



I.T.F.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

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

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

SOMMAIRE :

La protection des ouvriers occupés au chargement et déchargement des navires	65
Pratiques électorales fascistes	66
Communications du Bureau	58
Cheminots :	
Echange international d'expériences de rationalisation	67
Le programme de 22 syndicats de cheminots des Etats-Unis	67
Introduction du caractère saisonnier dans le service de l'entretien de la voie. — Notices	68
L'attelage automatique	68
Ouvriers du transport :	
Problèmes du travail dans le port d'Anvers (III). — Notices	69
Tramways :	
Notices	70
Automobilisme :	
Notices	70
Marins :	
Notices	71
Batellerie :	
Notices	72
Espéranto	72

La protection des ouvriers occupés au chargement et déchargement des navires.

Lorsque ce numéro paraîtra, les travaux de la XII^{ème} session de la Conférence internationale du Travail auront déjà commencé. Cette session est importante pour les ouvriers des ports et, jusqu'à un certain point, également pour les marins, attendu qu'elle s'occupera de la création d'une législation pour la protection des travailleurs employés au chargement et déchargement des navires.

La procédure adoptée par l'Organisation internationale du Travail est la suivante: d'abord un échange de vues général a lieu sur une question inscrite à l'ordre du jour et l'année suivante, la Conférence l'examine de façon définitive. Il est à considérer comme exceptionnel que la question de la protection des ouvriers des ports soit déjà discutée par la Conférence de cette année. L'année dernière, fut débattue la question générale de la prévention des accidents dans l'industrie; à cette occasion, l'I.T.F. et ses représentants à Genève se signalèrent en soumettant à la Conférence le texte d'un projet de convention. C'est certainement grâce à cette initiative que la présente session de la Conférence traitera comme un point séparé le problème de la protection des ouvriers employés au chargement et déchargement des navires et il est permis d'affirmer, en considération de la procédure en vigueur, que la question a été mise à l'ordre avec toute la rapidité possible. Ce dont il s'agit pour le moment, c'est de savoir comment sera la convention qu'adoptera la Conférence, en d'autres termes quelles modifications elle apportera à l'avant-projet préparé par le Bureau international du Travail. Dans sa teneur actuelle, cet avant-projet ne satisfait guère les dockers.

Une fois la convention adoptée, commence la lutte pour la ratification par les Parlements et son application par les pouvoirs publics. Le vote par la Conférence n'est que le premier pas. Dans le cas qui nous occupe, les employeurs ne manqueront pas de poursuivre la lutte chez eux. Plus la convention sera favorable aux ouvriers, plus acharnée sera leur résistance contre sa ratification et son application. Encore que vaincus à la Conférence, les employeurs et gouvernements ne renoncent pas au combat. C'est contre cette résistance qu'échouent les efforts de l'Organisation internationale du Travail. Il est vrai que les Membres ont l'obligation de soumettre aux Parlements, au plus tard dix-huit mois après la clôture de la session de la Conférence, le projet de convention adopté (qu'on se rappelle la convention de Washington!). Il n'existe toutefois pour eux aucune obligation de la ratifier. Or, dans ces circonstances, on n'a plus qu'à tirer l'échelle.

Il appartiendra à nos organisations de s'employer après la Conférence, afin de hâter dans la mesure du possible la ratification et l'application de la convention.

Pratiques électorales fascistes.



On se rappellera que pour les prétendues élections législatives faites, en Italie, il y a quelques mois, un système nouveau fut appliqué. Le Grand Conseil fasciste avait établi une liste de candidats qui ne contenait évidemment que des noms d'acolytes du régime. Ces candidats étaient portés en bloc à la connaissance des électeurs, à qui l'on remettait deux bulletins portant tous les deux la question: «Approuvez-vous la liste des députés désignés par le Grand Conseil National du Fascisme?» Sur l'un des bulletins, le mot «Si» (oui), sur l'autre le mot «No» (non) faisait suite à cette question. A part cette différence, une fois fermés, l'aspect des bulle-

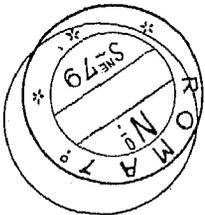
LEGISLATURA XXVIII - ELEZIONI POLITICHE

SCHEDA PER LA VOTAZIONE

Bollo della Sezione e numero

Firma del Presidente
o dello Scrutatore

Arzobis



tins dont l'électeur devait en remettre un replié au président du bureau de vote, était identique. Apparemment du moins, et certainement aux yeux d'un simple ouvrier peu perspicace.

En réalité, un système raffiné permettait aux oppresseurs fascistes de constater si les «électeurs» votaient *pour* ou *contre* le régime. Il faut savoir qu'au verso tous les bulletins étaient munis d'une signature. Or, ceux portant à l'intérieur le mot «Si» étaient signés par le président du bureau de vote et ceux portant le mot «No» par le scrutateur.

Lorsque l'électeur lui remettait son bulletin plié, le président du bureau de vote pouvait donc, d'un coup d'œil, s'assurer s'il avait voté *oui* ou *non*. La signature le renseignait.

Il résulte des nouvelles reçues d'Italie

combien les fascistes font payer cher leur audace, à ceux qui, selon leur contrôle, ont voté contre le régime!

Nous donnons ici la reproduction du recto et du verso d'un bulletin de vote portant le mot «Si», bulletin qui, n'ayant pas servi à son propriétaire pour exercer le droit électoral, nous fut envoyé.



Le trust de la margarine.

L'Internationale des ouvriers d'usine a fait œuvre utile en publiant une étude *) sur la formation d'un trust international dans l'industrie de la margarine et sur les conditions de travail des ouvriers employés dans cette industrie.

Il est vrai que la partie du volume relative à l'organisation syndicale du personnel et aux conditions de travail ne peut point se vanter d'être complète, mais on peut dire qu'un commencement existe et que les bases pour une action internationale corporative ont été posées.

Il y a trois choses que la brochure en question fait nettement ressortir, à savoir :

1° qu'il existe des écarts très sensibles entre les conditions de travail, ce qui constitue évidemment un danger permanent;

2° que l'étendue du consortium permet, en cas de conflit de travail dans un pays, de poursuivre la production du consortium dans un autre pays ou de l'accroître, à moins que l'organisation syndicale des salariés ne sache dévoiler et empêcher ces procédés.

3° que le groupement international des salariés est d'une importance pour le moins égale à celle du groupement national.

Puisse le mouvement syndical le comprendre et y adapter son organisation internationale, afin qu'il soit possible de réaliser une plus grande uniformité des conditions de travail.

*) parue en allemand, anglais et danois.

Coïncidence ou . . . ?

Nous avons dans notre organe du 15 avril, appelé l'attention sur le fait que la maison Armstrong Whitworth et Co. avait utilisé dans un but de réclame un dessin offrant une ressemblance frappante avec la couverture du rapport sur l'attelage automatique présenté par nous à la XIe session de la Conférence internationale du Travail. Nous avons reçu depuis, de la maison en question, une lettre dans laquelle elle nous écrit :

«Nous pensons que rien ne pouvait de façon aussi impressionnante attirer l'attention sur le danger auquel sont journellement exposés les cheminots et nous estimions que nous servir de cette idée était vous faire un compliment et, en même temps, vous aider dans l'œuvre excellente que vous avez entreprise. Nous sommes confiants que vous comprendrez les motifs qui nous ont guidé en cette matière.»

Nous n'avons point objecté contre l'emploi de notre dessin — nous sommes heureux, en effet, de trouver un dessin de propagande pour la prévention des accidents dans un périodique lu par beaucoup de fonctionnaires des chemins de fer — nous avons simplement exprimé notre étonnement de ce qu'on l'ait fait sans nous consulter.

Pour nous, l'incident est clos à présent.

Communications du Bureau.

La réunion de la Commission consultative des conducteurs d'automobiles.

Une session de la Commission consultative de la section des conducteurs d'automobiles se réunira à Londres les 31 juillet et 1er et 2 août prochain. Des détails concernant la réunion seront prochainement communiqués aux organisations intéressées.

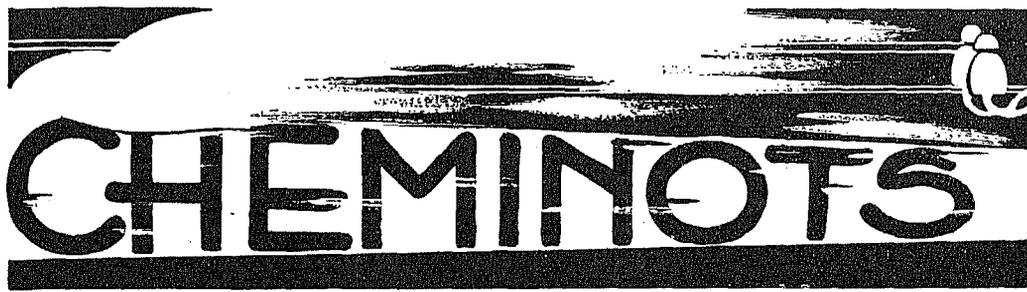
Cotisations

Ont été reçues pour 1929 les cotisations suivantes:

Union belge des ouvriers du transport	fl. 1.460.—
Union danoise des chauffeurs de navires	„ 120.—
Fédération allemande du trafic	„ 5.913.—
Union des mécaniciens et chauffeurs allemands	„ 300.—
Union britannique des travailleurs des coopératives de consommation et similaires	„ 904.07
Union irlandaise des transports	„ 150.—
Fédération luxembourgeoise des cheminots	„ 300.—
Fédération des mécaniciens de Tchécoslovaquie	„ 239.90
Fédération des chauffeurs de Tchécoslovaquie	„ 153.—
Union des transports islandais	„ 38.46
Union des marins suédois	„ 74.90
Fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation	„ 211.50

Congrès.

- Union norvégienne du personnel de la locomotive, 7 et 8 juin à Hamar;
- Union des cheminots de Lettonie, du 7 au 9 juin à Riga;
- 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;



CHEMINOTS

Echange international d'expériences de rationalisation.

par H. JAHN, Berlin.

Au cours de la première réunion de la Commission consultative de la section des cheminots de l'I.T.F., j'ai appelé l'attention sur les tendances de rationalisation que l'on constate à l'heure qu'il est auprès de la Compagnie des chemins de fer allemands. Le camarade Cramp à son tour affirma que, ces derniers temps, on constate en Grande-Bretagne des tendances analogues. Cela peut présenter un certain intérêt de donner quelques détails sur les relations internationales réciproques entre les administrations de chemins de fer par rapport au problème de la rationalisation.

C'est ainsi qu'en 1928, les chemins de fer allemands eurent la visite de 1.495 étrangers qui, pendant des semaines, ont étudié dans les ateliers, dans l'exploitation et dans les services administratifs les diverses mesures de rationalisation déjà fort poussée à maints égards. Le chiffre des visiteurs étrangers a augmenté dans le courant des trois années écoulées d'environ 300 à 741 et ensuite à près de 1.500. La Reichsbahn compte pour l'année 1929 sur une nouvelle augmentation du nombre des visites de l'étranger. Différents pays ont été représentés par des chiffres fort élevés. Ce qui frappe avant tout, c'est que la Grande-Bretagne se trouve en tête, ayant à son actif 183 visiteurs; ceux-ci ont accordé une attention spéciale au service des ateliers, attendu que dans ce service les mesures de rationalisation ont permis un rendement jusqu'à présent tenu pour impossible. Lorsqu'on verra surgir en Angleterre le chronomètre, l'étude des temps et les litiges concernant les temps-pièce et les tarifs aux pièces, les camarades anglais sauront de quelle cuisine sort la recette.

Avant la guerre l'Allemagne disposait de plus de 4.500 chantiers de réparation de locomotives. On comptait par conséquent régulièrement sur la nécessité de réparation d'un pareil nombre de machines. A présent, bien que le parc des locomotives se soit beaucoup accru, 1.200 à 1.500 chantiers sont suffisants. Avant la rationalisation, la réparation d'une locomotive prenait de 100 à 120 jours, tandis qu'à présent une réparation importante peut déjà être accomplie en 17 à 18 jours. Cette accélération de la réparation n'empêche pas qu'à présent une locomotive réparée est à même d'accomplir 90.000 km. ou davantage, tandis qu'autrefois elle devait de nouveau retourner

à l'atelier après avoir parcouru 46.000 km.

Les visiteurs étrangers des ateliers des chemins de fer allemands ont pris leurs études fort au sérieux. Toujours, ils restèrent au moins quinze jours à un mois dans ce service.

Il mérite également d'être signalé qu'un grand nombre d'étudiants étrangers ont visité la Reichsbahn et ses installations. Parmi ces étudiants 25 étaient norvégiens, 30 autrichiens et 20 suédois. La Suisse envoya jusqu'à 60 étudiants en Allemagne pour y étudier l'exploitation électrique. Le nombre total des visiteurs envoyés par la Suisse l'année dernière fut de 163, les Etats-Unis envoyèrent 140, la Russie en envoya 136, la Hongrie 106, l'Autriche 104, la France 88, le Japon 51, le Danemark 46, la Hollande 39, la Chine 34, l'Italie 31, la Belgique 25, les Indes britanniques 13 et les Indes néerlandaises 4. Il convient de mentionner en outre les délégations envoyées par l'Australie, le Canada, les pays baltes, la Grèce, la Roumanie, le Siam, l'Espagne, l'Afrique du Sud, le Brésil et la Turquie. Il résulte de cette succession de pays que l'échange international des expériences acquises dans le domaine de la rationalisation est extrêmement actif et étendu.

A part cela, la Compagnie des chemins de fer allemands a institué avec un certain nombre d'Etats étrangers, un échange de fonctionnaires. Elle envoya trois de ses fonctionnaires pour un séjour de plusieurs années en Amérique du Nord et un en Grande-Bretagne, au Brésil, en Hollande, en Russie et en Suède. De son côté, la Reichsbahn emploie en ce moment deux brésiliens, un anglais, un russe et un suédois.

Rendement augmenté, recettes, majorées et diminution des effectifs.

En dépit de la grave concurrence des transports automobiles, les chemins de fer fédéraux de Suisse ont enregistré en 1928, une augmentation du trafic. Le nombre des voyageurs transportés a été supérieur de 5,3 %, le nombre des marchandises supérieur de 7 % aux chiffres pour 1927. Cette augmentation a déterminé une majoration de 5,6 % des locomotives-km., de 5,4 % des trains-km., de 7,3 % des essieux-km. et de 8,2 % des tonnes-km. Les recettes du trafic-voyageurs excédèrent de 6 % celles de 1927,

tandis que les recettes du trafic-marchandises étaient supérieures de 5,5 et les recettes totales de 5,7 % au chiffre pour 1927.

Les effectifs du personnel diminuèrent dans le courant de l'année 1928 de 1,8 %; 61 locomotives furent montées par un seul homme.

Le programme de 22 syndicats de cheminots des Etats-Unis.

Les 3 et 4 avril dernier une conférence des Comités exécutifs des syndicats de cheminots américains fut tenue à Cleveland. Les débats de cette conférence furent fortement influencés par les effets de la rationalisation qui inspirèrent l'établissement du programme de revendications suivant :

- 1° Au moins un jour de repos sur six jours de travail pour tous les travailleurs des chemins de fer.
- 2° Introduction d'une journée de travail de huit heures au maximum et révision de la loi actuelle sur la durée du travail.
- 3° Adoption d'une semaine de travail minimum de cinq jours et d'une journée de travail minimum de 6 heures, afin de réaliser la réduction des heures de travail, nécessaire pour une stabilisation du degré d'occupation, au lieu d'avoir recours à une compression des effectifs engendrant un chômage périodique et croissant.
- 4° Réduction graduelle de la journée ou de la semaine de travail sans réduction de la rétribution, afin de maintenir le degré d'occupation et le revenu des salariés et permettre de la sorte des débouchés à la production industrielle accrue.
- 5° Fixation annuelle, par accord avec chacune des compagnies de chemins de fer, pour chaque catégorie d'agents d'un effectif minimum auquel une occupation minimum sera garantie pendant l'année suivante, de même que d'un nombre minimum d'agents auxiliaires avec garanties analogues afin d'accorder également la protection voulue à la main-d'œuvre auxiliaire.
- 6° Prise de mesures pour épargner aux agents les charges injustes découlant de l'application de programmes d'économie, de rationalisation ou de consolidation, qui comportent pour un grand nombre d'agents la perte de leur emploi, des dépenses accrues ou la nécessité de changer de demeure au prix de sacrifices financiers.
- 7° Acceptation du principe d'un taux de rétribution, «préventif d'heures supplémentaires», c'est-à-dire relèvement du paiement des heures supplémentaires, afin d'enrayer le système de faire accomplir des heures supplémentaires à un nombre minimum d'agents, au lieu d'en employer un plus grand nombre n'effectuant que des heures normales.

Introduction du caractère saisonnier dans le service de l'entretien de la voie.

Depuis deux ans, la Direction générale des chemins de fer fédéraux de Suisse couve le dessein de prolonger pendant les mois d'été la durée du travail dans le service d'entretien de la voie et de compenser ce travail supplémentaire par des journées plus courtes en hiver. Sa première intention était d'introduire une journée de travail de neuf heures en été et de sept heures en hiver.

L'article 16 de la loi fédérale sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications lui fournit de quoi justifier légalement son projet, attendu qu'il stipule : «Lorsque des circonstances spéciales l'exigent, le Conseil fédéral peut, après avoir entendu le personnel intéressé, autoriser des dérogations à la présente loi».

Une résistance de la part de l'organisation du personnel n'aurait donc pu s'appuyer sur aucune base juridique. Lorsque, par conséquent, fin 1928 l'administration des chemins de fer fédéraux mit de nouveau sur le tapis la question, la Fédération suisse des cheminots préféra rendre son adhésion en principe dépendante de concessions dans d'autres domaines. Ce dessein lui réussit. L'administration acquit l'approbation de l'organisation par le commissionnement de 560 à 600 ouvriers auxiliaires du service d'entretien de la voie et par des concessions au profit des catégories ouvrières subalternes dans les négociations au sujet de la révision de l'échelle de traitements.

Dans les négociations sur l'introduction de ce système de compensation, l'on s'est mis d'accord sur le principe que la journée de travail ne pourra pas en moyenne dépasser 8 heures. Il fut convenu en outre que la durée de travail en été ne serait que de 8 heures $\frac{1}{2}$ au lieu de 9 heures.

Le nouvel ordre de service réglant la durée du travail pour le personnel du service d'entretien de la voie, du service des appareils d'enclenchement, du service des ponts, ainsi que du service d'entretien des installations électriques, stipule ce qui suit :

«La durée quotidienne du travail devra comporter, mais ne pas dépasser, en moyenne, dans l'espace de 14 jours, 8 $\frac{1}{2}$ heures pendant la période du 1er mars au 31 octobre et 7 heures pendant la période du 1er novembre à fin février. Cependant, abstraction faite des exceptions prévues dans la loi même, la durée maximum de travail de dix heures, fixée au 3e alinéa de l'article 3 de ladite loi, ne devra pas être dépassée. Dans la mesure où les travaux le permettent, le samedi après-midi doit, au service d'entretien de la voie, être déclaré férié dans le cadre de ces dispositions et l'on pourra, pour avoir égard autant que possible aux vœux du personnel, prolonger ou réduire, certains jours, la durée du travail en tenant compte de l'horaire des trains. Il demeure toutefois entendu que la durée moyenne du travail de 8 $\frac{1}{2}$ heures pendant la période du 1er mars au 31 octobre et de 7 heures pendant celle du 1er novembre à fin février, doit être observée dans l'intervalle de temps prescrit au 1er alinéa de l'art. 3.

Les journées entières pendant lesquelles les

agents visés par les présentes dispositions sont occupés, à quelque époque de l'année que ce soit, à des remplacements aux services de la surveillance de la voie, des gares, de la conduite des trains ou de la traction, ou à titre auxiliaire dans d'autres services, sont comptées comme des journées entières de travail au service d'entretien de la voie. En revanche, les journées entières de remplacement qu'ils effectuent dans d'autres services, les samedis dont l'après-midi serait férié, sont comprises comme 8 heures de travail au service d'entretien de la voie dans la période de compensation de 14 jours.

Etant donné que, pour les ouvriers à la journée non occupés en permanence, il sera rarement possible de compenser en nature pendant les mois d'hiver, comme cela se fait pour le personnel occupé en permanence, la prolongation de la durée du travail prescrite pour les mois d'été, le travail en plus de 8 heures par jour effectué par ces ouvriers leur sera payé au moment où ils quitteront le service ou à la fin de l'année civile, à raison de 1/8 de leur salaire journalier par heure de travail, en tant qu'il n'aura pas été compensé en nature ou rétribué en espèces.

La Direction générale se réserve d'autoriser, sur proposition de la Direction d'arrondissement compétente, des dérogations à la réglementation présente de la durée du travail, dans les cas où, par suite de circonstances spéciales, il serait nécessaire ou avantageux de conserver, dans certains districts ou dans le rayon de certains chefs-cantoniers, la journée de huit heures pendant l'année entière.»

Cette réglementation est entrée en vigueur le 1er février 1929. Les expériences faites depuis son introduction ont trait surtout à des difficultés de début et ne permettent pas encore de se former un jugement sur cette innovation.

**

Les compagnies irlandaises de chemins de fer désirent un système de négociations simplifié.

En 1923, les compagnies de chemins de fer irlandaises ont conclu avec les trois organisations syndicales des cheminots du Royaume Uni, une convention relative à la création d'organismes paritaires appelés à trancher des litiges qui surgiraient entre employeurs et salariés. Il existe donc actuellement aux chemins de fer irlandais, dans les gares et dépôts des Commissions locales (*Local Committees*) et, en outre, auprès de chaque compagnie, plusieurs Conseils de section (*Sectional Councils*) (quatre au maximum) et un Conseil général (*Railway Council*). Un Office central des salaires (*Central Wages Board*) fonctionne ensuite pour l'ensemble des compagnies, tandis que l'instance supérieure d'arbitrage est l'Office des salaires aux chemins de fer (*Railway Wage Board*), composé d'un président neutre, d'un représentant de chacune des Chambres de commerce de Belfast et de Dublin, d'un représentant de la Fédération des syndicats du Nord et un de la Fédération des syndicats du Sud de l'Irlande, de même que de six représentants des compagnies de chemins de fer et six des syndicats. Les compagnies de chemins de fer, se plaignant de ce que les rouages du système de conciliation sont trop compliqués et tendent plutôt à «diminuer qu'à favoriser l'esprit de collaboration», ont résilié la convention. La période de préavis expire en avril 1930.

Mouvement des cheminots de Dantzig.

Après beaucoup d'efforts, les syndicats des cheminots de Dantzig ont réussi à obtenir l'ouverture de négociations avec l'administration des chemins de fer de l'Etat polonais. Ils ont présenté une revendication tendant à obtenir une augmentation des salaires horaires de 10 pfennigs de Dantzig (8 pfennigs en monnaie allemande). L'administration s'est déclarée prête à accorder une majoration de 2 pfennigs par heure. Les syndicats ont repoussé cette offre insuffisante et fait les démarches voulues pour la mise en mouvement d'une procédure d'arbitrage.

Sentence arbitrale aux chemins de fer allemands.

A la demande des syndicats des cheminots allemands, un arbitre a été désigné pour liquider le conflit relatif aux salaires. La sentence arbitrale, rendue le 24 mai, accorde à tous les ouvriers des chemins de fer d'Allemagne orientale, une augmentation de 4 pfennigs et à ceux d'Allemagne centrale et occidentale une majoration de 3 pfennigs par heure. Les parties doivent prendre position au sujet de la sentence avant le 30 mai.

La compagnie des chemins de fer semble résolue à repousser la sentence.

Elections de délégués du personnel à la Reichsbahn.

Les élections au Conseil central du personnel à la Reichsbahn, tenues les 12 et 13 mai dernier ont donné le résultat provisoire suivant (les chiffres placés entre parenthèses indiquent le nombre de voix remporté aux élections précédentes) :

Union des cheminots allemands (I.T.F.) 218 600 (217 113); Syndicat des cheminots (chrétiens) 54 000 (49 972); Union générale des cheminots (Hirsch-Dunker) 21 000 (22 497); communistes 18 900 (—); anarcho-syndicalistes 1 300 (2 319).

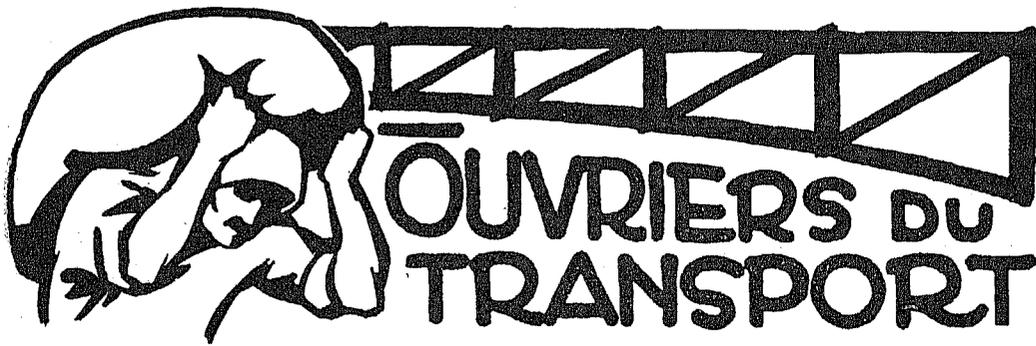
Dans le prochain numéro nous reviendrons plus longuement sur le résultat définitif des élections.

L'attelage automatique. —

Eppur si muove! . . .

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail vient de décider, dans sa réunion du 28 mai, contre l'opposition patronale que, la commission mixte pour l'attelage automatique dont la constitution fut envisagée par la 11ème session de la Conférence internationale du Travail, sera désignée en octobre. La commission sera composée de 27 personnes, à savoir de 24 membres plus un représentant de chacun des groupes (gouvernemental, patronal et ouvrier) du Conseil d'administration.

Nous ne comprenons pas pourquoi il était nécessaire de différer encore d'une demi-année, la constitution de cette Commission. Cela démontre bien que les tentatives patronales pour traîner la chose en longueur, n'ont pas manqué leur but. Les administrations pensent sans doute qu'avancer à l'allure d'un train-omnibus est encore aller trop vite pour traiter la question de l'attelage automatique.



Problèmes du travail dans le port d'Anvers. (III).

par C. MAHLMAN.

On s'est demandé dans les milieux belges comment il était possible de tenir sur la question du travail dans les ports une semaine après l'autre des réunions et cela, pendant 6 mois en 1928. Cependant lorsqu'on sut que la Commission avait à résoudre les problèmes que nous indiquerons ci-dessous, on comprit qu'un long travail était nécessaire avant que les parties — qui avaient des points de vue différents — puissent se mettre d'accord.

La réorganisation de la Commission paritaire.

La réorganisation de la Commission paritaire était un des nombreux problèmes qu'eut à examiner la commission d'études. La commission paritaire avait été créée en novembre 1919 par arrêté ministériel. Son organisation ne convenait cependant pas à l'industrie des ports. Il s'en suivit l'élaboration d'un projet de réorganisation qui, au moment où ces lignes paraîtront, aura probablement été promulgué comme arrêté ministériel.

La question de la compétence de la Commission paritaire constituait un des points de litige entre les délégués patronaux et nos représentants. Les patrons désiraient créer à côté de la Commission paritaire des ports un office permanent qui fonctionnerait de façon indépendante. Nous étions par contre d'avis que la Commission paritaire devait avoir qualité pour décider sur toutes les questions relatives à l'organisation du travail et aux taux des salaires. Les employeurs ont cédé à notre demande. Cette Commission paritaire offrira par conséquent cet élément, nouveau en Belgique, qu'elle aura un bureau permanent dont le secrétaire et le personnel seront désignés et rétribués par le ministre du Travail, tandis que la ville d'Anvers supportera les frais du bureau et de l'entretien de celui-ci. La Commission paritaire sera donc organisée en telle sorte qu'elle pourra, dès qu'elle aura commencé à fonctionner, résoudre tous litiges pouvant se produire entre employeurs et salariés. Cet organisme remplira donc — si nous ne nous trompons pas — environ les fonctions que remplit à Hambourg la Commission de conciliation.

Le fonctionnement continu.

La proposition des employeurs d'introduire dans le port un système de fonctionnement continu a été acceptée. Le travail devra être exécuté par quatre équipes journalières travaillant chacune deux fois quatre heures. Cela semble étonnant, mais s'explique du fait que certaines équipes empiètent l'une sur l'autre.

Avant l'acceptation de ce système, le travail dans le port d'Anvers était effectué par deux équipes successives; l'équipe de jour qui travaillait de 8 heures à 17 heures et l'équipe de nuit travaillant de 21 heures à 6 heures du matin. Les deux périodes de travail étaient coupées par une heure de repos, payée en ce qui concerne l'équipe de nuit. Celui qui connaît le port d'Anvers sait que ce port réclame un double transbordement des marchandises. Il en résulte un travail étendu de ce que nous appelons les «Nations» *) qui s'occupent du transport des marchandises à terre, c'est-à-dire à destination et en provenance des quais. Le représentant des «Nations» déclara qu'il était impossible d'appliquer le système des trois équipes. Ce système n'était pas non plus applicable à tous les navires, étant donné que plusieurs contrats interdisent le chargement et déchargement pendant la nuit. Le représentant des «Nations» insista donc pour le maintien des équipes de jour normales. On se mit d'accord sur une répartition du travail selon le système suivant :

équipe du matin : de 6 heures à 10 heures et de 10,30 heures à 14 heures;

équipe d'après-midi : de 14 heures à 18 heures et de 18,30 heures à 22 heures;

équipe de nuit : de 22 heures à 2 heures et de 2,30 heures à 6 heures.

Il est possible actuellement dans le port d'Anvers de faire travailler les équipes désignées ci-dessus et, en outre, l'équipe de jour dont nous venons de parler plus haut. La durée du travail effectif des équipes de matin, d'après-

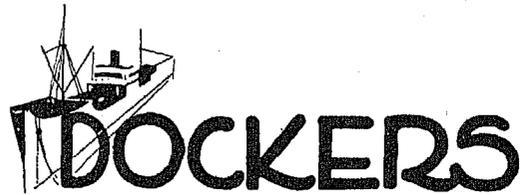
*) Les Nations sont des corporations datant du XIVe siècle; à l'origine c'étaient des guildes qui se sont transformées par la suite en des groupements coopératifs ou anonymes.

midi et de nuit a, comme on voit, été réduite à 7 heures $\frac{1}{2}$.

Il fut décidé que le nouveau système entrerait en vigueur le 1er avril, mais que le système des équipes pourrait être appliqué d'un commun accord, déjà à partir de janvier. A l'étonnement général, plusieurs patrons commencèrent dès janvier à faire exécuter le travail par des équipes successives.

Ceci ne manqua pas de donner lieu à de nombreuses difficultés. Le service des douanes, celui des chemins de fer et celui de la surveillance du port n'étaient pas en mesure de répondre à toutes les exigences que comportait l'application du nouveau système. On peut dire que cela durera encore quelque temps avant que tous les services du port ne soient adaptés à cette transformation de l'exécution du travail. En ce qui concerne les ouvriers, nous croyons pouvoir affirmer qu'ils sont en général satisfaits du nouveau système.

(à suivre).



La grève des ouvriers du bois de Zaandam.

La grève des ouvriers du bois de Zaandam dure à présent près de deux mois et la situation est inchangée. Les employeurs font preuve d'une grande intransigeance et ont refusé d'accepter l'arbitrage. Le moral des grévistes est toujours excellent. Les marins suédois continuent à faire acte de solidarité et la Fédération allemande du trafic, de même que l'Union des marins finlandais, suivent l'exemple suédois et distribuent à leurs membres des feuilles volantes les invitant à refuser d'accomplir à Zaandam tout travail qui leur serait demandé en remplacement des grévistes.

Un nouveau succès des dockers bordelais.

On se rappelle qu'en novembre dernier, les ouvriers du port de Bordeaux ayant présenté une demande tendant à une augmentation des salaires à 30 francs par jour, réussirent après une grève de plusieurs semaines, à obtenir des salaires de 35 francs par jour. Depuis lors, le syndicat des dockers a poursuivi ses efforts et nous apprenons à présent qu'il vient d'obtenir un nouveau franc d'augmentation. Le syndicat qui a enregistré une augmentation de ses effectifs ne se déclare pas encore satisfait et est résolu à poursuivre ses efforts pour obtenir d'autres avantages.



Fusion en Grande-Bretagne.

Comme suite au referendum organisé récemment parmi les adhérents de ces deux organisations, la fusion projetée entre la *Transport and General Workers' Union* et la *Workers' Union*, dont nous avons fait mention précédemment, est à présent décidée. L'ensemble des effectifs s'élèvera à près d'un demi million. La fusion sera un fait à partir du 5 août prochain.

L'organisation des ouvriers des transports d'Espagne.

Lors de son deuxième congrès, tenu à Madrid du 1er au 5 avril dernier, la *Federación Nacional del Arte Rodado* (Fédération espagnole des moyens de transports), une organisation de 15.000 adhérents, groupant des conducteurs d'automobiles, des camionneurs et des agents des tramways et comprenant l'Union des travailleurs des transports urbains de Madrid, déjà affiliée, a décidé l'adhésion à l'I.T.F. Dans le prochain numéro nous donnerons un compte-rendu des travaux de ce congrès intéressant à maints égards.

Nous faisons suivre ici, sur l'organisation syndicale des ouvriers des transports d'Espagne, un aperçu qui nous fut envoyé par la Fédération sus-mentionnée.

.

Le développement lent de l'esprit syndicaliste parmi les travailleurs espagnols, a été cause que les organisations d'ouvriers des transports ont passé par des temps extrêmement difficiles. Jusqu'à tout récemment, lorsque fut constituée la Fédération des moyens de transports — le 20 février 1928 — aucun effort réel n'avait été tenté pour syndiquer les chauffeurs qui constituent l'élément principal pour la création d'une organisation solide, à présent que les transports automobiles sont un facteur si important dans la vie économique. Ceci n'est pas difficile à comprendre, lorsqu'on considère, d'une part, la rapidité vertigineuse avec laquelle les transports mécaniques se sont développés et d'autre part, l'éducation sociale défectueuse d'un grand nombre de travailleurs industriels — dont beaucoup sont même hostiles au syndicalisme. C'est là notre excuse; sans parler encore des circonstances spéciales dans lesquelles s'est développée l'industrie automobile, encourageant les petits propriétaires, généralement réfractaires à l'organisation syndicale et et qu'il sera dur de gagner pour notre point de vue.

Les syndicats locaux d'agents des tramways ne se trouvent pas dans des circonstances beaucoup plus favorables, bien qu'il faille avoir égard aux difficultés spéciales qu'ils ont eues pour syndiquer le personnel, plus particulièrement les mesures de représailles des compagnies de tramways qui réalisent de grands bénéfices et comprennent que le syndicalisme menace leur position privilégiée. Il est facile pour ces compagnies de remplacer les wattmen et les receveurs licenciés par de nouveaux agents, attendu que le travail s'apprend sans grandes difficultés. On conçoit, par conséquent, pourquoi cette catégorie de travailleurs n'a pas encore réussi à consolider son organisation. On peut constater néanmoins des indices d'un renouveau d'activité et des mesures sont prises actuellement pour fonder des syndicats conscients, semblables aux nôtres.

Les camionneurs et les cochers constituent un problème bien plus difficile, à cause de l'essor des transports automobiles qui supprime graduellement les moyens de transports en usage jusqu'à présent. Il existe cependant des syndicats de ces travailleurs, organisés selon nos principes et qui, en leurs jours de plus grande prospérité, ont remporté plus d'une victoire au profit de leurs membres.

L'aviation ne se trouvant encore qu'à ses débuts, il n'existe pas encore d'organisations syndicales de travailleurs de cette industrie, vu qu'ils n'ont pas encore senti la nécessité de défendre leurs intérêts de classe. Toutefois, aussitôt que les transports aériens commenceront à prendre une plus grande importance, nous ferons notre possible pour syndiquer ces travailleurs et les faire entrer dans les rangs des ouvriers des transports organisés.

En ce qui concerne les dockers, nous n'avons pas réussi jusqu'à présent à en grouper plus d'un petit nombre, ce qui est dû surtout au fait qu'il existe très peu de syndicats pour cette catégorie d'ouvriers. Ils tentent cependant actuellement de reconstituer leurs anciens syndicats qui occupèrent dans le temps un place importante dans le mouvement syndical, mais disparurent, par la suite, du nombre des

TRAMWAYS

Conclusion en Allemagne de nouveaux contrats collectifs pour les chemins de fer secondaires.

Dans le numéro du 15 février nous avons fait mention de la résiliation par l'association patronale, pour le 30 avril, des contrats collectifs nationaux applicables aux chemins de fer secondaires. Les négociations entre les parties n'ayant pas abouti à un accord, une sentence arbitrale fut rendue le 22 mars. Cette sentence ne pouvait satisfaire les organisations du personnel attendu qu'elle ne prévoyait aucune augmentation des salaires de base, mais uniquement quelques améliorations sur des points d'ordre secondaire. L'organisation patronale par contre était prête à l'accepter et saisit le ministre du Travail d'une demande tendant à la faire déclarer obligatoire. De nouvelles négociations s'en suivirent. Pour commencer le 22 avril: une fois de plus une entente se trouva impossible, les employeurs n'étant prêts qu'à faire quelques concessions minimales. Comme suite à de nouvelles démarches de la part des organisations syndicales pour éviter que la sentence fût déclarée obligatoire, les pourparlers furent poursuivis le 2 mai. Cette fois un accord intervint. La sentence arbitrale du 22 mars a été acceptée par les parties, avec quelques modifications toutefois: le salaire de base minimum prévu dans le contrat-type est relevé de 83 % à 84 % des échelles fixées par l'Etat; les indemnités de déplacement sont relevées de 25 %.

Un nouveau contrat collectif pour le personnel de la Société des transports en commun berlinois.

La Fédération allemande du trafic a conclu avec la Société des transports en commun berlinois un nouveau contrat collectif qui prévoit pour le personnel de cette entreprise des avantages appréciables.

La durée du travail journalier a été réduite d'une demi-heure, sans déterminer de diminution du salaire, et portée pour tous les services de la Société à 221 heures par mois. Les autres dispositions relatives à la durée du travail (préparation et fin de service, jours de repos etc.) ont également été améliorées. Pour le travail accompli les jours fériés (de semaine), le personnel roulant touchera dorénavant une allocation de 50 % pour chaque heure de travail effectuée, le personnel des services techniques recevra une allocation de 100 %. Mentionnons en outre les dispositions sur l'octroi de la pension de retraite qui sont très favorables; la nouvelle caisse de pensions tiendra compte, pour les ouvriers non affiliés jusqu'à présent à une caisse, des années de service accomplies, sans réclamer pour ces années des cotisations. Citons en dernier lieu, les relèvements de salaire, applicables à partir du 1er avril, de 3 pfennigs par heure pour le personnel roulant et de 5 pfennigs pour le personnel des services techniques. Ces salaires ne sont que provisoires, un contrat réglant de façon uniforme les salaires de l'ensemble du personnel devant être réalisé pour le 1er octobre.

La lutte autour des tramways municipaux de Londres.

On se rappelle qu'au mois de novembre dernier furent présentées au Parlement anglais des propo-

organisations combattives, à cause des théories scissionnistes de certains extrémistes.

Généralement parlant, on constate qu'il n'existe pas de sérieuses difficultés pour créer une puissante organisation nationale réunissant toutes ces forces éparses et traçant pour leur activité des directives conformes aux principes syndicalistes que nous avons adoptés et que nous considérons comme étant les plus appropriés pour être réalisés dans la pratique. Nous espérons, par conséquent, réussir dans un temps relativement proche, à créer une fédération qui constituera un véritable rempart pour tous les ouvriers des transports d'Espagne.

Madrid, le 16 mai 1929.

sitions de loi tendant à faire passer, sous prétexte de coordination des transports en commun londoniens, la prospère entreprise des tramways municipaux de Londres entre les mains du consortium assurant l'exploitation des lignes d'autobus et des métropolitains. Le parti travailliste s'est efforcé par tous les moyens, au Parlement aussi bien qu'en dehors de celui-ci, pour faire repousser ces propositions ou, du moins, en faire amender le texte. Il n'a pu cependant avoir raison de la majorité conservatrice et la Maison des Communes vient, après des débats acharnés, d'adopter en troisième lecture les propositions.

Attendu qu'il a été décidé que les propositions de loi non liquidées pendant cette législature, seraient renvoyées pour terminaison au nouveau Parlement, la possibilité d'un rejet subsiste, bien que les débats ne seront plus réouverts concernant le texte.

A Détroit, le tramway et l'autobus collaborent.

Les tramways de Détroit (Etats-Unis) exploitent plusieurs lignes où les arrêts sont éloignés les uns des autres, ce qui permet de circuler à une vitesse accrue. Le trafic entre ces arrêts est desservi par des autobus qui, pour faciliter le changement de voiture, viennent se placer le long des refuges où s'arrête le tramway. Lorsque les arrêts sont par exemple à 770 m. de distance, la vitesse des convois est de 28 km à l'heure. Pour bien juger ce chiffre, il faut prendre en considération que le tramway ne circule pas sur siège propre. Par un système d'enclenchement électrique, les signaux lumineux réglant la circulation qui vient des rues latérales sont automatiquement placés, lorsque le tramway arrive, dans la position «arrêt». Priorité du tramway, par conséquent, même à Détroit, la ville de l'auto!



Contrat collectif pour les conducteurs d'automobiles au service des chemins de fer anglais.

Le 15 avril dernier est entré en vigueur un contrat collectif conclu entre l'Union nationale des cheminots anglais et les quatre principales compagnies de chemins de fer. Ce contrat qui peut être renouvelé après 12 mois, s'applique à l'ensemble du personnel des chemins de fer occupé aux transports sur route. Il prévoit les taux de salaires suivants:

Fonctions	Londres	Zones industrielles	Zones rurales
Conducteur d'autobus Services publics	sh. 64	sh. 62	sh. 58
Conducteur d'autobus Services privés	„ 60	„ 58	„ 54
Livreurs sur camionnettes transportant des colis			
Propulsion à l'essence ou à la vapeur	„ 60	„ 57	„ 53
Propulsion électrique	„ 56	„ 53	„ 49
Conducteurs de camions			
Propulsion à l'essence ou à la vapeur	„ 60	„ 57	„ 53
Propulsion électrique	„ 56	„ 53	„ 49
Receveurs d'autobus	„ 58	„ 54	„ 50

Les heures de travail sont de 48 heures par semaine, les repos non compris. Un salaire journalier et hebdomadaire est garanti. Selon les nécessités, les heures de travail sont accomplies en 6 journées de travail, coupées par un ou par deux repos adaptés au service. Les 48 heures peuvent également être réparties sur moins de 6 journées de travail, à condition qu'un tour de service n'exécède pas 12 heures, repos non compris.

Après 12 mois de service, le personnel a droit à une semaine de congé annuel payé.

Il faut qu'un repos d'au moins 9 heures se trouve entre la fin d'une journée de travail et le début de la journée suivante.

Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 25 % au-dessus du salaire normal.

Le travail des dimanches, de même que le travail effectué les jours de Noël, le Vendredi Saint (ou en Ecosse le 1er et 2 janvier) est payé à raison de 50 % au-dessus du taux normal. Certaines dispositions minima existent encore à cet égard.

Grève des conducteurs de taxis de Saint-Gall (Suisse).

Les chauffeurs de taxis de la ville de Saint-Gall mènent depuis plusieurs semaines une lutte acharnée pour obtenir la conclusion d'un contrat collectif, et la reconnaissance de leur organisation. Pour commencer, la grève fut dirigée contre la grande société de taxis, la *Citag A. G.* L'office de conciliation fit une proposition de médiation qui fut acceptée de façon unanime par les travailleurs. L'entreprise *Citag* fit cependant une série de réserves que les chauffeurs refusèrent d'accepter. Sur ces entrefaites, les chauffeurs au service de petits patrons demandèrent à leurs employeurs de prendre le projet de médiation comme base pour un contrat collectif. Le refus des patrons eut comme conséquence une extension du mouvement de grève aux chauffeurs des petites entreprises. On se rend compte de l'acharnement avec lequel la lutte est menée des deux côtés, en considérant que les employeurs se sont engagés — sous peine d'une amende de 500 francs — à ne conclure aucune convention avec l'organisation syndicale. Chaque entreprise a en outre dû s'engager à ne pas reprendre à son service avant deux ans les chauffeurs ayant participé à la grève, sous peine d'une amende de 1.000 francs. Les négociations sont poursuivies.

Un nouveau code de la route en Italie.

Un nouveau code de la route est entré en vigueur en Italie le 1er février dernier. Il contient des dispositions relatives à la circulation générale des véhicules et des piétons et prévoit pour toute infraction des sanctions assez graves, sous forme d'amendes aussi bien que de peines d'emprisonnement. A l'avenir, le sens de la circulation sera à droite dans tous le royaume, les dépassements devant se faire à gauche. Il est interdit de dépasser un autre véhicule dans un virage et aux endroits des routes où la visibilité est insuffisante. En ce qui concerne les passages à niveau, la loi prévoit que le conducteur doit diminuer la vitesse et s'assurer, avant de traverser le passage, qu'aucun train n'approche. Les véhicules automobiles devront dorénavant être équipés de deux systèmes de freinage, indépendants l'un de l'autre. Par rapport à la vitesse, la loi prescrit qu'elle doit être telle que le conducteur reste toujours maître de sa voiture; il est tenu de ralentir aux endroits dangereux ou à circulation particulièrement intense. Des dispositions spéciales par rapport à la vitesse ont été édictées pour les voitures dont le poids dépasse 4 tonnes, pour les camions automobiles etc.

Formation des juges allemands dans les questions touchant la circulation automobile.

L'école policière de Berlin pour la technique et la circulation a ouvert, le 26 février dernier, un cours pour la formation, dans les questions techniques de l'automobilisme, de juges et de procureurs publics qui, dans l'exercice de leurs fonctions, ont affaire à des litiges se rapportant à l'automobilisme. Quinze juges et procureurs publics se sont fait inscrire pour le cours.

Concentration des transports automobiles en Grande-Bretagne.

Pour l'exploitation de services d'autobus en Ecosse et dans le Nord de l'Angleterre, la *Scottish National Omnibus Company*, une société au capital d'environ 4.000.000 de livres sterling, vient d'être constituée. Pour commencer, un parc d'environ 300 voitures sera mis en service.

La compagnie nouvellement créée ne serait qu'une première réalisation d'une combinaison encore plus vaste qui engloberait à la fin de l'année, suivant les renseignements déjà publiés, au moins huit sociétés de transports automobiles.

MARINS

L'unité rétablie parmi les marins français.

Les 14 et 15 mai dernier a eut lieu à Paris un congrès extraordinaire des gens de mer français. Ce congrès qui réunissait des délégués de la Fédération nationale des syndicats maritimes, de même que des représentants de la Fédération des travailleurs de la mer, décida, plaçant «au-dessus des tendances et des personnalités, l'intérêt général corporatif», de reconstituer l'unité dans une unique fédération adhérente à la C.G.T. régulière. Pour permettre une reprise de contact, le congrès résolut de ne pas désigner de Bureau fédéral définitif, mais de nommer une Commission exécutive, qui fonctionnera jusqu'au congrès de septembre prochain où le Bureau fédéral et un Conseil national seront définitivement désignés.

Nous avons enregistré avec satisfaction cette nouvelle qui contribuera certainement beaucoup à augmenter la force et l'influence du mouvement syndical des gens de mer français.

Sera-ce à présent le tour des marins finlandais ?

Il paraît que les armateurs «scandinaves» se sont enquis auprès du foyer des marins à Reval pour savoir jusqu'à quel point il serait possible d'enrôler sur leurs navires un nombre important de marins esthoniens.

On pourrait croire en apprenant cette nouvelle, qu'il y a soudainement un manque de marins en Scandinavie; ce n'est cependant pas le cas. Il y a, au contraire, un grand nombre de marins qui attendent un enrôlement. Pas plus y a-t-il un conflit du travail dans un des pays scandinaves.

Nous croyons ne pas être très loin de la vérité en supposant que cette demande, faite au nom des armateurs scandinaves, émane au fond des armateurs finlandais. Le contrat collectif en vigueur pour la navigation maritime finlandaise expire le 15 août. Le contrat n'a pas encore été résilié, mais nous avons nettement affaire ici à une demande camouflée tendant à se rendre compte s'il serait possible, le cas échéant, de recruter des briseurs de grève.

Grèves d'officiers de bord.

La grève des officiers du pont suédois continue. L'organisation réclame pour un premier lieutenant une majoration de salaire de 10 couronnes par mois, dans les 5 catégories inférieures de navires, de 12 couronnes dans la catégorie 6 et de 14 couronnes dans la catégorie 7. Ces majorations porteraient ce salaire à un niveau égal à celui des mécaniciens. L'Association

des armateurs ne veut pas accorder plus de 5 couronnes par mois. Une partie des armateurs ont toutefois conclu séparément des accords avec les officiers du pont.

Depuis le 7 mai, les mécaniciens et radiotélégraphistes de Lettonie sont en grève. Ils réclament une augmentation de salaires de 50 %, de même qu'une majoration de l'indemnité journalière de 2,30 à 4 lats (1 lat = env. 5 francs français), une assurance contre la maladie et les accidents, quinze jours de congé annuel payé et la conclusion d'un contrat collectif. Les taux actuels des salaires sont les suivants:

1er mécanicien	lats 240 par mois
2ème " "	" 190 " "
3ème " "	" 180 " "
radiotélégraphiste	" 160 " "

Les armateurs se déclarent prêts à certaines concessions, mais ont radicalement refusé de signer un contrat collectif. Le gouvernement s'est rangé du côté des armateurs et a consenti à ce que des chauffeurs, graisseurs, mécaniciens de remorqueurs et élèves de deuxième classe de l'école navale soient employés comme mécaniciens. Il a en outre autorisé une diminution du nombre des mécaniciens qu'il est prescrit d'enrôler à bord d'un navire maritime et a approuvé l'emploi d'officiers étrangers.

Les assurances sociales pour les marins japonais.

Le Bureau des questions sociales du Japon avait entrepris dans le deuxième semestre de 1927 l'élaboration d'un projet de loi qui devait procurer aux marins le bénéfice des assurances sociales. Vers la fin de 1928, les travaux étaient terminés et le projet de loi put être soumis pour approbation à une commission d'experts dans laquelle les marins japonais avaient un représentant. La Commission proposa quelques amendements, mais l'Union des marins japonais, ne pouvant aucunement se déclarer d'accord avec le projet de loi, présenta un nouveau projet. Celui-ci s'écartait tant du texte original que la Commission refusa de l'approuver. Le représentant des marins adopta le point de vue qu'il valait mieux ne pas avoir de loi qu'une loi totalement insuffisante. Il défendit sa manière de voir avec tant de conviction que la Commission décida de renoncer à présenter au Parlement un préavis concernant le projet de loi. Rien ne sera donc entrepris pour le moment, car, tout en désirant ardemment la mise en vigueur d'une loi d'assurances sociales pour les gens de mer, les marins japonais ne peuvent collaborer à l'adoption du projet de loi présenté.

Les temps sont difficiles!

La maison d'armement Wilhelm Wilhelmsen à Oslo est pour le moment la plus importante en ce qui concerne le tonnage à moteur. Sa flotte se compose de 35 bâtiments à moteur d'un tonnage total de 305.000 tonneaux et de 26 bâtiments à vapeur d'un tonnage total de 233.000 tonneaux. Elle entretient 11 lignes de navigation faisant le service vers toutes les parties du monde. La maison emploie un total de 2.500 hommes y compris les capitaines et les officiers.

Les bénéfices nets d'exploitation se chiffrent l'année dernière à environ 14 millions de couronnes. 2.500 hommes ont donc réussi à réunir pour cette maison d'armement un bénéfice net de 14 millions; ceci signifie une moyenne de 5.600 couronnes par homme, du capitaine jusqu'au mousse. Toutefois, le montant ne s'arrête pas là. En tenant compte des dépenses faites pour l'entretien, l'approvisionnement, le charbonnement et tout ce qui s'y rapporte, les frais de bureau de l'armateur, les impôts, les amortissements etc. on arriverait à une somme invraisemblablement grande.

5.600 couronnes par homme. Cela signifie que l'armement gagne plus de 300 % du montant qu'elle dépense pour la solde d'un matelot, pour ne pas parler du mousse qui peut se vanter de rapporter au patron 1333 % de son salaire. S'il venait à l'idée de quelqu'un de prêter de l'argent contre un pareil intérêt, cela ne durerait pas longtemps avant que la justice trouve le moyen de prendre des mesures contre lui, s'appuyant sur la loi contre les usuriers. Mais, voilà précisément la différence entre l'argent et les hommes.

Et dire qu'il se trouve tout de même des personnes qui ont le courage de parler de ces insolents de marins, lorsque ceux-ci se risquent à demander quelques couronnes d'augmentation par mois, des conditions de logement convenables et des heures de travail plus courtes. Oui, les temps sont difficiles!

Quatre bâtiments finlandais restent à l'index.

On sait que l'Union finlandaise des marins et chauffeurs a mis à l'index l'été passé 17 vapeurs, dont les propriétaires avaient refusé de signer un contrat collectif avec l'organisation. Depuis lors, un contrat a été signé pour 13 navires, ce qui fait qu'il n'en reste plus que quatre qui soient à l'index, à savoir: «Nina» et «Greta» de Lovisa, «Thunbury» de Mariehamn et «Aksel» de Raumo.

VAN OVEN,

La Haye - (Hollande).

BANNIERES ET INSIGNES.

Fournisseur de I.T.F.

Adresser commandes au secrétariat de I.T.F.

BATELLERIE

Nouveau contrat collectif dans la navigation intérieure suédoise.

L'Union des marins suédois a réussi à conclure avec l'Association des armateurs dans la navigation intérieure un nouveau contrat qui prévoit des améliorations appréciables. Les taux des salaires ont été établis selon les cinq tarifs suivants:

Tarif 1. S'applique aux bateaux de marchandises sur les lacs et sur le Göta- et Trollhättakanal. par mois Cour.

Matelot (sans pratique du métier)	75.—
Matelot (après 12 mois de service de ce genre)	115.—
Timonier	135.—
1er Chauffeur	130.—
2ème Chauffeur	85.—

Tarif 2. S'applique aux bateaux de passagers naviguant sur la Göta älv.

Matelot (sans pratique du métier)	100.—
Matelot (après de 12 mois de service de ce genre)	130.—
Timonier	145.—
Chauffeur	130.—
Chauffeur (après 12 mois de service)	145.—

Tarif 3. S'applique aux bâtiments navigant sur le Dalsländskanal.

Matelot	100.—
Chauffeur	100.—
Gabariier	200.—

Tarif 4. S'applique aux gabares appartenant à la «Norra Bergslags Järnvägs A. B.» (Compagnie des chemins de fer des districts miniers du Nord).

Patron de gabare	220.—
Gabariier	205.—

Tarif 5. S'applique aux navires appartenant à la Société d'armement Mälaren-Göteborg.

Matelot (sans pratique du métier)	75.—
Matelot (après 8 mois de service de ce genre)	90.—
Matelot (après 12 mois de service de ce genre)	115.—
Timonier (service de canal)	120.—
Timonier	140.—
1er Chauffeur	130.—
2ème Chauffeur sans pratique	75.—
2ème Chauffeur après 8 mois de service	90.—
2ème Chauffeur après 12 mois de service	115.—

Le nombre des matelots de bord touchant le salaire le plus bas, ne peut pas être de plus d'un par bateau. Un graisseur employé sur un navire à moteur, de même qu'un chauffeur devant faire seul le service, est payé comme un premier chauffeur. A part les salaires en espèces, l'équipage a droit à la nourriture, à l'exception des gabariiers, pour lesquels les tarifs spéciaux 3 et 4 ont été établis. Lorsqu'un marin tombe malade ou est victime d'un accident du travail, il est hospitalisé aux frais de l'armateur. A défaut de soins dans un hôpital, il a droit à une indemnité de maladie de 4 couronnes par jour.

Le nouveau contrat sera valable du 1er février 1929 au 31 janvier 1931 et sera prolongé d'année en année, à moins de résiliation par écrit, au moins un mois avant la date d'expiration.

Résiliation du contrat collectif dans la navigation rhénane.

Les organisations intéressées au contrat collectif en vigueur pour la navigation rhénane ont résilié le contrat dans le but d'obtenir des majorations de salaire et des améliorations des conditions de travail. Nous ne possédons pas pour le moment des détails sur les revendications formulées. Les employeurs ont déclaré ne pouvoir accorder aucune augmentation, encore qu'une certaine amélioration du trafic se manifeste pour le moment. Il faut tenir compte de la possibilité d'une grève. Le contrat expire le 30 juin 1929.



Un avis compétent sur l'espéranto.

«Professeur de langues française et anglaise, ayant non seulement écrit pour les deux langues des grammaires en vers pour en faciliter l'enseignement, mais également fait et écrit des études de philologie comparative, je dois avouer avoir eu pendant de longues années une espèce de préjugé contre la langue artificielle, l'espéranto.

Mon activité politique me fit connaître de nombreux espérantistes ouvriers et le grand succès du congrès espérantiste tenu à Vienne, me donna motif de m'occuper également de cette question. C'est ainsi que je me suis mis à étudier l'espéranto; qu'il me soit permis de dire que, dans un délai d'une semaine, je me suis familiarisé avec toute la grammaire et ai appris un grand nombre de mots, en telle sorte que je puis à présent lire les journaux des espérantistes ouvriers, sans l'aide d'un dictionnaire. Je dois avouer que tous mes préjugés ont disparu et que toutes les fonctions grammaticales des autres langues sont contenues dans l'espéranto et reconnaissables avec la plus grande facilité. J'ai même pu constater que la langue avait en elle des possibilités de développement ultérieur, ce dont je doutais le plus autrefois. Une bonne méthode d'enseignement de la part du professeur et du zèle de la part de l'élève permettent d'apprendre l'espéranto avec la plus grande facilité et peuvent contribuer énormément à la réalisation de l'idéal d'une entente entre les peuples. C'est ainsi que d'incrédule, je suis devenu un fervent adepte de l'espéranto, que je suis prêt à défendre partout.

Dr. R. Plöhn.

«Der Eisenbahner» Tchécoslovaquie.

Les progrès de la langue auxiliaire.

Le *Heroldo de Esperanto* du 24 mai annonce que le Parlement japonais a décidé d'inscrire l'espéranto au programme de toutes les écoles élémentaires et secondaires et, en outre, d'accorder une subvention financière à l'Institut japonais pour l'étude de l'espéranto.

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.