

EL DEFENSOR DEL OBRERO

La jornada de trabajo

Hacia el fin de las 8 horas

— | —

Un estudio comparativo de las diversas naciones del mundo

(CONTINUACION)

En Francia, casi la mitad de los trabajadores de la industria tienen una semana de trabajo de 48 horas, pero las horas suplementarias no están estrictamente reguladas. Más de la mitad de los trabajadores tienen jornadas de trabajo que exceda de ocho horas, como ha hecho constar oficialmente el año pasado Miss Bonfield.

En Holanda rige una ley sobre la jornada de ocho horas, desde 1916, pero pronto fue considerada antieconómica en ciertas industrias sujetas a la competencia, como por ejemplo, en la de reparación de navíos. El principal astillero de Rotterdam, que ha obtenido órdenes inglesas y privado de ellas a los astilleros, empleaba normalmente 3 000 operarios en reparaciones navales. La jornada de ocho horas, aun con el sistema de tres equipos enlazados, causaba tantos gastos por horas suplementarias, que se redujo el trabajo y solo empleaba 800 operarios. Entonces, patronos, obreros y delegados del Gobierno deliberaron; los primeros

propusieron y los segundos aceptaron, y el Gobierno autorizó que se volviera a la jornada de diez horas, con el resultado de volver a ocupar 3.000 obreros y estar ahora construyendo un nuevo astillero. Lo mismo ha ocurrido a otras casas holandesas. En una ribera se trabaja en los astilleros 55 horas semanales, en otras 56 y media.

Hay que advertir que los obreros pasaron de la jornada de ocho horas a la de diez de trabajo, sin aumento de salarios; más mientras no se encuentra en Holanda obreros parados, el 30 por 100 de los ingleses se hallan en paro forzoso, con sus jornadas reducidas.

Después de tres años de experimentación de la ley de ocho horas, Holanda volvió a la de diez, y a la de 55 horas semanales en ciertos oficios del ramo de construcción desde 1.º de Abril a 31 de Octubre.

En 1924 aumentó la jornada de nuevo en carpintería y abanistería, ladrillería, trabajos en tierra seca, e iluminación en general, en las industrias navales y reparaciones.

En 1924 aumentó la jornada de nuevo en carpintería y abanistería, ladrillería, trabajos en tierra seca, e iluminación en general, en las industrias navales y reparaciones.

Polonia ha vuelto del régimen de ocho horas al de diez en 1924 respecto a las minas, industrias de hierro, plomo y zinc, como medida temporal para hacer frente a la crisis industrial.

— En Bélgica, la ley de ocho horas ha sido modificada por real decreto de Mayo de 1923, en las estaciones de gran actividad, en las industrias del vestido y enlazadas con ellas, manufactura y reparación de automóviles y bicicletas, decoración, industrias alimenticias, etcétera. La jornada en tales casos es de diez horas, extendiéndose en verano a las obras públicas de la edificación, pulperías, rurales y fabricación mecánica de ladrillos.

Suiza, desde 1922 establece numerosas excepciones a la jornada de ocho horas: la extiende a 52 horas semanales enerrerías, carpintería y fabricación de ladrillos y tijas. En 1924 hace lo mismo respecto a la de hilados y tejidos de hilo y fabricación de cuerdas.

Italia, por decreto, en 1923, excluye de la limitación de jornada las ocupaciones discontinuas; es decir, las que tienen período de espera.

De lo expuesto se desprende que la aplicación de la jornada de ocho horas se restringe en el mundo, y esa restricción es seguida atentamente por los grandes países industriales, que temen la

competencia de las naciones rivales.

EMILIO MIÑANA
(De la R. Academia de Ciencias Morales y Políticas)

Estudios Sociales

No deja de ser interesante la siguiente circular que la Agrupación socialista de Valladolid acaba de enviar a todas las secciones del partido. Lo es toda ella porque revela en la organización un predominio caciquista y una reconfortante burocracia altamente edificantes.

Pero lo es mucho más en cuanto nos enteramos de que el número exacto de afiliados al socialismo español ¡¡ EN TODA ESPAÑA !! es de 8.109.

Con 8.109 afiliados en toda España chupaban la rifa breve de SEIS VOTOS a diputados a Cortes seis distinguidas figuras del socialismo español en los tiempos en que padecía la Patria la catástrofe del Parlamento.

¡Y además decían que eran los únicos que representaban la verdadera opinión pública!

¡8.109 afiliados en EN TODA ESPAÑA, después de CUARENTA AÑOS de propaganda y de omnimoda libertad para organizarse al tinguado a su antojo!... ¡Si que es un balance!...

Imp. M. Garrido

Compañía Trasatlántica

SERVICIOS DIRECTOS

LINEA A CUBA Y MEXICO

Servicio mensual saliendo de Bilbao, el 16; de Santander el 19, de Gijón el 20, de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña, Gijón y Santander.

LINEA A PUERTO RICO, CUBA, VENEZUELA, COLOMBIA Y PACIFICO
Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, de Valencia el 11, de Málaga el 13 y de Cádiz el 15, para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana La Guayra, Puerto Cabello, Caracas, Saucedilla, Colón, y por el Canal de Panamá para Guayquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

LINEA A FILIPINAS Y PUERTOS DE CHINA Y JAPON

Siete expediciones al año saliendo los buques de España para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port Saïa, Suez, Colombo, Singapur, Manila, Hon Kong, Changhai, Nagasaki, Kobe y Yokohama.

LINEA A LA ARGENTINA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 4, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.
Coincidiendo con la salida de dicho vapor, llega a Cádiz otro que sale de Bilbao y Santander el día último de cada mes, con destino al día 1 de Villagarcía el 2 y de Vigo el 3, con pasaje y carga para la Argentina.

LINEA A NEW-YORK, CUBA Y MEXICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 21, de Valencia el 25, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 para New-York, Habana y Veracruz.

LINEA A FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Poo.

Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la compañía que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Nordeste de España para todos los de escala de esta línea.

Avisos importantes: Rebajas a familias y en pasajes de ida y vuelta.—Precios convencionales por camarotes especiales.—Los vapores tienen instalada la telegrafía sin hilo y aparatos para señales submarinas, estacionados de los más modernos adelantos, tanto para la seguridad de los viajeros como para su confort y agrado. Los vapores tienen médico o capellán y

Las comodidades y trato de que disfruta el pasaje de tercera, se mantienen a la altura tradicional de la compañía.

Rebaja en los fletes de exportación.—La compañía hace rebajas de 30% en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones del Servicio de Comunicaciones Marítimas.

Servicios combinados

Esta compañía tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidos por líneas regulares que le permite admitir pasajeros y carga para:

Liverpool y puertos del Mar Báltico y Mar del Norte.—Zanzibar, Mozambique y Capetown. Puertos del Asia Menor, Golfo Pérsico, India, Sumatra Java y Cochinchina.—Australia y Nueva Zelanda.—Ho Ho, Cebú, Port Arthur y Vladivostok.—New Orleans, Savannah, Charleston, George Town, Baltimore, Filadelfia, Boston, Quebec, y Montreal.—Puertos de América Central y Norte América en el Pacífico, de Panamá a San Francisco de California.—Puerto Arenas, Coronel y Valparaíso por el Estrecho de Magallanes.

Servicios comerciales

La Sección que para estos servicios tiene establecida la compañía se encarga de transporte y exhibición en Ultramar de los Muestrarios que le sean entregados a dicho objeto y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo desean hacer los exportadores.