

I.T.F.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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 :

Le 10ème anniversaire de l'I.T.F.	57
Communications du Bureau	58
Chemins de fer :	
Un document parlementaire sur l'at- telage automatique.	58
La situation du personnel des ser- vices administratifs et techniques aux chemins de fer (Autriche) . . .	59
Notices	59
Automobilisme :	
Notices	60
Dockers :	
La fin de la grève dans les ports finlandais.	61
La protection des ouvriers des ports et docks et l'attitude des gouver- nements.	61
La grève des ouvriers du bois de Zaandam (Hollande)	62
Tramways :	
Tramway ou autobus.	62
Ce que le syndicat des tramways de Vienne fait pour instruire ses mem- bres. — Notices.	63
Marins :	
Joseph Havelock Wilson.	63
Notices	64
Espéranto	64

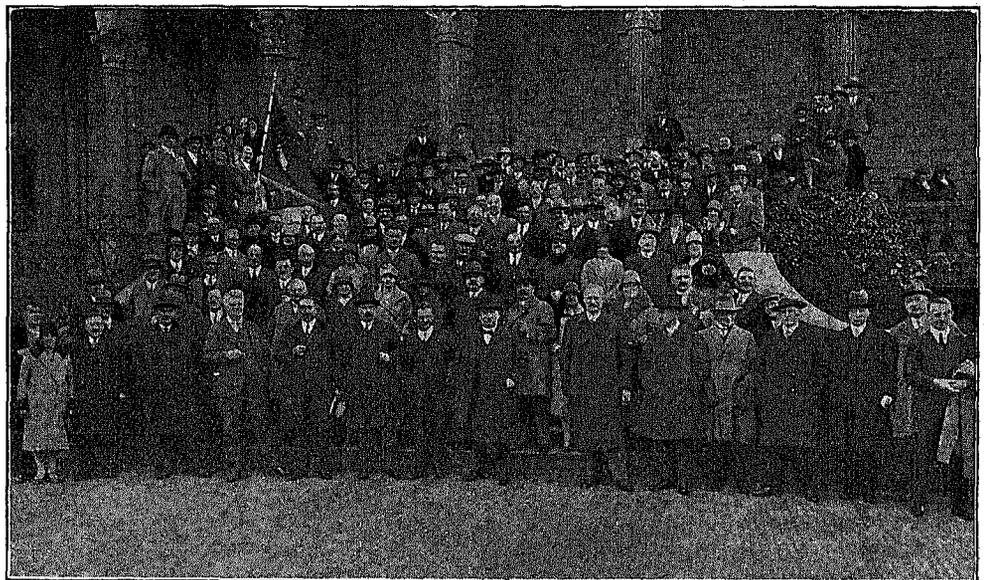
Le 10ème anniversaire de l'I.T.F.

L'I.T.F. a tout lieu de se rappeler avec satisfaction les jours de la commémoration de sa reconstitution après la guerre. La soirée du 29 avril, quand eut lieu la fête de commémoration, diffusée par T. S. F., la principale salle d'Amsterdam était comble; le public était composé d'ouvriers des transports et de cheminots. 800.000 adhérents d'organisations affiliées à l'I.T.F. reçurent le numéro spécial de l'organe édité à l'occasion du dixième anniversaire.

Ce qui nous a fait particulièrement plaisir en ces jours de fête, c'était d'apprendre de la bouche de tous les militants d'organisations adhérentes à l'I.T.F., combien tous sont animés d'un esprit de camaraderie et d'attachement à l'organisation internationale commune.

Nous pouvons également nous rappeler avec fierté — sans oublier toutefois qu'il nous faut poursuivre nos efforts sur la route dans laquelle nous nous sommes engagés — les paroles prononcées par les représentants de la F. S. I., d'autres secrétariats professionnels internationaux, du mouvement syndical et du parti socialiste hollandais, pour louer l'œuvre de l'I.T.F. et la citer en exemple. C'était surtout la position prise contre le danger de guerre et le travail pratique accompli dans ce domaine qui furent l'objet des éloges. Le mouvement ouvrier du monde entier espère en l'I.T.F. pour épargner à l'humanité de nouveaux carnages. Cet espoir, cette foi lui imposent de doubles obligations.

Un devoir incombe dans ce domaine à chacune de nos organisations et, individuellement, à chaque adhérent! Que personne ne manque de s'en acquitter!



Un groupe de visiteurs de la réception du 28 avril.

Communications du Bureau.

La session du Conseil Général de l'I. T. F.

Les 29 et 30 avril dernier, le Conseil Général de l'I.T.F. s'est réuni à Amsterdam, exactement 10 ans après la réunion de reconstitution de 1919. A l'exception du camarade Bevin (Grande-Bretagne) qui se trouva au dernier moment empêché de venir, tous les membres du Conseil étaient présents. Les camarades Cramp et Doering furent réélus président et vice-président.

Les travaux de la première journée furent entièrement consacrés à l'examen du rapport détaillé présenté par le secrétariat sur l'activité accomplie depuis le Congrès de Stockholm. Le Conseil ratifia les demandes d'adhésion des organisations suivantes :

Union des marins des Indes britanniques (siège à Bombay);

Union du personnel du service général de la ligne Suède-Amérique;

Fédération française des syndicats maritimes;

Union des cheminots de Roumanie;

Fédération espagnole des transports (née d'une fusion de quelques organisations parmi lesquelles l'Union des ouvriers des transports déjà adhérente).

Des mesures furent prises pour venir en aide au mouvement syndical des ouvriers des transports de plusieurs pays. Elles ne sont pas de nature à être rendues publiques.

En vue de la réunion de la Conférence internationale du Travail à la fin de ce mois, session au cours de laquelle sera examinée entre autres la question de la protection des ouvriers des ports et docks (et dans certains cas des marins), il fut décidé de convoquer prochainement une réunion combinée des Commissions consultatives des sections des dockers et marins. Une réunion de la section des conducteurs d'automobiles se réunira en outre à Londres à la mi-juillet, pour examiner les problèmes de la signalisation et de l'éclairage des voitures.

Une attention spéciale fut consacrée au conflit dans les ports finlandais; il résulte des communications faites que ce conflit s'est terminé par un échec du patronat.

En ce qui concerne les secours à accorder en cas de conflits, le Conseil émit l'avis que la création d'une caisse comportant le versement de cotisations régulières obligatoires n'était pas souhaitable, mais que le Comité Directeur statuerait, selon les cas, sur l'opportunité d'un secours ou d'un prêt.

Il fut décidé, pour terminer, de prendre énergiquement en mains la propagande parmi les organisations extra-européennes et de demander à cet effet aux organisations une cotisation supplémentaire.

Cotisations reçues.

pour 1927:

Syndicat du personnel du service général de Vigo fr. 120.—

pour 1929:

Union danoise des transports . . .	fl.	1.554.60
Union des cheminots allemands . . .	"	3.542.70
Unions des cheminots finlandais . . .	"	42.50
Union nationale des cheminots anglais . . .	"	18.180.—
Association des employés des chemins de fer anglais	£	65.—
Union britannique des transports . . .	fl.	5.672.02
Union des marins de Lettonie	"	13.08
Union des cheminots autrichiens	"	2.573.64

Congrès.

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

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

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

Union nationale des cheminots anglais, le 1er juillet et jours suivants à Southampton;

Union norvégienne des transports le 7 juillet et jours suivants à Bergen;

Fédération nationale des moyens de transports, les 13, 14 et 15 septembre.



Un document parlementaire sur l'attelage automatique.

Le Parlement français s'est, à plusieurs reprises déjà, occupé de la question de l'attelage automatique. En 1924, le député Aubriot fit une proposition de loi à ce sujet, proposition qui fut longuement discutée et finalement renvoyée à la Commission des Travaux publics. Cette Commission adopta en principe la proposition de M. Aubriot et recommanda à la Chambre l'adoption d'une loi qui obligerait les réseaux de France et des colonies à procéder, avant le 1er janvier 1942, à l'introduction de l'attelage automatique.

Dans un intéressant rapport fort documenté, le député Jules Moch motive cette recommandation. Le rapporteur commence par un aperçu historique sur l'introduction de l'attelage automatique aux Etats-Unis, au Japon et dans d'autres pays. Il expose avec grande clarté l'aspect technique de la question et mentionne plus particulièrement les essais faits en France. Dans cet ordre d'idées, M. Moch insiste pour que les organes techniques terminent finalement les études commencées il y a plus de 25 ans, et se prononcent de façon définitive sur la question. Il ne faut plus que les expériences et les études donnent l'impression d'être un moyen commode pour traîner la chose en longueur.

M. Moch constate en outre que les critiques officielles formulées contre les appareils qui ont été mis à l'essai, sont en partie formelles, en partie des critiques de détail et beaucoup moins impressionnantes que celles de la note ministérielle de deux ans antérieure. Il conclut qu'elles ne sont pas de nature à déterminer les pouvoirs publics à prendre la responsabilité d'une élimination définitive. Parlant des opinions émises par le personnel lui-même, il dit: «Nous reconnaissons que nous attachons plus de poids aux plaintes parfois poignantes et aux vœux parfaitement nets des utilisateurs, qu'aux rapports savamment établis dans le silence du cabinet.»

Quant à l'aspect financier du problème, le rapport part pour ses calculs de la supposition que le parc du matériel roulant français comporte 600.000 unités

et que la durée d'usage d'un appareil autocoupleur est de 20 ans. Il évalue à 2000 francs le coût de chaque appareil et les frais d'entretien à 30 francs par an et par appareil. Il s'agit par conséquent d'une dépense *unique* de 2,4 milliards répartie sur dix ans et d'une dépense *courante* de 36 millions par an en frais d'entretien et de 120 millions en frais d'amortissement. Cette dépense courante est contrebalancée par des économies chiffrables et non chiffrables. Suivant M. Moch, les économies réalisables sur les dépenses de personnel et sur celles des machines de manœuvres peuvent être évaluées pour les réseaux français à un total de 80 millions par an. M. Moch espère que le total des économies réalisées, y compris celles non chiffrées et non prévues, sera au moins égal au total des dépenses normales annuelles et que donc, même si l'opération coûte pendant les 10 premières années, «elle sera blanche ou bénéficiaire, une fois l'attelage automatique généralisé.»

Dans le chapitre du rapport consacré au problème social, nous signalerons en premier lieu les remarques faites au sujet des règlements de la sécurité que le personnel est obligé de violer pour assurer la marche normale du service. Le rapport mentionne ensuite, se basant sur les statistiques que l'on peut s'attendre à un recul considérable de la fréquence des accidents par l'introduction de l'attelage automatique.

Afin de parer à l'objection que l'on ne pourra rien commencer avant l'adoption d'une convention internationale fixant un type unique d'appareil d'attelage automatique à adopter, l'article 2 de la proposition de loi prévoit ceci: «Faute d'une solution internationalement recommandée, les réseaux français devront, dans le même délai, munir tous leurs véhicules, à leurs deux extrémités, d'un attelage automatique assurant, par simple poussée, l'accrochage des appareils de traction et la jonction des conduites de frein et de chauffage et *permettant l'accrochement de véhicules munis des appareils de traction prévus par la Conférence de Berne.*»

La situation du personnel des services administratifs et techniques aux chemins de fer.

AUTRICHE.

(Suite)

L'avancement et les conditions de travail.

La direction générale prépare d'un commun accord avec les délégués du personnel, un tableau des fonctions, selon la mesure des besoins des divers services. De temps à autre, ce tableau est revu et adapté aux circonstances. La promotion dans une fonction supérieure a lieu comme règle à la suite d'une postulation et est soumise au contrôle des délégués du personnel, en ce sens que les nominations ne se font qu'après accord avec eux.

En cas d'intérimat dans une fonction supérieure à la sienne, un fonctionnaire a droit à une indemnité du montant de la marge entre le traitement de début de son grade et celui du grade supérieur.

Il n'existe pour le moment aucune tendance de modifier les dispositions relatives à l'avancement ou de « dégrader » certains postes. On n'emploie pas dans les bureaux des agents auxiliaires.

Le travail dans les bureaux n'a pas été mécanisé en une mesure déterminant des conséquences préjudiciables pour le personnel. Des machines à compter ont été mises en service dans l'imprimerie des billets, ce qui fait qu'on a pu supprimer 6 postes de compteurs de billets. Dans le service des guichets, 14 machines de contrôle de billets sont en usage; ces machines permettent de vérifier tous les billets, tandis qu'autre-

fois on ne pouvait en vérifier que quelques-uns pris au hasard. Aucun excédent d'employés ne s'est manifesté; au contraire, le travail a été rétribué davantage. Dans le service des pensions des adresses-graphes sont employés, ce qui facilite sensiblement le travail, sans compromettre la situation des agents.

Il n'est point question pour le moment aux chemins de fer fédéraux d'Autriche de rationalisation sur une grande échelle. La transformation des anciens chemins de fer de l'Etat autrichien (réseau de la monarchie auto-hongroise) en l'entreprise notablement moins grande que sont les chemins de fer fédéraux actuels, a nécessité une série de mesures de réorganisation qui ont déterminé des réductions des effectifs. Les mesures de rationalisation, telles que la spécialisation dans les ateliers de réparations, n'ont donné aucune modification sensible des conditions de travail.

La rétribution.

L'ensemble du personnel est classé en 19 échelles de traitement. Des majorations sont accordées tous les deux ans. Seules, une mesure disciplinaire ou une mauvaise note peuvent enrayer ou retarder cet avancement.

Nous faisons suivre ci-dessous un tableau donnant un aperçu des traitements (les montants ont été réduits en monnaie anglaise).

GRADE	Nombre d'agents 1928	1913				1928			
		Minimum	Maximum	Nombre des promotions	Nombre d'années nécessaire pour atteindre le maximum	Minimum	Maximum	Nombre des promotions	Nombre d'années nécessaire pour atteindre le maximum
		£ s.	£ s.			£ s.	£ s.		
1 Employé aux écritures	1206	70.17	140.17	8	24	63.16	115. 3	17	
2 Commis auxiliaire (service administratif et comptabilité)	6666	83. 7	170.17	8	28	67.19	125. 4	17	
3 Commis (service administratif et comptabilité)	5458	145.17	237.10	7	25	104.12	176. 4	13	
4 a Chef de bureau (services régionaux)	36	220.17	302. 2	4	30	211.18	286.16	6	
4 b Chef de bureau (direction générale)	50	327. 2	385. 8	2	30	245.18	333. 6	6	
5 a Receveur aux billets ¹⁾	1400	106. 5	158. 7	5	10	73.13	142.11	17	
5 b Caissier (marchandises) ¹⁾	700	141.13	195.17	5	16	92.14	159.11	13	
6 Chef de gare ¹⁾	700	179. 3	254. 3	5	27	143.19	214.14	9	
7 Sous-chef de gare ¹⁾	2100	141.13	195.17	5	16	92.14	159.11	13	
8 Taxateur ¹⁾	700	141.13	195.17	5	16	92.14	159.11	13	
9 a Chef de district	334	83. 7	170.17	8	28	76.15	145.13	17	
9 b Chef de section	53	220.17	302. 2	4	25	175.10	286.16	10	
10 Chef divisionnaire d'atelier	372	83. 7	187.10	10	34	100.11	150. 7	17	
11 Facteur-chef	700	70.17	140.17	8	24	67.19	125.14	17	
12 a Chef de dépôt	20	220.17	302. 2	4	25	175.10	286.16	10	
12 b Chef des ateliers	10	277. 2	385. 8	4	30	245.18	333. 6	6	
13 Contrôleur de résidence ²⁾	—	70.17	140.17	8	28	67.19	125.4	17	
14 Ingénieur et juriste	788	179. 3	254. 3	5	20	154. 7	255.16	10	
15 a Inspecteur de l'exploitation	102	220.17	302. 2	4	30	245.18	333. 6	6	L'avancement dans un échelon supérieur a lieu tous les deux ans. Généralement parlant le maximum est atteint après un total de 35 années de service.
15 b Inspecteur de la traction	19								
15 c Inspecteur des voies et bâtiments	16								

¹⁾ Type de gare d'importance moyenne. ²⁾ Traitement du chef de train; ce service est effectué par des chefs de train plus âgés.

Etatisation est-elle synonyme de banqueroute?

M. Stanley Baldwin, le premier ministre de Grande-Bretagne, n'est pas partisan de l'étatisation des chemins de fer. Il prétend qu'étatiser une entreprise n'aboutit jamais à autre chose qu'à un échec et à des pertes. Pour la Grande-Bretagne, il craint qu'une politique d'étatisation compromettrait ou anéantirait même le commerce avec les pays d'outre-mer.

Le député travailliste, Tom Johnson, s'est attaqué, dans la dernière session de la Maison des Communes, au point de vue défendu par le premier ministre. Il cita les paroles du ministre australien Bruce qui déclara devant les banquiers de Londres: «Grâce au fait que les chemins de fer australiens étaient des institutions gouvernementales, leur développement a pu précéder la colonisation et lui aplanir la voie. Etant des institutions gouvernementales, ils ont permis que l'on en finisse avec la méthode lente, ruineuse et, socialement parlant, intenable, selon laquelle le développement des moyens de transports suit la colonisation au lieu de la précéder. Il se trouve que les chemins de fer sont un facteur très efficace pour atteindre les richesses nationales non défrichées et créer de nouvelles possibilités d'investissement. Les chemins de fer jouent par conséquent un rôle direct et indirect très important dans le bien-être national».

Au sujet des chemins de fer canadiens, le député Johnson cita la phrase suivante, empruntée à un journal *conservateur*: «Un miracle s'est produit. . . une vie nouvelle traverse tout l'organisme des chemins de fer et l'échec s'est transformé en un succès»

Le mouvement des cheminots d'Allemagne.

Le contrat collectif régissant les salaires du personnel de la Reichsbahn, résilié pour le 31 mars, n'a toujours pas été renouvelé. La compagnie des chemins de fer tâche de traîner la chose en longueur afin d'éviter des négociations. Elle cherche en outre à exercer une pression sur le gouvernement qui est en ce moment en pourparlers avec les organisations des ouvriers des services publics au sujet des salaires. Dans une note, la compagnie des chemins de fer insiste pour que le gouvernement n'accorde pas de relèvements de salaires en Allemagne de l'Est, attendu que sinon la position de la Reichsbahn et de l'agriculture à l'égard des salariés deviendrait intenable.

Cette attitude de la Reichsbahn équivaut à une provocation. Le 5 mai le Comité directeur élargi de l'Union des cheminots allemands se réunit à Berlin. Les délégués n'auraient pas mieux demandé que de déclarer immédiatement une grève. Il est dit dans la résolution adoptée:

«Le bureau est autorisé à proclamer la grève, après accord avec les autres organisations syndicales intéressées, lorsque toutes les tentatives de conciliation auront été épuisées.»

Sur ces entrefaites, des pourparlers ont eu lieu entre le gouvernement et les centrales nationales. Les syndicats du personnel des chemins de fer ont été invités à saisir le ministère du Travail d'une demande d'intervention, afin de contraindre la compagnie des chemins de fer à entamer des pourparlers. Les syndicats ont donné suite à cette suggestion.

Les cheminots hongrois ont faim.

Il y a quelques semaines, le ministre des Finances a présenté au Parlement hongrois le budget pour l'exercice 1929/30. Dans le discours fait à cette occasion, il souligna que les bénéfices des chemins de fer de l'Etat diminuent de plus en plus et que les recettes tendent à fléchir en dépit de l'augmentation du trafic. Les causes de cette situation se trouvent selon lui dans les charges élevées incombant aux chemins de fer en salaires et pensions, de même que dans certaines réductions de tarifs accordées dans le temps ou à accorder encore. Tout en soulignant que les frais de personnel des chemins de fer de l'Etat se chiffraient — selon ses calculs — à 52 % des recettes, le ministre dut reconnaître que le personnel ne bénéficie pas de salaires exagérés et que l'Etat hongrois n'accorde même pas à ses fonctionnaires un traitement correspondant au *minimum d'existence*.

C'est de sa propre initiative que le ministre fit cette déclaration. Il est vrai que quelque temps au préalable le député socialiste Daniel Varnai avait interpellé le ministre sur la situation intenable du personnel des chemins de fer en service actif et retraité. Le ministre avait déclaré que la situation financière des chemins de fer ne permettait pas de relever, comme le réclamait Varnai, les salaires des cheminots de 25 %. La majoration pourrait tout au plus s'élever à 8 %, ce qui comporterait déjà un surplus de dépenses de 32 millions de pengö. Il n'y avait pas d'argent disponible pour relever les pensions de retraite.

Le député Varnai protesta contre la modicité de l'augmentation promise, contre la façon injuste dont sont réparties les primes dans l'exploitation, ainsi que contre l'atteinte portée aux finances de l'Etat par des remboursements du prix de transport des marchandises. En vain.

Trois jours après l'interpellation, le cabinet de Horthy décida de majorer les salaires des cheminots de 8 %. L'effet de cette mesure est analogue à celui que produirait une goutte d'eau sur une pierre chaude. Les cheminots hongrois ont faim. Le ministre lui-même le dit.



Assurance obligatoire pour les propriétaires d'automobiles en Suède.

Le 1er juillet prochain, une loi votée récemment par le Parlement et prévoyant l'obligation pour tous les propriétaires d'automobiles de contracter une assurance, entrera en vigueur en Suède. A quelques exceptions près, tout propriétaire d'un véhicule automobile en service dans le royaume, devra contracter une assurance. En cas d'achat à terme, l'acheteur est également tenu de s'assurer. Sont exemptés de l'assurance obligatoire, les tracteurs et les bicyclettes à moteur auxiliaire qui n'ont pas besoin d'être immatriculées, de même que les véhicules automobiles employés uniquement sur un terrain appartenant à une ligne de chemins de fer, à une usine ou sur un terrain clôturé.

Les véhicules appartenant à l'Etat ou aux municipalités, de même que ceux étant la propriété de membres de la famille royale, ne sont pas assujettis à l'assurance. Ceci ne veut pas dire que les propriétaires sont libérés de l'obligation de payer des dommages-intérêts.

Lorsqu'un assuré néglige de renouveler son assurance, les autorités chargées de l'immatriculation doivent en être averties. Pendant une période de 30 jours après cette notification, la société d'assurances reste responsable vis-à-vis des autorités.

Le montant global de l'assurance doit être de 60.000 couronnes et comporter un maximum de 20.000 couronnes pour toute personne tuée ou blessée et de 10.000 couronnes pour les dommages matériels.

Une internationale de propriétaires d'autobus.

A la mi-avril une «Association internationale d'unions de propriétaires d'autobus» a été fondée à Heidelberg. Cette association s'est assigné les buts suivants : unification des règlements de la circulation dans différents pays; solution uniforme de questions techniques, y compris la construction des routes, l'activité organique, les questions fiscales et financières et celles relatives au passage des frontières; répression de la concurrence déloyale et mesures favorisant l'emploi des autocars. Ont déjà adhéré à cette nouvelle internationale des groupements d'Autriche, Allemagne, Tchécoslovaquie, Norvège, Esthonie, Hollande, Suisse, Roumanie, Hongrie, Belgique, France, Yougoslavie et Italie.

La collaboration entre le chemin de fer et l'automobile.

Le Chambre internationale de Commerce à Paris a décidé d'ouvrir un concours international pour tâcher de trouver une solution aussi économique que possible au problème de la collaboration entre le chemin de fer et l'automobile.

Augmentation des accidents d'automobile à Prague.

Dans son organe *Zeitrad*, l'Union des ouvriers des transports de Tchécoslovaquie plaide en faveur de la création d'associations de chauffeurs abstinents, telles qu'elles existent déjà en Suède et depuis un an également en Allemagne. L'article signale que les récentes expériences scientifiques ont démontré que l'absorption d'alcool, même en quantités minimales telles qu'en contient un verre de bière ou de vin ou une liqueur, diminue déjà la sûreté de main et la présence d'esprit. Le nombre des accidents survenus à des conducteurs d'automobiles en état d'ivresse a augmenté à Prague entre les années 1926 et 1928 de 500 % — à savoir de 19 à 95. Pendant cette période, le nombre des véhicules automobiles en service à Prague a augmenté de 7.879 à 14.781, c'est-à-dire de plus de 87 %. Il faut opposer à cela une augmentation bien supérieure du nombre des accidents. Celui-ci était en 1926 de 739, en 1927 de 938 et en 1928 de 1.895. Ce dernier chiffre accuse une augmentation de 157 % en comparaison de celui de 1925.

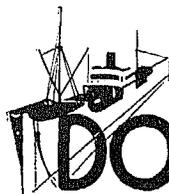
Accidents de la circulation en Grande-Bretagne.

Selon une statistique publiée par le ministère des transports de Grande-Bretagne, le nombre des personnes tuées en 1928 par des accidents de la circulation était de 6.138 contre 164.838 blessés. Le nombre des accidents mortels excède de 1.000 celui de 1927. Dans les accidents causés par les automobiles, 45.885 personnes ont été blessées et 1.593 tuées.

Accidents causés par les autobus à Londres.

Les véhicules de la compagnie des autobus londoniens effectuent par an un total de 280 millions d'autobus-kilomètres. En 1928, ces autobus ont été cause d'un total de 100 accidents, mais dans aucun de ces cas la faute n'incombait au chauffeur. Parmi ces 100 accidents, 60 ont été encourus par des piétons dont 41 en traversant la chaussée, 6 à des personnes tombées du trottoir sur la chaussée et deux à des personnes voulant se suicider. 18 accidents ont atteint des cyclistes, 16 provenaient de dérapages. Dix voyageurs seulement furent victimes d'accidents mortels. Trois d'entre eux encoururent l'accident en montant ou en descendant d'un autobus en marche et cinq en tombant du marche-pied ou de la plate-forme. Les sept motocyclistes ayant encourus des accidents mortels étaient tous âgés de moins de 24 ans. Parmi les 100 accidents sus-visés, 37 ont frappé des jeunes gens de moins de 16 ans ou des personnes âgées de plus de 65 ans.

Les autorités policières de Londres attribuent 25 % de tous les accidents de la circulation au manque d'attention des piétons en traversant les rues. Dans 10 % des cas, des hésitations au moment de traverser étaient la cause de l'accident.



DOCKERS

La fin de la grève dans les ports finlandais.

Le 16 avril, à sept heures du matin, les ouvriers des ports finlandais ont repris le travail après dix mois et demi de lutte héroïque.

A la fin d'avril 1927 déjà, l'Union finlandaise des transports saisit l'Association des employeurs dans les ports d'une demande tendant à une augmentation des salaires de 20 %, à la conclusion d'un contrat collectif national et à une meilleure réglementation du travail. Les employeurs ne daignèrent même pas répondre à la demande de l'organisation. Au lieu de réponse, ils commencèrent à faire construire par ci et par là dans les ports des baraques et des logements pour briseurs de grève, tout en cherchant à en embaucher de grands nombres à la campagne. Ils tentèrent également de porter atteinte à la solidarité parmi les dockers en accordant de leur propre initiative des augmentations de salaires de 15 % en moyenne.

Toutefois, la grève ne devait pas être proclamée cette année. Bien que tout fût prévu et réglé, la Fédération des syndicats de Finlande crut ne pas devoir donner son autorisation pour le déclenchement du mouvement en raison de quelques graves conflits économiques qui étaient en cours à cette époque. En 1927, le travail dans les ports fut donc normalement poursuivi. Lorsque, vers l'automne, le mouvement des ports commença comme toujours à fléchir, les employeurs retirèrent les augmentations de salaires introduites au printemps.

Les taux des salaires se trouvaient tous au-dessous du minimum d'existence, fût-il même calculé fort bas, l'arbitraire régnait, les conditions hygiéniques étaient bien inférieures à ce qu'on est en droit d'exiger, tandis que dans la plupart des ports, des cantines et locaux d'attente étaient un luxe inconnu, pour ne pas parler des conditions de logement des dockers.

Telle était dans les grandes lignes la situation à l'ouverture de la saison de navigation de 1928.

Le 14 mai 1928, les ouvriers des ports présentèrent de nouveau aux employeurs leurs anciennes revendications tendant à obtenir un contrat collectif et des améliorations générales des conditions de travail. Ils demandèrent une réponse avant le 22 mai. Ce jour, les employeurs firent savoir qu'une réponse serait donnée quinze jours plus tard. L'organisation accorda alors aux employeurs un délai jusqu'au 29 mai. Aucune réponse n'arriva; simplement une communication disant que l'Association patronale n'était pas disposée à donner une réponse. Devant cette attitude patronale, le Bureau de l'organisation proclama la grève à partir du samedi 2 juin à midi. De façon

unanime il fut donné suite au mot d'ordre de grève. Plus de 12.000 dockers, dont à peine la moitié était syndiqués, déposèrent le travail. Aussi longtemps que possible, l'organisation avait cherché à réaliser une solution à l'amiable, mais tous ses efforts avaient échoué devant l'intransigeance du patronat.

Le gouvernement qui semblait craindre les employeurs, hésita longuement avant d'intervenir. Un arbitre fut nommé, mais ses efforts restèrent infructueux. En automne, fut créée, sur l'initiative gouvernementale, une Commission chargée d'examiner les conditions de travail et de vie des ouvriers des ports. Le résultat de cette enquête, publié dans un rapport volumineux, mit en lumière bien des conditions répréhensibles dont chacune vaudrait la peine d'être signalée et montra les employeurs sous un jour peu enviable. Bien que l'opinion publique se tournât contre eux, ils maintinrent leur attitude intransigeante et refusèrent toute négociation avec les travailleurs.

L'année 1928 toucha à sa fin et toujours, la grève était poursuivie. Le début de l'année 1929 vit une situation inchangée et quatre mois de cette année étaient déjà écoulés, avant que le ministre du Travail n'intervint en personne. Il soumit aux parties une proposition de médiation comportant les cinq points que nous reproduisons ci-après :

1° L'Association patronale des employeurs des ports de Finlande garantit que tous les patrons adhérents payeront dans les différents ports pendant la saison en cours et pendant l'hiver jusqu'au 1er avril 1930, au moins les salaires horaires et tarifs à la tâche payés en automne 1928, et que les salaires horaires pour autant qu'ils n'étaient pas déjà à cette époque de 10 marks finlandais pour les hommes et de 8 marks finlandais pour les femmes, seront relevés, sur la base des salaires payés en 1927, des pourcentages ci-après.

A Helsingfors et Sörnäs de 25 %, à Björko, Maxlax, Transund, Fredrikshamn, Lovisa, Hangöbudd, Abo, Raumo, Nykarleby, Jakobstad et Brahestad de 20 %, dans les autres ports où la grève a été déclenchée de 15 %, à l'exception des ports de Voborg, Uleaborg et Kemi où l'augmentation sera d'au moins 12,5 %. Les salaires horaires payés aux femmes seront inférieurs de 2 marks à ceux payés aux hommes et le salaire horaire des jeunes gens employés à Helsingfors pour le camionnage sera inférieur d'un mark au salaire payé pour les travaux de chargement et déchargement. En cas de travaux à la tâche, un salaire horaire s'élevant au moins au montant fixé pour le paiement à l'heure sera garanti; une indemnité d'un mark sera payée en sus du salaire horaire pour tous travaux de chargement et de déchargement comportant la manipulation de chlorure de chaux, os pulvérisés, sel de Glauber, soufre, scories Thomas, kaïnite, charbon, coke, ciment, gypse ou chaux.

2° Les anciens dockers devront être réembauchés sans égard à leur participation à la grève, aussi rapidement que possible et dans la mesure du travail disponible; aucune mesure de représailles ne sera prise à leur égard pour faits de grève.

3° Tout en observant les dispositions légales relatives aux heures supplémentaires, au congé annuel et aux heures d'attente, de même que celles concernant le travail des enfants, jeunes gens et femmes, l'Association patronale se déclare prête à s'employer pour améliorer les conditions de travail des dockers, plus particulièrement par rapport à l'installation de cantines et locaux d'attente, aux conditions de logement et à la régularité d'emploi.

4° L'Association patronale s'engage à avoir soin de notifier par écrit au ministre du Travail, au plus tard au mois de mars, les modifications qui seraient

éventuellement apportées pendant la saison suivante aux conditions sus-énoncées.

5° L'Union finlandaise des ouvriers des transports retire immédiatement sa proclamation de grève.

Cette proposition fut approuvée par les deux parties. Bien que la revendication demandant un contrat collectif n'ait pas été officiellement satisfaite, on peut considérer que l'accord reproduit plus haut a pratiquement la même valeur. D'autre part, des relèvements de salaire notables ont été obtenus.

Ce résultat équivaut à une défaite patronale.

La protection des ouvriers des ports et docks et l'attitude des gouvernements.

A la prochaine session de la Conférence internationale du Travail, la question d'un projet de convention internationale pour la protection des travailleurs des ports et docks, sera une fois de plus l'objet des discussions. Depuis longtemps, l'I.T.F. fait des efforts en faveur de l'adoption d'une pareille convention, son activité ayant culminé dans la présentation du texte d'un projet de convention à la dernière Conférence internationale du Travail, où la question de la protection des dockers a été traitée au cours des débats concernant le point général : «prévention des accidents». A cette occasion, la question de la protection des ouvriers des ports et docks fut renvoyée, après quelques débats préliminaires, à la session de cette année de la Conférence et le Bureau international du Travail reçut mission d'expédier entretemps un questionnaire aux divers gouvernements et de rédiger un projet de convention internationale à soumettre à la Conférence. Etant donné que les points de vue ouvrier et patronal se contrebalanceront probablement, on peut dire que l'attitude des délégués gouvernementaux à la Conférence décidera de la mesure dans laquelle les travailleurs peuvent s'attendre à une convention qui leur est favorable. C'est pour cette raison que la brochure que vient d'éditer le Bureau international du Travail et qui contient les réponses des gouvernements au questionnaire, de même que l'avant-projet de convention rédigé à la lumière de ces réponses, est d'un grand intérêt.

Généralement parlant, la lecture de la brochure du Bureau international du Travail est assez satisfaisante. A deux exceptions près, (la province de Québec au Canada et la Roumanie) tous les gouvernements ont répondu de façon affirmative à la question tendant à savoir si l'adoption d'une Convention était souhaitable. En ce qui concerne le point fort important de savoir quels risques professionnels le projet de convention devrait viser, c'est-à-dire s'il devrait s'étendre au travail à terre aussi bien qu'au travail à bord dans le chargement et déchargement des navires et si oui, dans quelle mesure, les réponses sont également assez satisfaisantes. Les répon-

ses les moins favorables à cet égard sont celles provenant des gouvernements de Grande-Bretagne et d'Australie, qui désirent entièrement exclure le travail à terre. (Une proposition dans ce sens faite par le gouvernement britannique à la Conférence du Travail de l'année dernière, y fut repoussée.) Les autres gouvernements sont tous d'avis que les travailleurs ont aussi bien besoin de protection lorsqu'ils travaillent à terre que lorsqu'ils se trouvent à bord d'un navire et on peut supposer par conséquent, que cette manière de voir aura le dessus à Genève. Bien que les gouvernements soient unanimes au sujet du principe, il y a des différences d'opinion considérables quant à la manière dont il faut interpréter le terme «travail à terre». C'est ainsi que certains gouvernements, notamment la France et l'Allemagne, sont prêts à inclure dans la convention le travail à terre dans le sens le plus large, mais que d'autres, par exemple le Danemark, la Finlande, la Lettonie, la Hollande, la Norvège et la Suède, proposent que le projet de convention couvre de façon détaillée le travail à bord mais le travail à terre seulement dans la mesure où celui-ci se rattache directement au travail à bord et demande à être réglé de façon analogue. Il est proposé que tout autre travail soit compris dans une clause générale prescrivant que les mesures nécessaires doivent être prises pour la sécurité des travailleurs employés. Les autres gouvernements aussi, bien qu'ils ne se prononcent pas de façon expresse en faveur d'une limitation de la portée du projet de convention en ce qui concerne le travail à terre, ont cependant émis dans leur réponse générale des opinions qui ne s'éloignent pas beaucoup de celles-ci.

La proposition contenue dans l'avant-projet de convention établi par le Bureau international du Travail, stipule que la convention doit s'appliquer à tout travail effectué à terre ou à bord pour le chargement et déchargement de tout navire affecté à la navigation maritime ou intérieure, à l'exclusion des navires de guerre, dans tout port maritime ou intérieur, sur tout dock, wharf, quai ou autre endroit analogue.

Les dispositions de ce projet, bien que pas précisément inefficaces, sont cependant d'un caractère trop général, et bien des adjonctions et améliorations, selon l'esprit des propositions de l'I.T.F., seraient nécessaires. Pour n'en mentionner que quelques-unes : des stipulations relatives à la limite d'âge pour les dockers, au transport au lieu du travail, aux premiers secours en cas d'accident, aux mesures hygiéniques, aux commissions pour la sécurité etc. — toutes questions prévues dans les propositions présentées par l'I.T.F. — font défaut. A d'autres égards également, plus de précisions devront être apportées.

Les délégués ouvriers ont tout lieu par conséquent de se préparer à fond pour

défendre leur cause. A cet effet, le secrétariat de l'I.T.F. a envoyé la brochure du B.I.T. aux organisations adhérentes intéressées, afin de leur permettre de l'étudier sérieusement, en telle sorte qu'avant la Conférence, des réunions des Commissions consultatives des dockers et marins puissent avoir lieu pour coordonner l'activité des délégués ouvriers à la Conférence et examiner les amendements qu'il convient de proposer.

La grève des ouvriers du bois de Zaandam (Hollande).

Nous avons annoncé dans le numéro du 15 avril qu'une grève englobant un millier de travailleurs avait éclaté dans l'industrie du bois à Zaandam. Nous avons également indiqué que dans les années écoulées, les conditions de travail avaient été sensiblement avilies et que les hommes étaient fermement décidés à faire des efforts pour obtenir une amélioration. Les revendications présentées sont modestes : 1,75 fl. d'augmentation par semaine pour les travailleurs permanents (ce qui porterait le salaire hebdomadaire des ouvriers spécialisés à 32 ou 34 et celui des ouvriers non-spécialisés à 28 ou 29 florins); 2 cents d'augmentation par heure pour les travailleurs temporaires (qui auraient ainsi un salaire de 70 cents); 6 jours de congé payé (soit un demi jour de plus qu'à présent); création d'une caisse versant des secours aux travailleurs temporaires en cas de maladie etc., de même que quelques autres demandes d'importance secondaire.

Dès le début du mouvement, les employeurs repoussèrent catégoriquement toutes ces revendications, à l'exception de celle d'un demi jour de congé supplémentaire, avantage en retour duquel ils exigèrent d'importantes concessions. Les hommes n'avaient pas d'autre alternative que de déclarer une grève qui fut déclenchée le 8 avril et promet de durer encore longtemps. Le moral des grévistes est excellent. Les patrons n'ayant pas réussi à trouver des jaunes parmi les grévistes, durent s'adresser ailleurs et réussirent finalement à réunir dans quelques villages de pêcheurs une cinquantaine d'hommes, prêts à jouer le rôle de briseurs de grève.

Toutefois, sans l'aide des hommes de métier, le travail ne peut pas se faire convenablement et les grévistes ont par conséquent peu à craindre de ce côté. Les dockers englobés dans le mouvement, tous syndiqués dans l'Union centrale néerlandaise des transports, ont refusé à présent le déchargement de bois scié, ce qui fait que le nombre des grévistes augmentera graduellement à 1.200 dont 800 adhérents à l'Union des transports.

Signalons de façon spéciale l'admirable solidarité dont ont fait preuve les marins suédois dans ce conflit. Il faut savoir que le S.S. «Wilton» de Suède arriva récemment à Zaandam avec une

cargaison de bois scié. Les dockers ayant refusé le déchargement, le capitaine ordonna à l'équipage d'exécuter le travail. Le secrétariat de l'I.T.F. ayant immédiatement saisi l'Union des marins suédois de la question, celle-ci envoya par dépêche l'ordre de cesser le travail de déchargement. L'équipage suédois donna suite sur-le-champ et de façon complète à cette instruction. Depuis lors, l'équipage de deux autres navires suédois arrivés à Zaandam, s'est à son tour déclaré solidaire avec les grévistes.

L'Union néerlandaise des transports a donné expression à sa reconnaissance vis-à-vis des marins suédois pour leur geste de solidarité et à l'I.T.F. pour sa prompte intervention qui a, une fois de plus, prouvé l'efficacité d'une action internationale bien organisée.

Z.

TRAMWAYS

Tramway ou autobus.

Le tramway a-t-il fait son temps ?

II.

Dans la question de la concurrence entre le tramway et l'autobus, ce sera le moyen de transport le plus économique et qui satisfait le mieux au goût du public qui aura le dessus dans la lutte. Or, le tramway le cède-t-il à l'autobus par rapport à ces deux points ?

Il n'est pas possible de donner une réponse générale. Il existe, certes, actuellement des lignes de tramways que l'on ne reconstruirait pas, si tout était à recommencer. Leur exploitation n'étant pas économique, elles sont condamnées à disparaître par la concurrence des autobus, ou à yivoter péniblement. Les frais d'exploitation d'une entreprise de tramways sont en majeure partie déterminés par le service des intérêts du capital et par les frais de l'entretien et de la réfection de la voie. Une augmentation de l'intensité du trafic fera baisser par conséquent les frais d'exploitation par convoi-kilomètre. Sans augmenter beaucoup les frais d'exploitation, le tramway peut en outre augmenter la capacité de transport des convois par l'adjonction de remorques. Quant à l'autobus, les frais d'exploitation sont dépendants d'autres facteurs et une augmentation de l'intensité de la circulation ne détermine pas de diminution sensible des frais par autobus-kilomètre. Pour augmenter la capacité de transport d'une ligne d'autobus, il est nécessaire de faire circuler un plus grand nombre de voitures, ce qui comporte un accroissement correspondant des frais d'exploitation.

Ces considérations et les calculs faits pour comparer les frais d'exploitation des deux moyens de locomotion par kilomètre-place, amènent aux conclusions suivantes.

Sur des lignes à faible trafic pouvant être desservies par des voitures de tramway de petit type circulant à des intervalles assez longs, l'autobus est plus économique que le tramway. A mesure que le trafic devient plus intense, le tramway deviendra plus avantageux, surtout s'il est possible de faire circuler des remorques. Sur des lignes à trafic intense où les tramways circulent à intervalles relativement courts (5 à 8 minutes) et avec remorques, le tramway est de beaucoup le plus économique.

Ainsi que nous l'avons indiqué précédemment, le tramway occupe toujours une place très importante dans le total des transports en commun des grands centres. En examinant des chiffres à ce sujet, il convient évidemment de tenir compte de l'accroissement général du trafic. Or, il est certain que l'autobus profite d'une partie de cet accroissement, au détriment du tramway. Les chiffres ci-dessous, *) relatifs à la circulation à Chicago en 1927 et en 1928, sont intéressants à cet égard :

	1927	1928
<i>Nombre d'habitants</i>	3 102 800	3 157 400
<i>Nombre de voyageurs</i>		
Métropolitain	226 212 172	207 864 238
Tramways	881 958 647	890 956 722
Autobus	58 583 572	62 000 000
<i>Nombre de courses par habitant</i>		
Métropolitain	73	66
Tramways	284	283
Autobus	19	19,7
<i>Pourcentage dans l'ensemble des transports en commun.</i>		
Métropolitain	19,4	17,9
Tramways	75,6	76,8
Autobus	5,0	5,3

On constate, certes, une augmentation des transports par autobus et un léger recul de la moyenne des courses en tramway par habitant. Toutefois, la part prise par le tramway dans l'ensemble du trafic accuse une majoration de plus d'un pour cent et le chiffre de 76,8 % a en lui-même une certaine éloquence.

*) «Verkehrstechnik», 12 avril 1929.
(à suivre).

Ce que le syndicat des tramways de Vienne fait pour instruire ses membres.

Reconnaissant toute l'importance de l'éducation ouvrière pour la lutte syndicale, le syndicat des tramways de Vienne a créé, il y a 3 ans, une commission chargée de s'en occuper. Les renseignements suivants sur l'activité de cette commission, empruntés au rapport pour 1928, intéresseront sans doute les camarades étrangers.

Trois cours syndicaux d'une durée totale d'un peu plus d'un an furent donnés. Le premier de ces cours traitait les principes fondamentaux et les relations intern. du mouvement syndical ainsi que la politique sociale. Les deux autres qui

y faisaient suite traitaient la rationalisation et la géographie économique. 135 élèves suivirent ces trois cours. Une attention particulière fut consacrée aux bibliothèques qui étaient, à la fin de l'année, au nombre de 31, comptant un total de 34.612 volumes. Environ 50.000 livres y furent empruntés au cours de l'année. A part l'organisation d'excursions, de visites de musées, d'expositions etc., la Commission s'est occupée de l'organisation d'un cours de sténographie et d'un cours d'anglais de deux ans (6 mois par an). Ce cours eut beaucoup de succès. L'hiver prochain on compte également organiser un cours d'espéranto. Mentionnons pour finir que tous ces cours sont gratuits, tous les frais étant supportés par l'Union autrichienne des transports qui destina également des sommes importantes à l'acquisition de nouveaux livres.

Augmentations de salaires pour les tramways d'Allemagne centrale (district de Magdebourg).

Au mois de février dernier, la Fédération allemande du trafic et les autres organisations syndicales intéressées présentèrent un cahier de revendications au profit du personnel des tramways d'Allemagne centrale. Elles demandèrent des augmentations de 10 à 12 pfennigs par heure. Les négociations n'ayant pas abouti à un accord, une sentence arbitrale fut rendue prévoyant des relèvements de 3 à 4 pfennigs. La sentence fut repoussée par les organisations du personnel qui décidèrent de proclamer une grève. L'Association patronale par contre l'approuva et demanda qu'elle fût déclarée obligatoire. Le ministère du Travail convoqua les parties à de nouveaux pourparlers, qui eurent lieu le 30 mars et au cours desquels il fut possible d'arriver à une sentence prévoyant des relèvements de 5 à 7 pfennigs à partir du 1er avril. L'accord est valable jusqu'au 31 janvier 1931.

Augmentations de salaires aux tramways français.

La Fédération française des moyens de transports poursuit son activité en faveur du personnel des tramways.

Après plusieurs mois de pourparlers le personnel des tramways de Montpellier a obtenu au début de mars, avec effet rétroactif au 1er janvier 1929, une augmentation générale de 3 francs par jour et dix jours de congé payé pour tous les agents ayant plus d'un an de service. Aux tramways de Troyes le personnel vient de voir aboutir de façon complète son cahier de revendications et d'obtenir avec rappel au 1er janvier une augmentation générale de 3 francs par jour et plusieurs autres avantages. Citons encore le syndicat de Toulouse qui a obtenu pour le personnel des transports en commun de la région toulousaine des augmentations allant de 35 à 60 francs par mois, avec effet rétroactif au 1er janvier.

Nouvelle grève aux tramways de Tunis.

Depuis le 6 avril dernier le personnel des tramways de Tunis est en grève. On se rappelle qu'en novembre 1928 le syndicat a mené une grève de 10 jours pour obtenir l'application de la journée de 8 heures et que cette grève s'est terminée pour une victoire ouvrière. Une fois le travail repris, la compagnie des tramways refusa toutefois de tenir sa promesse d'appliquer les huit heures et établit des tours de roulement prévoyant une moyenne allant de 8 heures 30 minutes à 10 heures 47 au maximum. C'est après avoir épuisé tous les moyens de conciliation que le syndicat s'est vu obligé de déclencher une nouvelle grève. La compagnie a embauché comme briseurs de grève tous les anciens agents renvoyés pour vol ou autres motifs.

Nous venons d'apprendre que la grève a été levée après 16 jours.

MARINS

Joseph Havelock Wilson.

En la personne de Havelock Wilson a disparu un homme de dons remarquables. Paralysé depuis de longues années, il continuait à s'acquitter de ses fonctions de président général de l'Union des marins britanniques. Bien que l'on sût que ses jours étaient comptés, la nouvelle de sa mort est venue nous surprendre.

Le nom de Havelock Wilson est inséparablement lié à celui de la *National Sailors' and Firemen's Union*, transformée récemment en la *National Union of Seamen*. Il en a été le fondateur et le premier adhérent. Une lutte acharnée fut nécessaire pour arracher à la Fédération des armateurs la reconnaissance de l'organisation syndicale. Wilson a également prêté un concours énergique dans la constitution de syndicats de marins sur le continent d'Europe et nombreux sont ceux qui lui doivent de la reconnaissance à ce sujet.

Il est regrettable qu'une rupture se soit produite entre Wilson et le mouvement ouvrier, car il possédait de grandes capacités dont l'ensemble de la classe ouvrière aurait pu retirer du profit. Le temps est loin où Havelock Wilson adhéra au parti travailliste indépendant et signa une déclaration dans laquelle toute collaboration avec les partis bourgeois était déclinée. Le parti libéral lui ayant par la suite offert un siège au Parlement, il accepta et fut élu député du parti libéral. Par ce geste, son rôle politique dans le mouvement ouvrier était fini. Dans le mouvement syndical, il a cependant encore occupé une place importante comme membre du Conseil général des trade-unions.

Dans l'Union britannique des marins, Wilson disposait d'un pouvoir dictatorial. Les statuts furent rédigés de manière à lui donner une position comme aucun militant syndicaliste ne l'a jamais eue. Qui désirerait toutefois occuper une place aussi prédominante ? Qui la désirerait surtout dans une organisation de marins où les adhérents ne peuvent participer que dans une mesure limitée à l'œuvre syndicale ?

Pendant la guerre, Wilson fit voir que pour lui les intérêts de l'Empire britannique primaient tous les autres, même ceux de la paix, car il interdit à ses adhérents de transporter MacDonalld à Stockholm pour y participer à la Conférence socialiste pour la Paix. Son attitude pendant la grève générale anglaise fut déterminée par les mêmes motifs. Il refusa de donner suite au mot d'ordre de grève du Conseil général des trade-unions et ordonna même aux membres de son organisation d'exécuter le travail des dockers. Cette attitude, de même que l'appui donné à l'Union des mineurs dissidente, amena une rupture avec le mouvement syndical anglais et avec

L'I.T.F., à laquelle il avait nouvellement adhéré, après que la *International Seafarers' Federation*, créée par lui en 1918, eût pratiquement cessé d'exister par le passage de presque toutes les organisations à l'I.T.F.

Havelock Wilson était seul et l'Union britannique des transports procéda à la création d'une section pour marins. L'adhésion obligatoire à l'Union des marins, établie par une convention entre Wilson et la Fédération des armateurs, lui facilitait le maintien de son organisation. Dans ce cas encore, il s'agissait d'une conception préconisée nulle part ailleurs, car ici l'adhésion était imposée avec l'aide des armateurs par une minorité de marins à la majorité, tandis que, normalement, cette contrainte est exercée par une majorité prédominante sur une petite minorité. On conçoit que de la sorte, l'organisation dut faire aux armateurs le sacrifice de son indépendance et ceci explique que Wilson procéda en accord avec un nombre de magnats de l'industrie, à la création d'une association pour la paix industrielle.

La question de savoir quel sera l'avenir de l'Union des marins dépend surtout de la personne qui occupera la place du disparu. Les marins anglais doivent entrer et entreront dans les rangs du mouvement ouvrier national et international. Il est regrettable que leur dirigeant décédé ne l'ait pas compris.

Havelock Wilson a disparu en pleine activité. Il aura, lui aussi, été déçu de constater que la route dans laquelle il s'était engagé, n'ouvrait pas de perspectives pour l'avenir.

Les contrats collectifs des marins scandinaves.

Nous avons mentionné précédemment que de nouveaux contrats collectifs ont été conclus par les organisations suédoises de gens de mer. En Norvège il a été décidé, après des négociations et sur la proposition de l'arbitre, de prolonger pour un an le contrat applicable à navigation au long cours. Au Danemark un nouveau contrat a été conclu. Il fut possible d'obtenir quelques améliorations. Le contrat est entré en vigueur le 1er avril 1929 et restera valable jusqu'au 1er avril 1930.

Nous donnerons les nouveaux taux de salaires dans le prochain tableau synoptique que nous publierons.

Grève d'officiers du pont en Suède.

Le 30 avril les officiers du pont de la marine marchande suédoise ont proclamé une grève pour obtenir un relèvement des soldes et de meilleures conditions de travail. Il résulte des informations que la presse donne de temps à autre, que les officiers du pont ne bénéficient pas de la part des armateurs et des autorités policières de plus d'égards que les marins «ordinaires». C'est ainsi qu'on apprend tous les jours !

Grève parmi les pêcheurs de harengs de Scheveningue. (Pays-Bas).

Pendant l'année écoulée les pêcheurs de harengs de Scheveningue ont exécuté leur travail dans des circonstances extrêmement pénibles. Dans une lettre envoyée aux armateurs le 4 février dernier, les organisations syndicales ont demandé les améliorations suivantes : relèvement du salaire de 24 % des revenus bruts par navire à 26 % de ces revenus, en prenant comme base un équipage normal de 14 hommes; amélioration du secours de maladie par une continuation du salaire minimum de 12 florins pendant 6 semaines au lieu de 5 semaines; relèvement de 18 à 20 florins par semaine du paiement des travaux exécutés à terre; interdiction de commencer un nouveau voyage le samedi après 14 heures et incorporation dans le contrat d'engagement d'une disposition prescrivant qu'après un voyage — qui, comme règle, dure de 3 à 4 semaines — l'équipage doit avoir un repos de deux fois 24 heures. Les armateurs ont repoussé ces revendications le 18 février. Les négociations entreprises n'ayant pas donné de résultat, une grève fut proclamée le 13 mai. Elle englobe

une centaine de navires et environ 700 hommes.

Les marins hollandais dénoncent le contrat en vigueur.

Nous avons annoncé dans le temps déjà que la section des marins de l'Union néerlandaise des transports avait commencé parmi les marins une action pour obtenir une amélioration des conditions de travail. Le 22 avril, l'organisation a résilié le contrat collectif conclu avec les armateurs. Les marins réclament entre autres choses une pension de retraite gratuite d'au moins 10 florins par semaine, un congé annuel dans la mesure d'un jour pour chaque mois de service maritime, la journée de 8 heures et pour les chauffeurs, un relèvement de la solde à 85 florins par mois. Un cahier de revendications a en outre été présenté pour le personnel du service général pour lequel un repos nocturne entre 20 heures et 6 heures du matin est également réclamé. Une indemnité d'habillement est demandée pour les agents du service général qui ont l'obligation de porter l'uniforme. Le contrat collectif cesse d'être valable trois mois après le jour de résiliation.



La programo de la aŭstrijaj fervojistaj esperantistoj :

1. Propagando de Esperanto inter la fervojistaro.
 2. Akiri prezmoderigon por laboristaj Esperantistoj ĉe unuopa veturado al kongresoj laboristtendencaj.
 3. Subteni la ligojn en aferoj pli facile akireblaj por fervojistoj.
 4. Interŝanĝo de eksterlandaj Esperantistoj fervojistaj dum ilia libertempo. (Nunjare estas invittaj 10 svedaj samfakanoj).
- („Der Eisenbahner“, Vienne).

Esperanto kaj la maristoj.

Cojiga sciigo estas, ke en Antverpeno nun fondiĝis aktiva „Marista Grupo Internacia“ kun diverslandaj anoj. Ĝia celo: disvastigo de esperanto en maristaj rondo.

Adreso: Antwerpen, Ankerrui 20, Belgio.

(„Sennaciulo“).

Exécution de la décision du Congrès de Stockholm.

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.



La Düsseldorfaj tramistoj Esperantistaj.