



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**

En raison des vacances, le prochain numéro ne paraîtra que le 15 août.

SOMMAIRE :

La section des conducteurs d'automobiles et le problème de la circulation	81
L'Italie fasciste	82
Communications du Bureau	82
Cheminots :	
Trafic, réductions du personnel et salaires aux chemins de fer américains	83
Les chemins de fer dans le plan Young	84
La situation financière de l'Union nationale des cheminots anglais en 1928	86
Ouvriers du transport :	
Les résultats de la dernière Conférence internationale du Travail	87
Mouvement revendicatif des dockers anversois	87
Tramways :	
Notices	87
Marins :	
Propagande parmi le personnel du service général à bord des navires	88
Espéranto	88

La section des conducteurs d'automobiles et le problème de la circulation.

Du 31 juillet au 2 août prochain se dérouleront à Londres les débats de la Commission consultative des chauffeurs sur une série de questions importantes relatives à la réglementation de la circulation. Avec l'extension continue de la circulation automobile, va de pair un accroissement des difficultés, notamment dans le grand trafic de transit ; l'uniformisation des règlements légaux et administratifs existant sur cette matière est par conséquent une des nécessités de l'heure. Etre obligé de traverser continuellement des régions juridiques différentes, se familiariser avec les systèmes de signalisation les plus divers, se tenir au courant des règlements de la circulation les plus disparates et veiller à connaître toujours les modifications que les règlements subissent, voilà plus qu'il n'en faut pour rendre intenable la situation du chauffeur professionnel.

A la suite d'une décision de la Commission des Communications et du Transit de la Société des Nations, fut créé en 1926 un Comité permanent de la circulation routière, au sein duquel sont représentées la Chambre de Commerce Internationale, l'Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus et l'Alliance Internationale du Tourisme. Au cours de plusieurs sessions, notamment lors de sa réunion du 13 au 17 novembre dernier, ce comité a fait du travail utile. Il s'est occupé particulièrement de la technique de la circulation et a étudié les expériences les plus récentes, communiquées à la Société des Nations par les gouvernements ; ces études l'ont amené à amender et à compléter le livre vert sur la signalisation routière, édité en février 1928. Il fut reconnu en principe que les interdictions de passage peuvent le plus utilement être indiquées au moyen de figurines et la nécessité d'éclairer les signaux la nuit fut soulignée de façon particulière. Quant aux signes à donner par les agents de la circulation, l'accord se fit sur les signes les plus simples, ne présentant pas de danger d'équivoques. Le livre vert contient aussi des détails sur les signes à faire par les conducteurs.

Il incombe à la prochaine session de notre Commission consultative des chauffeurs d'examiner le problème de la réglementation internationale de la circulation automobile et les propositions du Comité de la Société des Nations, en se plaçant au point de vue des chauffeurs. Jusqu'à présent, l'I. T. F. n'a été admise qu'avec voix consultative aux sessions des commissions de la Société des Nations. Sans doute, notre commission aura-t-elle des remarques à formuler sur les projets et saisira-t-elle l'occasion de faire appel, une fois de plus, à la Société des Nations afin que celle-ci tienne compte, plus que par le passé, des revendications de la corporation internationale du volant.

L'Italie fasciste.

La situation économique.

La situation économique de l'Italie est loin d'être aussi favorable que les partisans du fascisme veulent bien le faire croire. Le nombre des faillites déclarées ces derniers temps, a atteint un chiffre inquiétant. Le journal officiel italien donne pour la ville de Milan, le centre industriel et commercial le plus important du pays, en février 1929 un chiffre de 144 faillites et 11.453 lettres de change et billets à ordre non payés et protestés.

La stabilisation de la lire à un niveau trop élevé ne manque pas de faire sentir ses répercussions. La balance commerciale pour 1928 se clôt par un déficit de 7.514 millions de liras-papier, soit 2.047 millions de liras-or. Pour 1929, la situation se présente plus grave encore. Nous donnons ici les chiffres pour les trois premiers mois de l'année, comparés à ceux de l'année passée :

	1928	1929
	en milliers de liras	
Importations	5.081.154	5.619.264
Exportations	3.418.519	3.282.251
Déficit	1.662.635	2.337.013

Un accroissement très marqué du déficit ressort de ces chiffres. Si le mouvement commercial continue à suivre cette courbe, l'on se trouvera à la fin de l'année en présence d'une situation d'où pourront naître de sérieuses complications.

L'Italie continue à s'armer.

La Chambre italienne a récemment approuvé à l'unanimité (unanimité dont on connaît le secret dans ce pays) les crédits inscrits à la loi des finances au titre des forces navales et aériennes. Parlant du développement de l'aviation italienne, le sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, M. Balbo, dit entre autres choses que le gouvernement a l'intention

d'encourager l'aviation civile, tout en dirigeant son essor selon des directives militaires. Dans les principaux aérodromes italiens, les officiers de réserve de l'aviation militaire auront l'occasion de consacrer leurs loisirs à des exercices de vol; des facilités leur seront en outre accordées pour l'acquisition de petits avions. Dans sa péroraison, M. Balbo, fit remarquer que les forces aériennes de l'Italie dépassaient déjà en importance celles de la Grande-Bretagne et il ajouta que l'Italie, connaissant les dangers qui la menaçaient de Nice, d'Ajaccio et de Ljubliana, faisait de sérieux efforts pour devenir la principale force aérienne d'Europe.

L'amiral Sirianni, parlant des projets de constructions navales dit qu'en 1932 l'Italie disposerait, en unités nouvelles, de douze croiseurs, douze conducteurs de flottille, vingt quatre destroyers et trente-deux sous-marins, sans parler encore des vieilles unités gardées en réserve.

Les chemins de fer.

Dans la période qui a précédé les élections, les acolytes du fascisme, n'ont pas manqué de chanter dans la presse sur tous les tons les louanges du régime. Parmi les «grandes œuvres» accomplies par le gouvernement, on a naturellement cité en particulier l'admirable travail de réorganisation des chemins de fer, ceux-ci une fois libérés des actes «d'indiscipline» prêchés par le syndicat «rouge» des cheminots. Or, à quoi se résument les «améliorations» apportées par le fascisme dans l'administration des chemins de fer? (Sans vouloir parler de la création de la milice des chemins de fer qui coûte à l'Etat environ 150 millions par an et dont on cherche à justifier l'existence en alléguant une diminution importante des sommes à payer en dommages-intérêts pour avaries, larcins, pertes de marchandises, retards etc.). Le fascisme a privé les cheminots des fruits de longues années d'activité syndicale. Les traitements ont été diminués et la limite

d'âge pour l'entrée en jouissance de la retraite supprimée. Par manière de récompense pour les efforts accomplis par le personnel des chemins de fer pendant les années de guerre, 60.000 agents furent licenciés pour motifs politiques et leur organisation fut dissoute, en telle sorte qu'à l'heure qu'il est, les cheminots n'ont d'autre possibilité que de se soumettre et d'obéir, sans avoir aucun moyen de défense.

Dans l'espoir d'obtenir une certaine popularité, le gouvernement avait, avant le récent plébiscite, manifesté son intention d'accorder quelques améliorations de traitement à tous les employés de l'Etat. Quelques chiffres publiés pour les agents des chemins de fer permettent de se rendre compte quelles sont les conditions dans lesquelles l'Etat fasciste oblige ses employés à vivre.

Un chef de gare de première classe (Milan, Rome, Gênes) touchera dorénavant un traitement allant de 16.800 à un maximum de 18.000 liras (atteint à la fin de la carrière); un contrôleur de première classe recevra 10.200 à 12.600, un serre-frein de 5.700 à 7.800, un mécanicien de route de 9.000 à 11.400, un garde-voie de 5.700 à 7.500 liras, tandis que les femmes gardes-barrières gagneront de 4 à 5 liras par jour. Il faut déduire de ces chiffres un certain pourcentage en retenues pour impôts, pour contributions à la caisse de retraite etc.

Quelques données relatives au coût de la vie permettront de mieux apprécier la valeur de ces traitements. Le loyer moyen d'un appartement de trois pièces et cuisine varie dans les grands centres de 350 à 500 liras par mois et dans les petites villes de 200 à 300; les prix de quelques denrées alimentaires étaient au mois d'avril dans une ville de province d'importance moyenne: pain 2 liras le kilo, beurre 18 liras le kilo, pommes de terre 1 lire le kilo, poisson (prix moyen) 14 liras le kilo, viande (prix moyen) 7 liras le kilo. Un complet-veston coûte au moins 600 liras.

Communications du Bureau.

Nouvelle adhésion.

A adressé une demande d'adhésion, l'Union générale des syndicats de cheminots de Roumanie, une organisation nouvellement constituée qui groupe pour commencer environ 5.500 adhérents.

Conférence pour le personnel de la Compagnie des Wagons-Lits et de la Mitropa.

Nous prions les organisations qui ne nous ont pas encore répondu à notre circulaire concernant la conférence à organiser pour le personnel des wagons-lits, de le faire sans tarder.

Questionnaires relatifs au personnel des chemins de fer.

Nous appelons l'attention des organisations qui n'y ont pas encore répondu, sur nos questionnaires relatifs à la conduite des locomotives par un seul homme, à la situation du personnel des cadres et des services administratifs et à la sécurité aux chemins de fer.

Session de la commission consultative des gens de mer.

Une session de la commission consultative des gens de mer se réunira à Cuxhafen du 6 au 8 octobre prochain.

Cotisations reçues.

pour 1927:	
Fédération française des ports et docks	Fl. 50,34
pour 1928:	
Fédération française des ports et docks	Fl. 318,11
pour 1929:	
Fédération nationale du personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique	Fl. 750.—
Syndicat des cheminots allemands	„ 3.557,40
Fédération française des moyens de transports	„ 483,10
Fédération française des syndicats maritimes	„ 75.—

Syndicat des agents des tramways de Riga	Fl. 14,34
Union des cheminots autrichiens	„ 1.286,82
Union suédoise des chauffeurs de navires	„ 300.—
Union suédoise des transports	„ 1.327,32
Association des cheminots canadiens	„ 840.—
Fédération espagnole des transports urbains et interurbains	„ 724.—

Congrès.

Fédération nationale des moyens de transports, les 13, 14 et 15 septembre à Paris.
Union danoise des chauffeurs de navires, 18 août et jours suivants à Copenhague.

Les effectifs de l'I.T.F.

Les effectifs de l'I.T.F. se chiffraient au 1er janvier à 2.114.313 adhérents, soit en progrès de 89.616 sur le 1er janvier 1928. Les trois sections principales, celles du personnel des chemins de fer, des marins et des autres ouvriers des transports, comptaient respectivement: 1.216.851, 99.342 et 798.120 membres. Nous aurons lieu de revenir sur la chose.



CHEMINOTS

Trafic, réductions du personnel et salaires aux chemins de fer américains.

Les cheminots américains ne sont pas tous convaincus d'être des favorisés du sort. Il y en a qui se plaignent amèrement de ce que le rendement du travail augmente considérablement, sans aller de pair avec une augmentation des salai-

res. Les plaintes sur les licenciements sont plus amères encore.

Le développement du trafic des chemins de fer de lère classe des Etats-Unis (environ 90 % de tous les réseaux) est mis en lumière par ces chiffres :

	1924	1925	1926	1927	1928
Tonnes-milles (en millions).	426.834	452.819	486.265	471.675	473.973 ¹⁾
Voyageurs-milles (en millions).	36.091	35.950	35.478	33.648	31.466 ¹⁾
Tonnes-milles payés par mille de parcours de locomotives du service-marchandises.	576.87	599.79	621.30	622.09	²⁾
Tonnes-milles payés par mille de parcours de trains de marchandises	646.55	674.93	700.99	702.15	²⁾
Parcours des locomotives (en millions de milles) (y compris les trains de route)	1.660	1.790	1.737	1.680	²⁾
Parcours des trains (en millions de milles) (y compris les trains de route)	1.204	1.221	1.249	1.221	²⁾
Parcours des véhicules (en millions de milles) (y compris les trains de route)	28.889	30.786	32.666	32.455	²⁾
Coefficient d'exploitation.	76.13	74.10	73.15	74.54	72.4

¹⁾ Approximativement. ²⁾ Statistique n'a pas encore paru.

L'accroissement du rendement accusé par ces chiffres, est encore plus mis en relief, si l'on ajoute qu'au cours de la période allant de 1924 à 1927, le parc des locomotives a diminué de 65 358 unités à 61 317. Les heures de parcours des trains de marchandises ont été ramenées de 52.258.000 à 49.525.000, grâce à l'augmentation des vitesses commerciales, de la

charge nette par train et de la capacité des wagons.

Ces résultats de l'organisation scientifique du travail ne suffisent pas pour calmer la faim de «efficiency». Ce n'est pas seulement des installations et du matériel que l'on exige toujours davantage, mais encore des hommes. Les chiffres ci-après présentent plus d'une particularité :

	1924	1925	1926	1927	1928
Effectif du personnel	1.751.362	1.744.311	1.799.275	1.734.470	1.677.000 ¹⁾
Heures de travail fournies par tête d'agent.	2.589	2.597	2.625	2.604	²⁾
Nombre d'agents par 1.000 milles-trains	1.49	1.47	1.47	1.46	²⁾

¹⁾ Approximatif. ²⁾ Statistique n'a pas encore paru.

Les chiffres sur les effectifs du personnel pourraient faire croire à une certaine stabilité. Il s'agit toutefois de moyennes pour des années entières. Le degré d'occupation varie assez fortement. En janvier 1928, il n'y avait que 1.614.280 agents occupés; ce nombre était de 1.735.677 en juin 1928 et de 1.594.744 en janvier 1929.

Les chiffres sur les heures de travail par tête d'agent n'ont pas l'air de provenir d'un pays où la journée de huit heures a été introduite il y a treize ans,

où la semaine de cinq jours est déjà conquise ci et là et où les syndicats de cheminots revendiquent la journée de six heures.

Le nombre d'agents par 1.000 milles-train semble indiquer que l'on arrive à se tirer d'affaire avec moins d'hommes, c'est-à-dire avec moins de «man-power». Si l'on calcule le nombre de «man-hours» par 1.000 milles-train, l'image devient plus juste, quoique un peu moins flatteuse, car

en 1924 1.000 milles-train comportaient 3.857,61 heures de travail;
 en 1925 1.000 milles-train comportaient 3.817,59 heures de travail;
 en 1926 1.000 milles-train comportaient 3.858,75 heures de travail;
 en 1927 1.000 milles-train comportaient 3.801,84 heures de travail.

Ce calcul accuse néanmoins une diminution de la dépense de travail humain.

Le total des salaires se chiffrait en

Année	Montant	% des recettes brutes
1924	\$ 2.624.618.000	44,3 %
1925	2.645.842.000	43,2 %
1926	2.717.628.000	42,6 %
1927	2.689.571.000	43,9 %
1928	2.600.000.000	42,0 %

Le tableau publié par la Commission fédérale des Communications renseigne sur le développement des moyennes des salaires annuels :

	1924	1927	1928
	\$	\$	\$
Employés aux écritures (cat. B)	1536	1598	1644
Ouvriers des hangars aux marchandises	1260	1273	1293
Transbordeurs	1104	1125	1148
Hommes d'équipe de la voie (entretien)	876	891	874
Hommes d'équipe de la voie (construction et renouvellement)	888	931	933
Hommes d'équipe d'ateliers	960	976	974
Artisans des ateliers de réparation de voitures	1673	1790	1798
Electriciens	1932	2014	2012
Ajusteurs (réparation de locomotives)	1836	1902	1898
Télégraphistes et signaleurs	1752	1835	1863
Chefs de trains (voyageurs)	2904	3073	3093
Chefs de trains (marchandises)	2712	2819	2788
Mécaniciens (voyageurs)	3108	3230	3386
Mécaniciens (marchandises)	3012	3149	3255
Conducteurs (voyageurs)	1968	2072	2072
Conducteurs (marchandises)	2016	2109	2095
Chauffeurs (voyageurs)	2316	2485	2262
Chauffeurs (marchandises)	2088	2286	2327

Les salaires moyens de toutes les catégories, les ouvriers de l'entretien de la voie exceptés, étaient plus élevés en 1928 qu'en 1924; les salaires de quelques catégories ont cependant baissé par rapport à 1927. Les fluctuations du nombre d'heures de travail n'y sont probablement pas étrangères.

Le nombre des cheminots gagnant moins de mille dollars par an est de 365.000. L'organe d'un syndicat de cheminots d'Outre-Atlantique écrit à ce propos : «Demandez à un de ces 365.000 cheminots ce qu'il pense du standard de vie américain. Il répondra sûrement : C'est un tourment d'enfer, si vous avez à entretenir une famille ! On vit dans une vieille caisse à wagon, dans une hutte ou autre tandis infecte; la nourriture est insuffisante et on est vêtu de guenilles. Il ne reste pas un sou pour le moindre confort, ni pour un peu de récréation ou pour l'éducation des enfants.»

Tout n'est pas rose au pays de l'organisation scientifique du travail.

Les chemins de fer dans le plan Young.

De nouveau un Comité d'experts s'est réuni pour élaborer un plan de réparations et en recommander l'exécution aux gouvernements. Tandis que le Comité Dawes s'est fait expliquer par le camarade Grassmann dans quelle mesure les diverses classes sociales du peuple allemand devaient, selon l'avis de la C.G.T. allemande, être appelées à participer aux charges des réparations, le Comité Young a préféré renoncer au concours d'autres experts et de représentants de l'opinion publique.

Le Comité Dawes n'avait pas craint d'enquêter sur le régime fiscal en Allemagne et il a affirmé que les classes aisées payent trop peu d'impôts en comparaison des classes laborieuses allemandes et des classes possédantes dans d'autres pays. Le Comité Young ne s'est pas «immiscé» d'une manière aussi inconvenante dans les questions internes allemandes. Il s'est par contre occupé de façon particulière des impôts indirects et a accordé aux cheminots allemands une attention tout autre que sympathique.

.

En 1924 le problème des réparations était en première ligne le problème de la reconstruction de l'Allemagne; le mandat de la Commission des Réparations au Comité d'experts demandait de «rechercher les moyens d'équilibrer le budget et les mesures à prendre pour stabiliser la monnaie de l'Allemagne.»

Le Comité Dawes se prononça à ce sujet dans les termes suivants : «Nous ne nous sommes pas dissimulé le fait que la reconstruction de l'Allemagne n'est pas, dans les circonstances présentes, une fin en soi. Elle ne constitue qu'une partie du problème plus vaste de la reconstruction de l'Europe.»

La reconstruction de l'Allemagne est accomplie dans la mesure que le permettent les conditions d'une Europe, elle-même à reconstruire. Or, où en est la reconstruction de l'Europe? Le Comité Young ne nous a pas fait part de ses vues à ce sujet, car dans ce cas son rapport aurait dû soulever le problème des dettes interalliées, cette autre partie «du problème plus vaste de la reconstruction de l'Europe.»

La reconstruction de l'Europe dépend d'un règlement satisfaisant du problème des réparations et de celui des dettes de guerre. Il existe entre les deux problèmes une relation réciproque. Lorsque le règlement du deuxième problème et ses effets sur le règlement du premier furent examinés par des experts intéressés, lorsque furent discutés la possibilité d'une réduction des créances de guerre américaines sur l'Europe et les effets de pareille réduction sur les paiements de l'Allemagne, les experts américains ne dirent mot. Apparemment les Etats-Unis n'estiment pas encore le moment venu d'utiliser pour un geste de générosité la suprématie financière conquise pendant la guerre mondiale.

Néanmoins les paroles qu'à la fin de son rapport, le Comité Young consacre au problème des réparations sont applicables presque mot à mot au problème des dettes interalliées : «La solution du problème des réparations est une tâche qui n'incombe pas seulement à l'Allemagne, mais qui présente un intérêt commun pour tous les pays intéressés et qui exige la collaboration de toutes les parties.» On n'a qu'à remplacer le mot «Allemagne» par celui de «Alliés» ou simplement par «Europe.»

Nous ne nous attendons pas à ce que le règlement du problème des dettes de guerre supprime le problème des réparations. Les origines morales du problème des réparations sont trop profondes pour cela. On s'est départi depuis longtemps de l'idée que l'Allemagne doit payer tous les frais de la guerre, y compris les budgets militaires de ses ennemis qui, même sans guerre, auraient englouti des sommes énormes, y compris tous les bâtiments de guerre perdus, qui de toute façon ne vaudraient plus à présent que leur pesant de mitraille.

Les chiffres astronomiques des paiements des réparations ont disparu en même temps; ce qui est resté par contre, c'est le sentiment que le pays, sur le territoire duquel la guerre n'a pour ainsi dire pas fait de ravages, doit concourir dans la mesure de ses forces à refaire les lieux où se sont déroulées les horreurs de la guerre en ce qu'ils étaient jadis : des champs prospères, des cités florissantes et hospitalières.

A l'idée du tribut à payer par le vaincu au vainqueur s'est substituée peu à peu la conception que, dans le siècle présent, toutes les nations atteintes par la guerre doivent unir leurs forces pour aider toutes à surmonter les conséquences de la catastrophe. Les réparations allemandes ne représentent qu'une partie des efforts que l'instinct de conservation réclame de tous les peuples européens.

S'il n'est pas possible d'opérer sans chiffres, c'est uniquement à la découverte de ceux-ci qu'il faut en vouloir. Le tableau des chiffres du plan Young s'étend sur deux périodes successives de respectivement 37 et 21 années, soit 58 années au total. Même la précision astronomique des calculs, faits pour une période de plus d'un demi-siècle, n'est pas en mesure d'ébranler notre avis, que pendant la première période de 37 ans déjà, plus d'une opinion relative au problème des réparations se modifiera.

.

Ceux qui aiment jongler avec les millions et les milliards trouveront dans le plan Young un échiquier simplifié. Selon le plan Dawes, le total des paiements à faire annuellement par l'Allemagne s'élevait à 2,5 milliards de marks-or, somme se décomposant comme suit :

	Millions de marks-or
Service des réparations de la Reichsbahn	660
Obligations industrielles	300
Impôt sur les transports, perçu par la Compagnie des chemins de fer pour le compte du Reich et gagé pour les paiements des réparations, jusqu'à concurrence de	290
Contribution du budget du Reich provenant des impôts indirects : douanes, taxe de consommation sur la bière, le tabac, le sucre et l'alcool, gagés pour les paiements des réparations jusqu'à concurrence de	1.250
Total	2.500

Le plan Young ne fixe pas une annuité immobilière. Le total annuel oscille entre 1685 et 2.428,8 millions de marks-or. Pendant les premières 37 années, l'annuité moyenne est de 1.988,8 millions, à quoi s'ajoute pendant 20 années le service d'intérêts et d'amortissements de l'emprunt Dawes (70 à 90 millions par an). La charge matérielle des réparations est par conséquent notablement allégée. Moralement, elle comporte moins de froissements : les commissaires aux revenus gagés et les membres étrangers au Conseil d'administration de la Reichsbahn disparaissent; les prélèvements d'impôts sont supprimés. La répartition des charges est simplifiée. Les obligations industrielles, une «forme réparatoire» d'impôts directs, sont supprimées et il est recommandé au gouvernement allemand de percevoir ces impôts par une simple procédure fiscale. La charge de 1.550 millions incombant au budget du Reich, est réduite à une annuité allant de 1025 à 1768,8 millions de marks-or. La charge annuelle moyenne du budget pendant les premières 37 années se chiffre à 1.328,8 millions.

La part de la Reichsbahn aux allègements moraux consiste en la suppression de sa fonction de gage. La possibilité que, en cas de défaut de paiement, le Commissaire des chemins de fer, représentant des créanciers, mette la main sur l'entreprise, est écartée. Les obligations des chemins de fer, titres de copossession des créanciers à l'entreprise, sont supprimées. Elles sont remplacées par un certificat que la Compagnie des chemins de fer devra remettre à la Banque des règlements internationaux, attestant qu'elle contracte les obligations que lui prescrit le rapport.

La Reichsbahn aura, comme par le passé, l'obligation de verser un montant annuel de 660 millions. On ne constate donc à première vue aucun allègement matériel. Toutefois, le plan Young restitue au Reich le droit de disposer de l'impôt sur les transports et stipule que la taxe à verser par la Compagnie des chemins de fer comprendra, s'il est nécessaire, l'impôt sur les transports. La question de savoir si l'impôt sur les transports sera affecté entièrement ou en partie aux obligations de la Reichsbahn, c'est-à-dire de savoir si la Reichsbahn participera ou non aux allègements matériels, n'est plus à présent qu'une question de

politique intérieure allemande. Aux revendications à ce sujet, partis ou gouvernements ne pourront plus répondre par la politique du parapluie.

En maintenant la Reichsbahn dans le mécanisme des réparations, les experts ont créé une contradiction dans leur rapport. Dans l'énumération des différences entre le nouveau plan et le plan Dawes, ils écrivent :

«D'après le plan Dawes, l'Allemagne ne peut être autorisée à se libérer en marks de ses obligations que par l'application d'un système de protection des transferts qui implique un certain contrôle extérieur. Cette situation a des effets restrictifs sur le crédit et l'indépendance financière de l'Allemagne, et rend difficile, sinon impossible, toute mobilisation de la dette allemande. Le nouveau plan n'atteindrait pas le but essentiel qu'on attend de lui, s'il ne faisait pas disparaître ces dispositions, et s'il ne laissait pas à l'Allemagne l'obligation d'exécuter ses engagements sous sa propre et entière responsabilité.»

Le chapitre relatif aux chemins de fer empêche l'Allemagne de décider «sous sa propre et entière responsabilité» si, et le cas échéant dans quelle mesure, la Reichsbahn doit participer aux paiements des réparations. Pourquoi ce qui est vrai pour deux tiers des réparations, ne vaut-il pas pour les trois tiers, notamment «que la garantie fondamentale du paiement des annuités est constituée par l'engagement solennel du gouvernement allemand, engagement auquel aucune garantie nouvelle ne saurait rien ajouter» ?

La déclaration expresse des experts qu'ils proposent «de conserver une contribution provenant de la compagnie des chemins de fer, non seulement en raison des garanties qu'elle apporte, mais encore en tant que moyen commode de se procurer les recettes nécessaires» est incompatible avec l'énoncé de conceptions libérales sur la nécessité de l'indépendance financière de l'Allemagne et sur la valeur des garanties matérielles.

Les experts ne se sont pas seulement préoccupés des charges à imposer à la Reichsbahn, mais encore de sa forme d'exploitation. Leur recommandation à ce sujet est ainsi conçue :

«Entre autres tâches le comité d'organisation prévu à l'annexe 5 du présent rapport devra prendre des dispositions convenables pour continuer d'assurer que le caractère privé et indépendant de la Compagnie des chemins de fer allemands, y compris son administration autonome en matière économique et financière, ainsi que pour les questions de personnel, se continuera pendant la période d'application du plan sans intervention du gouvernement allemand.»

Donner à la Reichsbahn la forme d'un organisme autonome et le titre de compagnie, ne présente pas de difficultés exceptionnelles. En l'assujettissant ensuite au *droit commun* applicable à toutes les entreprises à but lucratif, on lui donne le caractère «privé et indépendant.» Il est cependant permis de poser cette question : Par quoi cette exigence expresse de la part des créanciers est-elle justifiée ? Le rapport n'en dit mot.

Quels intérêts des créanciers dictent la mention des questions du personnel ? Qu'attend-on de cette disposition, puisqu'en principe les créanciers renoncent à des garanties matérielles ? Quel préjudice leur causerait une assimilation, quant aux droits et devoirs, des fonctionnaires et ouvriers de la Reichsbahn aux autres ouvriers, employés et fonctionnaires allemands ?

Pour un pays autre que l'Allemagne les dispositions du plan Young concernant la forme d'entreprise de la Reichsbahn, n'ont guère d'importance politique. Les dispositions au sujet des compétences patronales de la Reichsbahn sont dénuées de toute importance politique pour un Etat autre que l'Allemagne et nous nous refusons à croire que le gouvernement d'un des Etats créanciers ait donné à ses experts pareille instruction.

Il faudra encore expliquer si ces dispositions du plan Young comportent des avantages du point de vue de la technique financière, et lesquels. Nous n'arrivons pas à les deviner.

Il en est de même de l'interdiction «d'intervention» du gouvernement allemand (!). D'ailleurs où commence l'intervention ? M. Young et ses collègues ne disent pas qui aura à nommer le Conseil d'administration de la Compagnie. Si nous nous en reportons au plan Dawes, les sièges réservés aux créanciers font retour au gouvernement allemand. La nomination de membres au Conseil d'administration, n'est-elle pas déjà «intervention» ? L'interdiction d'intervention veut-elle défendre au gouvernement allemand d'exercer une autorité sur le Conseil d'administration ? Voudra-t-on sérieusement obliger le gouvernement allemand à nommer à six ans les membres du Conseil d'administration de la plus grande entreprise économique du pays, appartenant à l'Etat, et lui contester en même temps le droit d'instruire ses représentants sur ce qu'il entend, suivant l'expression du plan Dawes, par «égard aux intérêts économiques du Pays» ? Nous ne voulons pas imputer une telle monstruosité aux respectables experts.

Où encore, l'interdiction d'intervention signifie-t-elle que les lois allemandes ne s'appliquent pas à la compagnie, ou même, entend-elle entraver la législation ? Si elle devait signifier cela, il est douteux qu'elle ait été poursuivie soit définitivement atteint. En disant clairement aux cheminots allemands qu'ils n'ont rien à attendre des lois de leur pays, en rendant nulle pour eux la valeur du code du travail et du code du fonctionnaire, on leur fait comprendre que pour eux compte seul le droit du plus fort. Or, il pourrait bien arriver qu'un jour un mandataire syndical des cheminots soit en mesure d'user de termes catégoriques. Qu'on se rappelle la Conférence de Spa où feu Hue, le leader des mineurs allemands, fort de la puissance syndicale put déclarer : «Ces messieurs

pourront naturellement décider ce qui leur plaît. En fin de compte, c'est l'affaire des mineurs allemands d'extraire le charbon.»

Contre l'interprétation que l'interdiction d'intervention vise l'application des lois et la législation, il y a cette déclaration des experts : «Nous nous sommes occupés des aspects techniques et non des aspects politiques du problème qui nous est soumis». On peut en déduire qu'il n'est pas entré dans les intentions des experts de toucher au droit du peuple allemand de se gouverner lui-même.

L'interdiction d'intervention signifie quelque chose ou ne signifie rien. Si elle signifie quelque chose, il faut nous le dire. Si elle ne signifie rien !

Les Etats créanciers n'ont pas un intérêt réel, conditionné par la technique du problème des réparations, à la forme d'exploitation de la compagnie des chemins de fer allemands, ni à sa compétence patronale. On peut même aller plus loin et affirmer que les experts des Etats créanciers avaient songé à la libération complète des chemins de fer et que ce sont les experts allemands, qui ont amené le comité Young à conserver les chemins de fer comme gage des réparations. A preuve, le rapport Young lui-même : «Après un examen approfondi des propositions formulées par les experts allemands, le Comité a estimé que les annuités proposées par lui ne devaient pas provenir uniquement du budget allemand, mais qu'il y aurait lieu de conserver une des sources de recettes utilisées par le plan Dawes, à savoir la Compagnie des chemins de fer».

Il saute aux yeux que seulement certains milieux allemands pouvaient avoir un intérêt à soustraire à la décision de la question de savoir si, et dans quelle mesure, les chemins de fer du Reich devaient supporter des charges de réparation.

Il est facile de comprendre pourquoi les experts des Etats créanciers ont accepté cette offre avec empressement. Ils n'avaient aucune raison de refuser une garantie matérielle en sus de «l'engagement solennel du gouvernement allemand». De plus, le Comité des experts compte quelques personnalités réputées pour leur hostilité à l'idée de gestion publique, à qui s'offrait une belle occasion de poser un acte de combat contre le principe de la régie publique des chemins de fer.

Le peuple allemand a affaire ici à des loups dans sa propre bergerie qui veulent profiter des mésaventures de leur pays, de l'hostilité des magnats de la finance américains et autres au principe des régies publiques, de l'ampleur des négociations sur un sujet compliqué, pour surprendre la bonne foi du peuple allemand, pour alléger les charges de l'industrie et pour empêcher le propriétaire légitime des chemins de fer d'exer-

cer son droit de propriété. Les propagateurs de l'idée de la gestion publique des chemins de fer ont été mis une fois de plus en face d'un front international d'adversaires.

**

Le plan Young supprimant les obligations et l'hypothèque de réparations, toutes les dispositions y relatives peuvent être éliminées de la loi régissant la compagnie des chemins de fer du Reich. La loi actuelle comporte des dispositions sur le fonds social, le droit d'exploitation, son exclusivité et son transfert, les prestations pour d'autres administrations, le privilège fiscal, l'impôt sur les transports, l'application ou la non-application du code commercial ou d'autres lois ou arrêtés, le caractère officiel ou non-officiel des autorités des chemins de fer, la position juridique du personnel, les droits d'information et de contrôle du gouvernement, les tarifs, le service des intérêts et de l'amortissement, les horaires, le droit de négociation, les plans de constructions, le droit d'expropriation, les droits respectifs des chemins de fer et d'autres voies publiques, le contrôle des chemins de fer privés, l'accord pour le transfert des chemins de fer des Etats au Reich et la juridiction. Toutes ces choses n'ont aucun lien avec la technique du problème des réparations et ne sont donc pas à leur place dans un accord international sur les réparations.

Des évolutions d'ordre politique, social économique et juridique en Allemagne — et même dans son entourage — pourront au cours de 58 années créer des situations nécessitant des modifications de ces dispositions étrangères au règlement des réparations. Si ces dispositions étaient incorporées dans l'accord politique sur les réparations, l'Allemagne serait obligée de négocier avec les puissances parties à cet accord, par exemple pour modifier son code commercial.

Comme le plan Young — à tort ou à raison — a décidé sur les charges à imposer au chemin de fer, la loi régissant la compagnie doit être adaptée à la situation nouvelle. Le plan Young veut être technique, non pas politique. Il est dès lors logique de ne mettre dans la nouvelle loi que des dispositions techniques. La loi actuelle, régissant les chemins de fer, doit être scindée en deux parties :

a) une loi réglant les obligations énumérées dans le plan Young, devenant partie intégrante de l'accord sur les réparations et ne pouvant être modifiée qu'en raison d'amendements de l'accord sur les réparations lui-même;

b) une loi, décrivant les autres droits et les devoirs de l'entreprise vis-à-vis de l'Allemagne; cette seconde loi doit relever de la législation allemande seule et être susceptible de modifications suivant les besoins, comme toute autre loi allemande.

Cette façon d'exécuter le plan Young

favorise le rétablissement de l'autonomie allemande, voulu par le Comité d'experts. Ainsi entrerait dans le futur accord sur les réparations, ce qui doit y être et serait évité que tout le droit ferroviaire allemand soit lié pendant 58 ans par un contrat international.

Le Congrès de l'I.T.F. (Paris 1926) a formulé le reproche « que la diplomatie secrète, œuvrant dans l'intérêt de la haute finance, a introduit, de concert avec la bureaucratie, dans les lois sur la

création de la Compagnie des chemins de fer allemands, promulguées en exécution des accords conclus le 9 août 1924 entre la Commission des Réparations et le Gouvernement allemand, des stipulations qui ne sont pas exigées par les dispositions du plan Dawes. »

L'I.T.F. désire que la rédaction d'une nouvelle loi sur les chemins de fer du Reich n'offre pas l'occasion de répéter ce reproche, cette fois à l'adresse des exécuteurs du plan Young.

La situation financière de l'Union nationale des cheminots anglais en 1928.

En 1926, les finances de l'Union des cheminots anglais ont été mises à une rude épreuve. Au cours de cette année, l'organisation versa pas moins de 2.237.915 livres en secours dont 1.822.080 en secours de grève et de chômage consécutif à la grève. Elle dut contracter un emprunt assez important à la banque des coopératives. Après la grève, le compte auprès de cette banque accusait un solde débiteur de 1.022.642 livres ! Le 4 août 1928, cette dette était entièrement effacée.

Afin de couvrir le déficit, une cotisation spéciale de 3 pence par semaine fut perçue en 1927. Cette cotisation rapporta au total 161.326 livres. 10 % des membres environ refusèrent de payer la cotisation supplémentaire; ils se retirèrent de l'organisation et ne retournèrent dans ses rangs qu'après que cette mesure exceptionnelle avait été abrogée. La cotisation syndicale régulière fut en outre augmentée d'un penny par semaine, ce qui fit augmenter les recettes en cotisations d'environ 70.000 livres.

Avec la modestie qui le caractérise, le camarade Cramp écrit qu'il croit pouvoir affirmer sans risque d'exagération que cet assainissement financier fut une belle performance. La fortune de l'Union s'élevait au 1er janvier 1929 à plus d'un million de livres. Le déficit de la caisse administrative diminua dans le courant de l'année écoulée de 127.789 livres et ne se chiffrait plus qu'à 409.263 livres au début de l'année.

Les dépenses faites pour assistance judiciaire et secours de chômage s'élevèrent en 1928 à respectivement 12.414 et 26.835 livres sterling. La caisse d'assurance-invalidité paya 41.690 livres, celle pour secours aux veuves et aux orphelins 46.036, la caisse d'assurance-d'accidents versa 16.076 et celle d'assurance-maladie 9.459 livres en secours.

On peut dire que l'attaque dirigée par le gouvernement conservateur contre les syndicats par la loi sur les syndicats de 1927 a manqué son but. On sait que les

syndicats anglais destinaient à des fins politiques un certain montant par adhérent. Les membres qui n'étaient pas d'accord avec ce procédé devaient faire par écrit une déclaration dans ce sens et aucun versement ne pouvait alors être transmis pour eux à la caisse du parti travailliste. Le gouvernement conservateur, prétendant que les syndicats exerçaient une pression illicite sur les membres, renversa le système et décida que dorénavant les adhérents devaient déclarer par écrit qu'ils étaient d'accord avec le versement de la cotisation au parti politique.

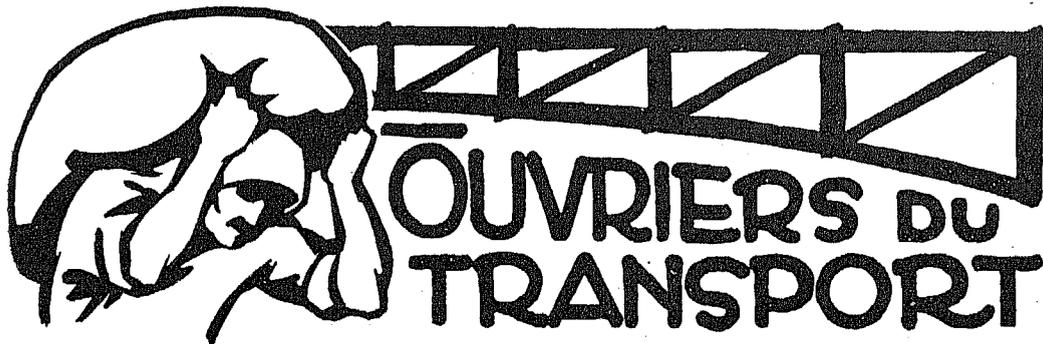
En ce qui concerne l'Union des cheminots, plus de 90 % des adhérents ont signé pareille déclaration et le reste suivra certainement. L'unique chose obtenue par les conservateurs a été de fouetter l'intérêt des syndiqués pour les choses politiques et de donner beaucoup de travail supplémentaire aux organisations syndicales. En revanche, un nombre de syndicats ont augmenté la cotisation au parti travailliste, ce qui fait que les ressources disponibles pour la caisse électorale avaient augmenté au lieu de diminuer.

A présent, les conservateurs ont été détrônés de leur pouvoir et vu que les libéraux sont également opposés à la loi anti-syndicale, le gouvernement travailliste pourra de nouveau supprimer les limitations qui avaient été imposées aux syndicats.

Mouvement revendicatif des cheminots anglais.

Les congrès des trois organisations anglaises de cheminots, tenus cette année, ont décidé de résilier la convention conclue en août dernier et comportant une réduction de 2½ % de tous les salaires et traitements. La résiliation doit être faite d'un commun accord par tous les syndicats intéressés.

Les comités des organisations examinent en ce moment les mesures à entreprendre en vue de l'engagement de pourparlers avec les compagnies.



Les résultats de la dernière Conférence internationale du Travail.

Le travail fait l'année dernière par l'I.T.F. et les organisations adhérentes à la session de la Conférence internationale du Travail à l'effet de divulguer et de faire aboutir les revendications relatives à l'adoption d'une convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks a conduit, dans la Conférence de cette année, au résultat désiré, en ce sens que la Conférence a adopté à une très grosse majorité une convention internationale qui sera soumise aux divers gouvernements pour ratification. Grâce à l'attitude unie des représentants des organisations adhérentes à l'I.T.F., à la discipline qui régna parmi eux et tout particulièrement à la direction du camarade Bevin, le président de la section des ouvriers des ports de l'I.T.F., il fut possible, en plusieurs semaines d'efforts tenaces, de faire amender l'avant-projet présenté par le Bureau international du Travail en telle mesure que la convention adoptée correspond dans les points essentiels au texte élaboré et présenté l'année dernière par l'I.T.F.

Nous donnerons dans le prochain numéro de notre organe le texte complet de la convention votée, accompagné de quelques commentaires. Pour aujourd'hui, nous nous bornerons à exprimer notre satisfaction du résultat obtenu. Encore que cette convention n'existe provisoirement que sur papier et doive encore être ratifiée par les différents gouvernements et encore que, dans la pratique, ratifier soit une chose et appliquer une autre, le texte adopté démontre néanmoins ce qui peut être obtenu par une collaboration internationale étroite et unie des travailleurs des ports et des transports.

Mouvement revendicatif des dockers anversois.

(C. M.) En décembre 1928, un contrat collectif fut conclu entre patrons et ouvriers du port d'Anvers. Le chapitre relatif aux salaires fut déclaré valable pour six mois.

L'organisation ouvrière a pris l'initiative de résilier ce chapitre du contrat, afin de mettre le barème des salaires hors vigueur dès l'expiration du premier semestre. Cet acte fut dicté par la hausse du coût de la vie au cours des premiers mois de 1929.

Les négociations se sont terminées par un succès syndical. A partir du 1er juillet, les salaires sont relevés de 2 francs par jour pour les équipes de jour, de matinée et d'après-midi et de 3 francs par journée pour les équipes de nuit. Les salaires minima des ouvriers arriérés se chiffrent à présent à :

67,—	francs belges pour les équipes de matinée,
62,—	„ „ „ de jour,
72,—	„ „ „ d'après-midi,
93,—	„ „ „ de nuit.

Tous les ouvriers payés à la journée bénéficient de l'augmentation de 2 francs. Les ouvriers travaillant à l'entreprise reçoivent, en sus du salaire gagné en application de leur tarif, un supplément de 2 francs par jour.

Le salaire hebdomadaire des charretiers et conducteurs de tracteurs est augmenté de 10 francs, ce qui porte leurs minima à 322 et 337 francs.

Afin d'arriver à une réglementation plus durable, il a été convenu de revenir à l'échelle mobile, les salaires variant suivant les fluctuations du coût de la vie accusées par le nombre-indice.

Les salaires nouvellement convenus sont valables pour la tranche du nombre-indice comprise entre 860 et 940. (A l'époque des négociations, le nombre-indice d'Anvers atteignait 911.) Dès que l'indice atteint 941, une nouvelle augmentation de 2 respectivement 3 francs est due; chaque hausse subséquente de 25 points entraînera automatiquement une augmentation de 2 respectivement 3 francs par jour. Inversement, les salaires actuels subiront une réduction de 2 et de 3 francs par jour, aussitôt que l'indice tombera à 860. Cette éventualité n'est guère probable; le coût de la vie ne tend pas à diminuer.

Un second succès a été remporté. Les patrons, mécontents du système de succession des équipes, le sabotèrent par le stratagème suivant.

Les équipes de matinée travaillent de 6 à 10 et de 10½ à 14 heures; or, les patrons avaient érigé en système le congédiement à 10 heures des ouvriers embauchés pour l'équipe de matinée. Ce congédiement avait lieu, alors que continuaient à travailler à bord du même bateau les ouvriers embauchés pour l'équipe de jour, s'étendant de 8 à 12 et de 13 à 17 heures. La pratique de faire empiéter les heures des équipes les unes sur les autres fut appliquée également au détriment des équipes d'après-midi.

Ces agissements ont provoqué beaucoup de mécontentement dans les milieux ouvriers. L'organisation s'est attachée à les combattre. Elle réclama pour l'ouvrier renvoyé après une demi-journée de travail, six heures de salaire. Il est convenu à présent que des ouvriers engagés pour l'équipe de matinée ou d'après-midi ont droit à un minimum de six heures de salaire, calculé sur la base du salaire afférent à l'équipe et au genre de travail, à moins d'avoir été prévenus d'avance qu'ils ne sont engagés que pour une demi-journée.

Cette nouvelle réglementation a été accueillie avec satisfaction dans les milieux ouvriers. Elle est entrée en vigueur le 1er juillet et n'a donné lieu à aucun incident.

Maintenant que la question des salaires est réglée pour un temps indéterminé, la Commission du Port se propose de consacrer ses efforts à l'application de mesures d'ordre social qui doivent mettre plus d'ordre dans l'entreprise, faire disparaître une série d'anomalies datant de loin et faire participer le patronat à la mise en œuvre de la prévoyance sociale.

TRAMWAYS

*Les tramways de Londres vont rester
entre les mains de la communauté.*

On se souvient que, comme suite à l'opposition des députés travaillistes, il n'avait pas été possible à la précédente session du Parlement anglais, de liquider complètement les deux propositions de loi aux termes desquelles l'entreprise municipale des tramways de Londres devait être transférée aux mains du consortium privé exploitant les services des autobus et des métropolitains. Les propositions de loi avaient été adoptées en troisième lecture par la Maison des Communes, mais elles devaient encore passer à la Maison des Lords.

Or, le 4 juillet le nouveau ministre des Transports annonça, dans une entrevue avec des représentants du Conseil municipal et des compagnies des chemins de fer souterrains de Londres, que le Gouvernement ne pouvait pas recommander au Parlement l'adoption des propositions de loi en cause. Cette décision qui écarte définitivement ces propositions constitue un beau succès pour le parti travailliste qui n'a cessé de s'opposer par tous les moyens à leur adoption. Elle permettra un nouvel examen du problème de la coordination des moyens de transports londoniens et la recherche d'une solution qui tienne compte avant tout des intérêts publics.

*Nouveaux taux de salaires aux tramways
de plusieurs villes allemandes.*

Dans un grand nombre de villes allemandes les contrats collectifs régissant les conditions de travail du personnel des tramways ont été renouvelés ces derniers temps de façon avantageuse pour le per-

sonnel. Nous en donnerons quelques exemples.

A Brême une sentence arbitrale a été rendue après que les négociations entamées entre les parties avaient échoué. Elle a été acceptée et prévoit des relèvements de salaires de 3 pfennigs par heure et une diminution du nombre des échelons d'avancement de 6 à 5. Les nouveaux salaires de base pour receveurs et wattmen vont à présent de 81 à 94 pfennigs, l'allocation familiale étant de 3 pfennigs pour la femme et chacun des enfants. Le tarif est applicable jusqu'au 31 mai 1930. A Heidelberg, des pourparlers eurent lieu le 10 mai qui aboutirent à un accord prévoyant un relèvement des salaires de 4 pfennigs par heure applicable à partir du 1er juin. Les salaires pour le personnel roulant seront à partir de cette date de 98 à 104 pfennigs par heure, le personnel de la voie et des services techniques touchera des salaires allant de 77 à 108 pfennigs. Les nouveaux taux resteront en vigueur jusqu'au 31 mai 1930 et pourront être révisés avec un mois de préavis. A Lubeck, un accord a été réalisé après des pourparlers avec la Direction, aux termes duquel les salaires de l'ensemble du personnel roulant et des ateliers seront relevés de 5 pfennigs, avec effet rétroactif du 1er avril et de 2 pfennigs de plus à partir du 1er octobre. Le contrat est révisable pour la première fois le 1er avril 1930 avec un préavis de deux mois. Les nouveaux salaires des receveurs et wattmen sont de respectivement 95 à 97 et 98 à 100 pfennigs, à quoi s'ajoute une allocation de 3 pfennigs pour la femme et pour chaque enfant de moins de 16 ans.



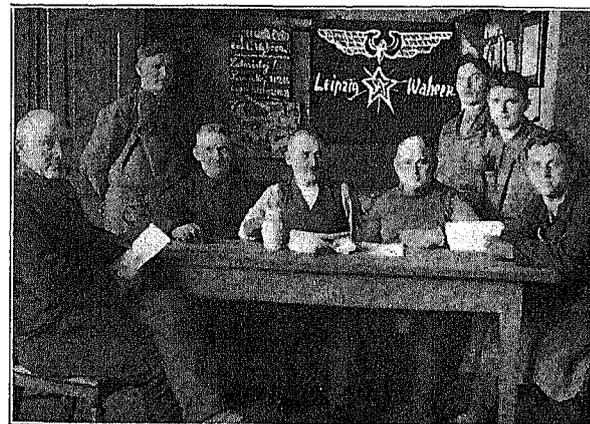
Avizo! Aŭstrujo. Por akceli la esperantan movadon ankaŭ inter fervojistaro, la aŭstria fakgrupo de A. L. L. E. intencas komence de Septembro 1929 aranĝi en la aŭstria alpa montaro, ĝeneralan renkontiĝon de esper. fervojistoj el eksterlando kaj Aŭstrio. Eksterlandaj samfakanoj estas perataj fari sugestojn pri tiu ĉi afero je la adreso: Josef Zink, Wien, X., Dampf-gasse 21-1, Kunhelpo tiu-cela tre dezirinda.

Fervojlaborista esperanto-rondeto
Leipzig-Varen.

Nia bildo montras la diligentajn lernantojn de fervojista esp. rondeto en ĉirkaŭurbo de Leipzig. La labor-konsilantaro permesis al ĝi uzi ĝian laborĉambron por instrui. Por la studoj devas sufiĉi la

mallongaj laborpaŭzoj, ĉar ĉiuj rondetanoj estas tre okupataj kiel funkciuloj en lab. kultur k. sportmovadoj. Tre helpis al ni la gramatika kurso aperinta en la sindikata fervojista gazeto. Por la SAT-Kongreso ni interrilatas kun nia sindikato por arangi eksterordinaran fervojistan kunvenon dum la kongresaj tagoj kaj tiel veki pli grandan intereson ĉe ĉiuj kolegoj.

La laciĝa laborego apenaŭ permesas okupi sin pri spiritaĵoj. Tamen, kiel montras niaĵ cito, estas trovas eniron ĉe K-doj. E. Rödel (5068 Gotzkowskyst. 10-3.
El „Sennaciulo“.



Propagande parmi le personnel du service général à bord des navires.

L'Union néerlandaise des transports vient d'éditer une petite brochure d'exécution soignée, destinée à la propagande syndicale parmi le personnel du

service général. L'illustration de la tâche quotidienne d'un maître d'hôtel à bord d'un paquebot nous a paru si réussie, que nous reproduisons ci-dessous les

tableaux successifs de sa journée de travail de 20 heures :

