

I.T.F.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

Au seuil d'une année nouvelle.

Le présent numéro termine l'année courante de notre «I. T. F.» Pour la Fédération internationale des transports, 1929 a été une année riche en événements et de grande activité. Nous n'exagérons pas en affirmant que cette année, dans laquelle a été commémorée la reconstitution de l'I. T. F. après la guerre, a mis nos possibilités d'action à une sérieuse épreuve. Deux graves conflits, la grève des dockers finlandais et la grève des ouvriers du bois de Zaandam, se sont produits pendant cette année; trois conférences spéciales ont été tenues, celles des cheminots, des conducteurs d'automobiles et du personnel des wagons-lits et wagons-restaurants, en vue desquelles des programmes de revendications ont dû être établis. Il y eut en outre en 1929 deux sessions de la Conférence internationale du Travail qui se sont occupées des questions extrêmement importantes de la protection des ouvriers des ports et docks et de la réglementation des heures de travail à bord. La participation à leurs travaux a été sérieusement préparée par l'I. T. F. dont l'intervention ne manqua pas de donner de bons résultats.

A côté de cela, l'activité organique n'a pas été négligée. Au contraire: les relations avec les organisations adhérentes se font de plus en plus étroites; de nouvelles adhésions ont été enregistrées et vont être suivies par d'autres dans un proche avenir.

Le secrétariat se trouve en contact journalier avec les organisations. Celles-ci se considèrent comme liées à l'Internationale par des liens indissolubles, ce qu'elles manifestent par l'attention avec laquelle elles suivent les efforts du secrétariat et par le concours qu'elles lui accordent. Bornons-nous à rappeler que pour ainsi dire toutes les organisations se sont déclarées prêtes à payer une cotisation supplémentaire pour couvrir les frais de la propagande dans les pays extra-européens et que la section des conducteurs d'automobiles a fait, de sa propre initiative, une suggestion tendant à ce que les sections professionnelles supportent elles-mêmes les frais de l'activité nécessitée en leur faveur.

Ces faits prouvent l'attachement des organisations à l'I. T. F., attachement aujourd'hui plus que jamais nécessaire. Si les indices ne nous trompent pas, de graves luttes pour le maintien du niveau d'existence de la classe ouvrière sont imminentes. Au cours de ces luttes, il sera plus d'une fois fait appel à la solidarité des ouvriers des transports.

Il n'est pas étonnant que la parution de notre organe, publié en cinq langues, ait quelquefois subi le contre-coup de cette croissante activité. C'est pour cette raison que nous avons décidé, afin de faire droit comme il convient aux désirs légitimes de nos organisations concernant un service d'information à la hauteur de sa tâche, de faire paraître «I. T. F.» à partir de janvier une fois par mois en 12 pages et de publier, à côté de cela, tous les quinze jours, des communications de presse, destinées à renseigner les organes corporatifs des groupements adhérents.

Nous nous trouvons au seuil d'une nouvelle année de lutte. Nous souhaitons à nos lecteurs un «joyeux Noël et un heureux Nouvel An»!

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

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

SOMMAIRE:

Cheminots:

- L'électrification et le danger d'accidents 130
- La formation professionnelle des cheminots 131
- La convention relative aux salaires des cheminots anglais en 1930. . . 132
- Les revendications des cheminots australiens 133

Ouvriers du transport:

- La réglementation légale de la circulation automobile en Grande-Bretagne. 134
- Notices sur les tramways. 136

Gens de Mer:

- La XIIIème session de la Conférence internationale du Travail. . 137
- Les difficultés de l'Union des marins de Bombay. 139
- Le mouvement revendicatif des marins allemands. 140

- Espéranto 140

La formation professionnelle des cheminots.

Il serait certainement intéressant de donner des renseignements détaillés sur la manière dont est organisée la formation professionnelle du personnel des chemins de fer allemands. L'espace limité nous oblige cependant de nous borner à ne donner que quelques indications.

L'ordonnance sur l'éducation professionnelle prévoit ce qui suit : «Un conseil permanent, appelé Conseil d'instruction et d'éducation professionnelle (*Unterrichts- und Bildungsausschuss*) sera créé pour examiner et étudier toutes les mesures pouvant être prises dans le domaine de l'instruction professionnelle.

Quatre sections professionnelles seront constituées, à savoir :

- 1° Services administratifs, questions générales d'instruction et d'éducation et enseignement facultatif.
- 2° Service des ateliers et machines.
- 3° Service de l'entretien de la voie et des installations de sécurité.
- 4° Service du mouvement et de l'exploitation.»

Les membres permanents du Conseil sont des fonctionnaires supérieurs; le conseil comporte également des membres non permanents, à savoir les membres des quatre sections professionnelles. Le conseil central des fonctionnaires et le conseil central d'entreprise proposent à peu près un tiers des membres des sections professionnelles.

L'administration de la Reichsbahn accorde une attention spéciale à la formation et au choix du personnel instructeur. Elle a créé en outre une société pour le matériel scolaire relatif à la technique des transports (*Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft*) qui a pour mission de constituer un centre intellectuel pour la production de littérature ferroviaire. Cette entreprise gérée de façon non officielle, étudie de manière méthodique le matériel scolaire à un point de vue ferroviaire et pédagogique.

Outre les publications officielles, on utilise pour l'enseignement les organes corporatifs des syndicats et des périodiques techniques. On fait également usage du film — la Reichsbahn a fait tourner jusqu'à présent plus de vingt films de propagande et d'enseignement. Mentionnons encore l'équipement de 39 wagons-écoles utilisés pour des buts les plus divers, la construction d'une douzaine de cabines de manœuvres où l'élève peut s'exercer à son futur service sans aucun danger pour les trains en mouvement, l'aménagement de certains locaux (copié sur la réalité) pour y enseigner le service des marchandises, le service des guichets, le service des gares, de même que la conduite d'automotrices et de locomotives.

On peut évaluer à environ 6 millions de marks par an les frais actuels de l'enseignement professionnel auprès de la Reichsbahn et il est probable que, dans quelque années, ces dépenses auront monté à près de 10 millions par an.

Une institution créée en commun par les syndicats de cheminots, l'Association des écoles techniques ferroviaires (*Verband deutscher Eisenbahnfachschulen*), mérite encore d'être signalée. Les organisations de cheminots sont membres de cette association. La cotisation s'élève à 5 pfennigs par an et par adhérent. L'enseignement que procure l'Association n'est pas gratuit. Les non-syndiqués peuvent en bénéficier; ils doivent cependant payer un supplément de 50 % sur l'écolage.

L'association crée des écoles professionnelles partout où la nécessité s'en fait sentir, où l'existence en est assurée économiquement et où un intérêt suffisant se manifeste de la part des élèves. Il y avait fin 1928, 59 écoles. Six de ces écoles avaient 33 classes dépendantes (locales). Pendant l'année scolaire 1927/28 9.256 élèves ont fréquenté les cours. Les sections locales des organisations adhérentes à l'Association scolaire désignent pour chaque école un directeur commercial et un directeur technique, expert des questions d'enseignement. Le directeur commercial doit être membre d'une des organisations adhérentes et le directeur technique doit fournir les preuves d'avoir de l'expérience de l'enseignement professionnel. Les deux directeurs, ensemble avec les représentants locaux ou régionaux des organisations syndicales, constituent le Comité de direction de l'école.

Les programmes d'enseignement sont basés sur les exigences des examens. L'enseignement est réparti sur des cours d'une durée de 2 à 5 semestres; il prépare les élèves aux examens d'admission et aux examens professionnels de toutes les carrières. Les horaires sont établis sur une période de 4 semaines, au cours desquelles il y a de 12 à 28 heures d'enseignement suivant la branche.

L'administration des chemins de fer délègue un commissaire aux examens de fin d'école de ces écoles professionnelles. Le diplôme, contresigné par le commissaire de la Reichsbahn, est assimilé à celui des examens d'admission aux carrières des agents des échelles 8 à 17 (voir le tableau publié dans le numéro 14 de «I.T.F.»). Pour les agents qui n'ont pas l'occasion de fréquenter une école professionnelle, l'Association des écoles professionnelles a créé, fin 1926, un enseignement par correspondance. Le cours pour les carrières administratives se compose d'environ 200, le cours pour les techniciens d'environ 300 leçons. Chaque leçon forme un tout. Les travaux écrits des élèves leur sont retournés avec les corrections nécessaires. L'année écoulée, 500 cheminots ont profité de cet enseignement.

Une convention existe entre l'Association des écoles professionnelles et la Reichsbahn, aux termes de laquelle la Reichsbahn s'engage à aider l'Association. L'appui de la Reichs-

bahn consiste en la mise à disposition de locaux, y compris le chauffage, l'éclairage et le nettoyage. Pour autant que la valeur locative des locaux, y compris les dépenses auxiliaires, ne dépasse pas 200 marks par an pour une école, les locaux sont fournis à titre gratuit; pour les écoles créées au siège d'une direction régionale ce montant est relevé à 300 marks. Une réglementation spéciale existe pour les écoles berlinoises; ici l'Association paye 20 marks par an pour chaque local utilisé. La Reichsbahn vend à l'Association le matériel scolaire et des modèles de machines au prix coûtant. Elle autorise la visite de certaines installations et accorde aux professeurs et élèves des facilités de parcours. Au début de chaque semestre scolaire, elle met à la disposition de l'Association une demi-page de son Bulletin officiel pour y faire des communications. Finalement, l'administration s'engage à n'appuyer aucune autre institution de même nature, pendant la durée de validité de la convention.

L'association des écoles professionnelles s'engage à n'admettre à ses cours que des agents de la Reichsbahn, à s'abstenir de toute activité politique, à présenter à l'administration les programmes et les horaires, à soumettre annuellement un rapport sur son travail et à respecter les prescriptions des autorités policières et des autorités de l'enseignement.

L'administration des chemins de fer peut proposer la création de cours spéciaux, par exemple des cours d'orientation sur de nouvelles lois importantes, sur des innovations techniques etc. L'association est tenue de donner suite à ces propositions, tandis que l'administration des chemins de fer s'engage de son côté à prendre à sa charge une partie des frais de ces cours spéciaux.

La Convention de Washington.

L'attitude du gouvernement anglais.

Le capitaine Peter Macdonald adressa le 14 novembre au ministre du Travail de Grande-Bretagne une demande tendant à savoir si le Gouvernement ne serait pas disposé à soumettre à un nouvel examen sa décision de ratifier sans conditions la convention de Washington, cela en raison du fait que, par une ratification sans conditions, les conventions collectives sur les heures de travail et salaires conclues pour les chemins de fer et dans les industries de la chaussure, des meubles, du chocolat et de la construction de machines deviendraient illégales. Miss Bondfield répondit : «La politique du gouvernement à cet égard reste inchangée.»

Nous empruntons cette notice à la «Railway Gazette». La brièveté de cette réponse parlementaire ne laisse rien à désirer. Nous suivrons avec attention les démarches du gouvernement anglais pour l'application de la ratification annoncée et ne manquerons pas de renseigner amplement nos lecteurs sur les conséquences qu'elle aura pour les cheminots.

La convention relative aux salaires des cheminots anglais en 1930.

Le 27 juillet 1928, une convention intervint entre les quatre grandes Compagnies de chemins de fer de Grande-Bretagne et les syndicats du personnel, aux termes de laquelle les salaires furent réduits de 2 % $\frac{1}{2}$. Cette convention ne pouvait pas être résiliée avant le 12 août 1929 et cela avec un préavis de trois mois. Les congrès généraux de cette année des organisations syndicales de cheminots donnèrent mission à leurs comités de résilier la convention.

Après avoir reçu la résiliation collective, les Compagnies approchèrent les organisations à l'effet d'entrer en pourparlers avec elles. Ce geste fit ressortir que les Compagnies n'étaient pas disposées à rétablir les anciens taux, mais désiraient demander de nouveaux sacrifices à leur personnel.

Aux premières négociations, qui eurent lieu le 24 septembre, le personnel était représenté par l'Union nationale des cheminots, l'Association des Employés et le *National Railway Shopmen's Council* *); le Syndicat des mécaniciens et chauffeurs faisait défaut. Le Comité Exécutif de cette organisation avait été convoqué pour le 7 octobre seulement, en sorte que l'organisation ne se trouvait pas autorisée à participer aux négociations. Les compagnies virent dans cette abstention une manœuvre et supposèrent au camarade Bromley l'intention de ne vouloir engager des négociations qu'après l'expiration du délai de préavis, c'est-à-dire après le rétablissement automatique des anciens taux de salaires. La présence de délégués des mécaniciens et chauffeurs le 11 octobre, démontra l'inexactitude de cette supposition.

Les propositions des Compagnies de chemins de fer tendaient à continuer la réduction de 2 % $\frac{1}{2}$ pendant douze mois encore. On pouvait constater, certes, une augmentation du trafic-voyageurs, de même que du trafic-marchandises, mais non pas d'augmentation des recettes. L'augmentation du trafic était due à des réductions des tarifs. En comparaison de 1928, les recettes brutes pendant les premières 26 semaines de l'année accusaient un recul de 329.000 livres, mais pour les premières 36 semaines, un progrès de 379.000 livres pouvait être constaté. En comparaison de 1927, année défavorable, les recettes pendant les premières 36 semaines accusaient cependant un recul de plus de 6.700.000 livres. Pendant le premier semestre de l'année en cours, les mesures d'économies avaient produit un avantage de 2.600.000 livres dont la moitié pouvait être attribuée à la réduction des salaires.

Le boni réalisé en 1927 était resté de 7 millions, celui de 1928 de 9 millions au-des-

*) Les ouvriers des ateliers sont syndiqués en partie dans les organisations de cheminots et en partie dans des syndicats corporatifs. Les syndicats des ouvriers en cause ont créé en commun un organisme appelé le *National Railway Shopmen's Council* (Conseil national des ouvriers des ateliers).

sous du montant-standard, c'est-à-dire du bénéfice de l'exercice 1913, augmenté de 5 % pour le capital investi par la suite. Les Compagnies affirmèrent que les bénéfices de l'exercice 1929 resteraient également bien au-dessous du chiffre-standard, attendu que les perspectives pour le deuxième semestre faisaient prévoir que les chiffres seraient moins favorables que ceux du premier semestre. Il fallait ajouter à cela que les frais du personnel les dernières semaines étaient notablement supérieurs à celles des mêmes semaines de l'année écoulée. Au dire des Compagnies, leur situation deviendrait difficile si la réduction des salaires n'était pas prolongée. Le consentement des syndicats à une prolongation renforcerait considérablement la position des Compagnies, facteur très important vu qu'elles devaient se procurer de nouveaux capitaux pour la modernisation des entreprises.

Les organisations de cheminots estimaient que la demande des Compagnies allait trop loin. Après avoir examiné de façon détaillée la situation financière des entreprises, les Comités exécutifs des organisations se déclarèrent prêts à recommander à leurs congrès généraux de consentir à une prolongation de la réduction de 2 % $\frac{1}{2}$, pour une période de six mois, à savoir du 13 novembre 1929 au 12 mai 1930, si, pour la période allant du 13 mai au 12 novembre 1930, les anciens salaires étaient rétablis.

Le Congrès général de l'Association des employés des chemins de fer, adopta le premier ce compromis à une très grande majorité; le Congrès extraordinaire des mécaniciens et chauffeurs l'approuva par 54 contre 5 voix et 5 abstentions. Le Congrès de l'Union nationale des cheminots l'approuva ensuite par 45 contre 35 voix. Un accord analogue intervint avec le Conseil national des ouvriers des ateliers, avec cette adjonction que l'on chercherait pendant la période allant de mai 1930 à novembre 1930 à obtenir le rétablissement de la semaine de travail intégrale. Lorsque ceci ne serait pas faisable sans licenciement d'agents et qu'il faudrait, dans une certaine mesure, introduire le chômage partiel, on devrait autant que possible donner congé le samedi matin.

L'organe de l'Union nationale des cheminots écrit ce qui suit au sujet de l'accord :

«Le résultat du vote du congrès extraordinaire sur la recommandation du Comité exécutif relative à la réduction de 2 % $\frac{1}{2}$, peut sans doute être considéré comme une indication très nette des impressions qu'a suscité cette prolongation du sacrifice de la part du personnel... Il n'est pas étonnant que les agents des petites classes suivent avec une attention particulière les mouvements dans les régions supérieures. Leurs propres difficultés les obligent à rechercher partout les facteurs pouvant influencer leur sort et tout ce qu'ils observent et qui ne leur paraît pas entièrement en règle, devient l'objet de leurs commentaires. Tout ce qui leur semble réglé d'une façon peu satisfaisante, leur donne une impression de mécontentement... Tandis que l'on peut

admettre que, généralement parlant, le nombre nécessaire d'agents a diminué, ces hommes sont parfois curieux de connaître le nombre de postes supérieurs nouvellement créés... Des allocations spéciales et des majorations de traitement accordées à des employés supérieurs font l'objet des conversations, et des bruits à ce sujet circulent ces derniers temps de façon de plus en plus obstinée.

Les Compagnies de chemins de fer ne croient-elles pas qu'il serait souhaitable, en raison de ces suspicions, de donner certaines assurances à ceux qui doivent porter une lourde charge — lourde, bien que les montants dont il s'agit, puissent en eux-mêmes paraître bas?... Lorsque les choses auront pris une meilleure tournure et que quelques concessions pourront être faites, elles seront d'autant plus appréciées, si elles sont accordées après moins d'insistance.»

Un collaborateur au journal, C. Auger, écrit encore ce qui suit :

„Dans la plupart des conventions, bien que pas dans toutes, on trouve entre les lignes les germes de véritables combats. Ces conventions font l'impression d'avoir été réalisées l'épée à la main. Des accords obtenus de telle façon doivent forcément comporter des dangers. Dans l'accord intervenu à présent, tous ces éléments de danger sont absents.

La convention sera doublement bien accueillie par le personnel moyen. La sécurité que les 2 % $\frac{1}{2}$ du salaire leur reviendront sans les menaces habituelles, contribuera à tranquilliser certains qui désiraient un rétablissement immédiat des anciens taux.»

Le camarade Lathan de l'Association des employés a déclaré devant le Congrès général de son organisation : «Lorsque, il y a 14 mois, notre Secrétaire général rapporta au sujet des négociations concernant la réduction des salaires, il a dit que, loin d'être enthousiasmé par les recommandations qu'il avait à soumettre, il conseillait d'accepter l'accord, étant donné que c'était le meilleur auquel on pût accéder dans les circonstances données.» Selon l'avis de Lathan et du Comité exécutif, la même chose pouvait se dire de l'accord actuel.

Le mouvement du personnel des wagons-lits et des wagons-restaurants.

Les effets de la Conférence internationale du personnel des wagons-lits et des wagons-restaurants se font déjà sentir. La propagande syndicale devient plus intense et plus énergique, particulièrement parmi les agents de la Compagnie internationale des wagons-lits.

La Conférence a supprimé un obstacle qui existait jusqu'à présent. Les organisations nationales groupant le personnel dont il s'agit ne se connaissaient pas ou à peine. Dans chaque pays, on était condamné à agir selon ses propres vues, souvent sans être au courant de ce qui se passait dans les pays voisins et la plupart du temps, sans pouvoir tenir compte des événements de ces pays.

Cette faute a pu être écartée. L'ensemble de l'activité syndicale des travailleurs des wagons-lits et wagons-restaurants a été placé dans un plan d'action international. Des garanties ont été établies assurant que, dans l'éventualité d'une lutte, l'action sera menée dans le domaine international. Ceci a fait disparaître la grande incertitude qui compromettait la propagande syndicale. C'est ainsi que cette propagande a été animée d'une nouvelle vie et que l'attraction des organisations syndicales a augmenté. On la constate par les résultats plus favorables

Les cheminots australiens réclament:

la semaine de 44 heures,
la socialisation des moyens de transport,
la suppression du travail aux pièces et de la participation aux bénéfices.

L'ordre du jour du congrès des cheminots australiens, tenu à Brisbane du 16 au 20 juillet, comportait des questions que l'on discute à toutes les réunions de ce genre. Les représentants des cheminots australiens ne veulent pas se borner à suivre vis-à-vis des attaques du patronat une politique qui tend à conserver ce qui a été acquis, mais ils s'efforcent d'obtenir de nouvelles améliorations des conditions de travail.

La semaine de 44 heures est déjà en vigueur sur une échelle assez importante aux chemins de fer d'Australie, mais elle y est l'objet d'attaques véhémentes. Le congrès déclara à ce propos que «la réponse logique de la part des travailleurs à la mécanisation du travail et à l'amélioration des méthodes de production est la revendication tendant à une limitation de la semaine de travail.» Il fit en outre appel à tous les travailleurs pour qu'ils s'emploient en faveur de l'introduction générale de la semaine de 44 heures.

Le problème de la concurrence entre divers moyens de transport donna lieu à un échange de vues sur la nationalisation et la socialisation. Le congrès déclara que «la solution du problème de la concurrence entre les chemins de fer et d'autres moyens de transport plus modernes se trouve en la *socialisation* telle qu'elle est préconisée par le parti travailliste et par l'Union des cheminots australiens.»

Une autre résolution déclare que «la politique des salaires aux pièces et des systèmes de participation aux bénéfices, préconisée par les associations patronales et organismes analogues, est en général contraire aux intérêts de la classe ouvrière» et fait appel aux 60.000 cheminots syndiqués pour qu'ils s'opposent à ces systèmes de rétribution.

Dans le domaine organique, il fut décidé d'entrer en pourparlers avec l'Association des agents des tramways aux fins d'aboutir à une fusion des deux groupements.

L'I.T.F. eut un sort moins favorable. En considération de la situation financière difficile, le secrétaire général se vit contraint de retirer sa proposition visant une adhésion à l'I.T.F.

du travail quotidien. Une réunion du personnel auxiliaire des wagons-restaurants domicilié à Paris, tenue le 18 novembre, fut visitée par 200 agents. Depuis des années on n'avait plus enregistré un pareil intérêt! Des rapports que nous recevons de Pologne, de Hollande, des Balkans, confirment que la déclaration de guerre lancée à Paris, trouve un large écho dans les milieux du personnel.

Liberté de presse en Pologne.



Po konfiskacie nakład drugi.

Voici l'aspect qu'offrent les quatre premières pages du dernier numéro de l'organe de l'Union des cheminots polonais.

C'est une tâche plus aisée pour un gouvernement de baillonner ses adversaires que de réaliser la reconstruction économique d'un pays dont les besoins militaires sont plus que couverts et dont les habitants demandent du travail!

Projets de dénationalisation.

La Pologne et la Yougoslavie, deux Etats qui luttent péniblement pour la réalisation de leur équilibre politique et économique, voient naître tous les deux à trois mois un nouveau projet de réorganisation des chemins de fer.

Le projet d'industrialisation, élaboré par le ministre des Communications de Pologne, a été transformé à présent de telle sorte qu'une participation du capital étranger à l'entreprise est prévue. Il n'est pas nécessaire de spécifier que l'on songe en première ligne au capital américain. Le projet se heurte à l'opposition du ministre de la Guerre et du quartier général qui redoutent que la participation du capital étranger diminue la valeur stratégique du chemin de fer. Un consortium bancaire suisse, dont l'exemple fut immédiatement suivi par un consortium anglo-américain, a soumis au gouvernement yougoslave un projet d'affermage qui porterait non seulement sur les chemins de fer, mais également sur la marine marchande de l'Etat.

Ici se répète donc ce que le Prof. Edgard Milhaud a écrit, il y a plus d'un an, concernant le mouvement de réaction contre les régies publiques qui s'est manifesté au cours de la période d'après-guerre: «Dans la détresse financière des Etats, leurs entreprises industrielles constituaient un actif dont la réalisation pouvait apparaître comme un élément de solution des difficultés. Aussi les puissances financières du monde entier ne manquèrent-elles pas de tourner leurs regards vers ces richesses et de faire des suggestions en vue de leur négociation.»

Les gouvernements de Varsovie et de Belgrade ont besoin d'argent; voilà la cause réelle des projets de dénationalisation dont ils s'occupent.

Grève aux chemins de fer argentins.

L'Union des cheminots argentins s'emploie depuis plus de deux ans pour obtenir des améliorations des conditions de travail des cheminots, avant tout un salaire minimum, des vacances payées pour les ouvriers des ateliers et des magasins, de même qu'une échelle de traitements et de promotion pour le personnel administratif. Au moment où l'on avait toute raison pour supposer qu'il serait possible d'arriver à un accord, les compagnies de chemins de fer soulevèrent de nombreuses objections et repoussèrent pour finir toutes les propositions.

Il ne restait à l'organisation d'autre alternative que d'avoir recours à la force. Elle choisit une méthode qui avait été appliquée précédemment avec quelque succès. Le 4 novembre, une grève d'un quart d'heure — de 15 heures à 15 h. 15 — fut déclarée sur les principales lignes suburbaines desservant Buenos-Aires, Rosario de Santa Fé et Junín. Le mouvement eut un succès entier; on évalue à 50.000 le nombre des cheminots qui y prirent part.

Attendu que les compagnies ne réagirent d'aucune façon officielle, la grève fut répétée le lendemain, cette fois pendant une demi-heure, de 15 heures à 15 h. 30, et nouvellement le 6 novembre au moment de grande affluence de voyageurs, de 8 h. 30 à 9 heures. Les trois fois, le trafic se trouva entièrement paralysé.

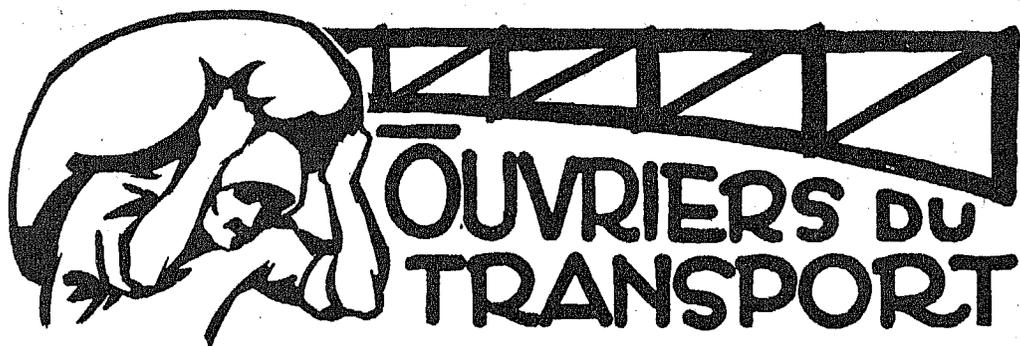
Le succès du mouvement donna lieu au président de la République à intervenir. L'organisation se déclara disposée à suspendre la grève, à condition que des négociations soient immédiatement entreprises sur les revendications présentées et que tous les agents licenciés ou suspendus du service pour faits de grève, soient immédiatement réintégrés. Les compagnies consentirent.

Les derniers renseignements reçus indiquent que les pourparlers venaient de commencer. Il y a toute raison de s'attendre à une victoire syndicale.

Les cheminots hollandais réclament leur part aux bénéfiques.

Les organisations du personnel des chemins de fer hollandais cherchent à faire introduire une nouvelle forme de participation aux bénéfiques. L'année passée, les organisations reconnues présentèrent en commun une demande tendant à obtenir pour le personnel des chemins de fer une allocation spéciale du montant de deux semaines de salaire ou de traitement. Les négociations avec la direction des chemins de fer amenèrent l'octroi de la moitié de l'allocation demandée. Dans son rapport sur l'exercice 1928, la direction se rallie au point de vue des syndicats en déclarant que l'allocation spéciale — que l'on pourrait appeler la 53ème semaine — a été accordée afin que le personnel ait la possibilité d'avoir sa part des résultats favorables de l'exploitation.

Il est probable que, pour les chemins de fer hollandais, l'exercice 1929 se clôturera par un bénéfice. De nouveau, les syndicats réclament pour le personnel une part des profits et demandent, tenant compte des résultats améliorés, une allocation spéciale s'élevant à trois semaines de salaire, avec un minimum de 90 florins.



La réglementation légale de la circulation automobile en Grande-Bretagne.

L'accroissement continu de la circulation automobile a fait sentir ses effets également en Grande-Bretagne. La législation générale sur la circulation automobile date de 1903; d'autres lois et décrets qui s'y rapportent sont également déjà désuets. Ainsi que nous l'avons annoncé précédemment, le gouvernement a soumis l'année dernière un projet de loi aux autorités compétentes et a créé à cet effet la Commission royale sur la circulation — au sein de laquelle l'Union britannique des transports adhérente a eu l'occasion de faire valoir son opinion relativement aux divers problèmes. Dans le courant de l'année, cette Commission a préparé une série de rapports et de recommandations au sujet du projet. Dans le projet définitif qui doit passer le 5 décembre en deuxième lecture devant la Maison des Lords, il a dans une large mesure été tenu compte des suggestions et recommandations de la Commission royale. L'organisation des transports approuve dans les grandes lignes les nouvelles dispositions; elle tâchera cependant, lorsqu'il s'agira de régler les détails, d'obtenir encore d'autres améliorations.

Le projet de loi prévoit entre autres qu'aucune limite de vitesse ne sera établie pour les véhicules automobiles légers et les motocyclettes; la limite de vitesse pour les véhicules lourds à bandages pneumatiques affectés au transport de voyageurs (auto-cars etc.) sera fixée à 30 milles à l'heure (1 mille = 1.600 m.). Aux termes de la nouvelle loi, tout employeur donnant à un conducteur d'automobile des ordres qui comportent un dépassement de cette limite de vitesse, est passible de peine.

Les conducteurs imprudents seront punis selon deux points de vue différents. La loi établit en effet une distinction entre une conduite *imprudente* et une conduite *dangereuse*. La première notion comprend par exemple le fait de négliger de donner de la main les signaux prescrits. Des punitions sévères sont prévues contre les chauffeurs dangereux.

Jusqu'à présent, un enfant de 14 ans pouvait obtenir un permis pour conduire une motocyclette. Le premier projet de loi relevait seulement cette limite d'âge de 14 à 15 ans. A présent, elle sera portée à 16 ans. En ce qui concerne le per-

mis de conduire ordinaire, la limite d'âge de 17 ans est maintenue. Lorsqu'il s'agit toutefois de véhicules poids lourds (c'est-à-dire de véhicules dont le poids sans charge est de plus de 2 tonnes $\frac{1}{2}$) ou de tracteurs ou locomoteurs, il faut avoir 21 ans pour obtenir un permis. Les receveurs sur des véhicules affectés aux transports en commun, devront avoir au moins l'âge de 18 ans. Il est permis d'affirmer que le nouveau projet de loi contient des améliorations très nettes en ce qui concerne la limite d'âge. Il ne sera plus possible dorénavant d'employer des enfants comme receveurs ou comme conducteurs, bien que, certes, l'organisation aurait préféré que la limite d'âge pour receveurs sur véhicules affectés aux transports en commun fût portée à 21 ans.

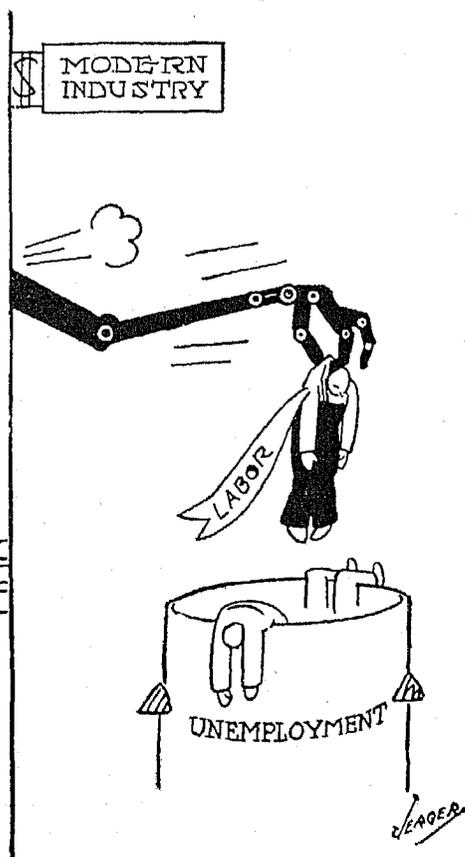
Lorsqu'un candidat fait la demande d'obtenir un permis de conduire et chaque fois que le permis a besoin d'être renouvelé, l'intéressé doit faire une déclaration disant qu'il n'est atteint d'aucun défaut physique pouvant faire de la conduite d'un véhicule un danger pour la communauté. Ceux dont la vue est mauvaise ou qui sont sujets à des attaques, n'entrent pas en ligne de compte pour obtenir le permis. Lorsque le permis est refusé, l'intéressé peut réclamer qu'on lui fasse subir une épreuve de conduite. Il a également le droit de faire appel contre un refus auprès du tribunal de simple police.

La nouvelle loi accorde au ministre des Transports l'autorisation de commencer une enquête sur les accidents d'automobiles. (Jusqu'à présent il n'en avait la faculté que pour le district de Londres).

Une nouvelle disposition sur la durée maximum de service des conducteurs de véhicules lourds est d'une grande importance. Aux termes de celle-ci, la durée de présence ne pourra pas dépasser 10 heures (y compris les repos) par journée de 24 heures, tandis qu'il sera interdit de faire du service pendant plus de 5 heures consécutives.

Le projet de loi prévoit, sous peine de sanctions sévères, l'obligation de contracter une assurance pour chaque conducteur ou propriétaire d'un véhicule automobile. Chaque conducteur ou propriétaire conduisant lui-même devra, de même qu'il porte actuellement sur lui son permis de conduire, porter sur lui, soit une déclara-

C'est ainsi que l'industrie moderne jette la main-d'oeuvre superflue dans la boîte à ordures du chômage.



LES DÉCHETS!

Par des résultats d'exploitation de dix-huit pour cent plus favorables, obtenu avec des effectifs de dix pour cent plus bas, les chemins de fer américains ont contribué à l'augmentation incessante du rendement de l'industrie américaine.

(De l'organe des mécaniciens américains).

ration écrite certifiant que des dommages éventuels sont couverts par une assurance, soit une déclaration sous forme d'engagement à payer la somme légalement stipulée, en cas de blessures ou de dommages causés à un tiers. A défaut de pareille déclaration écrite, le conducteur ou propriétaire doit venir la faire personnellement devant la police dans les trois jours. La responsabilité civile du propriétaire ou conducteur d'un véhicule automobile n'a subi aucune modification; la nouvelle disposition vise simplement à créer, pour les cas où la responsabilité est établie, des garanties que les demandes de tiers relatives au paiement de dommages-intérêts seront effectivement satisfaites.

Un changement radical de la situation actuelle est établi par la division du pays en douze zones de trafic. Pour chaque zone, le ministre des Transports désignera trois commissaires dont un président appointé. Les deux autres commissaires seront choisis sur des listes à établir par les autorités locales. Ces commissaires constitueront dans leurs zones respectives l'unique autorité (sauf le cas d'appel au ministre) ayant qualité pour admettre des véhicules publics à la circulation et leur prescrire l'itinéraire à suivre. Les commissaires seront tenus d'entendre tous les intéressés et de rendre ensuite leur décision en tenant compte des facteurs suivants : a) les besoins de la zone; b) la création de services pratiques et efficaces; c) l'élimination de tous services superflus; d) la création, dans la mesure du possible, de services à rendement insuffisant; e) la coordination de tous les moyens de communication disponibles dans la zone. Les commissaires ont en outre le devoir de surveiller les tarifs.

Les autorités locales auront de leur côté le droit, sous réserve d'approbation par le ministre des Transports — de prescrire sur leur territoire les itinéraires et les arrêts, de vérifier les véhicules et de rendre des ordonnances sur les droits et devoirs des voyageurs, des conducteurs et des receveurs. Pour terminer, il est prévu dans le projet de loi — qui à cet égard s'écarte des propositions de la Commission royale — d'accorder aux municipalités qui ont déjà l'autorisation d'exploiter des services de transports en commun, le droit de faire circuler, avec le consentement des commissaires et sans avoir besoin d'en saisir le Parlement, des autobus sur des routes qui se trouvent en dehors de leur territoire.

Attendu qu'il s'agit d'un projet de loi établi par le gouvernement, on peut supposer avec assez de certitude qu'il sera adopté par le Parlement. Plusieurs de ses dispositions sont conformes à l'esprit de notre programme international de revendications, telles l'assurance obligatoire, l'établissement d'un maximum pour la durée du travail et le relèvement de l'âge minimum pour conducteurs et receveurs.

Le mouvement des chauffeurs-postiers parisiens.

Depuis des années, les chauffeurs-postiers parisiens, particulièrement ceux au service de la Compagnie assurant le transport de dépêches pour le compte de l'administration des P. T. T., réclament de meilleures conditions de travail. Voyant que toutes les démarches auprès du ministère restaient vaines, que les promesses données n'étaient pas tenues et que l'on cherchait de plus en plus à traîner la chose en longueur, les travailleurs décidèrent de faire, en signe de protestation, des interruptions partielles du service. Une première fois, un arrêt de trois heures eut lieu le 27 septembre au matin, suivi d'un nouvel arrêt le soir même et d'un autre le 30 septembre au matin, parce que le directeur régional, M. Pignochet, qui avait promis de faire connaître sa décision dans le courant de la journée du 27, avait oublié de tenir sa promesse. La démonstration devait se renouveler le 30 à 6 heures du soir, mais elle n'eut pas lieu, car les camarades Guinchart et Camus de la Fédération nationale des moyens de transports furent convoqués au ministère où ils prirent l'engagement qu'aucune nouvelle cessation du travail n'aurait lieu avant les pourparlers qui devaient être engagés le plus rapidement possible. Le lendemain matin toutefois, les chauffeurs-postiers trouvèrent les portes des garages fermées. C'était le lock-out prononcé par la Compagnie concessionnaire avec l'assentiment de l'administration des P.T.T. Le transport des dépêches fut assuré dans des taxis, des voitures de livraison etc. par quelques chauffeurs d'une société privée de transports automobiles, mais surtout par des agents de police déguisés en «bourgeois». Quelques «jaunes» qui avaient travaillé le premier jour du mouvement, vinrent par la suite spontanément rejoindre leurs camarades lock-outés. Le troisième jour, les délégués du syndicat, avec le camarade Guinchart, furent nouvellement convoqués au sous-secrétariat des P. T. T. Le sous-secrétaire et le concessionnaire firent connaître qu'ils exigeaient des sanctions, ce à quoi la délégation syndicale répondit par un refus catégorique. Une nouvelle entrevue eut lieu le 7 octobre au ministère du Travail; elle n'aboutit pas plus un résultat, le ministre, M. Loucheur, ayant déclaré que des sanctions étaient nécessaires.

Les chauffeurs des autobus servant au transport des facteurs de la Recette Principale qui s'étaient solidarisés dès le premier jour avec leurs camarades des autos postales, furent également lock-outés et la Compagnie générale des taxis, concessionnaire de ce service, déclara qu'elle aussi était décidée à prendre des sanctions. Entretemps, après une lutte de près de quatre semaines, englobant 400 ouvriers, le travail a été repris après un vote secret, où il y eut 97 voix pour et 68 voix contre la reprise, avec 7 abstentions. 70 camarades, dont les trois

quarts ont de 20 à 30 années de service, attendent leur réintégration. Nous espérons revenir dans un prochain numéro sur le résultat de ce mouvement qui a démontré une fois de plus la cohésion qui existe souvent entre les pouvoirs publics et le patronat privé.

Grèves de conducteurs d'automobiles en Grande-Bretagne.

Le 5 octobre dernier, 500 receveurs et machinistes de la Compagnie générale des autobus de Londres, occupés dans le garage Barking, ont commencé une grève. Le mouvement tendait à protester contre le placement d'une horloge de contrôle des heures d'arrivée et de départ des autobus. La cause immédiate de la grève était le licenciement de deux agents qui avaient refusé d'utiliser l'horloge. Des pourparlers eurent lieu avec l'organisation d'ouvriers des transports; elles aboutirent à un accord et le travail fut repris le 8 octobre. Un accord spécial sera conclu pour déterminer l'endroit le plus approprié pour placer l'horloge. Les conducteurs d'autobus demandent qu'il en soit placé une de chaque côté de la rue, attendu que la traversée de la chaussée pour arriver à l'horloge crée des dangers inutiles et que, récemment un receveur eut un accident qui l'empêcha de faire son service pendant plusieurs semaines. On dit qu'une société qui a fait pendant l'exercice écoulé des bénéfices de plus d'un million de livres sterling, peut bien se permettre une horloge des deux côtés de la rue.

2.000 agents des autobus de quatre garages de la Société des Autobus londoniens ont commencé une grève le 11 novembre dernier pour protester contre l'emploi de 20 receveurs et machinistes non syndiqués dans l'organisation des transports. Ce mouvement immobilisa 350 voitures des 4.000 que la société possède, ce qui causa de graves perturbations du service. L'organisation invita le personnel le jour même à reprendre le travail en promettant que le Comité prendrait la chose en mains. De longues négociations eurent lieu avec la Compagnie sans aboutir cependant à un résultat.

Grèves de conducteurs de camions-citernes d'essence et des briseurs de grève engagés à leur place.

En octobre dernier, 3.000 conducteurs de camions-citernes d'essence à New-York proclamèrent une grève pour obtenir une réduction des heures de travail et des majorations de leurs salaires. Le 15 du même mois, les briseurs de grève engagés à leur place déposèrent le travail en réclamant une majoration de 4 dollars par jour. Ils motivèrent cette demande en alléguant les dangers de leur travail comme suite à l'attitude des grévistes. Sur ces entrefaites, la «Standard Oil Company» — qui refuse de reconnaître le Syndicat — invita les chauffeurs à reprendre leur travail dans

les 48 heures. Les grévistes firent appel à la Fédération américaine du travail, en la priant de proclamer une grève de solidarité des 22.000 camionneurs et conducteurs d'auto-camions employés dans les transports de New-York. Il paraît qu'il y a actuellement à New-York un sérieux manque d'auto-taxis à cause de l'approvisionnement insuffisant d'essence. Nous ne connaissons pas les suites du mouvement.

Grève de 2.000 conducteurs de camions employés dans le transport de légumes à New-York.

Vers la mi-octobre, 2.000 conducteurs de camions employés au service de transport de légumes des chemins de fer de New-York, ont commencé une grève. Ils réclamèrent l'introduction de la journée de 8 heures et une allocation de 50 % pour les heures supplémentaires. Peu de temps après la déclaration du mouvement, des légumes et des fruits d'une valeur totale de près de 5 millions de dollars, se trouvèrent accumulés aux terminus. 3.000 wagons attendaient qu'on les décharge. On comprend que la population fut saisie d'une vive inquiétude. Des millions de policiers de réserve furent envoyés aux gares terminus et aux marchés. La grève se termina promptement par un relèvement du salaire hebdomadaire de 5 dollars, une réduction de la journée de travail à 9 heures et une allocation pour heures supplémentaires d'un dollar. Vingt minutes après l'accord intervenu, qui comportait la conclusion d'un contrat collectif d'une validité de deux ans, les convois de légumes et de fruits se remettaient en mouvement.

TRAMWAYS

Un nouveau contrat collectif pour les petits cheminots de la Prusse occidentale.

Le 1er octobre dernier a été conclu, au profit des salariés de la Société des chemins de fer secondaires de la Prusse occidentale, dont le siège est à Dantzig, un contrat collectif qui comporte des améliorations notables. Le contrat est valable jusqu'au 31 mars 1932 et sera prolongé par accord tacite d'année en année à moins de résiliation avec trois mois de préavis. Les améliorations portent sur les points suivants : compensation du travail nocturne (effectué entre minuit et 4 heures) à raison d'une allocation supplémentaire de 15 pfennigs dantzickois (1 florin équivaut à env. 5 frs. fr.) par heure; amélioration du congé annuel qui devient actuellement, après au moins 12 mois et jusqu'à 4 ans de service, de 4 jours, après 4 à 8 ans de 6 jours, après 8 à 10 ans de 10 jours et après plus de 10

ans de service de 12 jours; continuation de 80 % du salaire en cas de maladie, à savoir après une année de service pendant 3 semaines au maximum, après 3 années pendant 6 semaines au maximum et après 5 années pendant 7 semaines au maximum par année civile; introduction d'une clause stipulant que pour des raisons personnelles valables, les salariés peuvent obtenir jusqu'à deux jours de congé avec continuation du salaire; introduction du paiement d'indemnités de déplacement en cas de service en dehors du domicile, d'un montant de fl. 0,90 (sans découcher) ou de 4 florins (avec découcher) en cas d'absence de 5 à 12 heures et de respectivement 2 ou 5 florins en cas d'absence de 12 à 24 heures. Dans le territoire allemand, ces mêmes indemnités sont payées en marks.

L'organisation syndicale des agents des tramways de Hongrie.

Le syndicat des agents des tramways de Hongrie a passé ces dernières années par une période extrêmement difficile dont il commence à se remettre quelque peu. Une assemblée générale tenue à Budapest au début de septembre décida définitivement de démettre de ses fonctions l'ancien président qui avait fait beaucoup de tort à l'organisation. Le syndicat est actuellement mieux dirigé et s'efforce d'assainir la situation financière en liquidant peu à peu les anciennes dettes. Un accord a été conclu avec la direction de la Commission syndicale de Hongrie, aux termes duquel celle-ci s'engage à acheter mensuellement 1.000 exemplaires du journal corporatif «A Villamos» (L'agent des tramways) au prix de 40 heller par exemplaire. On espère de la sorte pouvoir couvrir les dépenses de l'édition du journal.

L'activité de propagande syndicale a été énergiquement prise en mains. Des réunions sont régulièrement tenues à chaque point terminus et on envisage la convocation d'un grand meeting où seront discutés les salaires de même que les questions de la retraite, des caisses-maladie etc.

Le syndicat organise plusieurs cours, entre autres un cours sur les questions sociales, un cours de culture générale, pour lesquels 80 agents se sont déjà fait inscrire, et un cours d'espéranto qui compte jusqu'à présent 30 participants.

Les effectifs syndicaux augmentent graduellement; les grandes difficultés parmi lesquelles doit s'accomplir l'œuvre de recrutement entravent cependant un accroissement rapide.

Les principales revendications du personnel ont trait aux salaires trop bas et au système des primes. Il faut savoir qu'au-dessus d'une certaine recette, les receveurs ont droit à une prime. Or, la Direction établit la limite au-dessus de laquelle la prime est accordée, et elle a soin de la fixer à un niveau si élevé que c'est un vrai tour de force que d'obtenir une prime. Avec cela, la Direction emploie ses protégés sur les lignes à trafic

intense, ce qui augmente pour ceux-ci la chance de faire de bonnes recettes.

L'organisation mène une lutte énergique pour le maintien de la journée de huit heures. En dépit de ses salaires minimes, la grande majorité du personnel refuse de faire des heures supplémentaires non motivées, cela d'autant plus que le taux de rétribution des heures supplémentaires, au lieu d'être supérieur au taux normal, ne constitue qu'une fraction du salaire de base.

Les agents des tramways de Budapest ont en outre engagé la lutte pour obtenir des allocations familiales. Tous les employés et ouvriers des services publics de même que des chemins de fer, en bénéficient, mais le personnel des tramways en est exclu. La fraction socialiste au Conseil municipal cherche à faire aboutir cette revendication des agents des tramways.

On peut dire que les camarades hongrois se sont à présent énergiquement remis à l'œuvre et qu'une amélioration, même légère, de la situation politique de leur pays leur permettra de reconstituer une organisation solide. Réconfortés par l'intérêt que leur témoigne l'I.T.F., ils regardent l'avenir avec confiance.

Grève aux tramways de la Nouvelle-Orléans (Etats-Unis).

Depuis le 2 juillet dernier, une grève englobant environ 2000 travailleurs sévit à la Nouvelle-Orléans. Le réseau de tramways de cette ville, qui est d'une longueur d'environ 190 milles, est exploité par une société, la New Orleans Public Service Inc., qui possède et exploite également les usines à gaz et centrales électriques de la ville. Depuis la reprise des tramways par cette société, aucune amélioration n'a été apportée aux salaires et conditions de travail des agents des tramways; bien au contraire, la Compagnie n'a toujours visé que ses propres intérêts et a manifestement cherché ces derniers temps à détruire le syndicat du personnel qui fait partie de l'Association américaine du personnel des tramways et chemins de fer électriques. A l'époque du renouvellement du contrat collectif, le syndicat formula une demande d'augmentation de salaires et d'observation plus rigoureuse des clauses du contrat. La Compagnie refusa et groupa en une «Company-Union» les 400 agents qui, sur le total de 1.800, n'adhéraient pas au syndicat. Le syndicat répondit par une déclaration de grève. La compagnie ne demandant pas mieux que d'anéantir l'organisation syndicale, avait pris ses mesures pour l'embauchement de briseurs de grève qu'elle fit venir en grands nombres d'autres villes américaines. Dès les premiers jours de la grève, il y eut des bagarres et par l'attitude agressive de la police, qui fit usage des armes, les grévistes eurent à regretter quelques morts et blessés. Le public prit sans hésitation le parti des travailleurs et s'abstint de façon presque générale d'emprunter les tramways montés par les «jaunes». Les premières

voitures sorties de la remise furent prises d'assaut par les grévistes et le public et mises en morceau ou incendiées. Par la suite, la Compagnie, ne trouvant pas auprès des autorités locales l'appui voulu, fit appel à la Cour fédérale à Washington et les tramways de New-Orleans furent en quelque sorte placés sous la protection de l'autorité fédérale, ce qui signifiait des sanctions extrêmement sévères pour quiconque oserait s'y attaquer. La grève donna naissance à une nouvelle source de revenus : tous ceux qui possédaient ou avaient à leur disposition une auto, l'affectèrent aux transports en commun en annonçant par une pancarte, placée sur le véhicule, pour quel endroit de la ville ils prenaient des voyageurs.

Après avoir duré plus de trois mois, la grève s'est terminée au désavantage des travailleurs. Un accord provisoire passé entre les représentants de la Compagnie et les camarades Mahon et Green, présidents respectivement de l'Association américaine des agents des tramways et chemins de fer électriques et de la Fédération américaine du Travail, fut repoussé par les grévistes. Les hommes tinrent bon pendant plusieurs semaines, mais finalement beaucoup d'entre eux retournèrent au travail et plusieurs adhérèrent au syndicat créé par la Compagnie. Les renseignements que nous avons pu trouver dans la presse, sont trop peu complets pour permettre un jugement précis sur la situation. Il semble cependant certain que cette grève a fait perdre à la Compagnie pas moins de 3 millions de dollars.

Errata.

A notre grand regret, quelques fâcheuses erreurs d'impression se sont glissées dans l'article intitulé «Une importante fusion», paru à la page 124 du dernier numéro de «I.T.F.» Il faut lire à la deuxième colonne : au milieu «Fin 1877», au lieu de «Fin 1927», et à la quatrième ligne d'en bas 1924, au lieu de 1929. Le chiffre de 35.998 à la 14ème ligne de la troisième colonne doit en outre être remplacé par celui de 353.998.

Abonnez-vous aux

ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

Revue Internationale, éditée séparément en langues française, allemande, anglaise et espagnole

Directeur: Edgard Milhaud

Professeur à l'Université de Genève.

Les Annales de l'Economie Collective paraissent quatre fois par an, en numéros de 96 pages in-octavo. Des abonnements de propagande sont établis pour les organisations ouvrières et, par leur intermédiaire, pour leurs membres, avec une réduction de 40 %, c'est-à-dire au prix de 15 francs suisses.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève.

MARINS

La XIIIème session de la Conférence internationale du Travail.

II.

Avant qu'une Conférence internationale du Travail puisse procéder à ses travaux proprement dits, il faut que toute une série de formalités soient accomplies, c'est-à-dire il faut que la Conférence se «constitue». Afin de hâter cette constitution, les divers groupes (gouvernements, patrons et travailleurs) se réunissent le jour précédant l'ouverture de la Conférence à l'effet de désigner leurs représentants dans les diverses commissions. En ce qui concerne le groupe ouvrier, ses réunions sont convoquées d'habitude par la Fédération syndicale internationale, dont les représentants détiennent tous les mandats ouvriers au Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Aucune réunion n'avait été convoquée cette fois.

En raison de la nature des points inscrits à l'ordre du jour de la session, les Centrales syndicales nationales s'étaient conformées en général à la suggestion de l'I.T.F. de proposer comme délégués ou conseillers techniques, des représentants d'organisations maritimes adhérentes à l'I.T.F. Pas moins de trente-trois adhérents à l'I.T.F. assistaient de la sorte à la Conférence. Avec les cinq représentants de l'Internationale des officiers de la marine marchande, ils constituaient le noyau du groupe ouvrier qui — à l'exception des délégués fascistes et de trois ou quatre représentants de syndicats chrétiens — pouvait à tous les égards être considéré comme ami à l'I.T.F. Les relations les plus cordiales furent nouées avec les représentants des organisations non adhérentes du Japon, de l'Australie, de la Chine et du Portugal. Si la composition du groupe ouvrier avait été moins homogène, le manque d'une réunion avant la Conférence, aurait pu amener de sérieuses complications que l'on n'aurait pu résoudre qu'avec les pires difficultés. Nous ne dirons pas davantage ici sur cette question.

Le camarade Ehlers (France) fut nommé président du groupe ouvrier; le camarade Ben Tillett (Grande-Bretagne) vice-président de la Conférence. Furent en outre nommés dans le Bureau du groupe ouvrier : van Limburg Stirum (Pays-Bas, Internationale des officiers) comme vice-président, en outre Kœhler (Allemagne), Ben Tillett (Grande-Bretagne), Yonekubo (Japon), Daud (Inde) et Edo Fimmen comme secrétaire.

Furent désignés dans la Commission de proposition — la plus importante — les camarades Ben Tillett, Gustavson (Estonie, Internationale des officiers), Daud, Hamada (Japon), Caballero

(Espagne) et Johanson (Suède). Ils désignèrent le camarade Caballero pour siéger dans la Commission de vérification des pouvoirs. Cela nous mènerait trop loin de mentionner les noms des membres ouvriers titulaires et suppléants des quatre commissions créées pour l'examen des divers points de l'ordre du jour; bornons-nous à rappeler que les délégués fascistes (dont les mandats furent contestés par le groupe ouvrier) furent écartés de toutes les commissions, ce contre quoi ils ne manquèrent pas de protester !

Toutes espèces de bruits suivant lesquels le groupe patronal aurait décidé de quitter la Conférence, avaient suscité une vive agitation dans la ville de Genève, sinon si pacifique. La presse locale donnait des informations «de source sûre» et publiait de longs articles d'inspiration patronale sur la composition de Conférences maritimes.

Lorsque la XIIIème session de la Conférence fut ouverte, il se trouva que les employeurs étaient présents, sauf l'anglais, M. Cuthbert Laws, qui ne voulait pas venir, soi-disant parce que le Congrès des trade-unions n'avait pas laissé à l'Union nationale des marins le soin de désigner le délégué ouvrier et les conseillers techniques, mais avait usé de son droit de désigner le délégué, en laissant à l'Union des marins le choix de trois conseillers techniques.

Toutefois, M. Cuthbert Laws, bien que n'assistant à la Conférence, se trouvait à Genève à l'Hôtel des Bergues, afin de jouer son rôle derrière les coulisses, rôle dans lequel il a joué un mauvais tour aux employeurs. Ce n'était donc pas un pur hasard que les réunions du groupe patronal n'avaient pas lieu dans le bâtiment de la Conférence — le Bâtiment électoral — mais à l'Hôtel des Bergues. Certains prétendent qu'au sein du groupe patronal, le ton des débats était parfois peu amical et que souvent, il fallait négocier pendant des heures avant d'arriver à un accord. M. Cuthbert Laws avait par conséquent ses bonnes raisons pour chercher à empêcher qu'il perce quoi que ce soit des délibérations patronales. Par ailleurs, les patrons avaient élu M. Snedden, le secrétaire particulier de Cuthbert Laws, comme secrétaire du groupe patronal, ce qui fait que l'esprit britannique y était en tous cas représenté. Il se produisit à ce propos un incident plutôt comique : lorsque, dans la séance plénière de la Conférence, le groupe ouvrier demanda à être renseigné sur les qualités de M. Snedden, le groupe patronal refusa de donner des explications. Or, on ne pouvait pas

l'obliger à fournir des éclaircissements, ce qui donna lieu au secrétaire général de la Conférence de remarquer que les groupes pouvaient, s'ils le désiraient, aller trouver dans la rue à Genève une personne sans qualité et la désigner comme secrétaire.

Le troisième jour de la Conférence, le samedi 12 octobre, les employeurs, qui avaient sans doute attendu ce moment avec impatience, eurent la possibilité de courir leur chance. La Commission de proposition avait décidé de considérer la résolution présentée par le groupe patronal comme ayant un caractère d'urgence et par conséquent, d'en saisir immédiatement la Conférence. Les avis étaient partagés sur la question de savoir si les membres ouvriers dans la Commission de proposition auraient dû s'opposer à une discussion immédiate de la résolution patronale. Évidemment, ils n'estimaient pas que la question eût un caractère urgent. Ils savaient cependant qu'une discussion était inévitable. L'optimisme qui régnait dans le groupe ouvrier à l'égard de l'issue des débats — optimisme justifié ainsi qu'il se trouva par la suite — fit qu'on pensa qu'il était plus intelligent d'engager la discussion dès le début de la Conférence et de mettre en échec l'influence des délégués patronaux, que de voir revenir à tout moment ce point de litige. La tactique de M. Cuthbert Laws visait manifestement — après qu'eut échoué son intention de se faire accompagner par un délégué ouvrier qui serait un jouet entre ses mains — à provoquer un vote de méfiance contre le gouvernement britannique ou, si cela ne réussissait pas, à contraindre les employeurs à quitter la Conférence en bloc, dans la supposition que cela signifierait la fin de la Conférence.

La clarté nous oblige à reproduire ici le texte de la résolution patronale, maintes fois citée :

«Vu le fait que les armateurs britanniques ont décidé de ne pas être représentés à la Conférence, parce que les représentants des marins britanniques compétents pour discuter les conditions de travail dans la marine marchande au point de vue national ne seront pas représentés à la Conférence internationale et qu'aucun représentant du Gouvernement, des armateurs et des marins n'a été désigné par un autre pays maritime important, la Norvège,

Vu les difficultés pratiques que soulèvera à la Conférence le caractère non représentatif du groupe des armateurs — et en conséquence de la Conférence dans son ensemble — étant donné que les armateurs possédant plus de 50 % du tonnage des pays membres de l'Organisation internationale du Travail ne seront pas représentés,

Vu l'instruction donnée par le Conseil d'administration que l'attention des Gouvernements soit spécialement attirée

«sur le caractère exclusivement maritime de l'ordre du jour de la Conférence et qu'il soit suggéré que pour permettre à la Conférence d'aboutir à des résultats pratiques et féconds, les Etats Membres, en appliquant la procédure prévue par le Traité de Paix attirent l'attention des organisations les plus représentatives des employeurs et des travailleurs sur l'opportunité de nommer leurs représentants en tenant particulièrement compte de leur compétence dans les questions maritimes»,

Les armateurs qui sont présents à la Conférence déclarent qu'ils ne sont en mesure d'aborder la discussion sur aucune des questions inscrites à l'ordre du jour avant d'avoir reçu de la Conférence l'assurance,

1) que la principale cause de la situation actuelle, c'est-à-dire la méthode de désignation des délégués et conseillers techniques non gouvernementaux, sera écartée de telle façon qu'elle ne puisse en aucun cas se reproduire ;

2) qu'il sera porté remède, dans toute la mesure du possible, à l'absence de caractère représentatif de la présente Conférence.

En conséquence, ils invitent la Conférence à adopter la résolution suivante :

«La conférence décide que la désignation, des délégués et conseillers techniques non gouvernementaux appelés à participer aux conférences maritimes devra être faite d'accord avec les organisations, si de telles organisations existent, qui sont les plus représentatives des armateurs et des marins respectivement; charge le Conseil d'administration de prendre des mesures pour atteindre ce résultat afin d'éviter que la présente situation se renouvelle à l'avenir et

charge en outre la Commission de vérification des pouvoirs de prendre telles mesures qui relèvent de sa compétence pour améliorer la situation actuelle».

Il avait été convenu dans la Commission de proposition de limiter à une journée la discussion de la résolution. Cela signifiait dans ce cas tout un samedi, du matin de bonne heure jusque tard dans la soirée. Le groupe ouvrier ne regretta pas cependant la perte de son samedi après-midi, car on ne retrouvera pas de si tôt une occasion où, comme dans celle-ci, les employeurs réussissent à démontrer toute leur impuissance.

Le président du groupe patronal, le hollandais Valstar, s'était fait inscrire premier sur la liste des orateurs. Il fit lecture de la résolution. C'était une perte de temps, car elle avait déjà été distribuée la veille. On attendait impatiemment ce qui allait suivre. Il ne suivit rien; M. Valstar quitta la tribune. Pour la raison indiquée plus haut, une traduction de son discours ne fut pas nécessaire.

Voilà la figure que fit le président du groupe patronal! Convenons-en que sa tâche n'était pas aisée. Les armateurs étaient pris; ils n'avaient pas saisi toute la portée de la résolution de Cuthbert Laws, approuvée peut-être dans un moment de défaillance. Pour rendre quelque peu plausible le contenu de cette résolution impossible, il était besoin de toute l'astuce et de l'impertinence d'un Cuthbert Laws, d'ailleurs ses seules capacités de négociateur.

Rappelons quelques moments saillants des débats. Aucun des délégués patronaux ne parla en faveur de la réalisation même. Ils se bornèrent à des considérations générales sur la composition souhaitable de Conférences maritimes. Ils insistèrent surtout sur l'absence des patrons norvégiens et anglais qui représentent 50 % du tonnage total des pays de l'Organisation internationale du Travail. Le représentant patronal allemand, se doutant de la tournure que la discussion allait prendre, pria dès l'abord la Conférence de ne pas entrer en des considérations juridiques. Nous ne faisons aucun tort aux employeurs en affirmant que ce résumé donne un exposé de tous leurs arguments.

Les adversaires de la résolution eurent un travail facile. Ben Tillett défendit amplement l'attitude du Congrès des trade-unions; Daud, notre juriste, traita le côté juridique de la question et signala

que la Cour de justice internationale avait déjà spécifié nettement ce qu'il faut entendre par «organisation la plus représentative». Les camarades Besteiro et Topalovitch donnèrent expression à leur avis qu'il s'agissait ici d'une attaque contre le gouvernement travailliste anglais.

Le premier délégué gouvernemental prenant part aux débats, fut Monseigneur Nolens (Pays-Bas). Il traita de façon sarcastique l'attitude des armateurs et critiqua la décision de la Commission de proposition de considérer, sous la menace des employeurs, la résolution comme ayant un caractère d'urgence. Au fond, disait-il, la question de la nomination du délégué ouvrier par un gouvernement ne regarde point les employeurs. C'est aux travailleurs de protester éventuellement contre la nomination d'un délégué ouvrier, non pas aux employeurs. La Conférence n'était pas en mesure d'ailleurs de faire droit aux désirs des patrons, car cela demanderait une modification d'un article du Traité de Paix et la Conférence n'était pas compétente pour en décider. Le lien logique entre la déclaration des armateurs et la résolution faisait défaut. Il n'était pas possible en outre de charger la Commission de vérification des pouvoirs d'un pareil mandat.

La séance du matin était terminée, les armateurs étaient battus. Il est certain qu'ils ne s'étaient pas attendu à des critiques aussi argumentées, sinon ils n'auraient pas donné suite aux suggestions de Cuthbert Laws et n'auraient point présenté la résolution ou l'auraient présentée dans une tout autre forme. Nous ignorons si Cuthbert Laws avait intentionnellement rédigé la résolution en sorte qu'il n'y avait plus moyen pour les employeurs de revenir sur leurs pas et qu'ils ne pouvaient sauver les apparences que par un geste brusque, c'est-à-dire en quittant la salle en claquant les portes!

La séance d'après-midi ne fut guère plus favorable aux employeurs; si possible, encore pire. Le camarade Smith, délégué gouvernemental anglais, fit un discours passionné et convaincant dans lequel il démontra que le gouvernement travailliste avait suivi exactement la même procédure que ses prédécesseurs. Il affirma que le gouvernement britannique était animé du plus profond respect pour les résultats atteints par l'Organisation internationale du Travail et ne le cédait à personne en son désir de collaborer afin que la Conférence puisse exécuter ses travaux pour le mieux.

Tel était précisément le point cardinal. C'était cela que les armateurs anglais voulaient empêcher à tout prix. Le secrétaire général de la Conférence, M. Albert Thomas, prit part à son tour aux débats et déclara entre autres choses, que le fait que le gouvernement anglais assistait à la Conférence suffisait pour représenter le tonnage britannique, que les armateurs y soient ou non.

Est-il encore besoin de mentionner l'excellent discours de notre camarade

Brautigam qui critiqua l'attitude de certains employeurs qui avaient protesté contre la nomination de Ben Tillett, mais n'avaient pas soulevé la moindre objection contre la désignation du délégué ouvrier de leur pays qui avait été faite exactement de la même façon. Il nous amusa par son observation que la pensée de la paix industrielle semblait déjà avoir progressé au point que les armateurs suivaient à présent les indications des organisations de marins, ainsi que par sa réflexion sur Cuthbert Laws disant en père dévoué : «A-t-on fait du mal à mon enfant ? Sois sage, petit, papa n'ira pas non plus à Genève, il reste à la maison avec toi».

A 6 heures moins 5, les patrons hissèrent le drapeau blanc et demandèrent d'interrompre les travaux pendant un quart d'heure. Nous restions dans la salle à bavarder et les aiguilles de l'horloge avançaient. Heureusement, un buffet avait été installé dans le bâtiment de la Conférence, car les employeurs ne revinrent qu'à 7 heures et quart, cette fois pour demander un nouvel ajournement jusqu'à 10 heures. Par 42 voix contre 40, cet ajournement leur fut accordé. Nous eumes l'impression que ce vote n'était pas tout à fait en règle. Lorsque la séance fut reprise à 10 heures du soir, un délégué gouvernemental de l'Inde demanda la clôture immédiate de la discussion. Cette proposition fut adoptée et M. Valstar fit encore une courte déclaration. En l'écoutant, on se demandait si les armateurs s'étaient sentis animés d'un nouveau courage parce que leur proposition d'ajournement avait été adoptée. La déclaration de M. Valstar disait que l'attitude des armateurs avait été ou repoussée ou mal comprise. Dans ces conditions, les armateurs l'avaient chargé de ne pas répondre aux critiques, mal fondées et déloyales. C'était là évidemment la solution la plus facile.

La proposition de clôture, mise aux voix par le président, fut alors adoptée par 68 contre 3 voix. La résolution patronale fut ensuite mise au vote par appel nominal (à la demande des ouvriers) et repoussée par 64 contre 24 voix. Un représentant gouvernemental de Finlande et un autre de Suède votèrent avec les employeurs.

On était alors arrivé à un point où toutes espèces de bruits pouvaient recommencer à circuler. On disait que les armateurs partiraient aussitôt. M. Valstar aurait déjà son billet en poche. Un peu plus tard, on prétendait que les armateurs comptaient encore rester un peu pour rédiger une déclaration dans laquelle ils prendraient congé du président. Un grand nombre d'armateurs semblaient effrayés de leur propre courage. En effet, les relations qui unissent les armateurs à leurs gouvernements ne sont pas tout à fait les mêmes que celles qui existent entre ouvriers et gouvernements!

Le mécanisme de conciliation du Bureau international du Travail pouvait commencer à fonctionner.

Les difficultés de l'Union des marins de Bombay.

Allant de pair avec l'industrialisation progressante, le mouvement syndical de l'Inde britannique commence à gagner du terrain parmi les masses des travailleurs hindous. Ce mouvement syndical qui est de création assez récente, a déjà noué des relations internationales. L.I.T.F. compte pour le moment parmi ses organisations adhérentes trois groupements de marins de l'Inde; un de ceux-ci est l'Union des marins de Bombay.

A la fin du premier trimestre 1929, l'organisation comptait 21.612 adhérents dont 4.748 faisaient partie du personnel du pont, 4.986 du personnel de la machine et 11.878 étaient des agents du service général. Ces chiffres attestent vraiment d'un brillant résultat, car à Bombay le nombre de marins qui demandent à être enrôlés est de beaucoup supérieur aux besoins et les membres de l'organisation sont presque sans exception enrôlés sur des navires. L'organisation se trouve en face de sérieuses difficultés qui, en majeure partie, trouvent leur cause dans les circonstances spéciales qui existent à Bombay.

Le monde des marins dans cette ville est singulièrement cosmopolite. La majorité des marins sont des analphabètes et parlent entre eux des dialectes différents. On peut distinguer parmi eux cinq groupes. Afin de permettre au lecteur de se former une opinion générale, nous indiquerons brièvement ci-dessous les conditions de vie de ces divers groupes.

Le groupe qui se trouve au niveau le plus élevé est celui des originaires de Goa, une des possessions portugaises sur la côte occidentale de l'Hindoustan. C'est parmi ceux-ci que sont recrutés les agents du service général. Ils habitent en groupes dans des clubs appelés des *kurs*; une partie de ces *kurs* sont très grands et tous sont gérés de façon coopérative. Le loyer mensuel dans ces logements varie de 1-4 à 2 roupies. Les repas y sont payés tous les jours en argent comptant. Il faut compter pour les repas en général de 16 à 30 roupies par mois. Les membres peuvent obtenir de ces *kurs*, des prêts à un taux d'intérêt allant de 5 à 9%. Un grand nombre d'entre eux sont endettés, à cause des longues périodes de chômage et de nombreuses autres conditions sociales.

Le groupe suivant est celui des *kharwas* qui sont des hindous. Ils viennent de Suret, Daman et environs et sont enrôlés pour le service du pont. Leurs clubs sont appelés des *lallis*; le loyer mensuel y varie de 1-4 à 2 roupies, tandis que les frais des repas se chiffrent en moyenne à 15 à 16 roupies par mois. Un grand nombre de ces marins ont contracté des dettes auprès d'usuriers, auxquels ils doivent payer des intérêts allant de 12 à 36%. Pour eux aussi, il y a en effet beaucoup de chômage.

Le groupe suivant est celui des musulmans *konkanis* employés surtout au

service des machines et qui sont originaires des districts de Ratnagiri et Kolaba. Ils ont été par la suite mélangés aux habitants d'autres localités. Ils habitent également des *lallis* où le loyer mensuel est d'environ une roupie ou un peu plus. Les repas coûtent environ 20 à 25 roupies par mois. Parmi ces travailleurs règne également beaucoup de chômage et la plupart d'entre eux se trouvent aussi entre les griffes d'usuriers. Le taux d'intérêt qu'ils doivent payer en empruntant de l'argent, va de 12 à 150%.

Le groupe suivant sont des mahométans qui viennent de Malabar, du Sud de Canara et du Bengale. On recrute parmi eux aussi bien le personnel du pont que celui de la machine. Ils payent deux roupies par mois pour habiter dans leurs clubs qui sont des entreprises privées. Les repas leur coûtent 20 roupies par mois. Ils souffrent également du chômage et beaucoup d'entre eux ont des dettes auprès d'usuriers qui réclament de ces marins des taux d'intérêt allant de 37½ à 150%.

Le dernier groupe est celui des *punjabis*, parmi lesquels on recrute une grande partie du personnel de la machine. Ils habitent des *dera* qui sont des entreprises privées. Chaque homme doit payer une roupie de loyer par mois, tandis que les repas coûtent plus de 20 roupies par mois. Ces *dera* sont installés fort primitivement. Originellement ils étaient employés pour y garder les effets des marins de même que pour les malades. Les *punjabis* passent la majeure partie de leur temps dans les rues et la nuit, ils dorment sur le trottoir devant la *dera*. Le chômage sévit terriblement parmi eux et il existe des cas d'hommes ayant chômé jusqu'à 11 ans. La majorité a des dettes auprès d'usuriers; le taux d'intérêt le plus bas qu'on réclame est de 25%. La majorité cependant paye 150%, tandis que le taux de 75% est parfois demandé.

On voit que les marins de Bombay sont une compagnie très hétérogène. Il va par conséquent de soi qu'il est fort difficile de les syndiquer. Le système d'enrôlement contribue encore à augmenter les difficultés du travail syndical. Il faut savoir que les marins de l'Inde ne sont pas enrôlés individuellement, mais par groupes, et qu'il n'est pas rare que l'on ait recours à des corruptions pour obtenir un engagement. Si nous ajoutons encore que les salaires des marins sont excessivement bas, le tableau de leur vie est complet.

Le premier pas à faire pour apporter une amélioration à cette situation inhumaine serait une modification radicale du système d'enrôlement qui devrait être rendu semblable au système qui existe en Europe et qui a été réglé de façon internationale par une convention adoptée par la Conférence internationale du Travail de 1920. Il est évident que les armateurs (Voir la suite page 140, 3ème colonne).

Le mouvement revendicatif des marins allemands.

Ainsi que nous l'avons déjà signalé, la section des marins de la Fédération allemande du Trafic avait résilié le contrat collectif en vigueur et réclamé des majorations de salaires.

Les négociations n'ayant pas abouti à un accord, il fallut avoir recours à un arbitre dont la sentence, qui fut approuvée par les parties, prévoit les majorations ci-après :

Personnel du pont.

	Anciens salaires	Nouveaux salaires
1er maître d'équipage, 1er charpentier	149.—	158.—
2ème „ „ 2ème „	133.—	141.—
Maître d'équipage, charpentier unique	149.—	158.—
Allocation pour outils du charpentier	6.—	8.—
Voilier	133.—	141.—
Quartier-maître	133.—	141.—
Matelot	125.—	132.—
Matelot léger	60.—	63.—
Novice	40.—	42.—
Mousse	29.—	30.—

Personnel de la machine.

Assistant-mécanicien ou assistant-électricien ayant au moins 1 an de pratique maritime comme tel	144.—	152.—
Assistants ayant moins de pratique	116.—	122.—
Conducteur de petite chaudière, graisseur etc.	144.—	152.—
Chauffeur	135.—	143.—
Soutier	116.—	122.—

Personnel du service général.

Cuisinier	149.—	158.—
1er maître d'hôtel 1e à 4e année	117.—	124.—
„ „ „ 5e à 8e „	128.—	135.—
„ „ „ 9e année et au-dessus	149.—	158.—
Maître d'hôtel sur paquebots naviguant dans la Mer du Nord et la Baltique	117.—	124.—
Garçon de cabine sur cargos	113.—	119.—
Maître d'hôtel unique	113.—	119.—
Bouchers et boulangers qualifiés naviguant comme tels ou comme aide-cuisinier	107.—	113.—
Aide-cuisinier ayant navigué	90.—	95.—
„ „ n'ayant pas navigué	68.—	72.—
Garçon de carré	60.—	63.—
Boy	29.—	30.—

En cas de congé et lorsque les hommes ne sont pas nourris à bord, une indemnité de nourriture de 3 mk. 75 (jusqu'à présent 3,25) est accordée.

Les heures supplémentaires sont rétribuées comme suit :

A. Personnel du pont et de la machine.

	Anciens taux	Nouveaux taux
Personnel de la maistrance	0.90	1.—
Autres grades sauf les mousses	0.45	0.50
Mousses, boys	0.28	0.30

B. Personnel du service général.

Maître d'hôtel et stewards (apprentis exclus) sur cargos ayant un équipage de moins de 15 hommes	10.—	12.—
Idem, sur cargos ayant un équipage de plus de 15 hommes	12.—	14.—
Aide-cuisinier, de même que boulanger et boucher, qualifiés sur cargos ayant un équipage de moins de 15 hommes	14.50	17.—
Idem, sur cargos ayant un équipage de plus de 15 hommes	20.—	23.—
Cuisiniers (apprentis exclus) sur cargos ayant un équipage de moins de 15 hommes	25.—	28.—
Idem, sur cargos ayant un équipage de plus de 15 hommes	33.—	36.—

Les cuisiniers touchent une allocation de fournie de 1 mark 75 par jour (jusqu'à présent 1 m. 60) les jours où l'on fait du pain.

L'assurance des effets des hommes reste inchangée.

En ce qui concerne les paquebots, un contrat spécial a été conclu pour le per-

sonnel du service général. Entre autres améliorations une limitation des heures de travail a pu être obtenue. Nous reviendrons prochainement sur ce contrat spécial.

Le nouveau contrat est valable pendant 23 mois et est entré en vigueur le 1er novembre 1929.

(Suite de la page 139).

teurs ne se prêteront pas de bonne grâce à introduire ces modifications. La réalisation de cette réforme, ainsi que de tant d'autres, dépend uniquement de l'influence et du pouvoir des organisations syndicales auxquelles il sera sans doute difficile d'éviter une lutte ouverte.

Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, l'organisation des marins de Bombay est adhérente à l'I.T.F. Elle peut être certaine de trouver parmi les organisations européennes de travailleurs maritimes tout l'appui possible dans ses efforts pour améliorer le triste sort du marin hindou.



L'espéranto dans l'I. T. F.

Outre les inscriptions individuelles à l'organe espéranto que l'I.T.F. publiera éventuellement, nous avons aussi reçu des demandes collectives, au nombre de respectivement 40 et 10 exemplaires, de la Fédération française des moyens de transport et de l'Union des cheminots yougoslaves. Il faut que les inscriptions soient en notre possession avant la fin de décembre, dernier délai.

Usage pratique de l'espéranto.

Le Great Western Railway, vient d'éditer un prospectus de propagande sur Torquay en anglais, français, allemand et espéranto. La brochure peut s'obtenir auprès de M. Scott, directeur général, Torquay, Angleterre.

Publication d'une revue économique en espéranto.

Le professeur Edgard Milhaud de la faculté de Genève, étudie la possibilité de la publication d'une édition espéranto de son périodique «Les Annales de l'Economie Collective», s'il existe un intérêt suffisant pour cette publication. On sait que le périodique donne régulièrement des statistiques et des études sur les résultats acquis par la gestion publique. Le prix d'abonnement s'élèverait à 2 dollars par an. Pour tous renseignements ultérieurs, s'adresser au Prof. Edgard Milhaud, 8, Rue Saint Victor, Genève.

Intersaño de korespondado.

Kdo José M. Gómez, argentina fervojisto (adreso: Union Ferroyaria, Chepes. F.C.C.N.A. Argentine) deziras intersaño korespondadon kun kelkaj samideanoj el tuta la mondo. Povas ankaŭ korespondi anglakaj franclingve.

Recenzo.

Hodinka de Leo Tolstoj, tradukis V. Javoronkov 64 pĝ. 12 x 15 cm. S. A. T. eldono, Colmstrato 1, Leipzigo. Prezo? Kelkaj skizoj de la rusaj popolo kaj soldataro. La krueleco de kelkaj caroj klare evidentigas.

La vojoj de formiĝa kaj disvastiĝo de la Lingvo Internacia.

Studo de E. Drezen. 64 pĝ. 12 x 15 cm. Prezo? S. A. T. eldono. El la rusa lingvo tradukis N. N. Dokumentita provo, ke Internacia Lingvo devas esti aŭ Esperanto, aŭ ia lingvo tre, tre simila je ĝi. La grandega, interna forto de Esperanto troviĝas en ĝia natura disvolviĝo. Jam ĝi ne bezonas timi konkuron, diras la verkinto, kvankam aperas ĉiujare novaj projektoj de „mondolingvoj”. Bona verketo por propagandistoj.

K.