévistes, veuves et orphelins ayant passé de cour. 15.568 en 1920, à cour. 11.123.22 en 1928, prouvent l'essor qu'ont pris ces institutions de secours. Pendant cette période, les dépenses pour secourir les chômeurs ont passé de 1.363 à 9.605.18 couronnes, pour l'assistance judiciaire de 10 — à 29.813.64, pour secours aux veuves et orphelins de 3.850 à 11.150, et pour gratifications de Noël aux veuves, orphelins et chômeurs de 1.864.20 (en 1921) à 24.404.45 couronnes.

Dans des buts d'éducation et d'instruction, l'organisation édite deux organes mensuels en langues allemande et tchèque; ces périodiques se distinguent par leur exécution soignée et leur contenu varié.

Les nombreux clubs et associations de conducteurs d'automobiles constituent toujours en Tchécoslovaquie une entrave au mouvement syndical des chauffeurs. Ces associations avaient été invitées à se faire représenter au Congrès, où on les saisit de la demande d'adhérer finalement à l'organisation syndicale adoptant le principe de la lutte des classes, afin de rendre possible une action uniforme. Les délégués ont déclaré au congrès qu'ils s'emploieraient à l'avenir en faveur d'une adhésion des différents clubs à la Fédération des conducteurs d'automobiles. Dans une résolution votée à ce sujet, le congrès fait appel à tous les camarades qui se trouvent encore à l'écart de l'organisation pour que, dans l'intérêt d'une unification de la législation nationale et internationale sur la circulation automobile et d'une amélioration de leurs conditions d'existence, ils décident l'adhésion.

Le deuxième jour des travaux, le Congrès entendit les rapports des diverses commissions ayant siégé la veille. Il écouta en outre un rapport du secrétaire Jura sur l'activité de l'organisation et sur son action future, de même qu'un rapport

du secrétaire Stancl sur la politique sociale de la Fédération. Le Bureau sortant fut réélu à l'unanimité.

Citons encore, parmi les résolutions votées, celle réclamant une revision des règlements de la circulation, une éducation systématique des piétons et un apprentissage pour les chauffeurs, selon les directives établies à ce sujet dans le programme international de l'I.T.F., de même que celle relative à l'activité de la Fédération tendant à une amélioration des heures de travail et autres conditions de travail, à réaliser par la conclusion de contrats collectifs et par la création de dispositions légales visant à protéger les chauffeurs professionnels en cas d'accident, d'invalidité etc.

Afin de mettre l'organisation à même de mieux s'acquitter à l'avenir de la tâche qui lui incombe, le Congrès décida un relèvement de la cotisation syndicale.

Nous émettons l'espoir que dans la deuxième décennie de son existence, la Fédération des chauffeurs de Tchécoslovaquie poursuivra son œuvre avec la même énergie et réussira à atteindre les buts qu'elle s'est assignés, dans l'intérêt du mouvement national et international des conducteurs d'automobiles.

Nouvelle espèce de concurrence en Argentine.

Il y a quelques mois, un nombre de conducteurs de taxis de Buenos-Ayres décidèrent, après avoir constaté que la concurrence croissante leur rendait de plus en plus difficile de gagner leur vie, de créer un service, dit de «taxis collectifs». Les voitures sont mises en service comme des autobus en miniature et transportent les voyageurs contre un tarif unique, de env. 25 centimes, d'un point déterminé de la ville à un autre. Ce nouveau système a eu tant de succès auprès du public que les entreprises de tramways et d'autobus ont prié le Conseil municipal de l'interdire aux conducteurs de taxis. Leurs tentatives n'eurent aucun succès et aujourd'hui, les taxis collectifs constituent à Buenos-Ayres un moyen de transport tout à fait coutumier.

Au début de janvier dernier, la police surprit un homme à jeter des clous de l'arrière d'une voiture devant un «taxi collectif» qui suivait. Il avait les poches pleines de clous et avait en outre sur lui quelques factures acquittées, de différentes dates, indiquant l'achat de clous, factures dont le total se montait à 35 pesos. L'enquête a établi qu'il s'agissait d'un actionnaire de la Société d'autobus de la ville, à savoir du frère du secrétaire général de l'Association de propriétaires d'autobus de Buenos-Ayres qui est également actionnaire de deux sociétés d'autobus.



Le développement de la navigation aérienne.

(Extrait, complété par des données plus récentes, du rapport présenté au Congrès de Stockholm par Nathans.)

La navigation aérienne a eu un développement tout aussi rapide que la circulation automobile. Il n'y a pas si longtemps que cela semblait un rêve que de songer à voir l'homme voler, mais le rêve a pris fin et le vol de l'homme est devenu une réalité. Deux décades ont suffi pour faire sortir l'avion de la phase des essais et pour le transformer en le moyen de transport le plus rapide et suffisamment sûr.

Ce furent des événements sensationnels dans l'histoire du développement de l'aviation, lorsque en 1909 — il n'y a même pas 20 ans de cela — le français Blériot passa le premier en aéroplane au-dessus de la Manche, effectuant une distance de 40 km. en 27 minutes 21 secondes de vol et lorsque, le 23 septembre 1913, il traversa la Méditerranée, distance de 760 km. accomplie en 7 heures 53 minutes. En 1919 déjà, eut lieu la première traversée de l'Atlantique par la voie de Terre-Neuve et de l'Irlande. D'autres pionniers de l'air tentèrent de passer au-dessus du Sud de l'Atlantique et l'on put enregistrer en 1927 une série de raids au départ d'Amérique vers le continent d'Europe, tandis que le vol d'Europe vers l'Amérique ne réussit qu'en 1928, après de nombreux échecs qui coûtèrent la vie à 30 personnes.

Le dernier vol du Zeppelin au-dessus de l'Océan est encore présent à la mémoire de tous. On se rappellera que cet aéronef dut faire à cause de la tempête de grands détours et qu'il atteignit un record en durée de vol dont aucun avion n'avait encore pu se vanter. En traversant l'Océan, le dirigeable parcourut une distance de 10.000 km. en 111 heures 3/4 de vol, tandis que le Zeppelin 126 avait, il y a quatre ans, mis environ 80 heures pour parcourir 7.800 km. Bien que ces chiffres ne semblent pas particulièrement favorables au point de vue de la vitesse, ils rendent cependant fort bien la valeur des résultats obtenus par ce raid. A l'heure qu'il est, deux grands dirigeables sont en construction en Angleterre et l'on en attend des performances encore supérieures à celles du «Graf Zeppelin».

Ce qui peut être accompli par des aéroplanes ressort du fait que dans une seule semaine, allant du 8 au 16 avril 1928, les trajets suivants ont été effectués : Paris—Sahara (10.000 km.); Tokio—Paris

(17.000 km.); Afrique occidentale—Paris et Europe—Amérique.

Une affirmation du secrétaire d'Etat anglais, Sir Samuel Hoare qui, dans une conférence scientifique sur l'avenir de l'aéronautique, communiqua que des communications aériennes seraient créées entre Londres et Karachi (Inde) et Londres et Capetown (Afrique du Sud), nous renseigne sur les projets qui existent pour l'avenir. Une série de terrains d'atterrissage et de réservoirs à essence ont déjà été aménagés à cet effet.

Lors de sa récente entrée en fonctions, le ministre français de l'Aéronautique a annoncé que des communications aériennes postales régulières étaient envisagées entre Paris et les principales villes européennes et que des vols nocturnes étaient prévus à cet effet. La création de lignes aériennes vers l'Afrique du Nord et les colonies françaises en Asie et vers l'Amérique du Sud, est également projetée.

Le trajet New-York—Chicago—San-Francisco qui fut aménagé par l'administration des postes américaines et sur lequel les avions circulent de jour et de nuit, peut être effectué en 32 heures. Avec de pareilles communications, il sera bientôt possible de faire le tour du monde en 15 jours.

La Hollande vient en outre de créer une ligne aérienne la reliant à ses colonies (Indes néerlandaises), ligne qui va être étendue par la suite.

La Lufthansa allemande a également créé des lignes aériennes sur longue distance, entre autres entre Berlin et Leningrad, d'une durée de vol de 14 heures (56 heures d'économie en comparaison du trajet en chemin de fer); entre Berlin et Rome, parcours de 12 heures, Berlin et Moscou, parcours de 16 heures, faisant partie de la ligne Londres—Moscou d'une longueur de 3.000 km., couverte en 31 heures de vol. Depuis tout un temps, la Lufthansa collabore avec la Reichsbahn, en telle sorte que des voyages peuvent être accomplis en partie en avion et en partie en chemin de fer. Des conventions analogues ont également été passées ou sont envisagées dans d'autres pays, par exemple en Tchécoslovaquie.

Une tendance se fait jour à l'heure qu'il est en Allemagne de la part du grand armement maritime qui vise à retirer du profit des lignes aériennes par l'établissement d'une collaboration avec les entreprises de navigation aérienne. Or, la communauté a un trop grand intérêt à l'extension de la navigation aérienne pour laisser au capitalisme les mains libres dans de pareilles tentatives.

Dans d'autres pays, la navigation aérienne touche des subventions importantes du Trésor public. C'est ainsi qu'il ressort du rapport annuel de la «Deutsche Lufthansa» pour 1927 que 78 % de l'ensemble des dépenses ont été couverts par des subventions de l'Etat.

(à suivre).

MARINS

L'Union des marins danois et le contrat de réciprocité avec les russes.

Selon une notice dans l'organe de l'Union des marins danois, le referendum organisé parmi les membres de cette organisation au sujet du contrat de réciprocité à conclure avec les syndicats russes, a eu comme résultat l'acceptation du projet par 221 voix contre 132.

Négociations en Norvège.

Les négociations entre l'Union des matelots et chauffeurs norvégiens et l'Association norvégienne des armateurs, concernant la conclusion d'un contrat collectif, ont déjà commencé le 29 janvier dernier. Les armateurs désiraient appliquer une diminution de 10 % pour les équipages de tous les navires de plus de 2.000 tonneaux et de 12 % pour ceux des navires de moins de 2.000 tonneaux de jauge.

L'organisation réclama que les soldes fussent majorées et les dispositions générales du contrat améliorées. Il en résulta une rupture des négociations, après laquelle l'organisation prit les mesures voulues pour la déclaration d'une grève. Les négociations furent reprises le 8 février, l'arbitre soumit une proposition au sujet de laquelle les parties devaient se prononcer avant le 4 mars. La proposition a été recommandée par les représentants des deux parties; elle fut approuvée après un referendum organisé parmi les marins.

Nouveaux salaires pour les journaliers dans le port d'Anvers.

Avec effet rétroactif au 1er janvier 1929, les nouvelles soldes suivantes seront payées aux marins faisant un service de journalier sur les bâtiments faisant escale dans le port d'Anvers.

Classe	Jours de semaine.			
	frs.	frs.	frs.	frs.
A.	59.50	64.50	69.50	86.—
B.	58.25	63.25	68.25	84.75
C.	57.—	62.—	67.—	83.50
D.	40.—	43.—	46.—	57.—
E.	55.—	60.—	65.—	81.50
F.	52.—	57.—	62.—	78.50

Classe	Dimanches et jours fériés.		
	frs.	frs.	frs.
A.	99.25	108.—	116.75
B.	98.—	106.75	115.50
C.	96.75	105.50	114.25
D.	66.—	72.—	78.—
E.	94.75	103.50	112.25
F.	91.75	100.50	109.25

Les salaires indiqués pour la classe A sont payés au : maître d'équipage, charpentier, conducteur de petite chaudière, 1er cuisinier, maître d'hôtel, commis aux

vivres et commis au vivres adjoint, sur les navires où un homme de cette catégorie est embarqué.

Les salaires indiqués pour la classe B sont payés au : quartier-maître (ayant fait en ce grade un voyage sur le bâtiment).

Les salaires indiqués pour la classe C sont payés au : matelot, chauffeur, soulier, graisseur, 2ème cuisinier, boulanger et aide-magasinier sur les navires où un homme de cette catégorie est embarqué.

Les salaires indiqués pour la classe D sont payés au : matelot léger.

Les salaires indiqués pour la classe E sont payés au : garçon de carré et garçon de cabine.

Sur les paquebots, les salaires indiqués pour la classe E sont payés au steward lorsque des vivres sont transportés à bord.

Les salaires indiqués pour la classe F sont payés aux autres stewards.

Les heures supplémentaires sont payées les jours de semaine à raison de frs. 10 et les dimanches et jours fériés à raison de frs. 12,50 par heure. En cas de travail par équipes, l'équipage a droit à une demi-heure de repos pour casse-croûte. Les samedis, on ne travaille pas après une heure de l'après-midi.

Grève de pêcheurs en Islande.

Dans le numéro précédent, nous avons annoncé que la grève des marins-pêcheurs islandais avait pris fin après l'octroi d'une augmentation de salaires de 16 %. Les salaires mensuels accordés aux hommes employés à la pêche de la morue, conservée dans le sel furent relevés de 8,8 %, tandis que ceux des hommes employés à la pêche de la morue, à conserver sur la glace, furent majorés de 18 %. L'allocation pour foies fut relevée de 20 %.

Le nouveau contrat est valable pendant un an et peut être résilié avec un préavis de 3 mois. La disposition concernant l'échelle mobile a été supprimée, mais une série d'avantages de moindre importance purent être obtenus.

Les salaires minima accordés pour la pêche du hareng sont les mêmes que ceux établis pour la morue conservée dans le sel, tandis que les parts de pêche sont restées les mêmes que l'année passée.

Un jugement intéressant en Grande-Bretagne.

On sait que l'habitude existe en Angleterre que la cotisation à l'Union des marins est payée par l'armateur et retenue ensuite sur la solde. Des retenues pareilles ont été appliquées pour un nombre de marins qui ont passé de l'organisation de Havelock Wilson

dans la section des marins de l'Union des transports. Ce procédé donna lieu à un chauffeur de porter plainte contre la maison d'armement qui l'avait enrôlé. Le 5 mars dernier, le tribunal trancha la question en condamnant l'armateur à restituer au chauffeur les 10 shillings qui lui avaient été retenus. Ce jugement est d'une importance considérable pour l'Union britannique des transports qui a engagé en ce moment une propagande active parmi les gens de mer.



L'espéranto dans l'I.T.F.

Les espérantistes parmi le personnel des chemins de fer ont créé en Autriche également un groupement spécial qui a pour but de faire parmi les cheminots de la propagande en faveur de l'espéranto. Le groupement a invité une dizaine de cheminots espérantistes suédois à venir cet été passer leurs vacances en Autriche.

Le groupement des cheminots espérantistes suisses (adresse : Case postale 560 Berne) sera heureux de recevoir, au profit de ses efforts auprès de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, des renseignements sur ce que, dans d'autres pays, les Directions font en faveur de l'espéranto (cours, autorisation de porter l'insigne espérantiste en tenue de service etc.)

Les Foires internationales et l'espéranto.

Comme toutes les années, cette année encore, le catalogue principal de la Foire commerciale de Francfort contient un registre des marchandises exposées, rédigé en cinq langues et en espéranto. Le secrétariat de la Foire de Francfort se sert depuis près de dix années avec de fort bons résultats de l'espéranto pour sa publicité et sa correspondance.

La Foire de Leipzig a de nouveau distribué en 12000 exemplaires un prospectus en forme de dépliant rédigé en espéranto. La section de l'espéranto organise à chaque foire des réunions spéciales pour les commerçants qui se servent de l'espéranto pour leurs relations d'affaires.

(Arbeiter Esperantist)

Les coopératives et l'espéranto.

La Fédération polonaise des coopératives de consommation a publié récemment son rapport sur l'activité des coopératives polonaises en 1927. Un résumé rédigé en espéranto est joint à ce rapport afin d'en faciliter la compréhension à l'étranger.

Les coopératives de consommation des femmes japonaises se servent depuis plusieurs années de l'espéranto. Le bureau central dont le siège est à Kobe a publié, l'année passée déjà, sur le mouvement des coopératives japonaises un album pourvu d'explications en espéranto.

Adresses d'organisations espérantistes.

Les organisations espérantistes ouvrières mentionnées ci-dessous sont prêtes à accorder à nos organisations adhérentes toute l'aide possible dans les tentatives qu'elles feront 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.