



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM:
E (PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: Le Congrès de Hambourg	107	Chemin de Fer dans les différents pays (Norvège)	111	Décisions du Congrès de Hambourg	115
Chronique Syndicale	109	La question de l'électrification des chemins de fer	112	Ouvriers du Transport: Ce qu'on fait pour la sécurité, l'Hygiène et les premiers secours en cas d'accidents dans l'in- dustrie des ports en Hollande	115
Communications du Bureau	109	Suisse: La nouvelle loi sur le statut de fonctionnaires fédéraux	113	Résolutions votées par le Congrès de Hambourg (Ports et Docks)	117
Résolutions de tendance générale, votées par le Congrès de Hambourg	110	Allemagne: Le troisième contrat collectif pour les ouvriers des Chemins de fer allemands	114	Gens de Mer: Après la conférence des gens de mer de Hambourg	117
Cheminots: Les conditions de Travail des Cheminots suisses	111	Le réseau ferré de l'Amérique latine	115	Navigation intérieure	118
Rectification	111	Requête	115	Rapports, Comptes rendus etc.	118
Conditions de travail du Personnel des					

21 septembre

Journée Internationale contre la Guerre.

Pour que nous n'oublions pas !

COMMUNICATIONS DIVERSES

Le Congrès de Hambourg.

Sans avoir peut être pu donner pleine satisfaction à tous le Congrès de Hambourg, le quatrième depuis la reconstitution en 1919, le onzième depuis la fondation de l'I. T. F., a laissé aux participants le souvenir d'une assemblée fertile en résultats.

La participation au Congrès fut plus générale que jamais et témoigne du développement continu de l'I. T. F. qui est en voie de devenir une organisation internationale, dans toute l'acception du terme. La quasi totalité des pays européens étaient représentés et la présence des délégués des Transports de l'Amérique du Nord, celle des Cheminots d'Argentine et de Palestine, ainsi que celle, à titre audité des Chauffeurs en gare, grasseurs et personnel d'atelier des Etats Unis attestait les relations avec les pays extra-européens et les rapports bienveillants entretenus avec nombre d'organisations du monde entier, organisations, dont l'adhésion définitive n'est plus qu'une question de temps.

Rappelons, en outre, — facteur important — que les organisations dont des délégués assistaient au Congrès, peuvent être considérées, presque sans exception, comme étant les plus qualifiées pour représenter les divers groupes professionnels de leurs pays respectifs.

L'atmosphère morale du Congrès était empreinte de gravité et de dignité morale. Quand, par moments, le ton s'élevait, et que la teneur et la forme des discours affectaient un caractère plus ou moins âpre, on retrouvait au fond de toute controverse passionnée l'esprit de solidarité, l'attachement à l'I. T. F. et la conviction qu'il faut avant tout rechercher ce qui est propre à unir les travailleurs dans la lutte commune contre le capitalisme.

Si l'on connaît les récents événements, on ne saurait s'étonner de certaines critiques à l'adresse du camarade Fimmen; critiques auxquelles s'ajoutèrent d'ailleurs des paroles d'appréciation. Parfois, la critique était déplacée, frappant la personne de Fimmen pour des actes, exécutés en vertu de décisions du Comité Exécutif, ou du Conseil Général. Mais même quand il s'agissait de critiques dirigées contre la personne de Fimmen et que celles-ci se faisaient véhémentes, elle prenaient source dans l'esprit de camaraderie et de loyauté. Les adversaires les plus acharnés n'hésitèrent pas à témoigner de leur sympathie et de leur estime pour la personne du Secrétaire. Fimmen ayant fait, à l'égard de sa personne et de son activité à l'avenir, des déclarations empreintes d'une franchise hardie, sa réélection s'en suivit à l'unanimité, conclusion digne des débats.

L'I. T. F. peut être fière de ce qu'une question aussi délicate ait pu être discutée ainsi, elle peut s'enorgueillir de la largeur de vues qui se manifesta en ces circonstances.

Quant aux sujets plus concrets sur lesquels portèrent ces discussions, rappelons-en ici les traits essentiels.

Le Congrès, se rendant compte de la corrélation qui existe entre le mouvement syndical et le développement social et économique, crut ne pas devoir renoncer à émettre son opinion sur certains symptômes se révélant dans le Projet Dawes. Il ne faut pas voir là uniquement une question de dignité; cet état d'esprit s'explique aisément lorsqu'on songe que les séances réunissaient une catégorie de travailleurs, appelée, comme l'est le prolétariat des transports, à exercer une influence décisive dans la lutte de la classe ouvrière.

Des renseignements de caractère plus urgent, ayant trait à des actions en cours etc. sont insérés dans les « Communications de Presse » qui paraissent à intervalles indéterminés, toutes les semaines au besoin.

Une des décisions les plus importantes du Congrès est, à notre avis, la résolution relative à l'appui à fournir au mouvement syndical des pays orientaux. Emanant de nos camarades d'Orient, elle est, en elle-même, un symptôme heureux, d'une part du désir d'émancipation qui commence à poindre dans ces contrées retardataires jusqu'ici, d'autre part, de l'influence croissante de notre Internationale. Il sera certainement de l'intérêt de notre mouvement, si nous pouvons, au moyen de mesures de nature organique, stimuler l'intérêt que nous portons à l'Orient.

L'affirmation du Congrès, concernant la journée de 8 heures, doit être comprise, non seulement comme une expression de l'impatience, suscitée par les atermoiements des Gouvernements pour appliquer la Convention de Washington, mais également comme une protestation et une incitation à plus de diligence. Sur la proposition des camarades anglais, une adjonction y fut apportée, disant qu'une application éventuelle de la Convention ne devra, en aucun cas comporter l'avilissement de la situation actuelle. Puisse le pouvoir économique des cheminots britanniques, qui leur a procuré leur position actuelle et qui leur permettra de faire respecter, à l'avenir aussi, leurs intérêts, nous servir d'exemple et nous enseigner quels sont les moyens propres à contraindre les Gouvernements à ne pas oublier leurs promesses.

Une remarque analogue s'applique à la question de la socialisation des moyens de transport, question d'un si puissant intérêt au sujet de laquelle d'intéressantes données furent soumises au Congrès et qui continue à constituer un point d'étude: en cette matière également, la classe possédante, sourde aux arguments de justice, ne renoncera à sa position privilégiée, que lorsque l'opposition réelle et le pouvoir de la classe ouvrière l'y contraindront. Nos travaux d'études ne manqueront pas en attendant d'utilité pour l'avenir.

En se prononçant en faveur de la propagande pour l'idée des Etats-Unis d'Europe, le Congrès témoigna de son attachement à la Paix et de sa compréhension de toutes les idées nouvelles tendant à la réalisation de ce noble but.

Il éleva aussi la voix pour protester énergiquement contre les persécutions dont, dans certains pays, les travailleurs, et notamment les cheminots, sont les victimes.

Après avoir signalé encore la décision, votée par une majorité écrasante de reporter, à partir du 1er janvier 1925, le taux des cotisations à 6 cents par membre, par an, mesure qui nous permettra de perfectionner notre outillage et de mieux faire face à notre tâche, et après avoir rappelé les paroles prononcées en faveur de l'Espéranto, transportant le problème de la langue universelle dans le domaine des considérations pratiques, nous croyons avoir nommé les initiatives les plus heureuses de la session.

Les discussions préalables d'ordre général avaient exigé un temps si long que malgré les efforts du président, il n'a pu être possible de donner aux questions intéressant spécialement les groupes le temps que nous aurions voulu y consacrer. La tâche du président était rendue fort difficile déjà du fait que la traduction des discours se faisait en pas moins de 6 langues.

Bien qu'il soit permis d'affirmer qu'à la suite des résolutions, votées par les conférences spéciales et renvoyées au Secrétariat en vue de leur réalisation, le travail ne se ressentira pas à l'avenir de ce manque de temps, nous croyons cependant qu'il serait utile que le Congrès lui-même offrît le temps nécessaire pour un échange de vues approfondi.

Faute de donner aux Congrès de l'avenir le loisir d'examiner à fond ces questions les conséquences ne tarderont pas à se faire sentir.

C'est pourquoi il nous semble opportun, de modifier à l'avenir l'organisation des Congrès, en convoquant d'abord les conférences spéciales, en laissant ensuite un jour pour le travail de traduction et de dactylographie et en ouvrant, alors seulement, le Congrès général.

En tous cas il faudra chercher une organisation des travaux se rapprochant le plus possible de celle esquissée ci-dessus.

On devra également envisager, utilisant les expériences faites, un groupement nouveau non seulement des pays en vue de la représentation au Conseil Général, mais également des catégories professionnelles. Ainsi le personnel des tramways doit-il, par exemple, être incorporé dans la Section des Cheminots ou dans celle des Transports ?

Par rapport à la composition des organes de Direction nous tenons à adresser un cordial adieu au camarade Tomschik que nous voyons partir à regret, bien que la perte soit compensée par le fait que le camarade Forstner vient reprendre son poste parmi nous.

*
**

Considéré dans son ensemble, le Congrès de Hambourg signifie une consolidation notable de l'I. T. F. : la solidarité et l'unité ont été renforcées, les conditions matérielles permettant une extension de son activité ont été assurées, quelques faiblesses dans notre outillage ont été mises en lumière, constatation dont nous devons tirer notre profit.

Une besogne immense, touchant la lutte quotidienne de tous les groupes pour plus de bien-être, a été confiée au Secrétariat.

Mais ce n'est pas seulement le Secrétariat qui devra prendre en mains son exécution, ce sont également les organisations adhérentes. Il faudra qu'elles comprennent que la Fédération Internationale n'a pas plus de valeur que ne lui en confèrent les organisations affiliées. La solidité d'une chaîne est déterminée par celle de son chaînon le plus faible; le pouvoir de l'I. T. F. dépend du pouvoir et de l'influence des organisations prises individuellement. Il dépend également du degré de leur collaboration à l'œuvre commune.

En considérant le développement social, qui impose aux organisations internationales une tâche toujours plus importante, en nous rendant compte des difficultés innombrables qui nous restent à surmonter, nous ne devons pas oublier que nous ne sommes qu'au début de notre œuvre. Nous n'avons jeté encore que les bases d'une véritable organisation internationale du prolétariat des transports, d'une organisation qui soit à même de remplir dans l'histoire la tâche qui lui incombe.

Cependant, si nous ne nous trouvons encore qu'au début, il est permis de dire que les premiers pas sont faits.

Et c'est par un labeur assidu pour la sauvegarde des intérêts de nos adhérents, par cet « humble » travail de tous les jours — sans perdre cependant de vue les grands événements sociaux qui influencent directement notre lutte et sans oublier notre but final, l'émancipation du Travail et la création d'une société meilleure — c'est par ce labeur, dis-je, que nous saurons gagner la confiance des masses et les pénétrer d'un esprit de solidarité internationale et de sacrifice, que nous saurons convaincre ceux qui se trouvent encore hors de nos rangs, qu'il est de leur devoir de participer au travail dont ils retirent, comme les autres, les avantages.

Que le Congrès de Hambourg et les résolutions qui y furent votées, les incitent à consacrer le meilleur de leurs forces à l'extension organique de l'I. T. F., et à la réalisation de ses idéals !

Chronique Syndicale.

Les Conventions de Londres conclues entre les Gouvernements alliés et le Gouvernement allemand constituent l'événement le plus important du mois d'août pour ce qui concerne ses conséquences. Les espoirs optimistes que les Conventions ont suscités ne sont pas partagés dans tous les milieux ouvriers, ce qui s'est manifesté lors du Congrès International de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et ce qu'on a constaté, de la part aussi de l'Internationale des Mineurs. Les ouvriers anglais surtout considèrent l'avenir avec inquiétude. Leurs organisations puissantes, dirigées avec une incontestable maîtrise ont su sauvegarder des conditions de salaires et de travail de beaucoup supérieures à celles des ouvriers du Continent et cela malgré un chômage aigu et prolongé. Or, les ouvriers anglais craignent, non sans raison, que les obligations de paiement imposées à l'Allemagne (auxquelles celle-ci ne peut faire face qu'aux prix d'une exportation formidable et à n'importe quelle condition) n'aggrave encore le chômage en Angleterre et ne facilite au patronat anglais, toujours aux agents, une nouvelle offensive contre les conditions de travail. S'il leur était possible, de perpétuer les conditions de travail du Reich d'aujourd'hui et de les ériger en système permanent qui ferait de la classe ouvrière allemande le véritable porteur des charges des réparations, il y aurait là, en effet un danger menaçant. Cela dépendra en grande partie de la circonstance suivante : la classe ouvrière allemande aura-t-elle assez de force et d'énergie pour relever, dès un avenir immédiat, son niveau de vie ? Les syndicats allemands l'espèrent. Mais vu le manque de scrupules qui caractérise le patronat allemand cela signifie de grandes luttes syndicales en Allemagne et cela impose aux organisations syndicales internationales le devoir d'étudier sérieusement dès maintenant, de quelle façon une collaboration systématique pourra accroître la combativité des syndicats allemands. Nous pensons notamment aux Secrétariats Professionnels Internationaux, dont le caractère actuel, qui est celui d'organismes d'information, devra forcément se transformer : l'organisation internationale en vue de la lutte devra faire naître l'organisation de combat. Il est heureux de constater que l'on comprend de plus en plus généralement l'extension que prennent inéluctablement les devoirs des Secrétariats Professionnels Internationaux. Cette compréhension nouvelle s'est manifestée clairement lors des Congrès Internationaux des Métallurgistes, des Mineurs et du Textile, qui ont eu lieu au cours de ces dernières années. Tous ces Congrès ont été unanimes à adopter des résolutions désireuses de créer les conditions pour une collaboration plus étroite et pour une force d'action plus grande chez les Secrétariats Professionnels Internationaux.

Parmi les actions de combat les plus importantes en développement dans l'industrie du transport il convient de signaler en tout premier lieu la grève actuelle des débardeurs de Covent Garden, l'entrepôt de légumes le plus important de Londres. Elle a éclaté le 15 août et se développe sous la direction de l'organisation des Ouvriers du Transport. Les grévistes exigent un salaire fixe de £4.5sh. par semaine. Mais il s'agit moins d'un conflit de salaire que d'une action pour l'obtention d'une réglementation plus favorable du travail. Aujourd'hui les débardeurs de Covent Garden dépendent totalement de la conjoncture. Durant les mois d'été ils gagnent en moyenne un salaire de beaucoup supérieur au salaire minima qu'ils demandent aujourd'hui. Mais il faut y opposer le chômage durant les autres mois. On a à plusieurs reprises fait ressortir, dans les communications mensuelles, combien cette situation est intenable.

Il y a lieu aussi de signaler les conflits des dockers à Dantzig et au Havre.

L'information sur une grève des dockers à Pétrograd pourrait bien être symptomatique. On n'a pu avoir jusqu'à ce jour, des détails sur le développement du conflit, mais nous sommes tentés de croire qu'il ne s'agit pas ici d'un conflit de salaire mais que les ouvriers des ports russes s'opposent à l'exportation forcée de céréales. Les conflits de cette nature ne sauraient surprendre un connaisseur de la Russie. La Russie est un pays agricole et aucun gouvernement ne peut en pas tenir compte des besoins de la population paysanne. Or les paysans ont besoin

de machines agricoles, d'engrais chimiques, etc. La Russie étant arriérée au point de vue industriel on ne peut satisfaire à ces besoins qu'en exportant des produits agricoles dans une mesure préjudiciable aux intérêts de la population des villes.

Au cours du mois sur lequel s'étend le rapport il n'y a pas eu dans l'industrie des transports de luttes syndicales dont l'intérêt dépassait les intérêts locaux. Le mois d'août a été employé plutôt à des assemblées internationales et à la préparation pour la lutte. Trois des plus importants parmi les Secrétariats Professionnels Internationaux ont tenu leurs congrès dans le courant de ce mois. Les représentants de l'I. T. F. aussi se sont réunis en août. Le rapport sur la Congrès et le résultat de ses travaux paraîtra ailleurs.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Enquêtes en cours.

A part les questionnaires envoyés au Personnel des chemins de fer et des Tramways, en exécution des décisions du Congrès de Hambourg, (voir la rubrique « Cheminots ») des enquêtes sont actuellement en cours sur les questions suivantes :

Conditions du travail du personnel des chemins de fer des divers pays ;

Rétribution de certaines catégories en rapport avec le taux d'existence ;

Retraites, continuation du salaire en cas de maladie et facilités pour la tenue de service, accordées au personnel des tramways.

Application de la journée de huit heures dans les ports de la Mer du Nord.

Réglementation du travail dominical dans les ports de Grande-Bretagne, de Hollande et de Belgique.

**

Cotisations.

Nous avons encore reçu de

- l'Union anglaise des Ouvriers du Transport et des Ouvriers non-qualifiés £ 825.-.,
- l'Union allemande du Trafic, R.-M. 9547,11
- l'Union allemande des Cheminots R.-M. 2362,—
- l'Union des Cheminots yougoslaves Dinar 500,—
- l'Union hongroise des Ouvriers du Transport \$ 12.—
- l'Union italienne des Tramways Lires 3000
- l'Union italienne des Cheminots Lires 500
- l'Union des Ports et Docks des Etats Unis Fl. 1168,12
- l'Union suédoise des Chauffeurs de navire Cour. 220.—
- l'Union danoise des Cheminots Fl. 576,60
- l'Union polonaise des Cheminots \$ 300.—

**

Nouvelles Publications.

Viennent de paraître :

L'Attelage automatique dans l'exploitation des Chemins de fer (en français, allemand, anglais).

Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (en français, allemand, anglais et espagnol).

Liste d'adresses, remaniée et complétée (en français, allemand, anglais, espagnol et suédois).

Les deux premières publications forment les nos. I et II de notre nouvelle série de documents et se vendent au prix de revient, par l'intermédiaire des comités nationaux.

Les organisations ont reçues, à ce propos, une circulaire les invitant à favoriser autant que possible la vente parmi les membres, d'une part pour augmenter leurs connaissances de la situation internationale, d'autre part pour divulguer davantage l'activité de l'I. T. F.

**

La liste d'adresses a été expédiée à toutes les organisations affiliées. Nous les prions de nous tenir au courant de tout changement. A part quelques fautes d'impression, les corrections suivantes devront être apportées à la nouvelle liste d'adresses :

Dans la subdivision des sections principales dans l'avant-propos : R3 Aiguilleurs et autre personnel des gares.

Page 10 : R4 Vaerksteds- og Remisearbejdernes, etc. doit être R6.

Page 18 : R1—4 Intern. Brotherhood of Firemen and Oilers, doit être R1.

Page 19 : R1 Brotherhood of Stationary Firemen and Oilers, doit être R6. — Brotherhood of Stationary Firemen and Oilers and Railway Shop Laborers.

Page 27 : ajouter au bas : T4 Svaz Ceskoslovenskych nemorniku a plavcu v Praze, Sporkova 2, Prag 111.

Page 33 : Chili, T Cocheros del Servicio Publico, doit être T3.

Page 47 : S Firemen's and Deckhands' etc. doit être S1—2.

Page 50 : supprimer l'organisation argentine.

Page 51 : supprimer l'organisation péruvienne.

Page 56 : supprimer le nom J. G. van Heusden.

..

Congrès.

Union du Personnel des Locomotives norvégienne, à Christiania du 18 au 20 septembre.

Résolutions de tendance générale, votées par le Congrès de Hambourg.

Etats-Unis d'Europe.

Le Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport,

Considérant l'instabilité de la paix, rendue de jour en jour plus précaire par les ambitions, appétits et manœuvres du capitalisme européen et par les menées réactionnaires des gouvernements des pays d'Europe ;

Emet le vœu :

Que la constitution des Etats-Unis d'Europe soit mise à l'étude et demande à toutes les organisations adhérentes à la Fédération Internationale des Transports d'œuvrer, par tous les moyens en leur pouvoir, pour répandre cette idée dans tous les milieux où elles exercent leur influence, en vue de sa réalisation.

Cotisations.

Le Congrès décide que le taux des cotisations stipulé à l'article XI des Statuts serait remis en vigueur pour toutes les organisations affiliées à partir du 1er janvier 1925.

Annuaire de l'I. T. F.

Le Congrès mandate le Secrétariat d'étudier s'il est possible de publier en 1925 un Annuaire International de l'I. T. F. et, dans l'affirmative, de procéder à la publication.

La journée de huit heures.

Le Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport déclare que l'introduction, sans restriction aucune, de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante-huit heures ainsi que leur stipulation légale est le but le plus important de la lutte de ses organisations affiliées.

Les résolutions concernant la journée de huit heures prises à Washington, lors de la Conférence du Travail du Bureau International du Travail, représentent les revendications minima à poser immédiatement par les ouvriers. Le Congrès tient, cependant, à souligner que la ratification de la Convention de Washington ne doit pas comporter d'avilissement des conditions existantes et que la semaine de 48 heures ne devra pas s'étendre au dimanche.

Au lieu de respecter ces résolutions et de les faire reconnaître, les classes dominantes ont employé tous les moyens dont elles disposaient pour mettre obstacle, partout où l'on constatait un commencement de réglementation de la durée du travail. Ce faisant, elles fournissent la preuve qu'elles sont incapables de reconnaître et de porter remède à la situation intolérable de l'économie mondiale, situation qu'elles ont créée par leur appétit au gain. Les attaques communes dirigées par

les gouvernements et les employeurs contre la journée de huit heures et autres droits des ouvriers, démontrent avec la plus parfaite évidence que le développement moral et le relèvement du niveau économique de la classe ouvrière leur sont, non seulement indifférent, mais encore qu'elle veulent ravalier les ouvriers au rang d'hélotés.

A cette offensive des classes dominantes, la classe ouvrière doit, par conséquent, opposer une offensive tendant à étendre ses droits, plus particulièrement pour ce qui concerne le droit de co-gestion dans les industries et le contrôle ouvrier et tendant avant tout à l'introduction, sans restriction aucune, de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures.

L'I. T. F. consacrera toute son attention à cette lutte des organisations affiliées et les soutiendra par tous les moyens.

La Socialisation des Moyens de transport.

Le Congrès international des Ouvriers du transport, réuni à Hambourg du 7 au 11 août 1924, considérant que la réorganisation et le développement des moyens de transport est la condition primordiale de la reconstruction économique de l'Europe.

que cette organisation doit s'effectuer au seul profit des intérêts généraux d'après des principes et un programme communs,

Demande aux organisations affiliées :

de s'opposer par tous les moyens à la remise à l'industrie privée des réseaux actuellement exploités par l'Etat ;

d'entreprendre une active propagande pour le retour à la collectivité des entreprises de transport actuellement exploitées par des compagnies concessionnaires.

Le Congrès estime que tous les efforts vers la socialisation doivent tendre à une transformation totale des méthodes de gestion actuelles, aussi bien des méthodes étatiques que des méthodes capitalistes.

Pour atteindre ce but, les entreprises de transport socialisées seront exploitées par les représentants des travailleurs, les techniciens et les usagers, sous le contrôle de l'Etat, au moyen d'organismes indépendants, jouissant d'une complète autonomie financière et administrative.

Considérant que la socialisation des moyens de transport ne sera pleinement réalisée que lorsque des règles d'équité et de justice donneront aux travailleurs les garanties auxquelles ils ont droit, le Congrès proclame la nécessité de poursuivre l'action déjà engagée dans le plupart des pays en vue d'instituer ou de développer le contrôle ouvrier qui s'exercera en premier lieu sur le respect des conventions syndicales, le recrutement, les salaires, la durée du travail, la discipline, les sanctions, l'application des lois sociales.

Pour faciliter la préparation des projets concrets qui devront être établis et adaptés aux conditions particulières de chaque pays, le Comité Exécutif de l'I. T. F. devra recueillir par l'intermédiaire des organisations nationales et du Bureau International du Travail, toute la documentation concernant l'organisation des transports, des conditions du travail dans les chemins de fer, dans la marine marchande et dans les ports, les modalités d'application du contrôle ouvrier, ainsi que les rapports, études et publications diverses se rapportant aux problèmes de la socialisation.

La situation mondiale.

Le Congrès de l'I. T. F., réuni à Hambourg, ayant examiné la situation internationale résultant de la guerre, des Traités de Paix et de l'offensive capitaliste, ne peut pas ne pas se préoccuper des suites possibles de l'application du Rapport des Experts désignés pour s'enquérir et pour rapporter sur la capacité de l'Allemagne de faire face aux obligations découlant des clauses de réparation du Traité de Versailles.

Le Congrès fait droit aux revendications de la France et de la Belgique relatives à la reconstruction de leurs régions dévastées, mais tient cependant à souligner les résultats qui seront la suite inévitable d'une tactique visant à imposer à l'Allemagne des réparations comportant un avilissement des conditions du travail du prolétariat allemand et une menace sérieuse de la journée de huit heures.

Le Congrès, tout en appréciant les efforts tentés par le Cabinet Travailleuse de Grande Bretagne, le Ministère Herriot en France et le Gouvernement belge pour arriver à quelque formule qui puisse remédier aux conséquences funestes de l'occupation de la Ruhr et des territoires rhénans ;

Constatant, en outre, la bonne volonté des travailleurs allemands, prêts à faire des concessions dans le but d'obtenir la fin du régime militaire détesté dans les territoires occupés, arrive aux conclusions suivantes, relatives au résultat inévitable de l'application entière ou partielle du Rapport des Experts :

1° Militant en faveur de la Socialisation des Moyens de transport, nous protestons énergiquement contre les funestes projets visant à dénationaliser le réseau ferré bien organisé d'Allemagne et à le mettre sous le contrôle du capitalisme étranger.

2° Nous protestons contre le montant des sommes à payer tous les ans par l'Allemagne, ce montant étant basé sur des exigences fantastiques et sur le point de départ erroné

que l'Allemagne est seule responsable du déclenchement et de la continuation de la guerre.

- 3° Nous sommes conscients que le paiement des sommes suggérées par le Rapport Dawes donnera lieu aux capitalistes allemands, en une collaboration étroite avec les capitalistes alliés, de demander l'abolition de la journée de huit heures en Allemagne, premier pas pour arriver à la supprimer ensuite dans les pays alliés et neutres.
- 4° Nous émettons l'opinion que dans tous les pays les charges, découlant des frais de la guerre, devront être supportées par la classe possédante responsable de son déclenchement, c'est à dire par les capitalistes, les financiers et les propriétaires fonciers.
- 5° Nous invitons les ouvriers des transports à continuer énergiquement, dans tous les pays, la lutte contre le fascisme et la réaction et faisons un appel pressant aux fractions qui se sont éloignées de leurs organisations-mères, à la suite de la propagande menée par Moscou, pour qu'elles rétablissent l'unité avec les organisations affiliées à l'I. T. F.

Résolution votée par la Section des Marins et ratifiée par le Congrès général.

Les représentants des Gens de Mer réunis à Hambourg sous les auspices de l'I. T. F. 4—12 août 1924,

Considérant :

que l'application de la loi de 8 heures par jour ou 48 heures par semaine est inscrite dans la partie 13 du Traité de Paix ;
que les marins de toutes catégories et de toutes spécialités ont les mêmes droits que la classe ouvrière terrienne à un mieux être nécessaire ;

que la loi de huit heures par jour et 48 heures par semaine appliquée d'une façon générale à bord des navires des pays contractants ne peut être considérée comme une charge pour l'armement ;

Prendent la résolution et s'engagent :

à réclamer l'application de cette loi à leurs gouvernements respectifs et à agir de tout leur pouvoir, par tous les moyens dont ils disposent, pour créer autour de cette question l'atmosphère nécessaire permettant d'envisager sa réalisation prompte et internationale.

Droit d'association et de réunion pour les Cheminots.

Le Congrès International de l'I. T. F. constate que dans certains pays les Cheminots ne bénéficient pas, dans la même mesure que leurs camarades d'autres professions, du droit et de la liberté de coalition et de réunion. Le Congrès est d'opinion qu'il est du devoir de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport d'appuyer, avec toute l'énergie possible, les Organisations de Cheminots de tous les pays, dans leur lutte pour l'obtention de droits égaux à ceux des autres travailleurs.

Appui au mouvement oriental.

En vue de l'essor économique pris par l'Orient et le développement croissant de quelques entreprises de transport, la Conférence de la Section des Cheminots de l'I. T. F. estime qu'il est nécessaire que les syndicats européens appuient les travailleurs de l'Orient et témoignent de leur solidarité à l'égard de ceux-ci.

La Conférence invite le Bureau à étudier la possibilité de la création d'un secrétariat spécial qui s'occupe de l'extension de l'I. T. F. aux pays orientaux et de la consolidation du mouvement ouvrier oriental, ainsi que de l'éducation syndicaliste des travailleurs.

La Conférence impose aux syndicats des grands pays européens le devoir de secourir les travailleurs orientaux, spécialement ceux des colonies de ces pays, et donne mission au Comité Exécutif d'appuyer, par tous les moyens, la lutte des travailleurs orientaux pour obtenir une amélioration de la législation sociale ou pour en obtenir l'application dans les pays où une législation de ce genre n'existe pas encore — par exemple en Palestine — et de réclamer la reconnaissance des organisations syndicales.

Diffusion des Publications de l'I. T. F.

La Conférence de Cheminots étant d'avis qu'une diffusion aussi large que possible des publications de l'I. T. F. touchant l'activité de la Fédération Internationale et les conditions du travail dans les divers pays peut contribuer

à renforcer la pensée internationale parmi les membres des organisations adhérentes,

à améliorer la position de chaque organisation dans son propre pays lors de négociations à mener, en lui permettant de mieux connaître la situation existant à l'étranger ;

fait appel aux organisations adhérentes pour qu'elles encouragent la souscription d'abonnements au Bulletin d'Information et la diffusion des autres publications de l'I. T. F.

Service d'Information et de Documentation.

La Conférence de Cheminots, se rendant compte de l'importance singulière d'un service d'information et de documentation international bien organisé, plus spécialement en ce qui concerne le personnel des Chemins de fer,

félicite le Secrétariat de l'I. T. F. de ce qui a été accompli dans ce sens ;

souligne qu'il est du devoir des organisations affiliées d'assister le Secrétariat, sous tous les rapports, pour étendre ce service ;

invite les organisations adhérentes à répondre toujours, aussi vite que possible, à toutes les demandes de renseignements

et à désigner, pour autant que cela n'a pas encore été fait, un membre de leur Comité national, à même de faire fonction de correspondant et de se charger de fournir régulièrement et promptement au Secrétariat des informations, propres à être publiées dans le Bulletin d'Information ou dans les Communications de Presse de l'I. T. F.



Les conditions de Travail des Cheminots suisses.

Le rapport complet concernant les conditions de travail en vigueur en Suisse ayant été publié, en vue du Congrès, en son entier dans la brochure qui vient de paraître, nous croyons superflu d'en faire suivre ici la troisième et dernière partie.

Les lecteurs qui désirent recevoir le reste de l'article sont priés de s'adresser à la Rédaction du Bulletin d'Information.

Rectification.

L'Union suédoise du Personnel des Locomotives nous informe, à titre documentaire, qu'à la page 10 des Conditions du Travail des Cheminots, au chapitre « Le droit de Grève », on trouve mentionnées 3 grèves au lieu de 4 des cheminots suédois.

La quatrième grève est celle du personnel des locomotives qui a eu lieu en 1919 ; elle dura quatre semaines et engloba 800 à 1000 personnes.

Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays.

Norvège.

I. La Forme de l'Entreprise.

La majeure partie du réseau ferré de Norvège est la propriété de l'Etat. Il y a dix compagnies privées, dont une est subventionnée. Les chemins de fer de l'Etat sont exploités par l'Etat lui-même.

La longueur totale du réseau ferré est de 3445, 1 kilomètres, dont 3009 appartiennent à l'Etat et 436,1 aux compagnies privées.

Le Parlement détermine les tarifs, fixe le budget et nomme les membres de la Direction des Chemins de fer de l'Etat ; il s'occupe, en outre, de toutes les questions de salariat et des autres questions touchant le personnel.

A la suite d'une exploitation déficitaire, quelques compagnies privées ont invité l'Etat à reprendre leurs entreprises ; cette offre n'a pas abouti à des résultats pratiques.

II. Le rendement financier.

Durant les dernières années, l'exploitation des chemins de fer s'est faite à perte. Pendant l'exercice 1921/22 les rentrées totales des Chemins de fer de l'Etat se montèrent à 117.031.833

et les dépenses à 120.541.722 couronnes ; durant cette même période les dépenses en salaires et traitements se montèrent à environ 71.736.000 couronnes. En 1920, lors de l'introduction de la journée de huit heures, le personnel fut renforcé de 14.035 à 15.671 unités. Les frais de cette augmentation furent évalués à 5 millions de couronnes par an.

En 1921, une commission d'économie fut instituée, elle élaborera un projet visant à réduire le personnel de 1400 hommes. Des commissions spéciales, dans lesquelles les organisations du personnel sont également représentées, furent créées pour étudier les possibilités d'une réduction sur cette échelle. Ces commissions n'ayant pas terminé leurs travaux, les organisations n'ont pas encore fixé leur attitude en la matière.

Les organisations du personnel demandent à être représentées dans les Administrations de district, afin de pouvoir collaborer à une exploitation plus effective et plus économique. Elles demandent, pour cette raison, que le nombre des représentants du personnel dans la Direction soit augmenté d'une à trois personnes. L'une et l'autre revendication ont, récemment, été repoussées par le Parlement.

Selon l'opinion généralement répandue dans les milieux bourgeois, il y aurait aux chemins de fer un excédent de personnel et la journée de huit heures ne pourrait être pratiquement appliquée à cette industrie.

La conformation du terrain fait que le trafic automobile est minime et existe surtout là, où il n'y a pas de chemins de fer. La création de services d'autobus pour le transport de voyageurs et de marchandises est actuellement à l'étude.

Les Postes payent aux chemins de fer une indemnité pour l'utilisation des voitures postales; cette indemnité se monte à 2,5 öre par kilomètre par m. c. pour des voitures entières, à 3,3 öre par m. c. pour moins d'une demi-voiture. Lorsque le conducteur transporte le courrier, on paye 8 öre par kilomètre en cas de transport de valeurs, sinon 4 öre. Pour le transport de boîtes aux lettres, appliquées à l'intérieur ou à l'extérieur des voitures, les postes payent 1 öre par kilomètre, que les boîtes soient, ou non, vidées par le personnel des chemins de fer. Dans quelques gares, le chef de gare a le droit de se charger, outre de son service régulier, de la direction d'un bureau de poste. Il reçoit une rétribution de ce fait. La commission des économies a fait la proposition d'étendre ce service postal et de verser une grande partie des revenus aux chemins de fer. Le transport des colis postaux se fait, tant par les Chemins de fer que par la poste.

III. Les rapports entre la Direction et les organisations du personnel.

La loi sur les fonctionnaires publics du 15, février 1918 autorise le personnel à créer des conseils de fonctionnaires qui peuvent exiger des entrevues, avec la Direction pour discuter des questions de service. L'activité de ces conseils est contrôlée par les organisations, vu que celles-ci en désignent les membres.

Pour toutes les questions de salaires, ce sont les organisations centrales qui mènent les négociations, la loi stipulant qu'il ne sera pas porté atteinte à leurs droits. Des pourparlers sont entamés, lorsque la demande en est faite de part ou d'autre. Chaque organisation peut agir séparément, mais dans des questions d'intérêt général, les organisations agissent souvent de concert. Toutes les organisations sont reconnues.

Lors de négociations, il n'est pas fait de distinction par la Direction entre les représentants du personnel, se trouvant au service actif, et les permanents des organisations.

Lorsque les organisations et la Direction ne réussissent pas à se mettre d'accord, les organisations peuvent soumettre la question au Gouvernement et au Parlement. Par rapport aux questions touchant le service, les conseils de fonctionnaires ont le droit d'approcher les Administrations de district.

La Direction établit une distinction entre les heures de travail et les heures de service, ce qui donne souvent lieu à des différends ; ceux-ci sont, à défaut d'entente, soumis à la commission pour les heures de service qui doit trancher la question. Cette commission est paritaire et composée de représentants, à nombres égaux, de l'administration et des organisations, plus un président, à nommer par les membres

ou bien, le cas échéant, par le président de l'instance judiciaire suprême.

Les représentants des organisations peuvent entrer en contact direct avec les directions de district et avec la Direction centrale. Les membres du personnel ont droit à 30 jours de congé avec solde pour remplir leurs fonctions syndicales ; ces congés peuvent être prolongés, mais l'intéressé perd alors son droit à une rétribution.

IV. Le droit de grève.

Le personnel des chemins de fer bénéficie du droit de grève. Il peut l'exercer au moyen d'une résiliation collective. Aux termes de la loi, le Gouvernement a qualité de prolonger le délai de préavis de trois à six mois, lorsque les dénonciations ont été concertées d'avance ou sont susceptibles de porter préjudice à l'intérêt public.

Il y eut en 1920 ; elle était générale et avait été déclarée pour obtenir une augmentation des salaires. 12.000 hommes, environ, participèrent à la grève qui dura 16 jours, mais ne mena pas au résultat désiré.

Il n'existe pas de stipulations visant à empêcher la résiliation passive ; une tentative fut faite en 1920 dans ce sens ; il se trouva cependant qu'il était fort difficile d'appliquer ce système avec succès.

V. L'organisation du personnel.

L'effectif total du personnel des chemins de fer de Norvège est de 12.600 personnes, dont 12.000 au service des Chemins de fer de l'Etat et 600 au service de Compagnies privées.

Les organisations principales sont la Norsk Jernbaneforbund (organisation générale), 5.800 membres, la Norsk Lokomotivmandsforbund (personnel des locomotives), 1.500, la Jernbanenes Kontorpersonales Forbund (Union des Employés), 1.600 et la Stationsmesterforening (chefs de gare), 400 membres. Il y a encore quelques autres organisations de piqueurs, de contremaîtres et du personnel des services administratifs ; elles sont absolument insignifiantes et groupent entre 40 et 80 membres. Les relations entre les quatre organisations sus-nommées sont amicales ; elles agissent de commun accord dans toutes les questions d'intérêt général. L'organisation générale, celle du personnel des locomotives et celle des employés adhèrent à la Centrale nationale, ainsi qu'à l'I. T. F. La possibilité d'une fusion est envisagée.

(A continuer.)

La question de l'électrification des chemins de fer.

Wembley, près de Londres, emplacement de la grande Exposition de l'Empire britannique, est actuellement le lieu de prédilection pour tenir des conférences. Le point principal, discuté par la « Conférence mondiale sur l'énergie électrique » qui s'y réunit récemment, fut la question de l'électrification des chemins de fer. Nous empruntons ce qui suit à un article du Times.

L'ingénieur qui présidait la Conférence fit remarquer que l'effet utile thermique le plus favorable de la locomotive à vapeur n'était que de 6,3%. D'autres types de locomotives déjà tentées étaient la locomotive à turbines à vapeur, le moteur électro-diesel et la locomotive au pétrole. L'expérience démontrait que cette dernière n'avait pas encore dépassé la période d'essai et la tendance actuelle était orientée d'une façon générale vers l'électrification des chemins de fer.

En Grande Bretagne, 341 milles de voie (545 km) ou, en tenant compte des voies secondaires, 924 milles (1478 km) de rails, ont été adoptés à l'exploitation électrique. En Italie, la traction électrique est appliquée sur une longueur de 400 milles (640 km), en Allemagne sur une longueur de 300 milles (480 km). Le plus long parcours électrifié d'Europe est la partie septentrionale du réseau suédois, 311 milles (480 km), sur lequel le minerai de fer est transporté vers les ports de la

Baltique. En Autriche, 400 milles de réseau (640 km) ont été transformés en vue de l'exploitation électrique et il existe des projets pour l'électrification d'environ 1150 milles (1840 km).

Lors des débats sur les résultats financiers de l'électrification, il ressortit que, d'après l'opinion générale, l'électrification complète d'un réseau ferré n'était justifiée que lorsqu'on disposait de forces hydrauliques suffisantes ou dans le cas de chemins de fer de montagne. En dépit des progrès importants faits dans l'électrification des grandes lignes dans les États-Unis, le continent d'Europe, l'Amérique et l'Afrique du Sud, la Nouvelle-Zélande, le Japon, fort peu avait encore été fait dans ce sens en Grande Bretagne. Ce retard serait imputable aux efforts mis en œuvre pour arriver à la concentration des chemins de fer anglais dans quatre grandes compagnies.

Ce n'est pas seulement du point de vue des Compagnies de chemins de fer et du public, que l'électrification signifie un avantage. Il est certain que l'application de la traction électrique met à la disposition des consommateurs des provisions de courant suffisantes et à bon compte, non seulement dans les zones industrielles, mais également dans les régions rurales qui, sans cela, ne bénéficieraient pas de l'électricité. La houille est utilisée à proximité de la mine, les inconvénients de la fumée disparaissent et les facilités de transports augmentent. L'étude des projets d'électrification en Grande-Bretagne, et ailleurs, a démontré clairement que l'exploitation électrique comporterait divers avantages de nature financière et autre.

Un des avantages signalés était que les Compagnies de chemins de fer seraient, par par l'électrification, à même de réaliser des terrains précieux, situés au centre d'agglomérations urbaines, pour la construction d'immeubles. Le terrain qui pourrait, à la suite de l'électrification, être libéré dans et au dehors de la Liverpool street station de Londres avait, par exemple, été évalué à une valeur de 5.000.000. Dans plusieurs cas analogues la valeur des terrains dégagés serait suffisante pour couvrir, en grande partie, les frais de la transformation.

Un projet avait été élaboré pour le réseau de Brighton, prévoyant l'électrification de 500 milles de voie et 272 milles de voie latérale. L'emploi de l'énergie électrique permettrait d'augmenter le nombre des trains comparativement au trafic de 1920 de 120 à 225%. Le capital nécessaire était de £ 11.800.000 et il résultait clairement du rapport que l'électrification s'imposait pour obtenir le rendement le plus favorable. Une augmentation de 70% du trafic de la banlieue et une augmentation de 35% de celui sur la ligne principale signifierait un rendement de 8% des capitaux utilisés pour l'électrification.

En opposition à ces affirmations, il fut allégué que les frais seraient de beaucoup inférieurs aux sommes évaluées, le trafic sur les artères principales de Grande-Bretagne étant comparable à celui sur les lignes de banlieue des grands centres de maints autres pays.

Un des problèmes principaux de l'exploitation électrique, la locomotive desservie par un homme, n'a pas encore été solutionné jusqu'ici. Une autre difficulté à laquelle on se heurte, se trouve dans la longueur considérable des voies latérales; un mille sur 2 ou 3 milles de voie ordinaire, facteur dont il faut tenir compte lors de l'électrification.

Au sujet de la question de la locomotive électrique, il fut souligné qu'en Amérique, on envisage actuellement un poids de train de 6000 tonnes. Pour réaliser pleinement les avantages des trains électriques, il faudrait que le type et l'aménagement des locomotives fussent portés à un niveau plus perfectionné. (Bulletin des Administrations des Chemins de fer allemands.)

Ci-dessus l'exposé de la manière de voir du patronat. Pour les organisations des cheminots, il s'agit avant tout de faire respecter les droits du personnel intéressé et de se dresser contre les tentatives d'aviilissement des salaires, de réduction du personnel, d'introduction du système de la locomotive à un homme, mesures qui toutes visent à rendre les résultats financiers aussi favorables que possible, mais auxquelles il faut s'opposer, non seulement pour sauvegarder les intérêts du personnel, mais également au profit de la sûreté du trafic.

Nous espérons, dans un prochain numéro, revenir sur cette importante question.

Suisse.

La nouvelle loi sur le statut des fonctionnaires fédéraux.

Le projet de loi pour la révision des salaires et du Statut du personnel des chemins de fer fédéraux vient de paraître après d'amples pourparlers et avec un grand retard qui s'expliquent avant tout par le désir des autorités de ne pas fixer à un moment de cherté excessive des taux de salaires, destinés à rester en vigueur pour une période plutôt longue. Le projet accompagné d'un message du Conseil fédéral comprend 346 pages inoctavo et s'applique également au personnel des autres entreprises de l'Etat (P. T. T., douanes, administration générale etc.). On a, ce faisant, fait droit à une ancienne revendication des cheminots qui désiraient plus d'uniformité pour les salariés de l'Etat, le personnel des entreprises, autres que les chemins de fer étant jusqu'ici régi par une loi spéciale.

Le Conseil fédéral ne s'est pas borné à une refonte des deux lois actuelles en une seule et à élaborer une nouvelle échelle de traitements, mais il a également tenu à définir les droits et les devoirs du personnel. Nous faisons suivre ici les traits essentiels de la proposition; le lecteur constatera que son adoption signifiera une modification importante des conditions d'engagement et du Statut des cheminots.

Alors qu'une définition exacte du terme fonctionnaire faisait défaut jusqu'ici, le projet actuel établit une distinction entre l'agent permanent et le fonctionnaire, sans toutefois motiver cette distinction d'une façon satisfaisante. Les fonctionnaires et les agents permanents ont effectivement des droits et devoirs identiques. Dans son mémoire, le Conseil fédéral remarque simplement que les agents des classes subalternes devront conserver l'appellation d'agents permanents et qu'il s'agit là surtout des travailleurs indiqués dans l'industrie privée comme ouvriers qualifiés ou nonqualifiés, c'est à dire des hommes de métier exerçant un travail manuel. La dénomination de fonctionnaires sera réservée de préférence à ceux qui exécutent un travail intellectuel.

Le désir du personnel demandant que la loi s'étende également aux *ouvriers des ateliers centraux* a été repoussé par le Conseil fédéral, bien qu'à la fin de 1919 il y eût accord sur ce point entre le personnel et la Direction des Chemins de fer fédéraux. Il s'agit d'environ 4000 hommes qui ne sont pas régis par la loi sur la durée du travail dans les entreprises du transport, mais par celle sur les fabriques. Le motif principal allégué par le Conseil fédéral pour justifier son attitude semble quelque peu singulier. Il a déclaré que le passage des ouvriers des ateliers à la nomination en permanence entraînerait le danger d'une diminution du rendement. Il résulte en outre du message qu'au moyen de primes spéciales et d'un tarif pour le travail à la pièce on espère augmenter le rendement de ces ouvriers. Actuellement déjà, le système du travail à la pièce existe; la grande majorité des travailleurs s'y oppose cependant. Il est certain que le refus d'appliquer la loi aux ouvriers des ateliers souleva de vives protestations.

Une question de la plus haute importance est la définition du *droit d'association*. L'article 13 du projet accorde au fonctionnaire le droit d'association dans les limites de l'ordre public, mais interdit l'adhésion aux associations dont le but ou les moyens utilisés pour réaliser ce but sont illicites ou dangereux pour la sécurité de l'Etat. Suit la stipulation la plus importante: « Les associations qui prévoient, favorisent ou utilisent la grève des fonctionnaires sont illicites. »

Cette stipulation est complétée par l'article 22 :

« 1) Il est interdit au fonctionnaire de se mettre en grève et d'y inciter d'autres fonctionnaires.

2) Il est interdit aux associations et aux sociétés coopératives de priver un fonctionnaire de sa qualité de membre ou de le léser dans ses intérêts économiques, pour cause de non-participation à une grève.

3) Les conventions conclues par des associations ou des sociétés coopératives, de même que les dispositions statutaires ou autres contraires à ces interdictions sont nulles. »

Le projet prévoit donc une sérieuse limitation du droit d'association actuel et comporte l'interdiction absolue de la grève. La question a déjà fait l'objet de longues discussions avec les organisations du personnel. Les autorités refusent de recon-

naître le droit de grève des fonctionnaires ; les organisations sont d'avis qu'il leur revient. Il est hors de doute, que les stipulations relatives au droit d'association et de grève provoqueront de vives discussions, car si la définition projetée du droit d'association obtenait force de loi, une transformation totale des organisations du personnel confédéral, notamment de la Fédération des cheminots devrait en être la conséquence, les Statuts étant logiquement soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

Les stipulations, ayant trait à la situation des agents en général, prévoient qu'ils sont nommés pour une durée de trois ans. Pendant la durée de cette période, ils peuvent être déplacés ou être affectés à un service répondant à leurs aptitudes ou à connaissances professionnelles mais ne faisant pas partie des attributions que comporte leur emploi, une réduction du salaire n'est pas admise durant cette période, à moins qu'elle ne soit l'effet d'une mesure disciplinaire ou la conséquence d'une diminution du rendement.

Pour exercer une fonction publique le fonctionnaire a besoin de l'autorisation du service compétent ; il bénéficie, à cet effet, de 15 jours de congé par an.

Le fonctionnaire est responsable envers la Confédération de tout dommage résultant d'une violation de ses devoirs soit intentionnelle soit provenant de négligence. Les mesures disciplinaires prévues sont la réprimande, l'amende jusqu'à concurrence de 100 francs, la suspension du service avec suppression ou diminution du traitement, le déplacement disciplinaire avec salaire égal ou inférieur, la mise au provisoire (suppression du caractère définitif d'un emploi), la menace de révocation et la révocation. Une amende jusqu'à 10.000 francs pourra être infligée, également après qu'il a quitté le service, à tout agent qui enfreint le secret professionnel.

Un chapitre du projet traite des salaires. Il prévoit 26 échelles, comportant les montants suivants :

	minimum par an :	maximum par an :
Echelle 1	13.000	16.000
» 2	11.500	14.500
» 3	10.000	13.000
» 4	9.000	12.000

La classification des diverses catégories est faite par le Conseil fédéral. Il n'existe pas encore de projet à cet effet. Environ 57% du personnel sera groupé dans les 4 échelles inférieures. Ne sont pas englobés dans la classification ci-dessus les Directeurs généraux des Chemins de fer fédéraux et des Postes et Télégraphes qui touchent des appointements de 25.000 francs au maximum ; les appointements sont fixés par le Conseil fédéral de même que ceux des chefs d'administration dont l'emploi comporte des prestations exceptionnelles. Ces chefs seront désignés dans l'ordonnance sur les traitements et leurs appointements seront de 20.000 francs au maximum.

Le salaire de début est en général égal au minimum prévu. Les agents ont droit à une augmentation annuelle, qui doit être d'un quinzième de l'écart entre le minimum et le maximum de l'échelle en cause, mais de 100 francs au moins. Dans la dernière échelle le maximum est obtenu par conséquent après 10 ans.

Des indemnités de lieu de résidence viennent s'ajouter aux salaires sus-indiqués. Leur montant est de 100, 200, 300, 400 ou 500 francs par an et la classification des localités est faite sur la base de la moyenne des impôts et des loyers en vigueur. Les agents célibataires ne touchent que les 3/4 de l'indemnité en question.

Le projet prévoit également des allocations pour enfants et se montent à frs. 120.— par an et par enfant de moins de 18 ans avec un maximum de 600 francs. Les organisations s'opposent au principe de l'allocation familiale.

Le projet prévoit également une manière d'échelle mobile ; le parlement ayant qualité de procéder à une augmentation ou à une réduction des traitements, lorsque le nombre-indice aura monté ou baissé de 5 points.

Par rapport à la dénonciation du contrat d'engagement, le projet stipule que l'agent désirent quitter le service avant l'expiration de la période administrative doit en aviser l'autorité

compétente avec un préavis de 3 mois. En cas de guerre, de danger de guerre ou dans la perspective d'une mobilisation l'autorisation formelle des offices compétents est nécessaire pour la résiliation. L'engagement prend fin à l'expiration de la période administrative, la décision sur le renouvellement est laissée aux autorités qui font la nomination. Le fonctionnaire doit être avisé par écrit au moins un mois à l'avance d'une non-réengagement éventuel, avec indication des motifs ; il doit de son côté informer les autorités au moins un mois d'avance qu'il renonce à renouveler son engagement.

Quelques institutions déjà existantes seront sanctionnées par la nouvelle loi ; nous voulons parler plus spécialement de l'office fédéral du personnel, des commissions du personnel et du service médical de l'administration. L'office fédéral du personnel fut créé il y a trois ans dans le but d'améliorer les rapports entre le personnel et l'administration. Son activité s'exerça jusqu'ici dans un sens contraire et il devint un instrument entre les mains de l'administration ce qui se manifesta clairement lors des réductions des salaires.

Quant aux commissions du personnel, aux termes du projet elles n'auront qu'un caractère consultatif. Il existe actuellement une commission du Personnel qui ne se réunit cependant qu'une fois ou deux par an. Il faut que de sérieuses modifications soient apportées à sa composition et à ses attributions, si elle veut jouir de la confiance du personnel.

Citons, pour terminer, les dispositions transitoires qui sont d'une haute importance pour le personnel actuellement au service. Le projet prévoit une révision de la classification des fonctions ; tandis que le premier projet garantissait les salaires acquis, le nouveau projet comporte une diminution considérable. Les catégories inférieures du personnel seraient spécialement frappés par cette mesure ; les réductions iraient pour certains agents jusqu'à 800 francs. Le Conseil fédéral constate qu'une mise en vigueur de la proposition telle qu'elle a été tracée signifierait une économie d'environ 20 millions sur les dépenses en traitements.

Ces quelques indications données ici permettront de se faire une idée sur la nouvelle ordonnance des traitements des fonctionnaires fédéraux. Les cheminots qui constituent le groupe de beaucoup le plus important y sont donc hautement intéressés. La question soulèvera sans nul doute de vives discussions au Parlement ; les échanges de vues porteront surtout sur le droit d'association, le droit de grève, les taxes des salaires et les dispositions transitoires. Les organisations et plus particulièrement l'Union fédérative du Personnel confédéral dont le président, le camarade Bratschi, est Secrétaire général de la Fédération des cheminots, se trouvent devant une lourde tâche car la proposition de loi devra sur bien des points être notablement modifiée, pour pouvoir quelque peu satisfaire le personnel.

Les discussions occuperont sans doute assez longtemps le Parlement, car les deux chambres, le Conseil fédéral et le Conseil National devront se prononcer sur le projet. Dans les circonstances actuelles, il est permis de supposer que les discussions ne seront pas closes avant la fin de 1925. V. L.

..

Nous nous proposons de publier au prochain numéro un tableau complet des taux de salaires pour certaines catégories de personnel des entreprises de transports dans divers pays payés conformément à l'échelle de salaires des Chemins de fer fédéraux suisses.

Allemagne.

Le troisième contrat collectif pour les ouvriers des Chemins de fer allemands.

La Direction générale des Chemins de fer allemands, ayant résilié en date du 1er avril le contrat existant, le 11 juillet dernier un nouveau contrat a pu être conclu, s'appliquant à tous les ouvriers des chemins de fer du Reich. Les conditions

du travail n'ont pas subi de modifications importantes et il a été décidé que les nouveaux embauchements auront lieu par l'intermédiaire des bureaux de placement, ces bureaux devant en première ligne tâcher de réintégrer les agents licenciés.

Les *allocations pour enfants* sont accordées pour chaque enfant de moins de 16 ans, ayant droit à l'entretien. Elles se montent à 27 pfennig par jour rétribué, une semaine ne pouvant cependant compter plus de 6 de ces jours. Lorsque le salarié tombe malade, l'allocation est continuée durant 6 semaines, à partir du premier jour de la maladie.

L'*allocation pour la femme* est égale à celle pour les enfants. Les ouvriers veufs y ont également droit, lorsque leur ménage est fait par une fille, pour laquelle ils ne touchent pas d'allocation ou par une autre personne.

Par rapport aux *salaires*, généralement parlant, les taux actuels restent en vigueur. Les équipes d'ouvriers travaillant d'après les tableaux de service, sur un salaire fixé par coupe de service, et auxquels s'appliquent les ordonnances sur la durée du travail, touchent par jour, sans considération de la longueur de la coupe, le taux déterminé. Ils ont droit par semaine à 6 fois ce taux, indépendamment du nombre des coupes de service, effectuées au cours de la semaine.

Les *modalités de paiement* ont été revues. La période sur laquelle porte le salaire sera d'un mois, mais le 10 et le 20 de chaque mois, des acomptes seront versés à l'ouvrier.

Une *indemnité pour service nocturne*, se montant à 50 pfennig, sera accordée pour tout travail effectué entre minuit et 4 heures.

Les *vacances* ont été réduites, comme pour les employés. Leur durée est après une période de service ininterrompue :

- d'un an de 3 jours;
- de 2 ans de 6 jours;
- de 5 ans de 9 jours;
- de 10 ans de 12 jours;
- de 15 ans de 15 jours.

En vue des vacances, les années de service sont calculées à partir du 1er avril ; on n'accorde pas de congé avant qu'une année de service ininterrompu n'ait été fournie. Sur la demande de l'intéressé la moitié du salaire, à toucher durant les vacances, lui est payé d'avance.

Le nouveau contrat est entré en vigueur le 1er août dernier.

Le réseau ferré de l'Amérique latine.

Le « Bulletin de la Chambre de Commerce française de Valparaiso » du mois d'avril a dressé le tableau suivant qui indique quel est le développement actuel des voies ferrées dans l'Amérique latine :

Républiques	Population	Superficie	Voies ferrées
		(km ²)	(km)
Argentine	8.533.332	2.987.353	36.350
Bolivie	2.889.970	1.568.230	1.785
Bésil	30.645.296	8.497.540	28.594
Chili	3.837.487	737.366	8.511
Colombie	6.300.000	1.118.480	1.200
Costa-Rica	459.423	59.570	896
Cuba	2.899.705	114.524	5.150
République Dominicaine	874.000	48.577	282
Équateur	1.500.000	440.691	689
Guatemala	2.200.000	113.030	830
Haïti	2.029.700	28.676	362
Honduras	613.756	114.674	575
Mexique	15.501.684	2.034.259	28.674
Nicaragua	750.000	128.340	275
Panama	850.000	86.250	120
Paraguay	1.000.000	443.000	468
Pérou	4.500.000	1.382.832	3.067
Salvador	1.336.400	34.126	220
Uruguay	1.494.593	178.700	3.166
Vénézuéla	2.852.614	942.000	839

Requête.

Les Cheminots d'Argentine désirent l'institution dans leur pays d'un Bureau qui s'occuperait exclusivement de faire les démarches nécessaires pour assurer aux Cheminots et leurs familles les pensions qui leur sont légalement garanties.

Afin de fixer les bases sur lesquelles ce Bureau devrait être institué, les Cheminots argentins invitent les autres organisations des Cheminots de leur procurer un exemplaire des Statuts de Bureaux semblables.

La Confraternidad Ferroviaria (Alberti 355, Buenos Aires) serait, en outre, heureuse de recevoir régulièrement l'organe des organisations de cheminots adhérentes à titre d'échange contre son organe.

Décisions du Congrès de Hambourg.

Le Secrétariat de l'I. T. F. fut mandaté d'élaborer des rapports sur les questions suivantes :

I. le rôle de la résistance passive dans la lutte des cheminots ;

II. l'électrification des chemins de fer et son influence sur les conditions du travail du personnel ;

III. le problème du développement du trafic automobile en considération de la réglementation du trafic et de la corrélation qui existe entre les différents moyens de transport ;

IV. le système du one-man car ;

V. le perfectionnement technique de l'exploitation des chemins de fer par l'introduction de l'attelage automatique, du freinage continu et de la répétition des signaux ;

VI. l'installation de vigies sur les wagons à marchandises et du chauffage électrique dans le trafic international ;

VII. les conditions du travail des cheminots dans les différents pays et le contrôle ouvrier afin de traiter plus loin la question de la socialisation des moyens de transport ;

VIII. les heures de travail du personnel des chemins de fer, en rapport avec les efforts pour obtenir l'introduction légale de la journée de huit heures (convention de Washington), sans avilissement des conditions existantes).

Les organisations affiliées et non-affiliées ont été informées des décisions sus énoncées par une circulaire les invitant à collaborer par tous les moyens pour la réalisation des décisions en question.



Ce qu'on fait pour la sécurité, l'Hygiène et les premiers secours en cas d'accidents dans l'industrie des ports en Hollande.

Durant le Congrès de Hambourg la Fédération hollandaise des Ouvriers du Transport a organisé une exposition de photographies, de planches, de tableaux statistiques et d'instruments qui donnent une idée, bien modeste d'ailleurs, de ce qu'on a réalisé, dans l'industrie des ports hollandais, dans le domaine de la sécurité, de l'hygiène et des premiers secours en cas d'accidents.

Quoique considérablement améliorée depuis 1906, la situation est encore loin d'être brillante dans les ports de Hollande. Jadis cette situation était à tel point chaotique qu'il a fallu des années pour y mettre ordre. D'une part on a dû tenir compte de la résistance de la part des employeurs, bien que celle-ci ne fût pas exceptionnellement acharnée, d'autre part on a dû apprendre aux ouvriers à apprécier à leur juste valeur les mesures nouvelles ce qui n'était pas chose facile dans une

industrie aussi rude que celle des transports. En résumé, la comparaison de la situation de jadis à celle d'aujourd'hui donne lieu à être reconnaissant sinon satisfait.

Une demande prononcée d'avoir une réglementation plus rationnelle émana des ouvriers syndiqués. En 1904, une lettre ouverte intitulée « Un cri de détresse » fut adressée par l'organisation d'alors au Ministre de l'Intérieur et au Maire de Rotterdam.

Dans cette lettre, l'organisation signala les durées du travail épouvantables de 36 ou même 40 heures consécutives, le grand nombre d'accidents, les détournements de salaires. Les abus publiés se trouvèrent être si révoltants que le gouvernement décida l'institution d'une Commission d'enquête et la nomination de quelques contrôleurs chargés de contrôler et de rapporter régulièrement. Ces contrôleurs n'avaient pas d'attributions délibératives, mais devaient simplement signaler les abus et demander qu'on y remédie.

Les rapports de la Commission d'enquête constituent une grave accusation contre le patronat dans l'industrie des ports et mentionnent sans cesse les durées de travail excessives, le matériel insuffisant, le manque de toute hygiène etc. On comprendra les démarches toujours plus urgentes pour réclamer une intervention. Plusieurs années s'écoulèrent cependant avant que le Gouvernement s'y décide. Bien qu'une proposition de loi existât à cet effet en 1914, ce ne fut qu'en 1916 qu'elle entra en vigueur.

Que nous apportait la nouvelle loi, dite « loi des arrimeurs » ?

Elle étend son contrôle sur tout ce qui se rapporte directement au chargement ou déchargement d'un navire maritime, c'est à dire :

La durée du travail. Elle la fixe à 10 heures par jour. Sur ce point les stipulations légales sont moins favorables que la situation réelle, car depuis 1918 la semaine de 48 heures est appliquée.

Le salaire. Aux termes de la loi les Inspecteurs ont le droit, lors de doute concernant le paiement du salaire à la tâche de mesurer les navires afin de déterminer les quantités manipulées; ils peuvent également demander de voir les papiers du bord.

Mesures d'hygiène et de sûreté. Voici la partie la plus utile de la loi, car l'installation insuffisante a fait des centaines de victimes. Un an après l'autre les déficiences étaient constatées par les contrôleurs; beaucoup de travailleurs furent frappés d'une mort prématurée et bien davantage encore furent mutilés à vie; l'intervention du législateur était d'une nécessité impérieuse. Les stipulations principales à cet égard ont trait aux points suivants :

- a) L'accès convenable à bord.
- b) Le transport vers le navire. Seuls les bateaux contrôlés peuvent effectuer ce transport. Le nombre d'ouvriers à transporter est fixé par l'Inspection de l'Etat.
- c) Eclairage suffisant du pont et de la cale.
- d) Tous les appareils et toutes les machines employés pour le chargement et le déchargement sont contrôlés. Les chaînes, les cables métalliques etc. sont contrôlés tous les trois mois et les certificats ne sont délivrés que pour le matériel de bonne qualité. L'Inspection de Travail a publié aussi des prescriptions concernant la construction des navires ou les réparations importantes, quand aux agrès, aux mâts de chargement, au poulies, aux échelles, aux échelles de cale, à l'éclairage, à l'échappement de la vapeur.
- e) Il existe encore des prescriptions concernant la mise à disposition de vaseline, de talc, de lunettes et de toile métallique à maille pour la manutention du goudron, des briquettes, des scories pulvérisées, de l'huile de baleine etc.

Quoique loin d'être parfaite, la situation est autrement favorable qu'autrefois. Il est regrettable que la collaboration de la part des ouvriers laisse beaucoup à désirer : l'ignorance et la négligence font de nombreuses victimes. Les ouvriers sont aussi mis en garde contre le danger qu'il y a de manger des fèves de calabar etc, non-comestibles faisant partie de la cargaison.

Premier Secours. On peut lire dans le rapport de 1910 de la Commission d'Inspection : Il est indéniable que la situation en ce qui concerne les premiers secours est défavorable si on la compare à celle dans les autres grands ports. Le nombre des caisses de pansage est beaucoup trop petit et disséminés sur une surface beaucoup trop grande. Il est difficile de trouver un nombre suffisant d'aides compétents.

Ici la loi est intervenue utilement en créant une organisation convenable. Il existe un poste de secours, il se trouve sur place un médecin, des infirmiers, des appareils de transport. La loi stipule que partout où l'effectuent des travaux de chargement ou de déchargement on doit disposer d'une boîte de pansage. Sur chaque terrain ou à bord de tout navire où travaillent au moins 25 ouvriers du port, un de ceux-ci doit posséder un diplôme pour les premiers secours.

Réfectoires — Lavabos — Bains. Avant l'entrée en vigueur de la loi de 1916 il n'existait rien de tout cela. Dès le début de 1923 il y avait dans le district de Rotterdam :

56 réfectoires avec un total de 5410 places.

23 buffets.

43 lavabos avec 648 cuvettes.

53 douches et baignoires.

87 lavabos pour une personne.

465 latrines.

1553 armoires pour vêtements.

Dans cette année l'augmentation se chiffre à

195,3% des réfectoires.

296,1% des places.

156,4% des lavabos.

166,7% des établissements de bain.

104,6% des latrines.

La situation à Amsterdam est identique à celle de Rotterdam : En 1923 et 1924 on constate un développement continu et des améliorations multiples. L'aménagement de ces locaux est, en général, fort satisfaisant. Partout on trouve des établissements convenables et on constate une véritable révolution si l'on compare la situation d'à présent à celle d'autrefois. Les employeurs ne sont pas sans se plaindre, au cours de ces dernières années, de la pression faite sur eux, et des frais auxquels on les oblige. Ce plaintes viennent même de l'étranger de la part d'armateurs dont les navires sont contrôlés dans les ports néerlandais. Parmi les 10.015 navires visités en 1922 par les contrôleurs hollandais 6.355 battaient pavillon étranger.

Durant le moi de mai de 1924 on a visité 701 navires; 262 navires soit 37,4% donnèrent lieu à des observations sur le matériel. On peut donc s'imaginer l'indignation des employeurs, mais le nombre des accidents diminua considérablement.

Que l'on consulte, à cet égard, la tableau suivant :

Année	Nombre des navires appareillés	Tonnage	Nombre des accidents par 1000 Tonnes	Nombre des accidents mortels
1906	8.570	9.044.713	0,41	8
1907	9.221	10.107.155	0,41	12
1908	8.248	8.994.797	0,37	5
1909	8.773	9.650.700	0,27	9
1910	9.630	10.658.831	0,24	16
1911	9.815	10.052.184	0,25	12
1912	10.477	12.094.030	0,24	11
1913	10.527	13.047.465	0,24	16
1914	7.547	9.415.601	0,21	8
1915	3.760	4.224.805	0,24	5
1916	3.152	3.237.566	0,22	4
1917	1.630	1.384.980	0,23	0
1918	1.341	1.315.492	0,18	0
1919	4.632	5.221.416	0,14	8
1920	5.992	7.606.868	0,14	6
1921	7.133	10.863.180	0,09	10
1922	8.363	12.291.957	0,09	7
1923	8.149	11.494.985	0,11	4

De 0,41% l'indice des accidents tomba à 0,11%.

Il vaut donc la peine de conserver ce qu'on s'est engagée. Or ce n'est possible qu'à condition de forcer la main aux employeurs et comme notre industrie est l'industrie internationale par excellence il faudra éveiller l'intérêt pour ce service dans tous les pays.

L'I. T. F. pourra faire œuvre utile en receuillant et échangeant des matériaux à cet égard et en prenant l'initiative dans une action pour la protection internationale.

Il ne se trouvera personne pour nier l'importance de cette tâche et nous osons espérer avoir contribué, pour une part modeste, à la réalisation de cet idéal.

Rotterdam, août 1924.

A. Kievit.

Résolutions votées par le Congrès de Hambourg.

Ports et Docks.

Création d'une Commission consultative.

Le Congrès Général de l'I. T. F., réuni à Hambourg, demande au Comité Exécutif de l'I. T. F. de créer une Commission consultative qui, de concert avec le Bureau, s'occupe de toutes les questions intéressant les travailleurs des ports et docks et prendra toutes les mesures susceptibles d'améliorer la situation économique de ces travailleurs.

Les dépenses encourues par les différents membres de cette Commission, nommés par les divers pays, seront portées par les organisations de ces pays.

Programme.

I. Le Congrès de l'I. T. F. se déclare partisan de l'introduction d'un salaire adéquat et basé sur le taux hebdomadaire pour les ouvriers des ports et docks et ceux de la navigation fluviale, ces ouvriers ayant trop longtemps souffert des conséquences du chômage périodique. Dans tous les pays, les taux de salaires devront être de nature à assurer à la famille ouvrière un niveau de vie suffisant, ainsi que des possibilités d'éducation et de logement qui soient conformes aux besoins. Des stipulations sur l'enregistrement dans les ports devront être rédigées dans le but de protéger les dockers contre les dangers provenant de la surabondance de main d'œuvre occupée dans d'autres métiers et les ouvriers des ports et docks qui demandent du travail devront trouver des garanties dans un salaire de réserve, quand il n'y a pas de travail pour eux.

II. Le Congrès se déclare en faveur de l'adoption par les divers Gouvernements de toutes les mesures préventives contre les accidents et les maladies professionnelles, conséquences de la manipulation de certaines cargaisons, peaux, plomb, poix etc.

Lorsque des accidents ont lieu, les travailleurs accidentés devront toucher une indemnité égale à leur salaire et devront être protégés contre l'exploitation des compagnies d'assurances privées.

On devra également prendre des mesures assurant des conditions d'hygiène et de sûreté suffisantes; des installations de premier secours et d'ambulance devant être créées aux environs immédiats de tous les docks, wharfs et ports où travaillent des dockers.

III. Le Congrès demande, en outre, que le poids maximum de sacs, colis, caisses, etc. à transporter par un seul travailleur n'excède pas 75 kilogrammes et fait un appel urgent aux dockers eux-mêmes, travaillant à la tâche ou à l'heure, de refuser de transporter ou de manipuler des poids excessifs susceptibles de porter un sérieux préjudice physique aux travailleurs.

Afin d'arriver à la réalisation des revendications sus énoncées le Congrès donne mission au secrétariat de l'I. T. F. et à la Commission Consultative, visée dans la résolution I, de demander l'appui actif et immédiat du Bureau International du Travail et de faire ce qui est en leur pouvoir pour faire aboutir ces revendications.

Manipulation de la cargaison par les marins.

Le Congrès déclare que la manipulation de la cargaison par les marins et travailleurs de la navigation intérieure est, pour plus d'une raison, inadmissible;

invite les groupements et organisations des ouvriers des ports et docks de s'efforcer pour faire incorporer dans leurs contrats des stipulations par lesquelles les employeurs s'engagent à ne pas faire effectuer des travaux du port par les gens de mer;

a pris connaissance avec satisfaction de l'activité des groupements maritimes pour arriver à faire abroger les stipulations légales et contractuelles contraignant les gens de mer d'effectuer des travaux dans les ports et décide de leur accorder son entier appui dans ce sens.

Conférence des Chauffeurs.

Internationalisation des lois sur le trafic automobile.

La Conférence spéciale des conducteurs d'automobiles est unanimement d'avis que la catégorie des chauffeurs se développera à l'avenir en un groupe important dans la section des Ouvriers des Transports de l'I. T. F.

Considérant l'importance de la catégorie, la Conférence invite le Congrès de l'I. T. F. de mandater le Conseil Général de fonder, aussi tôt que possible, une sous-section pour les chauffeurs.

La Conférence propose, en outre, que dans son Bulletin d'Information l'I. T. F. tienne compte des intérêts spéciaux des chauffeurs, en destinant un espace suffisant pour la publication et la discussion des diverses lois nationales sur le trafic automobile.

Pour arriver à l'internationalisation indispensable des lois sur le trafic automobile il est désirable que l'I. T. F. trace des directives uniformes à l'usage des organisations adhérentes, ces directives devant se concentrer sur les points suivants:

1° Ecoles pour chauffeurs à créer par l'Etat ou les municipalités.

2° Fixation de l'âge minimum d'un chauffeur à 21 ans.

3° Assurance obligatoire des chauffeurs professionnels par le propriétaire.

4° Incorporation dans les lois sur l'automobilisme de stipulations assurant aux chauffeurs professionnels des heures de repos déterminées.

5° Sauvegarde des droits des chauffeurs lors de séjours à l'étranger occasionnés par leur métier.

6° a) Application de prescriptions prévoyant le placement aux endroits dangereux de toutes les routes de disques d'avertissement internationalement reconnus.

b) Amélioration des prescriptions relatives aux distinctifs internationaux des automobiles, ainsi qu'aux signaux et aux phares.

La Conférence invite le Conseil Général de l'I. T. F. de convoquer, en vue de tracer d'une façon plus nette les directives pour les revendications formulées et les autres points qui seront jugés nécessaires, dans le plus bref délai, une nouvelle conférence à laquelle devront participer des représentants de toutes les organisations adhérentes syndiquant des chauffeurs.

Cette Conférence devra s'occuper également de la question d'un insigne international et d'une carte de légitimation.



Après la conférence des gens de mer de Hambourg.

Les esprits chagrins, les impatientes accoutumés à se plaindre de la lenteur des résultats à attendre des Conférences internationales devront calmer leurs inquiétudes, leurs impatiences, la Conférence des gens de mer de Hambourg vient de passer, la Section des Gens de mer de la Fédération Internationale des Transports n'a point failli à la tâche qu'elle s'est imposée, les buts se rapprochent.

Les buts se rapprochent, parce qu'il y a eu une action méthodique suivie aussi bien dans le sein de la section des Gens de mer que dans les Centrales maritimes y adhérant.

Londres, Amsterdam, Commission consultative, Hambourg et voilà un programme étudié, des résolutions prises, une façon de travailler, d'agir que notre camarade le Capitaine M. Yonekubo, secrétaire général de l'Union des marins japonais, forte de 30.000 adhérents — rougissee occidentaux — a bien voulu trouver excellente au point de déclarer que l'Organisation qu'il représente doit venir prendre sa part du labeur de la Section internationale des Gens de mer de notre Internationale, parce que, dit-il, les aspirations des marins orientaux organisés sont les mêmes que celles des marins du Nord, du Sud ou de l'Occident.

Que faut-il à toutes ces aspirations pour les discipliner, les unifier? Un point de concentration, un point de centralisation

et une volonté d'action réalisatrice. Ce point est maintenant nettement déterminé sur la carte du Monde, il est au sein de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport qui, malgré ses aspirations de liberté d'action, ne peut pas ignorer celle du Bureau International du Travail, qu'elle le veuille ou non.

Pourquoi doit-on arriver, logiquement, aux résultats attendus ? Simplement, parce que le monde de l'armement exerce une industrie internationale qui, si elle veut vivre et prospérer, doit avoir partout les mêmes charges à la base même de son exploitation, et lorsque toutes les conditions d'engagement seront unifiées, compte tenu des mœurs et coutumes des différents pays, lorsque les charges découlant des obligations relatives au temps de travail, à l'hygiène, à la nourriture, à la sécurité seront également unifiées, que restera-t-il pour différencier les charges de chaque pays ? Une misère, les salaires ! Cependant cette misère ne sera point à négliger et ceci encore sera du ressort de la Fédération des Transports et de ses cellules.

Est-ce à dire que nous sommes aux confins de notre action ? Allons donc, il ne faudrait point tenir compte des contingences pour penser telle chose, mais la route est ouverte, bien ouverte, elle est droite, suivons-la sans faiblesse, quitte, si nos forces s'épuisent à passer le fardeau à ce nouvelles volontés, à de nouvelles énergies, qui, elles auront comme partout, l'exemple du passé pour les guider.

Est-ce à dire que grâce à l'action suivie depuis la Conférence de Londres, au mois d'octobre 1923, grâce aux résolutions prises à la Conférence de Hambourg, nous avons réussi à résoudre la quadrature du cercle ? Je ne le pense pas, mais il y a eu une volonté unanime sur les questions les plus brûlantes et ceci est déjà un résultat à enregistrer, et puisqu'il y a eu ce résultat, nous sommes en droit d'espérer, que dis-je, nous avons la certitude que tous les délégués des Centrales maritimes représentées s'emploieront énergiquement, par tous les moyens dont ils disposent, auprès de leurs Gouvernements respectifs pour leur faire comprendre que les gens de mer ont une volonté internationale dont ils doivent tenir le plus grand compte, non en vaines promesses aussitôt oubliées, mais en causant internationalement avec les autres Gouvernements.

Ce qui semble être et ce qui est paradoxal c'est que les gens de mer, internationalistes par profession, aient mis aussi longtemps à comprendre que, quel que soit le pavillon qui flotte à l'arrière de leur navire, pour eux la vie anormale est la même, les souffrances identiques, le labeur aussi pénible, et que, par conséquent, une législation internationale est seule capable de leur apporter des améliorations.

On dira, sans nul doute, que je n'ai tenu aucun compte, dans l'énumération des charges de l'armement, du coût des matières premières nécessaires d'abord à la construction des navires, de la construction même et enfin du charbon ou du mazout.

C'est un fait, j'ai passé ceci sous silence, mais je l'ai fait volontairement parce que j'estime que ces quelques questions d'ordre économique, ne relèvent pas du tout du cadre de ce papier, mais d'une étude dont je connais la conclusion très facile à discerner, il ne s'agit que d'une question de poteaux de frontières à supprimer ou à brûler et ensuite le problème sera résolu et à cela aussi, nous, marins, nous devons travailler, non seulement pour notre mieux être, mais pour celui de tous.

Je rêve dites-vous ? Peut être oui, mais j'ai la sensation de ne pas rêver seul, n'est ce pas Ben Tillet ?

F. Chachuat.

Navigation intérieure.

Les Conventions des Conférences Internationales du Travail.

Le quatrième Congrès de l'I. T. F. déclare par rapport aux travailleurs de la navigation intérieure, s'appuyant sur les conventions adoptées par les conférences de Washington et de Gênes :

Les conventions de ces conférences, en tant qu'elles ont trait aux travailleurs de la navigation intérieure, n'ont pas encore été appliquées.

Le Congrès invite donc le Bureau International du Travail à œuvrer pour que les gouvernements signataires appliquent les stipulations.

Le Congrès de l'I. T. F. invite le Bureau International du Travail à convoquer une conférence internationale pour les travailleurs de la Navigation intérieure. Il semble nécessaire de déterminer à cet effet quelles sont les conditions de travail et de salaire ainsi que quelles stipulations légales (assurances-maladie, invalidité, retraites et pensions-accidents, protection ouvrière, hygiène) existantes pour les travailleurs susdits.

Le Congrès de l'I. T. F. invite le Bureau International du Travail à faire une enquête dans les divers pays et à soumettre les résultats au Congrès à convoquer.

En vue du fait que dans divers pays, des lois sont en préparation pour régler la situation existant dans la batellerie, le Congrès invite le Bureau International du Travail à faire valoir son influence auprès des divers gouvernements, afin d'éviter que les lois ne contiennent des stipulations qui sont en contradiction avec les décisions de Washington et de Gênes.

Investigation dans les Conditions du Travail.

Le quatrième Congrès de l'I. T. F. mandate le Comité Exécutif à inviter les organisations les plus importantes à élaborer, aussi vite que possible, un aperçu détaillé des conditions de travail en vigueur dans la navigation intérieure et à le remettre au Comité Exécutif.

Cet aperçu devra plus spécialement porter sur :

- 1) les heures de travail lors de chargement et de déchargement ;
- 2) le repos nocturne ;
- 3) le repos dominical ;
- 4) les effectifs des navires ;
- 5) la manipulation de la cargaison ;
- 6) la législation sociale et la protection des travailleurs.

Le Congrès est d'avis qu'il est du devoir des organisations affiliées de convoquer des conférences spéciales des travailleurs des divers réseaux fluviaux. Les aperçus susmentionnés devront être portés à la connaissance de ces conférences et des décisions devront être prises, propres à obtenir le plus d'uniformité possible dans les conditions de travail des divers réseaux fluviaux, à appuyer les organisations nationales dans leurs efforts pour obtenir une législation sociale, plus spécialement par égard aux travailleurs de la navigation intérieure.

Le Congrès recommande aux organisations adhérentes d'inviter les syndicats les plus importants dans les divers réseaux fluviaux à s'employer pour réaliser une entente des différentes organisations, entre elles, et à convoquer, si nécessaire, des conférences.

RAPPORTS, COMPTES RENDUS ETC.

« Rapport moral et financier pour l'exercice 1922—1923 », de l'Union belge des Ouvriers du Transport.

Second Annual Report (1923) of the Transport and General Workers' Union. (Deuxième Rapport annuel de l'Union des Ouvriers du Transport et des Ouvriers non-qualifiés sur l'exercice 1923.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ces publications.

« Ratgeber für Auswanderer ». (Manuel de l'émigrant). Publié par la Caisse Ouvrière pour secours en cas de maladie et de décès des Etats Unis. (Workmens' Sick and Death Benefit Fund of the United States of America.)

« Proceedings of the E. B. Railway Indian Employees' Conference. (Third Session 1924). » Compte-Rendu du 3e Congrès (1924) de l'Union des Cheminots de l'est du Bengale.

Compte-Rendu du Congrès de l'Union finlandaise des ouvriers des Scieries, des Transports et des ouvriers non-qualifiés, tenu à Helsingfors du 22 au 26 avril 1924.

Statuts de l'Union finlandaise des Ouvriers du Transport.