



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**

En raison des vacances, notre organe ne paraîtra pas les 1er juillet et 1er août.

SOMMAIRE :

Les élections anglaises	73
Communications du Bureau	75
Cheminots :	
Les élections des délégués du personnel aux chemins de fer allemands	74
Notices	75
Ouvriers du transport :	
Problèmes du travail dans le port d'Anvers (IV)	76
Le deuxième Congrès de la Fédération espagnole des transports.	77
Automobilisme :	
Notices	77
Tramways :	
Tramways ou autobus	78
Aéronautique :	
Quel sera le sort de l'aviation allemande?	79
Marins :	
Les conditions de travail des marins russes	80
Esperanto	80

Les élections anglaises.

Les élections anglaises longuement attendues ont eu lieu. Les efforts de nos camarades du parti travailliste ont été couronnés d'un succès grandiose. Il est vrai qu'ils n'ont pas réussi à conquérir la majorité, mais on constate, à part un accroissement considérable du nombre des voix émises sur les travaillistes, que le nombre des mandats est de beaucoup supérieur à celui que détenait le parti au moment où le précédent gouvernement travailliste vint au pouvoir. Il faudra que les conservateurs et les libéraux se rendent au grand complet à la Maison des Communes, s'ils veulent être à même de battre le gouvernement!

En combinant leurs forces, les libéraux et conservateurs ont cependant encore la possibilité de contrecarrer les projets du gouvernement travailliste. Il est même possible, en considération du danger commun qui les menace, que leurs desseins politiques se confondent aussi bien que leurs intérêts économiques, de manière qu'aux prochaines élections, deux forces seulement se trouveront en présence: le Travail et le Capital,

Sous le nouveau régime, le mouvement syndical se remettra non seulement des pertes subies, mais il connaîtra sans nul doute une période de grande prospérité, comme étant le représentant de toute la classe ouvrière. La loi réactionnaire sur les syndicats sera abrogée.

La tâche d'un gouvernement ouvrier n'est jamais facile: son avènement ne se produit pas en des périodes de prospérité, mais en des temps de mauvaise fortune. Si toutefois, le nouveau gouvernement anglais réussit à améliorer la situation économique, à aider les ouvriers agricoles et les mineurs, à promouvoir le désarmement et à améliorer les conditions de travail dans les colonies, le parti travailliste pourra avec confiance entrer en lice lors de prochaines élections.

Les organisations adhérentes à l'I. T. F. ont enregistré de gros succès. L'Union nationale des cheminots a vu déléguer au Parlement onze de ses membres, l'Association des employés de chemins de fer huit, l'Union britannique des transports neuf, l'Union des travailleurs du commerce de détail et similaires quatre, tandis que l'Association des mécaniciens a vu réélire son secrétaire.

Au nom de l'I. T. F. tout entière, nous félicitons nos camarades anglais de leur victoire, convaincus que le gouvernement travailliste sera à nos côtés partout où nous œuvrons pour faire aboutir les points de notre programme qui ne peuvent être réalisés que dans le domaine international!

CHEMINOTS

Les élections des délégués du personnel aux chemins de fer allemands.

par L. BREUNIG.

Tous les ans au mois de mai, les cheminots allemands élisent, en vertu d'une ordonnance spéciale basée sur la loi sur les conseils d'entreprise, leurs représentants. Le système à trois paliers nécessite pour la Reichsbahn l'élection d'environ 6.000 commissions locales du personnel, de 30 commissions arrondissementales auprès des directions de réseau et d'un conseil central auprès de

l'administration centrale à Berlin. Nous disposons actuellement du résultat définitif des élections au conseil central et aux commissions arrondissementales. Pour les élections au conseil central, 328.199 voix ont été émises par 377.000 agents ayant le droit de vote. Cinq listes se trouvaient en présence. Le résultat des élections pour le conseil central qui se compose de 25 membres est le suivant:

	Voix.		Mandats.
Union des cheminots allemands (I.T.F.)	225.602	(217.113)	19 (19)
Chrétiens	59.154	(49.972)	4 (4)
Neutres nationalistes.	21.473	(22.497)	1 (2)
Communistes.	21.258	(—)	1 (1)
Anarcho-syndicalistes.	1.712	(2.319)	— (—)

(Les chiffres placés entre parenthèses indiquent les résultats de l'année passée.)

Pour les commissions arrondissementales 362 mandats étaient à remplir auprès de 30 directions de réseau. Leur nombre a été réparti de la façon suivante : Union des cheminots allemands 274; chrétiens 64; neutres nationalistes 13; communistes 11. Le nombre des mandats au sein des commissions locales n'est pas encore définitivement arrêté pour 1929.

Cette année encore, l'Union des cheminots allemands a obtenu un grand succès et a brillamment su faire face à l'assaut de tous les adversaires. La lutte électorale tomba à une époque très défavorable. L'hiver particulièrement long et rigoureux avait déterminé une crise des transports qui se trouva accentuée par une crise économique générale. L'armée des chômeurs avait atteint un chiffre de près de 3 millions. Les syndicats de cheminots se virent contraints, en dépit de la crise, de résilier le contrat collectif relatif aux salaires, en considération de la rétribution minimale des ouvriers. La compagnie des chemins de fer refusa catégoriquement toute augmentation de salaires et déclara ne pas pouvoir supporter des surplus de dépenses, sans augmenter les tarifs des transports. Avec cela, le gouvernement du Reich déclara qu'un relèvement des salaires des ouvriers de l'Etat et de l'administration des postes ne pouvait pas être pris en considération, avant que la question des réparations ne soit réglée par le Comité des experts réuni à Paris.

Le parti communiste estima que cette situation lui permettrait d'utiliser, lors

des élections pour les conseils d'entreprise, le mécontentement des cheminots pour ses propres fins. La direction du parti avait décidé de présenter, lors des élections des délégués du personnel, qui ont lieu en Allemagne tous les printemps, des listes séparées, avec l'aide des travailleurs non organisés et contre les syndicats. Les dirigeants communistes ont appliqué cette tactique, en dépit d'une forte opposition dans leurs propres rangs. Le parti communiste reconnaissant une « importance politique toute spéciale » aux élections des délégués du personnel à la Reichsbahn, décida de mettre tous les rouages du parti au service de ces élections. C'est ce qui eut lieu. On commença dès janvier à préparer les élections. Une conférence nationale et de nombreuses conférences arrondissementales de cheminots communistes furent organisées afin de préparer une victoire éclatante. Les travaux électoraux étaient confiés à des commissions de vote arrondissementales et à des commissaires électoraux locaux, sous la direction d'un comité national et sous le contrôle sévère de la direction centrale du parti. Une campagne de propagande fut engagée, selon toutes les méthodes de rigueur chez les communistes, dans la presse, dans des meetings et au moyen de nombreux tracts de propagande. Les calomnies habituelles furent lancées contre les dirigeants de l'Union des cheminots. Il va sans dire que l'activité de l'Union des cheminots, tous les résultats acquis par elle et sa tactique dans le mouvement pour le relèvement des salaires, étaient démolis selon toutes les règles de l'art. Tous les jours, les cheminots étaient invités à proclamer la

grève et à désigner des comités de grève. Il faut constater cependant, que dans ce mouvement pour un relèvement des salaires aucun cheminot, les communistes y compris, ne s'est soucié des mots d'ordre moscovites.

Lors des élections, seul un petit pourcentage des cheminots a donné dans le piège tendu par les communistes. Le résultat du scrutin indique que les efforts énormes du parti communiste ont abouti à un échec. Comparée aux années 1927 et 1928, leur influence a fortement diminué dans le domaine idéologique aussi bien que numériquement parlant. Les deux années écoulées, 38 communistes avaient été élus comme délégués de l'Union des cheminots dans 18 arrondissements. Après ces dernières élections, il n'y a plus dans les conseils arrondissementaux que 18 communistes répartis sur 8 arrondissements. Ils ont par conséquent perdu 20 sièges. Dans 2 arrondissements, les seuls où ils disposaient depuis 1920 de la majorité, ils ont cette fois été battus. Au conseil central du personnel, ils ont également un représentant de moins que les années passées, lorsque leurs candidats figuraient sur les listes de l'Union des cheminots.

L'influence de l'opposition communiste opérant au moyen de listes séparées avait déjà diminué ces dernières années; elle a fléchi depuis 1925 de 9,24 % à 0,79 %, en 1928, pourcentages établis en considération du nombre de leurs mandats dans les conseils arrondissementaux et locaux du personnel. Dans les commissions arrondissementales, le nombre des mandats avait baissé de 23 à 4 et des dans les commissions locales de 3,4 % à 0,18 %. Il est intéressant de constater que les hauts et les bas du mouvement communiste coïncident avec une augmentation ou un recul du nombre des non-syndiqués. C'est ainsi que, par exemple, le chiffre des délégués du personnel non syndiqués a baissé de 6,5 % en 1925 à 2,35 % en 1928. Le recul de l'influence communiste est allé de pair avec une augmentation de 29,3 % des effectifs de l'Union des cheminots.

La nouvelle tactique du parti communiste a abouti à isoler complètement les communistes dans les syndicats indépendants allemands. L'activité destructrice des communistes qui, en considération de la lutte particulièrement difficile pour faire relever les salaires, équivalait à un appui à la Reichsbahn, fut condamnée résolument par tous les cheminots formés dans l'esprit syndical.

Les adversaires de l'Union des cheminots, les organisations chrétienne et neutre, spéculaient sur l'aide communiste. Elles n'ont pas caché leur satisfaction au sujet de la lutte fratricide cherchée par les communistes et en ont usé dans leur campagne électorale. Ces organisations n'ont pas hésité en outre, sans tenir compte du mouvement revendicatif engagé d'un commun accord avec l'Union des cheminots allemands,

de faire circuler les pires calomnies sur le compte de cette organisation. Le résultat final n'en fut pas modifié. L'Union des cheminots a inébranlablement résisté aux pires attaques de gauche aussi bien que de droite et a remporté une nouvelle victoire.

Comme on pouvait s'y attendre, le problème des réparations et la situation d'exception où se trouvait le personnel des chemins de fer en vertu du plan Dawes, ont joué un rôle important dans cette campagne électorale. Aussi bien dans l'organe syndical de l'Union des cheminots que dans toutes les réunions, il a été constaté avec satisfaction et gratitude que l'I.T.F. a fait tout ce qui était en son pouvoir pour aider à faire aboutir les revendications des cheminots allemands.

Le résultat des élections témoigne du degré de développement de l'esprit syndical parmi les cheminots allemands et donne nettement expression à la confiance qu'ils posent en les dirigeants de leur organisation syndicale. Une issue heureuse du mouvement pour le relèvement des salaires est venue s'ajouter à la victoire électorale. L'Union des cheminots doit son succès à la discipline de ses membres et aux efforts de tous ses militants qui collaborent de façon exemplaire dans la lutte quotidienne. Les résultats acquis seront un nouvel encouragement pour poursuivre à consolider l'Union des cheminots et à grouper tous les travailleurs du rail sans exception sous la bannière de l'I.T.F.

Les salaires des cheminots français vont nouvellement être relevés.

On se rappelle qu'à la fin de 1928, une augmentation de salaires d'environ 11 % avait été accordée aux cheminots français. Ce relèvement devait toutefois être appliqué en deux étapes, à savoir une tranche le 1er janvier 1929 et une seconde le 1er janvier 1930.

Un communiqué donné par le gouvernement à la suite d'un Conseil des ministres, annonce à présent que les différents réseaux français sont d'accord pour faire entrer en vigueur, dès le 1er juillet, l'augmentation qui n'avait été prévue que pour le 1er janvier prochain. Le salaire de base atteindra de la sorte un chiffre de frs. 7.600 (7.800 avec les primes). L'application anticipée de l'augmentation est un succès pour la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, qui s'est activement employée pour obtenir que le délai fixé en 1928, soit abrégé. Ce premier succès stimulera ses efforts tendant à obtenir pour le personnel un salaire de base de frs. 10.800.

Augmentation des salaires des ouvriers de la Reichsbahn.

Le ministre allemand du Travail a déclaré obligatoire la sentence arbitrale, rendue le 24 mai, et qui accorde à tous les ouvriers des chemins de fer d'Allemagne orientale un relèvement de 4 pfennigs et à ceux d'Allemagne centrale et occidentale, une majoration de 3 pfennigs par heure. Ces augmentations sont à effet rétroactif au 1er avril 1929. La nouvelle réglementation est valable jusqu'au 31 mars 1931 et ne pourra être résiliée qu'avec un mois de préavis. La compagnie des chemins de fer avait repoussé la sentence arbitrale, en déclarant qu'elle se verrait, si elle était obligée de l'accepter, dans la nécessité d'augmenter les tarifs. Attendu que sur ces entrefaites l'accord réalisé à Paris concernant les paiements des réparations de guerre a notoirement diminué les charges incombant à la compagnie des chemins de fer allemands, on s'attend à ce que celle-ci ne soulève plus d'objections contre l'application des augmentations.

La nouvelle réglementation est applicable à plus de 350.000 salariés dont les conditions sont régies par le statut du personnel ouvrier du 11 juillet 1924, incorporé dans le contrat collectif relatif aux salaires.

Le numéro du 15 décembre 1923 du Bulletin d'information de l'I.T.F., donnait un aperçu succinct de la réglementation des salaires des ouvriers aux chemins de fer d'Allemagne. Rappelons en les dispositions principales, en les complétant au besoin.

Les salaires sont fixés selon l'espèce de travail exécuté, ce qui donne lieu à une division du personnel en huit échelles de salaires (Lohngruppen), dont la VIIIème englobe le personnel féminin. Le salaire du personnel ouvrier féminin correspond à présent à 75 % des taux de l'échelle VII. La classification dans les diverses échelles de salaire est la suivante:

- „ II Ouvrier spécialiste.
- „ III Ouvrier.
- „ IV Chef de brigade de manœuvre.
- „ V Aide-ouvrier.
- „ VI Manœuvre spécialisé (effectuant des travaux particulièrement lourds).
- „ VII Manœuvre.

La classification d'après le lieu de résidence est basée sur une division du pays en trois grands territoires économiques. Dans les grandes lignes, le territoire I couvre l'Est du pays, le territoire II les régions centrales et le territoire III la partie occidentale (Rhénanie, territoire de la Ruhr et une grande partie de l'État de Bade). Dans chacun de ces territoires économiques (Lohngebiete), les localités sont subdivisées en 5 classes de localités (A, B, C, D et E).

Les salaires payés dans le territoire économique II sont en moyenne supérieurs de 5 % à ceux du territoire économique I; ceux du territoire III dépassent de 5 % ceux du territoire II. L'écart entre les taux des différentes classes de localités est chaque fois de 1 pfennig. La différence entre les divers taux de salaire est encore accentuée par l'octroi, dans plus de 1.000 localités, d'une indemnité de lieu de résidence allant de 2 à 54 %. Cette indemnité de lieu de résidence est payée aux ouvriers des chemins de fer dans les localités industrielles où leur salaire serait inférieur à celui des ouvriers de l'industrie privée employés pour un travail analogue. Pour la fixation du salaire, l'âge des ouvriers (non pas les années de service fournies) entre également en ligne de compte. Le salaire maximum est atteint à 24 ans.

Mentionnons, pour être complets, l'allocation pour charges de famille, dite *salaire social* (Soziallohn), de 3 pfennigs par heure pour la femme et pour chaque enfant âgé de moins de 16 ans. L'allocation familiale n'est payée que pour 6 jours par semaine.

Les salaires de base sont déterminés d'après les salaires horaires ou les salaires journaliers. Sont rétribués à l'heure les ouvriers des ateliers d'entretien courant, des ateliers du télégraphe et des centrales électriques et usines de gaz, de même que les ouvriers des ateliers et les ouvriers de l'entretien de la voie. Tous les autres ouvriers du service de l'exploitation touchent un salaire journalier.

Nous donnons ci-après un tableau indiquant le salaire horaire de base maximum touché depuis février 1924 par trois catégories d'ouvriers de la classe A des lieux de résidence, dans les trois territoires économiques:

Salaire horaire au	Manœuvre Echelle VII			Aide-ouvrier Echelle V			Ouvrier Echelle III			Augm. en Augm. en pour cent.
	Territoire écon.			Territoire écon.			Territoire écon.			
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	
10.2.24	25	28	31	28	32	35	33	39	43	37
30.3.24	31	34	37	34	38	41	39	45	49	39
1.6.24	36	39	42	39	43	46	45	53	57	45
16.11.24	40	43	46	43	47	50	49	58	62	49
15.5.25	43	46	49	46	50	53	52	61	65	52
1.9.25	43	46	49	47	51	54	55	64	68	55
1.1.26	43	46	49	47	51	54	56	66	70	56
1.4.27	44	47	50	48	52	55	60	66	71	60
1.10.27	49	52	55	53	57	60	61	67	71	66
1.4.28	54	57	60	57	61	64	66	71	75	66
1.4.29	58	61	64	61	65	68	70	74	78	70
	33	31	31	33	31	30	35	35	35	37
	132	111	100	118	97	58	112	90	81	112

Un grève des bras croisés dans les ateliers des chemins de fer irlandais.

La direction des *Great Southern Railways* avait dans le courant du mois dernier décidé une modification des conditions de travail des ouvriers des ateliers dont l'application devait entraîner pour ceux-ci des diminutions de salaires. Les nouvelles conditions devaient entrer en vigueur le 27 mai; devant le mouvement de protestation du personnel, le gouvernement intervint et réussit à en faire suspendre l'application jusqu'au 3 juin. N'ayant pas obtenu satisfaction les ouvriers des ateliers de Inchicore et Broadstone (près Dublin) décidèrent de proclamer le 3 juin une grève des bras croisés. Le matin, ils arrivèrent au service comme d'habitude et se rendirent à leurs postes et machines; ils s'abstinrent cependant de tout travail. Les négociations entamées entre les représentants de la compagnie et l'organisation du personnel, sous les auspices du ministre de l'Industrie et du Commerce, aboutirent le 4 juin à un accord provisoire. Aux termes de cet accord, les négociations concernant les taux des salaires seront reprises, les entrevues devant être présidées par un représentant du ministère. En attendant le résultat des pourparlers — mais pas plus longtemps que le premier jour de paye au mois de juillet — les salaires en vigueur ayant le 27 mai seront continués aux ouvriers.

Communications du Bureau.

Cotisations reçues:

Union des mécaniciens danois . . .	Fl.	110.—
Union finlandaise des transports . . .	„	140.63
Union des ouvriers charbonniers de Cardiff etc.	„	90.85
Union des marins norvégiens	„	264.90
Fédération des ouvriers du commerce et des transports de Tchécoslovaquie	„	336.36
Union islandaise des marins	„	50.76
Fédération des cheminots argentins	„	3.888.—

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

Une session de la Commission consultative des conducteurs d'automobiles se réunira à Londres, les 31 juillet et 1er et 2 août prochain. L'ordre du jour comporte les points suivants:

- 1o Rapport sur l'activité de la section des conducteurs d'automobiles;
- 2o Rapport du camarade Guinchard sur les travaux de la session de novembre dernier du Comité d'études de la circulation routière;

3o Rédaction d'un programme international sur la réglementation de la circulation.

En corrélation avec les points de l'ordre du jour, les rapports suivants seront présentés:

- 1o un rapport par le camarade *Reitz* sur les problèmes de l'éclairage;
- 2o un rapport par le camarade *Henderson* sur les signaux de la circulation, lumineux et autres;
- 3o un rapport par le camarade *Sormani* sur la signalisation des routes.

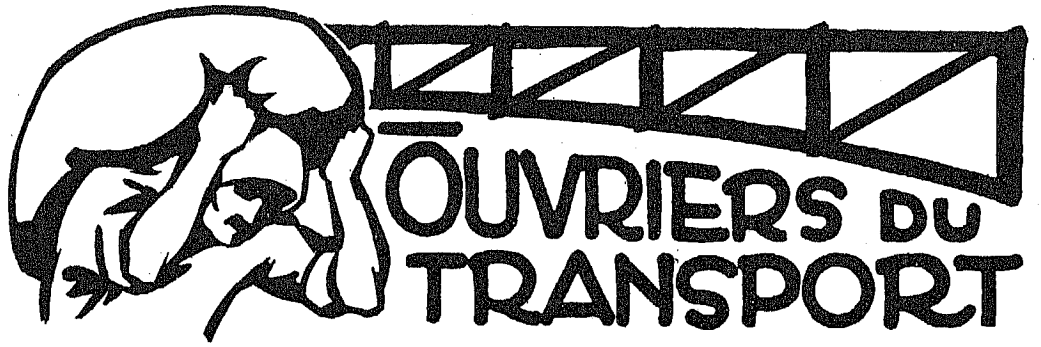
Les documents relatifs à ces questions seront envoyés en temps voulu aux délégués.

La répartition des bénéfices de la Société nationale des chemins de fer belges.

Le bilan de la Société nationale des chemins de fer belges pour l'exercice 1928 a accusé un bénéfice net de 421 millions de francs. Aux termes des statuts, 5 % de cette somme, soit 21 millions en chiffres ronds, est destiné à être réparti entre les agents de la Société. Ce montant correspond à env. 1,5 % des salaires et traitements payés pendant l'exercice. La Commission paritaire des chemins de fer s'est, dans sa séance du 1er juin, occupée du mode de répartition des gratifications pour 1928 et a adopté, contre l'avis des représentants du Syndicat National des cheminots, et avec les voix des délégués de la Fédération générale des fonctionnaires, un système de répartition différent de celui de l'année passée et qui augmente la part des catégories supérieures au détriment du petit personnel. Le calcul de la répartition est basé sur un pourcentage du traitement ou salaire touché en 1928. Au lieu d'être égal pour tous (ce qui était le cas l'année passée), ce pourcentage est progressif dans le sens de l'augmentation des responsabilités, c'est-à-dire qu'il est plus élevé pour les gros traitements que pour les petits. Il est également tenu compte dans le calcul, du nombre des journées de travail effectif accomplies et d'un système de retenues opérées sur les gratifications des agents ayant bénéficié de primes, retenues dont le montant sert à augmenter les gratifications des agents dont le traitement n'excède pas 21.500 francs. Le tableau ci-après permet de se faire une idée du montant approximatif que toucheront les agents de diverses échelles de traitement :

Salaires ou traitement	Allocation calculée selon un pourcentage uniforme de 1,5	Allocation selon le calcul actuel des pourcentages	Montant s'ajoutant, du chef des retenues sur primes	Total approximatif
60.000	900	3.000	—	3.000
50.000	750	2.500	—	2.500
40.000	600	1.400	—	1.400
30.000	450	750	—	750
22.000	330	374	—	374
21.500	323	355	8	363
20.000	300	300	40	340
18.000	270	252	40	292
17.500	263	240	40	262
16.500	248	222	40	262
15.500	233	209	40	249
14.500	218	196	40	236
13.000	195	176	40	216
12.000	180	162	40	202
11.000	165	149	40	189
10.000	150	135	40	175
9.000	135	121	40	161
8.000	112	102	40	142

On voit que le fonctionnaire au traitement de 60.000 francs touche une gratification de 5 % de ce traitement, tandis que l'ouvrier au misérable salaire de 7.500 francs doit se contenter de même pas 2 % de ce salaire. Bien qu'il soit de rigueur dans notre société capitaliste que les plus gros tantièmes et gratifications vont toujours à ceux qui gagnent le plus, nous sommes du moins en droit d'exiger que, dans une administration de l'Etat — ou dans laquelle l'Etat exerce une influence prépondérante — cette méthode soit remplacée par un système plus équitable.



Problèmes du travail dans la port d'Anvers (IV).

par G. MAHLMAN.

La question des salaires.

Lorsque les employeurs mirent en avant leur désir d'établir un fonctionnement continu, nous leur avons immédiatement fait comprendre, que nous voulions bien nous déclarer d'accord avec cette idée, mais qu'il fallait alors qu'elle fût interprétée de telle sorte que les salaires ne seraient pas les mêmes pour toutes les équipes. Nous avons obtenu qu'à partir du 1er janvier 1929, le salaire payé à l'équipe de jour serait relevé de 56 à 60 francs. De la sorte, nous avons réussi à obtenir, dans un délai de 6 mois, une majoration générale des salaires de 8 francs par jour. Les taux actuels des salaires sont les suivants :

Equipe de jour : 60 francs,
Equipe du matin : 65 francs,
Equipe de l'après-midi : 70 francs,
Equipe de nuit : 90 francs.

Ces salaires s'appliquent à tous les ouvriers occupés au chargement et déchargement des navires. Pour les ouvriers des « nations » qui touchaient toujours moins que les débardeurs, les salaires sont actuellement les suivants :

Equipe de jour : 54 francs,
Equipe du matin : 59 francs,
Equipe de l'après-midi : 64 francs,
Equipe de nuit : 81 francs.

Pour les camionneurs conduisant un cheval et pour ceux conduisant deux chevaux, pour les conducteurs de camions et de tracteurs automobiles, le salaire hebdomadaire minimum fut fixé à respectivement 312, 317, 327 et 317 francs.

Il convient d'ajouter qu'environ 90 % des conducteurs de tracteurs touchent un salaire hebdomadaire de 360 francs. Le salaire du chef d'équipe est supérieur de 10 francs à celui des ouvriers. Le salaire du surveillant des équipes est supérieur de 20 francs. Ces taux majorés de respectivement 15 et 30 francs pour l'équipe de nuit.

Travaux insalubres et dangereux.

Un tarif spécial règle les compensations payées aux ouvriers obligés de manipuler des marchandises particulièrement sales, insalubres ou dangereuses. Ces indemnités varient de 1 à 15 francs,

par journée de travail. L'équipe de nuit touche une indemnité supplémentaire de 50 % et l'indemnité est majorée de 75 % pour tout travail de ce genre accompli le dimanche. Pour donner un exemple, un charbonnier touche, outre son salaire régulier, une indemnité de 7 frs; lorsqu'il travaille la nuit, il touche un salaire de 90 francs plus 10 frs. 50 d'indemnité.

Le travail du dimanche.

Attendu que le travail du dimanche n'est pas interdit dans le port d'Anvers, bien qu'il soit limité, une réglementation spéciale a été établie à ce sujet. Il a été décidé que tout travail accompli dans l'industrie d'arrimage, les dimanches et les jours de fête légaux, pour lequel entrent en ligne de compte les équipes de jour, du matin et d'après-midi, est rémunéré comme suit :

Equipe de jour : frs. 107,—,
Equipe du matin : frs. 113,75,
Equipe de l'après-midi : frs. 122,50.

Travail à l'entreprise.

Minéral, charbon, nitrates, céréales.

L'article 25 de la convention mentionne :

«Les salaires pour le travail à l'entreprise font l'objet d'une convention spéciale».

Des négociations sont encore en cours au sujet de la rétribution du travail à l'entreprise. En attendant l'issue de ces pourparlers, une indemnité spéciale de 4 francs par journée de travail est payée à partir de janvier aux ouvriers employés pour ce genre de travail.

Les ouvriers du bois dont le nombre est pendant la saison (qui va de mai à janvier) d'environ 800 à 1.000, touchent un salaire journalier supérieur de 8 francs au salaire de l'équipe de jour. Leur salaire est par conséquent de 98 francs par jour.

Le barème des salaires contient un certain nombre de dispositions fixant la rétribution des heures supplémentaires. Lorsque des heures supplémentaires sont effectuées (3 heures au maximum), elles sont payées à raison de 50 % au-dessus du salaire normal journalier.

(à suivre).

Le deuxième congrès de la Fédération espagnole des transports.

Le deuxième congrès de la Fédération nationale des transports urbains et interurbains d'Espagne (tel est le nouveau nom que le congrès décida de donner à l'organisation appelée jusqu'à présent la Fédération nationale des transports par véhicules à roues), fut tenu dans la Maison du Peuple à Madrid, du 1er au 5 avril. Ce congrès fut d'une importance particulière, attendu qu'il posa les bases du programme qui déterminera l'activité future et la composition de la Fédération. Trente-cinq délégués ordinaires, représentant 18 syndicats adhérents à la Fédération, assistèrent aux assises; quinze délégués auditeurs y prirent part au nom de la Confédération générale du Travail d'Espagne et de huit autres Fédérations d'industrie.

Les travaux préliminaires, tels que l'élection du Bureau du Congrès et la vérification des mandats, une fois accomplis, le président de la Fédération, le camarade Pascual Pastor, proposa que la première décision du congrès tende à adresser une demande d'adhésion à l'I.T.F., proposition qui fut approuvée à l'unanimité.

Les délégués approuvèrent ensuite le rapport moral qui témoigne du travail utile effectué par l'organisation et des progrès considérables réalisés depuis le premier congrès. La Fédération compte à l'heure qu'il est 15.000 adhérents et l'exercice écoulé accuse un excédent de 8.480,30 pesetas.

Le camarade Carlos Hernández, parlant au nom de la sous-commission désignée pour examiner la question des heures de travail, signala l'injustice qu'il y a d'exclure les travailleurs des transports urbains de la réglementation portant application de la journée de huit heures. Il insista pour que la Fédération s'efforce par tous les moyens de remédier à cette exclusion. Le congrès approuva son exposé.

Au nom de la sous-commission pour la formation des conducteurs d'automobiles, le camarade Rafael Escudero présenta le programme ci-après qui fut approuvé:

- 1° Fermeture de toutes les écoles privées pour chauffeurs.
- 2° Création par l'Etat dans toutes les capitales des provinces d'écoles pour chauffeurs ayant un programme minimum déterminé.
- 3° Représentation des syndicats de chauffeurs dans les commissions d'examen chargées de la délivrance du permis de conduire.
- 4° Création d'une commission comprenant des représentants de l'organisation syndicale, ayant seule le droit de statuer sur la légitimité d'un retrait du permis de conduire.
- 5° Fixation à 21 ans de la limite d'âge pour obtenir le permis.
- 6° Visite médicale de la vue, de l'ouïe, du cœur et de l'état général de tous les candidats désirant obtenir le permis, afin de déterminer s'ils ne sont atteints d'aucune infirmité ou défaut pouvant faire de la conduite de véhicules à propulsion mécanique, une source de dangers pour le public.
- 7° En attendant la création d'écoles publiques, contrôle par l'Etat de l'enseignement donné dans les écoles privées et octroi, aussi rapidement que possible, aux organisations syndicales d'une certaine influence sur la délivrance des permis de conduire.

La même sous-commission présenta un rapport fort intéressant sur les risques d'accidents. Ce rapport, qui fut adopté à l'unanimité, attire l'attention sur le danger que comportent les principes légaux actuellement adoptés en

Espagne, selon lesquels il est nécessaire pour obtenir des dommages-intérêts que la victime d'un accident prouve la culpabilité du conducteur du véhicule, exposant de la sorte ce dernier à une poursuite devant les tribunaux. Selon l'avis des auteurs du rapport, la victime devrait avoir droit à une indemnisation, également s'il n'est pas question de culpabilité. Il fut décidé que l'on chercherait à amener les autorités publiques à adopter ce point de vue.

La sous-commission des tramways dont le camarade Modesto Santa Eulalia fut le porte-parole, recommanda ce qui suit:

- 1° Il ne faut pas que les agents soient rendus responsables de dommages matériels découlant d'un accident et aucune retenue ne doit par conséquent être effectuée sur leur salaire à ce propos.
- 2° Suppression des amendes pour les fautes commises en service et remplacement de celles-ci par la réprimande, le blâme et, en dernière instance, la suspension du service pour un jour au maximum, chaque cas devant être dûment examiné.
- 3° Application de la journée de 8 heures et octroi de 15 jours de congé par an.
- 4° Octroi d'une préférence aux fils d'agents pour l'engagement au service des tramways.
- 5° Réglementation du trafic des tramways, de manière à éviter les embouteillages des rues, et substitution du trolley par le pantographe comme organe de contact.
- 6° Mise en usage d'abris transportables en toile cirée pour protéger les aiguilleurs contre les intempéries.
- 7° Municipalisation des tramways, la direction devant être placée entre les mains d'une commission composée de représentants des municipalités et des agents des tramways, librement désignés par ceux-ci et pouvant être relevés de leurs fonctions. Cette commission aura la faculté de contracter des emprunts jusqu'à concurrence d'un montant préalablement fixé par les municipalités.

Ce rapport fut également adopté, bien que le point 4 donnât lieu à une forte opposition de la part de certains congressistes qui estimaient que cette demande était préjudiciable aux travailleurs et favorable aux compagnies et qui firent également valoir leurs objections contre l'octroi de privilèges à certains travailleurs.

Parlant au nom de la sous-commission des conditions de travail et salaires, le camarade Sebastian Pallas se prononça contre le système à forfait, les pourboires, les pourcentages, le logement gratuit et les autres méthodes indirectes de paiement des conducteurs d'automobiles. Il recommanda également une limitation à 50 kgs du poids des colis et l'engagement d'une campagne pour obtenir un salaire minimum légal en conformité avec le coût de la vie. En ce qui concerne les autres conditions de travail, la sous-commission proposa de se conformer au programme tracé par l'I.T.F. Ce rapport fut adopté de façon unanime.

Un autre rapport d'intérêt général était celui de la sous-commission de la circulation qui présenta les recommandations suivantes, comme susceptibles de résoudre le problème de la circulation.

- 1° Modification des plans des rues des grandes villes d'après les nécessités de la circulation, tout en respectant comme il convient les monuments et constructions artistiques.
- 2° Construction de rues ayant des trottoirs centraux et latéraux au profit de la sécurité des piétons et transformation des carrefours de grandes avenues autant que possible selon le sens giratoire. Modernisation du pavage des rues et des places et installation de terrains de parquage au centre des villes, afin d'éviter les embouteillages.

- 3° Les compagnies de tramways devront être contraintes à respecter les règles générales de la circulation, de même que les autres usagers de la rue.
- 4° Exclusion des tramways du centre de la ville afin d'éviter un excès de circulation dans les artères principales.
- 5° Amélioration de l'éclairage dans les villes et introduction de signes et de signaux lumineux.
- 6° Réglementation uniforme du trafic pour toutes les villes d'Espagne et adoption d'un code du piéton dont l'enseignement devra être obligatoire dans toutes les écoles.

La sous-commission exprima également l'opinion que tous les passages à niveau devraient être abolis et elle adopta les solutions tracées par l'I.T.F. pour le problème de la concurrence entre le chemin de fer et les transports automobiles.

Les camarades ci-après furent élus pour siéger au Conseil national de la Fédération: Pascual Pastor, président, José Dias, secrétaire, Fernando Espana, secrétaire adjoint, Cayetano Cibreiro, trésorier, Francisco Garrigo, Juan Barros et Juan López.

Il est intéressant de rappeler le fait que le président de la Fédération, Pascual Pastor, aussi bien que le camarade Trifón Gómez, secrétaire général du Syndicat national des cheminots, qui assista au Syndicat national des cheminots, qui assista aux assises en qualité de délégué auditeur, exprimèrent tous deux l'espoir qu'aussitôt que l'occasion s'en présenterait, les deux organisations pourraient se réunir de manière à former une fédération générale unique des travailleurs des transports. En Hollande également, il a été question de semblable fusion. Qui sera le premier à la réaliser?

Mouvement pour un relèvement des salaires à Elberfeld-Barmen.

La section de Elberfeld-Barmen de la Fédération allemande du trafic a présenté il y a quelque temps au patronat un cahier de revendications au profit des travailleurs des transports et du commerce de cette ville. Le litige dut être soumis à l'arbitrage et deux sentences furent rendues, l'une accordant une augmentation de 1,50 mark aux ouvriers des transports et l'autre stipulant que les anciens taux de salaire resteraient en vigueur pour les travailleurs du commerce. L'organisation, désirant conserver l'égalité des conditions de travail existant jusqu'à présent, repoussa les sentences et déclara une grève. La sentence applicable aux ouvriers des transports fut toutefois déclarée obligatoire et ils eurent à lever la grève. L'autre sentence n'ayant pas été déclarée obligatoire, les travailleurs du commerce continuèrent leur mouvement. Environ 120 hommes y participent.



L'introduction d'un uniforme pour les chauffeurs de taxis berlinois.

A partir du 1er août prochain, tous les chauffeurs de taxis de Berlin devront porter un uniforme gris foncé. Un insigne en forme d'une roue aillée devra être porté sur la tunique ou sur la capote. C'est ainsi qu'une question longuement discutée a été réglée. Les entreprises de taxis avaient réclamé concernant l'uniforme des dispositions plus sévères que celles prévues actuellement dans le règlement de police. La Fédération allemande du trafic peut considérer comme un résultat de son intervention l'accord intervenu avec le préfet de police. Cette solution est également supportable, économique parlant, pour les chauffeurs.

Nouveaux poteaux avertisseurs aux passages à niveau en Allemagne.

De nouveaux signaux avertisseurs sont placés actuellement en Allemagne près des passages à niveau utilisés principalement par des véhicules automobiles et, en première ligne, auprès des passages non gardés. Ces signaux existent en trois modèles de croix, aux bras peints en rouge et en blanc et, aux poteaux d'un ton gris foncé. Auprès d'un passage à niveau gardé, on place une simple demi-croix, un passage à niveau à voie unique non gardé est signalé par une croix entière et un passage à niveau non gardé à plusieurs voies par une double croix. En plaçant les signaux avertisseurs, on veille à ce que la voie puisse être observée, à partir de l'endroit où se trouve le signal aussi loin que possible dans les deux directions et à ce que la croix soit éclairée le soir par la lumière des phares des automobiles. Dans des cas exceptionnels, les signaux sont enduits d'une matière phosphorescente ou pourvus d'un système d'éclairage.

Dépenses faites en Allemagne pour la circulation automobile.

L'Association allemande de l'industrie automobile annonce qu'en 1928, 3,46 milliards de marks ont été dépensés pour la circulation automobile, le nombre des véhicules en service étant de 1.034.000. Les dépenses faites pour de nouvelles acquisitions se chiffraient à 1.050 millions, celles pour carburant et huile à 450, pour garages à 135, pour salaires des chauffeurs à 405, pour assurances diverses à 270, pour écoles de chauffeurs à 30 et pour impôts divers à 185 millions de marks.

Une innovation dans la construction automobile.

Une maison allemande de construction d'automobiles a mis sur le marché une voiture au toit transparent qui est par conséquent tout à fait claire à l'intérieur.

Nouveau système de rétribution des conducteurs de taxis de Londres.

Fin avril, l'Union britannique des transports a conclu avec les propriétaires d'auto-taxis londoniens une convention, aux termes de laquelle le système à forfait (*flat-rate system*), actuellement en vigueur de façon presque générale, est remplacé par un système de pourcentages. Dorénavant, les chauffeurs toucheront au moins 30 % des recettes brutes, y compris les recettes des tarifs spéciaux auxquels les chauffeurs ont également droit. A l'avenir, les carburants et articles d'équipement ne pourront plus être mis à leur charge. L'organisation considère la conclusion de ce contrat comme un succès, attendu qu'il met fin au système du louage des voitures aux chauffeurs contre une somme déterminée (système à forfait), selon lequel le chauffeur de taxi devait livrer l'absence.

Rapport de la Commission parlementaire appelée à examiner le projet de loi sur la circulation routière.

La Commission parlementaire, créée en Grande-Bretagne pour examiner le projet de loi sur la circulation routière, a entre autres abouti à la conclusion que l'institution d'un système d'assurance obligatoire n'est pas souhaitable, en raison des difficultés techniques qu'il présenterait. En plus, les chauffeurs imprudents compteraient simplement sur l'assurance. La Commission estima que les aptitudes physiques, la connaissance des lois et des règles de la courtoisie sur la route sont plus importantes pour les conducteurs d'automobiles, que les examens physiques et techniques.

Selon l'avis de la Commission, les conducteurs imprudents passeront facilement tout examen pour obtenir le permis de conduire, tandis que des débutants timides et prudents, qui deviendront par la suite des conducteurs sûrs et moins enclins à produire des accidents, pourraient avoir de sérieuses difficultés à passer l'épreuve.

La Commission s'est prononcée contre les dispositifs mécaniques pour contrôler la vitesse, en alléguant que par une accélération soudaine, le conducteur peut parfois éviter un

accident. Elle a affirmé en outre qu'il faut renoncer à fixer des limites de vitesse qui ne peuvent pas être respectées et émis l'opinion que des mesures contre l'éblouissement des phares ne seraient pas pratiquement applicables.

La police londonienne adopte un nouveau système.

Les tribunaux de simple police de Londres se sont vus décharger d'un travail considérable. En 1924 ils eurent à juger de 42.729 cas de contraventions, la plupart peu importantes, dont s'étaient rendus coupables des conducteurs d'automobiles. En 1927, ce nombre avait monté à pas moins de 79.834 cas. Une entrevue des principales autorités de la circulation vient de décider à présent que les automobilistes ayant encouru une contravention pour la première fois, recevraient un avertissement sous forme d'une formule imprimée, accompagnée d'une lettre officielle courtoise, les priant de ne plus recommencer. Reste à savoir quel résultat donnera ce nouveau système de la police de Londres.

Collaboration entre l'autobus et le chemin de fer.

Le *Southern Railway* et la *National Omnibus and Transport Co. Ltd.* ont passé une convention, aux termes de laquelle 64 lignes automobiles affectées au transport de voyageurs seront dorénavant exploitées en commun par les deux entreprises. Une nouvelle société du nom de *Southern National Omnibus Co. Ltd.* sera créée à cet effet; elle exploitera les lignes de la société d'autobus susdite et les lignes communes.

Diminution du nombre des accidents en Californie et augmentation du trafic par la suppression de la limite de la vitesse.

Les autorités policières de Los Angeles ont cherché à solutionner le problème de la circulation, en supprimant les prescriptions concernant la vitesse maximum et en laissant de la sorte aux chauffeurs l'occasion d'employer leur bon sens. Au dire de la police, cette expérience a réussi, un recul du nombre des accidents, ayant été enregistré en dépit d'une augmentation du trafic.

Une ligne automobile reliant Prague et Dresde.

Le trajet assez long de Prague à Dresde (200 km) va dorénavant également être desservi par des autobus. Cette ligne automobile créera une nouvelle concurrence assez sensible au chemin de fer.

Encore un chauffeur de taxi victime de malfaiteurs et d'assassins.

La liste des chauffeurs de taxis victimes de leur travail, s'allonge de plus en plus. Il y a quelque temps, les journaux français ont annoncé qu'un chauffeur de taxi de Toulouse avait été assassiné. Son corps avait été découvert sur la route de Revel aux environs de Toulouse. L'enquête a établi qu'il avait chargé un groupe de voyageurs Place du Capitole; ceux-ci l'ont lâchement assassiné, pour lui voler sa recette. La victime était membre de la Fédération française des moyens de transports qui demande depuis des années que les chauffeurs de taxis soient autorisés à être armés pendant leur travail.

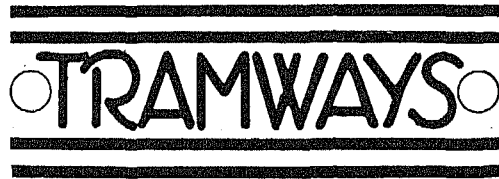
La grève des chauffeurs de taxis de Saint-Gall (Suisse).

Après sept semaines, les chauffeurs de taxis de Saint-Gall ont décidé de lever la grève déclarée pour obtenir la conclusion d'un contrat collectif et la reconnaissance de l'organisation syndicale. Tous les patrons ont promis de se conformer à la proposition de l'office de conciliation.

Mesures sévères proposées en Suisse contre l'alcoolisme des conducteurs d'automobiles.

Le mois dernier, une jeune fille de 17 ans fut tuée à Lausanne par une auto conduite par un chauffeur ivre. Attendu que ces derniers temps, plusieurs accidents se sont produits, dus à des abus d'alcool de la part des chauffeurs, la section du canton de Vaud de l'Automobile-

Club suisse a adressé au Conseil de l'Etat une lettre dans laquelle elle réclame que chaque personne conduisant une voiture en état d'ivresse ne soit pas seulement punie, mais encore privée pour toujours du permis de conduire. En outre, un certain nombre de propriétaires d'automobiles, en possession du permis de conduire depuis cinq ans et connus comme étant des conducteurs prudents, seront assermentés et autorisés à désigner aux autorités les usagers de la route qui transgressent les règles de la circulation.



Tramway ou autobus.

Le tramway a-t-il fait son temps ?

III.

Les partisans du remplacement du tramway par l'autobus dans la circulation urbaine ne manqueront pas de citer l'exemple tout à fait récent d'une ville allemande ayant décidé la suppression du réseau de tramways existant et sa substitution par des lignes automobiles. Nous voulons dire Wiesbaden. Toutefois, cette mesure doit être plutôt considérée comme un essai intéressant et ne pas mener à la conclusion qu'il serait souhaitable que partout on agisse de même. Wiesbaden est une ville d'eau aux avenues spacieuses où la circulation a un caractère saisonnier et ne peut pas se comparer à celle d'un grand centre industriel ou commercial. Il faudra d'ailleurs attendre quelque temps avant que de pouvoir se former un jugement sur les résultats de cette innovation qui n'est pas la première en son genre. En Amérique, des essais analogues ont été déjà tentés à plusieurs reprises, sans succès toutefois. L'été dernier on a essayé à New-Jersey de substituer dans presque toute la ville des services d'autobus aux lignes de tramway. Cet essai aboutit à un échec complet. Les rues étaient bondées de véhicules, la circulation devenait impossible et le public n'était pas transporté comme il le désirait.

On affirme parfois que la construction de nouvelles lignes de tramways coûte si cher qu'il vaut mieux créer des lignes automobiles à leur place. Cette assertion comporte cependant un facteur inconnu, attendu qu'il est possible de calculer exactement les dépenses de la construction d'un tramway, mais non pas le montant des dommages causés aux routes par la circulation des autobus. La nature du sol joue également un rôle ici. Serait-il hasardeux d'affirmer que, dans certains cas, la transformation d'un chemin en une route répondant de façon parfaite aux besoins de la circulation automobile, coûterait tout aussi cher que la construction d'une ligne de tramway ? Quoiqu'il en soit, on peut dire que le tramway, tout en ayant à faire face, à cause des frais d'entretien de la voie, à des charges financières qui n'incombent pas aux entreprises de trans-

ports automobiles, est, généralement parlant, le moyen de transport le plus avantageux pour la communauté. M. Priestley, le directeur des tramways municipaux de Liverpool, qui a écrit plusieurs articles sur la question, est arrivé, sur la base de calculs, à la conclusion que, si les tramways de cette ville étaient remplacés par des autobus, il serait nécessaire de relever les tarifs de 50 %.

Nous devons en première ligne porter notre attention sur les mesures prises et les résultats obtenus dans les entreprises de transports en commun en régie municipale. Ces entreprises ne se laisseront pas influencer dans leurs décisions par des facteurs d'ordre secondaire, mais elles tiendront compte avant tout de l'intérêt général. Elles ne décideront pas de destructions de capital inutiles et ne voudront pas non plus, pour des motifs réactionnaires, enrayer les progrès de la technique.

Nous avons mentionné dans le temps la constitution de la société des transports en commun berlinois et souligné déjà combien cette initiative heureuse de réunir en une entreprise unique les trois principaux moyens de transports urbains, méritait d'être citée en exemple; cela

d'autant plus qu'il s'agit ici d'une concentration entre les mains des représentants de la collectivité.

Résumant on peut dire que le moment n'est par venu de supprimer le tramway, qu'il est au contraire dans beaucoup de cas toujours le moyen de transport le plus approprié et le plus économique. On devra tendre à augmenter la vitesse (par exemple en lui réservant une voie séparée) et chercher d'autre part à compléter ses services par des lignes automobiles. C'est ainsi qu'au lieu de se concurrencer, les deux moyens de transport pourront, l'un à côté de l'autre, jouer un rôle dans l'ensemble des transports en commun, servant chacun de son mieux les intérêts publics.

La grève des petits cheminots de la Manche.

Le personnel de la Société des Tramways Normands (département de la Manche) ayant déclaré une grève au début de mai, a repris le travail le 18 mai, après avoir obtenu des résultats appréciables. A part des majorations minima de 30 francs par mois pour les hommes et de 15 francs pour les femmes, la Compagnie a accordé un relèvement de 50 % de l'indemnité de résidence et fait la promesse qu'une échelle de traitements ainsi qu'un statut du personnel seraient institués avec le concours de quatre délégués du personnel. Aucune sanction ne serait prise contre les grévistes.

Reichstag même n'avait pas le moyen de se renseigner clairement sur le système de répartition de ces fonds, partant sur l'importance des subventions nécessaires.

Les dépenses faites par l'Etat pour la navigation aérienne ont monté de 10 millions en 1924 à 52 millions en 1928. Les deux tiers environ de ces subventions allèrent à la *Lufthansa*, la principale entreprise de navigation aérienne et à l'industrie de construction d'avions, sans que l'on puisse constater une amélioration notable de l'aéronautique, plus particulièrement des services de la *Lufthansa*. Soit-disant, dans des buts scientifiques et d'économie générale, des sommes importantes furent destinées à la construction d'avions; toutefois, nous sommes loin d'être renseignés sur l'emploi de ces avions livrés en partie à la *Lufthansa* et à l'école pour pilotes. La supposition est permise que les sommes dépensées à ce titre ont servi à des fins militaristes. Un article du directeur de la *Lufthansa*, paru dans la *Frankfurter Zeitung* sous le titre «Zukunftsfragen der deutschen Luftfahrt» (Problèmes d'avenir de l'aviation allemande), mérite d'être signalé à ce propos. L'auteur y affirme que «dans les circonstances données, la sphère d'activité de l'industrie de fabrication d'avions est forcément limitée, d'autant plus que la production militaire lui est interdite.»

Les camarades allemands intéressés à la navigation aérienne sont d'avis que les ressources mises à la disposition de l'aéronautique allemande, seraient pleinement suffisantes, si elles étaient utilisées d'une façon intelligente et uniquement pour le développement de l'avia-

tion commerciale. Il faut savoir qu'il existe en Allemagne quelques entreprises de navigation aérienne et de construction d'avions dont l'existence incertaine a été maintenue au prix de plusieurs millions et qui, en dépit de ces subventions officielles, n'ont rien fait pour l'amélioration de l'aviation. Il n'est par conséquent pas étonnant qu'une forte méfiance se soit manifestée au Reichstag et que, finalement, après que les avertissements donnés au printemps 1928 par les représentants de plusieurs partis n'eussent donné aucun résultat, l'on ait décidé de limiter les ressources mises à la disposition de la navigation aérienne.

S'il se trouve impossible de placer la navigation aérienne allemande sur des bases économiques plus saines, il faudra compter sur une élimination totale de l'Allemagne des relations aériennes internationales, dans lesquelles la Grande-Bretagne et l'Amérique jouent un rôle de plus en plus grand. Elle devra dans ce cas, se contenter d'une place de deuxième rang dans le domaine de l'aéronautique, car, dans les circonstances actuelles, seules les relations transcontinentales et transatlantiques promettent d'être profitables.

Le mois dernier, le consortium nouvellement fondé de l'industrie allemande de la fabrication d'avions, dont font partie toutes les entreprises construisant des aéroplanes et des moteurs, a soumis au ministre des Communications un mémoire contenant un programme pour la réorganisation de cette industrie. Le mémoire part du point de vue que toutes les entreprises groupées dans le consortium doivent être maintenues. Le programme concernant la production et les communications aériennes est complété par un programme pour favoriser méthodiquement les débouchés à l'étranger avec l'aide des ministères de l'Economie nationale et des Affaires étrangères. L'industrie espère que lorsque les intérêts de l'aéronautique ne seront plus confiés uniquement aux services du ministère des Communications, les débouchés dans le pays même se trouveront augmentés. Le programme demande en outre que les communications aériennes soient surtout organisées en vue du transport de marchandises et de courrier — estimant que c'est l'unique façon de les exploiter avec profit — et que la *Lufthansa* soit soumise à l'autorité de l'administration des postes comme étant l'entreprise publique qualifiée pour les communications aériennes. Le programme n'indique pas ce que deviendra dans ce cas la *Lufthansa*.

Quoi qu'il en soit, une chose est certaine : la situation actuelle atteint en première ligne les travailleurs employés dans la navigation aérienne. L'exploitation peu économique se traduit par des salaires peu élevés, des licenciements etc. qui réclament d'autant plus impérieusement un groupement syndical de toutes les catégories professionnelles intéressées. Les salariés



Quel sera le sort de l'aviation allemande.

Dans les milieux aéronautiques allemands, l'on s'efforce sérieusement de rechercher les voies et moyens propres à assainir l'aviation. La proposition de la Commission des finances du Reichstag tendant à réduire d'environ 50 % les subventions demandées par le gouvernement pour la navigation aérienne, a donné motif à ces préoccupations.

Il tombe sous le sens que la navigation aérienne, dont les services ne peuvent pas avoir la régularité et la sécurité de ceux, par exemple, du chemin de fer ou des transports par voie d'eau, est réduite, dans les circonstances actuelles, en Allemagne aussi bien qu'ailleurs, à avoir recours pour subsister, à l'aide des pouvoirs publics.

La réduction envisagée de 55 millions à 28 millions de marks, des subventions de l'Etat à l'aéronautique, trouve sa cause non seulement dans la situation financière défavorable de l'Etat allemand, mais encore dans le fait que les services de l'aéronautique, relevant du ministère des Communications, ont empêché jusqu'à présent un contrôle rigoureux de l'emploi des fonds destinés par le Parlement au soutien de l'aviation. Le

MARINS

Les conditions de travail des marins russes.

Nous avons publié dans le numéro 4 de «I. T. F.» un tableau comparatif sur les soldes des marins de différents pays, tableau qui contenait également des renseignements sur les soldes des marins de l'Union soviétique. Ces renseignements avaient été recueillis par nous sur des navires soviétiques ayant fait escale dans des ports hollandais, dans la supposition que les communications qu'on nous ferait seraient exactes. L'Union pan-russe des

transports s'est plainte de ce que nos informations fussent inexactes. Il est évident que nous n'avions pas l'intention de donner des renseignements faux sur les conditions de travail des marins russes. Nous sommes heureux à présent d'avoir obtenu un aperçu complet des soldes des marins russes et nous le publions ci-après. Si l'organisation russe nous met au courant de modifications éventuelles, notre prochain tableau ne contiendra certainement pas de fautes.

	Soldes en 1928						Salaires moyens en 1929			
	Mer Noire		Mer Blanche		Baltique		Salaires moyens en 1929	Salaires moyens en 1929		
	Salaire de base	Salaire total, y compris l'indemnité d'habillement, les primes et l'allocation de vacances	Salaire de base	Salaire total, y compris l'indemnité d'habillement, les primes et l'allocation de vacances	Salaire de base	Salaire total, y compris l'indemnité d'habillement, les primes et l'allocation de vacances				
Maitre d'équipage	£ 8.4.0	£ 9.14.6	£ 9.5.6	£ 10.15.6	£ 8.5.0	£ 9.0.0	£ 9.14.11	£ 10.10.0	£ 9.12.0	£ 11.5.3
Charpentier	7.7.0	8.15.0	8.7.5	9.15.0	7.16.0	8.2.0	9.3.9	9.5.0	8.1.0	9.11.0
Matelot	6.13.0	7.19.0	7.10.6	8.16.0	6.16.0	8.0.11	—	7.10.0	8.18.6	
Matelot léger	5.17.0	7.0.7	6.12.5	7.15.6	5.18.0	7.0.4	—	6.13.0	7.18.6	
Chauffeur	7.7.0	8.15.0	7.10.6	8.16.0	7.5.0	8.11.4	—	7.10.0	8.18.6	
Graisser et préposé au moteur	8.4.0	9.14.6	9.5.6	10.15.6	7.19.0	9.6.11	—	9.2.0	10.15.3	
Garçon de cabine	5.17.0	6.16.3	5.19.9	6.16.9	5.0.0	5.0.0	—	5.7.0	6.9.0	

Observations. Le revenu des marins se compose outre des salaires mentionnés, des montants suivants :

- 1° Une indemnité de 10% pour les voyages dans les contrées arctiques et antarctiques.
- 2° Une indemnité de 30% pour les voyages dans les tropiques.
- 3° Une allocation, allant de 2 à 10% du salaire, aux chauffeurs pour lever les escarilles.
- 4° Tous les marins bénéficient en outre de toutes espèces d'assurances sociales dont les frais totaux correspondent à 12% du salaire. Ces assurances leur sont versées sans paiement de primes, les frais en étant supportés par les organes économiques de la République soviétique.

de la *Lufthansa* commencent à le comprendre. Le 28 avril dernier, pour la première fois depuis que cette entreprise existe, tous les employés et ouvriers du siège de Berlin — du simple manoeuvre jusqu'au pilote — ont assisté à une impressionnante manifestation. Dans une résolution votée à l'unanimité des voix, ils ont réclamé entre autres choses que les mesures de transformation envisagées soient examinées d'un commun accord avec les représentants du personnel et appliquées de concert avec eux. Le meeting adressa aux fractions politiques du Reichstag la demande de bien vouloir «dans la répartition des ressources publiques disponibles, prendre en consi-

dération en première ligne la *Deutsche Lufthansa*, comme étant l'entreprise la plus importante de navigation aérienne et le client principal de l'industrie allemande de construction d'avions.»

Les réductions apportées au budget détermineront sans doute un resserrement de la production ou la fermeture de plusieurs entreprises. Il n'est par conséquent pas très compréhensible comment l'industrie allemande de construction d'avions qui, aux termes de la déclaration solennelle faite dans le programme sus-visé, veut renoncer à toute subvention, pourra acquérir de l'importance par l'adoption d'un système d'exploitation à caractère nettement privé.

Les marins finlandais dénoncent le contrat collectif en vigueur.

L'Union des matelots et chauffeurs finlandais a résilié le contrat collectif en vigueur qui expire le 15 août. L'organisation a présenté une série de revendications concernant des points à insérer dans le nouveau contrat. Elle a demandé entre autres de nouvelles dispositions concernant les conditions auxquelles doivent satisfaire les stewards et les cuisiniers, le calcul de la solde et la compensation des frais de voyage, les heures de repos, le couvert et tout ce qui s'y rapporte, le logement et la literie, le nettoyage des dortoirs et des salles où l'équipage prend les repas, de même qu'au sujet de bureaux de placement et d'enquêtes concernant des griefs éventuels des hommes au sujet de déficiences constatées à bord. Par rapport à l'augmentation des salaires, les revendications sont extrêmement modestes, ce qui ressort du tableau suivant :

Salaires actuels et demandés :
marks finl. marks finl.

Charpentier ayant un an de pratique maritime	1.150.—	1.400.—
Charpentier sans pratique maritime	1.075.—	1.200.—
Maitre d'équipage	1.050.—	1.400.—
Matelot ayant 36 mois de pratique maritime	850.—	1.150.—
Matelot léger ayant 24 mois de pratique maritime	700.—	950.—
Novice ayant 12 mois de pratique maritime	500.—	750.—
Novice sans pratique maritime	—	600.—
Conducteur de petite chaudière	975.—	1.400.—
Graisser et préposé au moteur	900.—	1.250.—
Chauffeur ayant au moins 2 mois de pratique maritime comme soutier	900.—	1.200.—
Soutier ou chauffeur ayant moins de 2 mois de pratique maritime	750.—	950.—

L'indemnité accordée au charpentier possédant ses propres outils devra être relevée de 60 à 75 marks finlandais par mois. Pour la première fois l'organisation demande d'étendre le contrat collectif au personnel du service général. Les salaires devront être relevés suivant l'importance de l'équipage, avec un minimum de 1.800 marks pour le maitre d'hôtel et de 1.500 marks pour le cuisinier et un maximum de respectivement 2.500 et 2.000 marks. Pour un cuisinier débutant, on demande un salaire mensuel de 900 marks; pour un aide-steward ou garçon de cabine 600 marks et pour un boy 550 marks finlandais.



Fervojistoj!

La Austria fakgrupo fervojista Esperantistoj de alle intencas commence de septembro ĉifare aranĝi renkontigon de Aŭstria kaj eksterlandaj samfakanoj en la montaro. Benvolu konigi viajn opiniojn proponojn kaj sugestojn al Kdo Josef Zink, Dampfgasse 21/6 Wien 10, Aŭstrio.

La «I. T. F.» deziras havi raportojn pri Esperanto inter membroj de sindikatoj aniĝintaj al I. T. F., kaj fotobildojn de Esperantistaj grupoj de tiuj sindikatoj.

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 :

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