



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:
(PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: L'électrification des chemins de fer	135	Cheminots grecs	141	Le Capital belge employeur international	143
Chronique Syndicale	136	Ouvriers du Transport: Réglementation in- ternationale du trafic automobile et cré- ation de directives internationales, con- cernant les questions sociales intéressant les chauffeurs professionnels	142	Une société coopérative de navigation sur le Volga	143
Autres Échos du Congrès de Hambourg	137	Les organisations internationales des entre- prises de Tramways et de Chemins de fer d'intérêt local	143	Gens de Mer: La grève des marins argentins	144
Communications du Bureau	138			Les Salaires des Gens de mer	145
Cheminots: Conditions de travail du Per- sonnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Yougoslavie)	138			Divers: L'Espéranto ressource dans notre lutte	145
Suppression du Droit d'association des				Publications de l'I. T. F.	146

Nous prions d'emprunter des communications à notre
Bulletin - en mentionnant la source.

COMMUNICATIONS DIVERSES

L'électrification des chemins de fer.

Δ Depuis la mise en exploitation du premier chemin de fer, on a visé sans cesse à étendre le réseau ferré et à perfectionner les locomotives et le matériel roulant. Le principe même de la locomotion n'a pas subi, pour ainsi dire, de modifications. De même qu'au temps du premier train, la locomotive constitue toujours une machine motrice indépendante, composée d'une chaudière, d'un mécanisme moteur et d'un châssis sur roues. Il est vrai que certaines parties ont été modifiées au cours des années et ont pu être portées à un degré inespéré de perfectionnement, mais des limites étaient tracées à ces améliorations techniques. Les locomotives devenaient trop lourdes, les provisions d'eau et de charbon trop considérables, pour permettre d'utiliser économiquement la capacité augmentée. Ce n'est qu'au cours des dernières décades que la technique s'est engagée sur une nouvelle voie, non sans hésitations au début, mais par la suite avec de plus en plus d'assurance: le remplacement de la vapeur par l'énergie électrique.

Les considérations qui déterminèrent de façon décisive, le passage à la traction électrique ne furent pas de nature économique, mais visaient plutôt à rendre l'exploitation ferroviaire indépendante de l'approvisionnement de houille. Le fait que les pays, où l'électrification a fait jusqu'ici le plus de progrès, disposent de peu de charbon ou de pas de charbon du tout, nous en est une preuve. Dans ces pays, l'exploitation normale du réseau ferré était entièrement dépendante d'une importation régulière de charbon étranger, importation qui, notamment durant les années de guerre, était souvent aléatoire. Aussi bien est-ce de cette période que datent la plupart des projets d'électrification qu'on met en exécution à l'heure actuelle.

C'est aujourd'hui la Suisse qui, comparativement à la longueur totale de son réseau, possède le plus important réseau électrifié. Sur un total de 2.900 km., 525 km. étaient électrifiés fin mars 1924. Le programme, arrêté en août 1918, prévoit l'électrification totale au cours de trente ans. On a décidé depuis, de hâter les travaux de transformation. En 1928, les lignes sur une longueur de 1.566 km., c'est à dire plus de 50 pour cent du réseau, devront être électrifiées.

En Suède, 1.226 km. d'un réseau de 15.000 km., sont électrifiées entièrement ou en partie. Mentionnons plus particulièrement la ligne entre Swarton (Suède) et Narvik (Norvège), d'une longueur de 476 km., exploitée entièrement à l'électricité. Quant à la Norvège, un rapport de l'Association des Ingénieurs qui a entrepris une étude détaillée de la question, plaide en faveur d'une électrification totale du réseau. Actuellement 173 km. sont exploités à l'électricité.

En Italie, on procède à l'électrification de 4.500 km. du réseau de l'Etat, dont la longueur totale est de 16.412 km. En 1922, la traction électrique était déjà appliquée sur un parcours de 675 km.

En France certains parcours ont également déjà été électrifiés. On prévoit qu'au cours des 20 années à venir, l'électrification sera effectuée sur une longueur de 8.000 km.

Dans les cas sus-mentionnés, il s'agit de pays, pour lesquels une importation considérable de charbon s'impose. Dans les pays riches en houille, on n'a électrifié jusqu'ici que des parties minimes du réseau ferré: en Grande-Bretagne, 350 milles, sur une longueur totale de 51.418 milles; en Allemagne, 625 km., sur un réseau de 52.111 km., tandis qu'en Belgique l'électrification en est encore à ses tout premiers débuts.

Il serait erroné de tirer des faits sus-énoncés la conclusion que l'électrification restera limitée dans un proche avenir aux pays pauvres en charbon. Nous croyons plutôt que l'électrification des chemins de fer est devenue aujourd'hui d'une nécessité impérieuse et a perdu son rapport avec le manque de charbon qui affecte certains pays. Il devient de plus en plus manifeste que le perfectionnement technique de l'exploitation à vapeur touche à sa limite. Une augmentation de la capacité des chemins de fer qui soit favorable au point de vue économique, ne peut se faire qu'au moyen du passage à la traction électrique. La question de l'électrification est donc devenue d'actualité dans tous les pays, car la traction électrique permet de joindre une augmentation du rendement à une diminution des dépenses. Le manque de charbon dans certains pays ne doit

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 deux semaines au besoin.

être considéré que comme un facteur ayant hâté ce développement.

Un des principaux avantages de la traction électrique se trouve dans l'économisation du combustible. Les locomotives à vapeur absorbent des quantités de charbon absolument fantastiques (en France $\frac{1}{3}$ et aux Etats-Unis à peu près $\frac{1}{4}$ de la consommation totale!). Avec cela, on ne peut encore faire usage que de charbon de la meilleure qualité, dont la force thermique n'est utilisée que très incomplètement. Dans la plupart des cas, plus de 90% de la chaleur dégagée est perdue, en dépit de toutes les installations en vue de l'économiser. Dans les usines génératrices, par contre, la chaleur développée par le charbon peut non seulement être mise à profit dans une bien plus large mesure, mais il est également possible d'utiliser des charbons de qualité inférieure et là, où l'on dispose de forces hydrauliques, tout combustible devient inutile.

Cette économie comporte un autre avantage, car le transport des quantités de charbon nécessaires aux locomotives à vapeur, constitue une partie relativement importante du trafic des marchandises, accaparant d'une façon continue un grand nombre de locomotives et de wagons. Dans le projet suisse pour l'électrification, ce transport (450.000 à 500.000 tonnes) est estimé à 1 pour cent $\frac{1}{2}$ du trafic total. Dans d'autres pays, ce pourcentage est encore plus élevé. Aux Etats-Unis, par exemple, on évalue à 12 pour cent du trafic total des marchandises, le transport des combustibles nécessaires à la marche des trains, (150.000.000 tonnes par an, soit 3.000.000 wagons charbonniers ou 60.000 convois, composés chacun de 50 wagons). Cette possibilité d'économiser a largement servi la cause de l'électrification et les tendances dans ce sens se manifestent avec d'autant plus de poids que l'on dispose de plus de forces hydrauliques.

Nous n'avons allégué ici qu'une partie minime des avantages que présente l'électrification. Ils sont bien plus nombreux ; nous en énumérerons ci-dessous quelques-uns des plus essentiels.

La capacité de traction de la locomotive est sensiblement accrue lors de traction électrique, ce qui permet d'augmenter l'importance des convois. Le poids à vide est diminué, les provisions d'eau et de charbon sont supprimées. (Sur les locomotives Pacific utilisées sur le parcours Paris—Bruxelles, la réserve d'eau est de 31.000 litres.) La locomotive électrique peut faire le service en moyenne pendant 20 heures par jour, la locomotive à vapeur pendant 8 heures seulement. On ne perd plus de temps pour la mise à feu de la locomotive, pour l'alimentation, etc. La locomotive électrique est toujours prête à l'usage. Les durées des parcours peuvent être diminuées et le trafic peut se faire plus rapidement. De fortes pentes peuvent être gravies sans difficulté. Avec cela, certaines locomotives électriques restituent de 25 à 50 pour cent du surplus de courant nécessaire pour gravir une pente, vu que, lors de la descente, le moteur se transforme automatiquement d'un moteur, consommateur d'énergie en une dynamo, génératrice d'énergie.

Ajoutons à cela que l'exploitation électrique supprime les inconvénients de la fumée, des flammèches et des dommages que celles-ci causent aux champs ; qu'elle permet de simplifier les emplacements des gares, par l'abolition des installations pour le charbonnage, pour l'enlèvement des scories, pour l'alimentation des chaudières, et nous aurons cité les principaux avantages de la traction électrique. Soulignons encore qu'il ne s'agit pas ici de simples espérances, mais que l'expérience,

acquise dans les divers pays, a nettement mis en lumière ces avantages.

Les administrations des chemins de fer semblent ne pas vouloir se contenter des bénéfices que comporte l'électrification. Ils y rattachent d'autres désirs. L'électrification leur semble un moyen efficace pour diminuer non seulement les frais d'exploitation, mais également ceux de la *main d'œuvre*.

On discerne deux tendances à cet égard. Le mécanicien, travailleur spécialisé et rémunéré en conséquence, devra être remplacé par un travailleur moins qualifié et par conséquent moins rétribué. En même temps que les provisions d'eau et de charbon, le deuxième homme sur la locomotive devra être supprimé. Ces tendances se sont nettement manifestées en Grande-Bretagne et en Autriche, où les organisations ont cependant réussi jusqu'ici à leur faire échec. Une autre conséquence de l'électrification se manifeste dans le fait que le personnel des trains est tenu de fournir un service plus intensif, par suite de l'accélération du trafic, et que le service peut être fait avec moins de personnel. Actuellement déjà, un certain excédent du personnel de la locomotive se fait sentir en Suisse, ce qui est également préjudiciable aux chances d'avancement des autres catégories d'agents.

Ces quelques indications pourront sans doute suffire pour faire comprendre aux cheminots les dangers que comporte pour eux l'électrification. Il va sans dire que ceci ne doit pas les pousser à s'opposer au passage à la traction électrique. Ils devront s'en abstenir, ne fut-ce qu'en considération de la grande utilité publique qui en découle et qui se manifestera, tôt ou tard, par une diminution des tarifs, partant du coût de la vie. Il s'agit cependant, de veiller à ce que ce progrès de la technique ne soit pas appliqué au détriment du personnel et à ce que les avantages économiques qu'il comporte ne soient pas transformés en des désavantages pour les travailleurs. Tout progrès technique doit être appliqué de façon à permettre un relèvement du niveau d'existence au moyen d'une réduction de la dépense d'énergie. Il est inadmissible qu'un excédent de personnel qui naîtrait de l'application de l'électricité, puisse conduire à un avilissement des conditions d'existence des cheminots. Nous voyons plutôt dans l'électrification un moyen permettant de réduire davantage la durée du travail et d'abaisser — mesure dont la nécessité se fait depuis longtemps sentir — la limite d'âge pour la retraite.

On sait que le Congrès de Hambourg a chargé le Secrétaire de l'I. T. F. d'ouvrir une enquête sur les conséquences de l'électrification. Le présent article ne prétend d'aucune façon anticiper sur les résultats de cette enquête. Il veut simplement attirer l'attention sur l'importance de la question et souligner la nécessité d'une collaboration de toutes les organisations intéressées à l'enquête en question.

Chronique Syndicale.

Le mois d'octobre est caractérisé, pour ce qui concerne le mouvement des transports, par un renouveau d'activité.

La grande majorité des actions enregistrées se sont produites en *Allemagne* et intéressent presque toutes les catégories de travailleurs des transports. Généralement parlant, les résultats furent favorables. Tant dans le port de Hambourg que dans la navigation danubienne et les entreprises expéditionnaires de Berlin et de diverses autres villes, des augmentations notables

purement être obtenus. Le personnel des chemins de fer a commencé, à son tour, un mouvement en résiliant, pour le 1er novembre, les dispositions du contrat relatives aux salaires. L'attitude de l'administration semble intransigeante jusqu'ici. Ce qui est remarquable, c'est qu'elle justifie son attitude en alléguant la lourdeur des obligations, imposées au réseau ferré allemand par le plan Dawes.

En *Autriche* aussi, le Gouvernement et la Direction des Chemins de fer de l'Etat ont allégué des influences extérieures, c'est à dire leur dépendance financière des organismes de Genève, pour repousser les revendications du personnel. A maintes reprises, l'Union des Cheminots a essayé d'obtenir, par la voie des négociations, des salaires pouvant satisfaire les besoins les plus urgents du personnel. Se trouvant dans l'impossibilité de faire aboutir ses revendications à l'amiable, il ne lui restait pas d'autre issue que la cessation du travail. Avant de se décider à cette démarche, elle ne manqua pas, cependant, de donner au Gouvernement et à la Direction le temps de modifier leur attitude.

En *Tchécoslovaquie* et en *France* également, les cheminots ont présenté des revendications pour un relèvement des salaires.

En *Grande-Bretagne*, on ne peut signaler au cours du mois écoulé que des mouvements de moindre importance.

En *Suède*, l'Union des Ouvriers des Transports a résilié tout les contrats existants et a présenté un programme de revendications.

Aux *Pays-Bas*, des négociations sont menées pour obtenir une majoration des salaires des dockers des ports de Rotterdam et d'Amsterdam. Les cheminots se sont décidés à leur tour, à engager une action pour se faire octroyer une indemnité de vie chère.

En *Grèce*, le Gouvernement a mobilisé les cheminots et aboli le droit d'association et de réunion. Il sévit contre eux avec une vigueur inouïe et punit sévèrement la moindre infraction aux lois militaires.

Considérant que dans d'autres pays d'Europe, tels que la Hongrie et la Yougoslavie, les cheminots ainsi que d'autres catégories de travailleurs des transports, se trouvent exposés à des persécutions semblables, l'I. T. F. a envisagé la possibilité d'entamer un mouvement en faveur des organisations en cause. Indépendamment de la décision à prendre à cet égard, le Secrétariat a adressé une lettre de protestation au Bureau International du Travail, en le priant d'user de son influence pour la sauvegarde de la liberté syndicale.

Signalons, parmi les mouvements extra-européens, la grève des marins d'*Argentine* qui, commencée au mois d'août, a persisté durant tout le mois d'octobre. Certains frottements au sein de la Fédération des Marins, nés d'une divergence de vues à l'égard de la nouvelle loi sur les pensions, semblèrent aux armateurs une occasion opportune de provoquer une grève, dans le but d'anéantir la Fédération.

Du 18 au 20 octobre, eut lieu à Genève une session du Comité Exécutif de l'I. T. F., qui s'est occupé principalement des démarches propres à mettre à exécution les décisions prises par le Congrès de Hambourg. A ce propos, des pourparlers furent menés avec le Bureau International du Travail. Le Comité Exécutif décida également d'inviter la Fédération Syndicale Internationale à ouvrir une enquête sur les conséquences de l'application du plan Dawes et à étudier, en cette connexion, le problème de l'émigration. En ce qui concerne ce deuxième point, la F. S. I. a convoqué, il est vrai, une conférence internationale à Prague, mais cette conférence n'a pas donné de résultats palpables. La nécessité d'une enquête sur les conséquences du plan Dawes s'impose de plus en plus. Les travailleurs de nombreux pays craignent que l'Allemagne ne soit contrainte à une concurrence, basée sur des salaires inférieurs et sur un prolongement de la durée du travail et que ceci mette en péril les conditions du travail existants dans d'autres pays. Ces craintes sont particulièrement vives auprès des mineurs, ce qui est démontré par la convocation, par l'Internationale des Mineurs, d'une conférence spéciale ayant pour objet le rapport Dawes.

Au courant du mois d'octobre, l'I. T. F. reçut des demandes d'admission de la part de l'Association des Cochers, Camionneurs et similaires du *Bésil* et de l'Union des Marins *suédois*.

Autres Échos du Congrès de Hambourg.

Il est intéressant d'extraire encore les opinions suivantes des comptes-rendus parus au sujet du Congrès de Hambourg.

Le « *Railway Service Journal* », organe de l'Association des Employés des Chemins de fer anglais, qui, comme on sait, s'est affiliée à l'I. T. F. au cours de l'année et était donc pour la première fois représentée à un de ses Congrès, constate ce qui suit :

« Pour résumer nos impressions, notre délégation était d'accord pour trouver que le voyage et les expériences du Congrès avaient été excessivement intéressants, instructifs et éducatifs. Une fois la difficulté des langues surmontée, les échanges de vues avec nos amis du continent ne sauraient manquer de nous élargir l'esprit et les idées. Une des meilleures mesures pour prévenir des guerres se trouverait, à notre avis, dans l'organisation sur une grande échelle d'un échange de visites par les travailleurs des divers pays, vu qu'il est parfaitement impossible d'éveiller par le plus brillant discours ou le plus éloquent écrit les sentiments d'amitié et d'estime réciproque qui naissent du contact personnel et d'un échange de vues verbal. »

Le point ayant donné lieu au plus grand nombre de commentaires, fut le rapport présenté par le Secrétaire général, Edo Fimmen. Les organes des organisations *britanniques* expriment, sans exception, un avis favorable.

Le « *Locomotive Journal* », organe de l'Association des Mécaniciens et Chauffeurs, écrit, par exemple :

« Le rapport du Secrétaire, Edo Fimmen, était un document d'une haute valeur, analysant avec soin les manifestations de la réaction qui s'est produite, dans le domaine politique et économique, à la suite de la guerre et d'une politique de paix erronée. . . . Le rapport souligne d'une façon expresse l'impérieuse nécessité d'une solidarité plus étroite de la classe ouvrière, lui permettant de s'élever contre les persécutions. »

Le « *Marine Worker* » organe de l'Union amalgamée des Travailleurs maritimes, contient un article qui est probablement de la main du camarade Cotter, où il est dit, par rapport au discours de Fimmen :

« Le rapport fut l'objet de vives discussions, les délégués français étant apparemment d'avis que les opinions qui y étaient exprimées étaient franchement « extrémistes ». Il me semble cependant que, dans les grandes lignes, les directives tracées par Fimmen ont remporté l'approbation générale de la délégation britannique. »

D'autres pays jugent de même, ce qui nous est démontré par la reproduction du rapport, en son entier, dans les organes des Cheminots de Norvège et du Danemark et par le fait que

« *Das Zeitrad* », l'organe de l'Union autrichienne des Transports en public, sous l'en-tête « Un avertissement au Proletariat », un résumé, précédé de l'introduction que voici :

« Voilà bientôt six ans que s'est terminée l'épouvantable guerre qui durant plus de quatre ans fit saigner l'Europe par d'innombrables blessures, et, partout, nous constatons les efforts du patronat, visant à arracher aux travailleurs les conquêtes qu'ils réussirent à obtenir dans les divers pays, après la fin des hostilités. Les milieux capitalistes n'en veulent pas seulement à ces conquêtes, mais, d'une façon générale, ils ont recours à tous les moyens, afin de se décharger, de plus en plus, sur les rattache que le camarade Edo Fimmen a présenté au IVe Congrès international des Transports, tenu récemment à Hambourg. C'est sur les intentions du patronat et sur tout ce qui s'y rattache que le camarade Edo Fimmen a présenté au IVe Congrès international des Transports, tenu récemment à Hambourg, un rapport circonstancié qui décrit de façon très nette la situation mondiale actuelle, rapport qu'en raison de son actualité, il nous semble opportun de porter à la connaissance de nos camarades. »

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Session du Comité Exécutif du 18 au 20 octobre 1924

Une session du Comité Exécutif fut tenue à Genève du 18 au 20 octobre 1924 ; tous les membres y participèrent.

Rapport moral et demandes d'adhésion. Après avoir approuvé le rapport sur la gestion du Secrétariat durant le trimestre écoulé, l'assemblée décida l'admission de :

- l'Union finlandaise des Ouvriers des Transports,
- l'Union des Employés des Chemins de fer des Indes néerlandaises,
- l'Union tchèque des Marins et Bateliers.

Elle approuva ensuite les mesures prises par le Secrétariat en vue de soutenir les marins de Roumanie, et les cheminots de l'Inde britannique, de Yougoslavie et de Palestine dans leur lutte pour la liberté d'association et pour la reconnaissance de leurs organisations.

Exécution des résolutions votées par le Congrès de Hambourg. Il sera rappelé aux organisations que les cotisations se montent, à partir du 1er janvier 1925, à 6 cents par membre par an.

Le rapport de Döring sur la journée de huit heures sera complété et publié séparément.

La F. S. I. sera invitée, en vertu de la résolution sur la situation internationale, à procéder à une enquête sur les conséquences du plan Dawes et sur la question de l'émigration qui s'y rattache.

Le Secrétariat est mandaté de favoriser par des mesures appropriées le mouvement syndicaliste en Orient et de s'employer pour obtenir l'adhésion des organisations des pays orientaux.

Les organisations de travailleurs des ports et docks seront invitées à désigner des représentants pour siéger dans la Commission Consultative de la Section des Ports et Docks.

Des questionnaires seront expédiés en exécution des autres décisions du Congrès ; le Bureau International du Travail sera éventuellement prié de fournir sa collaboration.

L'assemblée s'est occupée d'un rapport, présenté par Forstner, concernant les revendications économiques des chauffeurs.

Elle a décidé que les agents des tramways ne seraient plus classés dans la Section des Cheminots, mais dans celle des Transports ce qui ne modifiera en rien les relations nationales.

Pourparlers avec le Bureau International du Travail. Lundi, 20 octobre, eut lieu une entrevue avec le Directeur du B. I. T. sur la collaboration à accorder par cette institution aux enquêtes ouvertes par l'I. T. F. Les résultats de l'entretien furent des plus favorables ; le B. I. T. promit tout le concours possible. Des conversations eurent lieu ensuite avec divers chefs de service du B. I. T. au sujet de certaines résolutions votées par le Congrès de Hambourg. Il fut stipulé d'une façon expresse que la collaboration ne porterait aucune atteinte à l'autonomie des deux institutions.

Nouvelles Affiliations.

- Nous ont adressé des demandes d'admission :
- l'Association de Cochers, Charretiers et similaires du Brésil (Associação de Resistencia dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Annexas), groupant 8.336 membres,
 - l'Union des Marins suédois (Svenska Sjömans-Unionen), groupant 3.000 membres.

Action contre la limitation du droit d'association.

Des plaintes nous étant parvenues de divers pays, concernant des limitations du droit d'association et une résolution ayant été votée à ce propos par le Congrès de Hambourg, nous avons jugé opportun d'adresser une lettre de protestation au Bureau International du Travail, le priant de vouloir s'employer pour que les déclarations contenues dans la Charte du Travail, par égard à la liberté syndicale soient réalisées pour toutes catégories de salariés, ceux de l'Etat aussi bien que ceux des entreprises privées.

Une circulaire relative à l'action à mener en faveur des camarades persécutés, fut envoyée aux organisations adhérentes.

Conférence Internationale de la Section des Cheminots.

La conférence du Personnel des Chemins de fer dont la tenue fut décidée par le Congrès de Hambourg, se réunira très probablement dans la seconde moitié du mois de mai 1925 ; le lieu de réunion n'a pas encore été fixé.

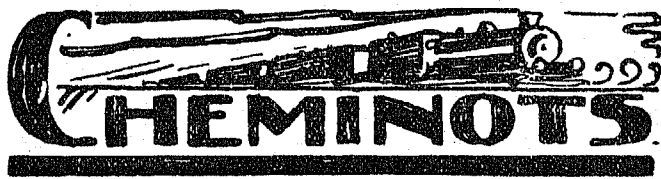
Cette conférence devra s'occuper de façon plus détaillée des différentes questions entamées par le Congrès de Hambourg et devra, en outre, être une manifestation en faveur de la liberté syndicale pour le personnel des chemins de fer. Il est donc de la plus haute importance que toutes les organisations y soient représentées.

Conférence Internationale du Personnel des Tramways.

Une conférence internationale des agents des tramways sera, si possible, également convoquée au début de 1925. Elle s'occupera de différentes questions d'intérêt professionnel : des questionnaires ont été expédiés à cet effet.

Cotisations.

Nous avons encore reçu de la Fédération britannique des Ouvriers des Transports £200.—



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

Yougoslavie.

1. La forme de l'entreprise.

Les chemins de fer de Yougoslavie sont en partie la propriété de l'Etat, en partie la propriété d'entreprises privées. La majorité des lignes sont cependant exploitées par l'Etat, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

	Largeur de la voie				total
	normale	1,00 m	0,76 m	0,60 m	
	km	km	km	km	km
1. Réseaux de l'Etat exploités par l'Etat	3.075	—	1.706,7	409,1	5.190,8
2. Réseaux de l'Etat exploités par une compagnie	—	—	451,0	30,3	481,3
3. Réseaux privés exploités par l'Etat	3.366,9	—	88,6	—	3.455,5
4. Réseaux privés exploités par une compagnie	16,2	183,5	192,5	—	392,2
Total	6.458,1	183,5	2.438,8	439,4	9 519,8

Il existe une tendance vers l'étatisation des chemins de fer. Récemment encore, les lignes du Réseau du Sud, d'une longueur totale de 528 km, ont été reprises par l'Etat.

Les rapports entre l'Etat exploitateur des lignes privées et les compagnies, propriétaires de ces lignes, ne sont pas encore définitivement réglés. Provisoirement, les conventions s'appliquent conclues dans le temps entre les compagnies des Chemins de fer d'intérêt local et les chemins de fer austro-hongrois qui exploitaient ces lignes.

L'effectif du personnel employé sur les réseaux de l'Etat se montre aux chiffres suivants :

Employés		Auxiliaires et ouvriers	Total
avec décret 2.850	sans décret 24.775	environ 50—60.000	environ 75—85.000

Les employés *avec décret* sont les employés supérieurs nommés en vertu d'un décret royal ; les employés *sans décret* sont les catégories subalternes, nommées par arrêté ministériel.

Les employés *auxiliaires* sont : a) tous ceux qui sont au service des chemins de fer depuis moins de trois ans ; b) tous les employés de moins de 21 ans ; c) les ouvriers des ateliers etc.

II. Le rendement financier.

L'exploitation des chemins de fer se fait avec bénéfice. Les dépenses ainsi que les frais des réparations et des renouvellements nécessaires sont régulièrement couverts par les rentrées. Ces deux dernières années, une somme de 380 millions de dinars, provenant des bénéfices, a été affectée à la construction de nouvelles lignes.

Immédiatement après la guerre, un recul singulier de la production put être remarqué dans les ateliers des chemins de fer, recul qui s'explique par le niveau excessivement bas des salaires qui fit que les meilleurs ouvriers passèrent à l'industrie privée où ils pouvaient toucher environ le double. La direction ne satisfait que partiellement à la revendication de l'organisation, demandant que les salaires des ouvriers des ateliers fussent égalisés à ceux payés dans l'industrie privée. Les salaires furent quelque peu relevés, mais on introduisit le système des travaux à la pièce et des primes d'économie de combustibles et de lubrifiants. L'organisation s'y est opposée et a suggéré, comme un moyen propre à relever la production des ateliers et à améliorer l'exploitation, que l'administration fût démocratisée, en donnant voix au chapitre aux hommes de confiance des ouvriers et employés.

La presse bourgeoise mène une propagande active en faveur du passage des chemins de fer à l'industrie privée. On reproche à l'administration de l'Etat sa lenteur et la complexité de ses rouages.

Les tarifs sont fixés par le Gouvernement. Sur les quelques lignes exploitées par des compagnies, les tarifs sont les mêmes que sur le réseau de l'Etat. L'Etat ne garantit pas de dividende aux actionnaires.

On n'a recours au transport automobile que là, où il n'y a pas de chemins de fer, par exemple au Monténégro et dans certaines parties de la Bosnie. Les colis postaux sont transportés par les chemins de fer ; à défaut de ceux-ci, le transport se fait par automobile.

III. Les rapports entre la Direction et l'organisation du Personnel.

Les rapports entre la Direction et le personnel sont régis par la loi et ne peuvent être modifiés que par une loi. La loi laisse cependant assez de latitude à l'administration pour lui permettre d'arrêter les conditions du travail du personnel, comme bon lui semble. Les agents ont individuellement le droit de présenter des plaintes ; ils ne peuvent le faire collectivement, ni par l'intermédiaire de leur syndicat. Si un syndicat cherche à intervenir pour l'une ou l'autre question, l'agent qui s'était adressé à lui est puni pour n'avoir pas suivi la voie hiérarchique.

Toutefois, les organisations du personnel sont tolérées et on daigne accepter leurs propositions concernant des questions générales. Comme règle générale, ces propositions n'obtiennent point de réponse plus particulièrement lorsqu'il s'agit de syndicats indépendants, la Direction faisant preuve de plus de bienveillance envers les syndicats chrétiens.

Le personnel n'a voix au chapitre qu'en tant que des représentants sont appelés par la Direction à donner leur avis sur une question de service. Les représentants de l'organisation ne sont jamais appelés et l'on choisit généralement des personnes bien vues des milieux dirigeants.

Quant aux réseaux privés, le contrôle du Gouvernement se borne à la sécurité de l'exploitation. Il ne se mêle point des relations entre les Directions et le personnel.

IV. Le droit de grève.

Le personnel des chemins de fer ne possède pas le droit de grève. S'ils déposent quand même le travail, les cheminots sont mobilisés et contraints de la sorte de pourvoir au service. Ce, nonobstant, une grève générale éclata en 1920 qui, en dépit de la militarisation et des menaces, se prolongea pendant 14 jours et fit aboutir une partie des revendications. En 1923, une grève partielle éclata dans le district de Laibach, en protestation contre les atteintes aux droits du personnel et pour le relèvement des salaires ; elle dû être levée, sans avoir donné de résultats.

A maintes reprises, le personnel de certains ateliers a déclaré des grèves qui, comme règle générale, n'ont pas manqué d'apporter des améliorations.

L'application de la résistance passive, de même que la continuation de la grève après la militarisation, sont considérées comme mouvement subversifs et punies selon la juridiction militaire. Les grévistes peuvent être révoqués sur-le-champ et punis par la perte de tous les droits acquis ; ils sont, en outre, poursuivis en justice. Le tribunal peut les condamner à des amendes jusqu'à 10,000 dinars et à des peines d'emprisonnement allant jusqu'à cinq ans.

Au cours des trois dernières années, 300 agents environ ont été révoqués pour déposition du travail et privé de tous les droits acquis après longues années de service.

V. L'organisation du personnel.

L'effectif total du personnel des chemins de fer de Yougoslavie compte environ 80,000 unités. Parmi ceux-ci, il n'y a qu'une petite minorité qui est syndiquée. Les organisations suivantes existent :

1° L'Union des Cheminots de Yougoslavie (Savez Zeljeznicara Jugoslavije) l'organisation indépendante, adhérente à l'I. T. F. et, par la voie de la Centrale nationale, à la F. S. I. ; groupant 2000 membres.

2° L'Association générale des Cheminots de Yougoslavie, de tendances communistes, groupant environ 600 membres.

3° L'Association des Employés des Chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, groupant environ 600 membres.

4° L'Union des Cheminots Yougoslaves à Laibach, organisation nationaliste d'environ 1500 membres.

5° L'Union des Associations de Cheminots de Belgrade, Agram, Subotica et Serajevo.

Ces dernières associations prélèvent leurs cotisations par la force en les faisant retenir sur le salaire. Elles ne disposent d'aucune caisse de secours et peuvent, tout au plus, être considérées comme des espèces d'organisations sportives. Personne ne peut se soustraire à cette retenue sur le salaire sans risquer d'être tracassé par ses chefs.

Attendu que les organisations, nommées sous 3 et 4, ont, pour ainsi dire, fusionné, on ne peut au fond parler que de trois espèces d'organisations : les syndicalistes, les communistes et les jaunes.

Entre les syndicats indépendants et les communistes, toute entente est exclue. Les organisations nationalistes tiennent des

congrès communs et le temps est proche, où elles constitueront une unité organique.

Sur l'initiative de l'Union indépendante, toutes les organisations entreprirent, fin 1923, d'un commun accord des démarches pour améliorer les conditions d'existence des cheminots. Lorsqu'au cours de ce mouvement, une grève fut imminente, les jaunes publièrent, derrière le dos des autres organisations, un manifeste contre la grève. Ensuite, ils se rendirent utiles comme briseurs de grève et prêtèrent leur concours pour arrêter les grévistes. Depuis lors, une lutte sans merci divise les trois tendances.

VI. La fixation des conditions du travail.

Les conditions du travail sont fixées par la Direction générale des Chemins de fer, de concert avec le Ministre des Communications. Les détails sont arrêtés par les divers services qui les portent à la connaissance du personnel. Celui-ci n'est entendu d'aucune façon et il ne lui reste donc qu'à se soumettre aux dispositions adoptées.

VII. Les conditions de travail.

Les droits et les devoirs du personnel des réseaux de l'Etat sont stipulés par la loi de 1923. Des révocations disciplinaires d'agents commissionnés ne peuvent avoir lieu qu'à la suite d'une action disciplinaire. Il n'existe toutefois aucune garantie pour la justice, des jugements du Conseil disciplinaire. Les membres sont nommés par les Directions de réseaux dans les diverses catégories d'agents qui relèvent d'elles. Les délibérations ne sont pas publiques, les juges peuvent, comme bon leur semble, entendre ou ne pas entendre des témoins. L'inculpé peut se faire assister par un collègue choisi dans les rangs des cheminots (au service actif ou pensionnés) du même réseau. L'inculpé a le droit de faire appel à une instance supérieure. Celle-ci est désignée par la Direction générale et le Ministre des Communications, sans entendre le personnel.

En cas de grève ou de résistance passive, le Ministre crée des cours spéciales qui doivent juger dans les trois jours; l'inculpé bénéficie du droit d'appel, mais le jugement est immédiatement exécuté.

VIII. La durée du travail.

1° Pour les *ouvriers des ateliers et des magasins*, la durée du travail effectif est de 8 heures par jour, ils jouissent du repos dominical. Exceptionnellement, la durée du travail peut être prolongée jusqu'à 10 heures et, en cas d'accidents, jusqu'à 16 heures. Dans ces derniers cas, le jour suivant doit être un jour de repos. Si le travail ne peut pas être terminé dans les 16 heures, il faut que les travailleurs soient remplacés. Tout travail fourni au-dessus de huit heures est rémunéré à 50 %, tout travail dominical à 100 % au-dessus du taux normal.

2° Pour le *personnel de l'exploitation* la journée est de huit heures. Il ne jouit pas du repos dominical, mais dispose par mois de deux jours de congé, d'une durée de 24 heures chacun. On ne tient compte que de la durée du travail effectif.

3° Le *personnel de surveillance de la vie* doit faire au maximum 12 heures de service par jour. Il n'est pas prévu de repos dans cette période de 12 heures. Sur les lignes où le service est intense, le garde-voie fournit 8 heures; sur les lignes à faible trafic, il fournit 12 heures de travail par jour.

4° Le *personnel de la voie* travaille 8 heures par jour. Le temps nécessaire pour se rendre au lieu de service n'est pas compris dans cette période; l'on ne tient compte que de la durée du travail effectif. Les dimanches et jours fériés, on accorde congé aux travailleurs.

IX. La réglementation des salaires.

(Nous publierons, si possible, dans le prochain numéro des données concernant les salaires en vigueur aux chemins de fer de Yougoslavie.)

X. Le règlement des retraites et secours en cas de maladie.

La loi susmentionnée de 1923 règle également les retraites. Les retraites sont payées par l'Etat. Il n'y a pas de Caisses de Retraite et on n'effectue pas de retenue sur les salaires. Les agents ont droit à la retraite à partir de dix ans de service. La retraite se monte alors à 50% du salaire de base et est augmentée de 1,25% pour chaque demi-année de service de plus. Le droit à la retraite totale entre en vigueur après 30 années de service. A partir de l'âge de 60 ans, un agent peut être mis à la retraite, même s'il n'a pas accompli le nombre d'années de service nécessaire pour bénéficier de la pension complète. La limite d'âge pour la retraite est fixée à 65 an.

Le droit à une pension pour la veuve et les orphelins est acquis après cinq années de service; elle se monte à 50% de la retraite, lorsqu'elle est touchée par une seule personne, à 65% lorsque la famille du décédé est de deux, à 75% lorsqu'elle est de trois et à 85% lorsqu'elle est de quatre personnes ou davantage.

Comme cotisation à la Caisse de secours en cas de maladie on retient 1% du salaire mensuel au personnel commissionné et 2% au personnel non-commissionné. L'inscription à la Caisse est obligatoire. Les agents et leurs familles ont le traitement et les médicaments gratuits en cas de maladie. Dans les centres importants, on crée ces derniers temps des ambulances et des installations odontologiques. Sur l'avis d'un médecin, des agents malades ou ayant besoin de repos peuvent faire une cure dans un sanatorium, cure dont les frais sont portés entièrement ou partiellement par la caisse.

Les assurés avaient autrefois le droit de gestion de la caisse, mais il a été supprimé. Contrairement aux stipulations légales, l'administration repose exclusivement dans les mains des Directions.

XI. Le libre parcours.

Tous les membres du personnel ainsi que leurs familles ont droit à trois billets gratuits par an. Les voyages faits pour raisons de service ou lors de déplacement, n'entrent pas en ligne de compte. Des permis permanents de libre parcours ne sont accordés qu'aux agents que leur service oblige à voyager souvent. Les agents jouissent du libre parcours à l'étranger, dans les pays ayant conclu des conventions à cet effet avec la Yougoslavie. Les retraités et leurs familles ont également droit à trois billets gratuits par an. Dès que les enfants exercent une profession indépendante, ils perdent leur droit à la libre circulation. Les billets gratuits sont délivrés sans frais.

XII. Récompenses et sanctions pénales.

On accorde des récompenses aux agents ayant prévenu des accidents par leur attention, leur présence d'esprit ou leur courage ainsi que pour autres actions remarquables. Les récompenses consistent en gratifications, citations ou distinctions.

Des fautes légères peuvent être punies par le chef de service; l'inculpé a toujours le droit de faire appel de la peine infligée. Lors de faute grave, l'action disciplinaire légalement stipulée doit avoir son cours. Des révocations immédiates ne peuvent avoir lieu que s'il s'agit de personnel auxiliaire. Les punitions prévues par la loi de 1923 sont: le blâme verbal ou écrit, l'amende, le déplacement, le renvoi de la promotion à un grade supérieur. La révocation immédiate est prononcée lors de grève, résistance passive, vol, fraude ou faux. Un agent peut, en outre, être licencié lorsque, six ans durant, son service est qualifié d'insuffisant.

XIII. Le logement.

Le personnel de la ligne est logé dans des bâtiments de service et des habitations appartenant aux chemins de fer. Pour remédier à la crise des logements, on inscrit chaque année au budget des sommes destinées à construire des demeures.

Les agents habitant des logements de service ne payent pas de loyer, mais ne touchent pas d'indemnité de logement. Les agents habitant des demeures construites ces derniers temps par l'Etat, payent un certain loyer qui doit servir à l'amortissement.

Les agents n'ayant pas de logement de service bénéficient d'une indemnité de logement qui se monte pour les trois échelles supérieures de la 1^{re} catégorie à 3600 dinars par an ;

elle est pour les autres employés :

	1 ^e cat.	2 ^e cat.	3. cat.
jusqu'à 6 années de service	1800	1200	1020
jusqu'à 9 années de service	2100	1500	1200
pour ceux ayant plus de 9 années de serv.	2700	1800	1500
pour les employés subalternes :			
jusqu'à 15 années de service	1020		900
ayant plus de 15 années de service	1200		1020

XIV. Locaux, mesures d'hygiène et de sûreté.

Dans quelques gares importantes, il existe des lavabos et des installations de bains, ainsi que des dortoirs ; ils sont destinés en première ligne au personnel de la machine. Il n'y a ni cantines, ni réfectoires à l'usage du personnel. Aux buffets des gares, on lui accorde une réduction de 50% sur le prix des aliments ; pour les boissons, on n'accorde pas de diminution.

Il existe des installations de désinfection fort simples pour le nettoyage des voitures ; à Serajevo il y a une installation moderne qui fut construite en 1921 et sert principalement à l'extermination de la vermine au moyen de certains gaz. Cette installation donne des résultats très satisfaisants.

XV. La tenue de service.

La tenue de service est la suivante pour les chefs de gare, employés et employés subalternes de l'exploitation :

- 2 casquettes tous les deux ans
- 1 veston et 1 pantalon de drap tous les ans
- 1 veston et 1 pantalon de toile tous les ans
- 1 capote tous les 3 ans
- 1 paire chaussures tous les ans.

Chefs de magasin :

- 1 casquette tous les ans
- 1 veston et 1 pantalon de drap tous les 3 ans
- 1 veston et 1 pantalon de toile tous les ans
- 1 capote tous les 3 ans
- 1 paire chaussures tous les ans.

Chefs de trains, conducteurs, contrôleurs de trains, contrôleurs de gare, surveillants de la voie, contrôleurs des services électriques, contrôleurs de travaux etc. :

- 1 casquette tous les ans
- 1 veston et 1 pantalon de drap tous les 3 ans
- 1 veston et 1 pantalon de toile tous les ans
- 1 capote tous les 3 ans
- 1 paire chaussures tous les ans
- 1 pelisse tous les trois ans
- Tous les vêtements susdits sont de première qualité.

Chefs d'équipe, surveillants de travaux, ouvrier du service des manœuvres, gardiens, serre-freins, visiteurs etc. :

- 1 casquette tous les ans
- 1 veston et 1 pantalon de drap tous les 2 ans
- 1 veston et 1 pantalon de toile tous les ans
- 1 capote tous les 3 ans
- 1 paire bottes tous les ans
- 1 pelisse tous les 3 ans.

Garçons de bureau, concierges services centraux :

- 1 casquette tous les ans
- 1 veston et 1 pantalon de drap tous les 2 ans
- 1 veston et 1 pantalon de toile tous les ans
- 1 capote tous les 3 ans
- 1 paire chaussures tous les ans.

Mécaniciens et chauffeurs :

- 1 casquette tous les ans
- 2 vestes et cottes de travail bleues tous les ans
- 1 paire bottes feutre.

XVI. La visite médicale et visite des yeux.

Avant l'entrée au service, les candidats sont soumis à un minutieux examen médical et à une visite des yeux. Comme règle générale, le personnel ne doit pas se soumettre périodiquement à de nouveaux examens.

XVII. Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

Il existe deux maisons de convalescence ; l'une est la propriété de la Caisse de Secours-maladie et est administrée par elle ; elle offre de la place à 42 personnes. L'autre appartient aux chemins de fer de Bosnie et Herzégovine, elle offre 60 places et est gérée par une commission du personnel. La Direction accorde à l'institution tout le concours possible. Chaque membre a droit d'y être admis, s'il le fait savoir en temps voulu et a payé sa cotisation.

XVIII. L'apprentissage technique.

Seul, le personnel des services roulant s'est formé théoriquement au moyen d'un cours annuel. L'apprentissage des autres membres du personnel se fait durant le service. Des commissions spéciales fonctionnent pour les examens. Pour le service de la locomotive, des élèves sont admis dans les ateliers et formés pour le service de chauffeur et de mécanicien. Il existe des cours au profit des piqueurs. L'organisation s'occupe de l'apprentissage du personnel, en organisant des cours et au moyen de l'organe syndical.

Suppression du Droit d'association des Cheminots grecs.

Au courant de l'année, deux grèves importantes se sont produites dans l'industrie des transports de Grèce ; la grève des marins (fin mai), déclarée par la Fédération des Gens de mer grecs et celle (du début de septembre) du personnel de la ligne électrique Athènes- le Pirée, menée par la Fédération des Travailleurs de l'Electricité, du Gaz et des Tramways.

Dans les deux cas, le Gouvernement s'est abstenu de toute mesure contre les grévistes ; il s'est cependant catégoriquement refusé à entrer en pourparlers avec eux ou à intervenir en leur faveur auprès du patronat. Ce ne fut que lorsque les cheminots manifestèrent leur intention de participer à la lutte, que le Gouvernement s'émut. L'intervention des cheminots dont l'organisation est une des plus puissantes de Grèce, lors de la grève des gens de mer, déplut aux autorités qui désiraient, de toute façon, éviter une grève aux chemins de fer. Le 13 juin, en dépit des menaces du Gouvernement, la Fédération des cheminots proclama une grève de solidarité de 24 heures sur les réseaux du Peloponnèse, de Thessalie et de l'Attique. La grève qui réussit pleinement, témoigna de la cohésion et de l'unité existant au sein de la Fédération.

Lors de la récente grève des travailleurs de l'électricité et des tramways, la Fédération ne resta pas non plus indifférente. Consciente de ses devoirs, elle témoigna ouvertement de sa sympathie envers les grévistes, laissant entendre qu'elle était prête, au besoin, à les secourir par une grève de sympathie. Le Gouvernement, inquiet par cette menace, s'avisait de prévenir le mouvement, en décidant la mobilisation du personnel des chemins de fer par la promulgation d'un décret, en date du 12 septembre. Ce faisant, il profita du droit que lui accorda une loi de 1914, autorisant le Gouvernement à mobiliser, en cas de nécessité, le personnel des chemins de fer, des tramways et les gens de mer. Les travailleurs mobilisés continuent à exercer leurs fonctions, mais sont soumis à la juridiction militaire. La mesure ci-dessus visait à mettre la Fédération dans l'impossibilité d'appuyer les grévistes et à l'empêcher également d'engager la lutte pour faire aboutir ses propres revendications.

Ce n'était pas la première fois que le Gouvernement procédait à une mobilisation des cheminots, mais, jamais encore, il n'avait sévi contre eux avec la sévérité et la vigueur dont il fit preuve en l'occurrence.

A peine le décret en question avait-il été promulgué, que le Commandant du 1er Corps d'armée émit un ordre de service, annonçant à la Fédération des Cheminots, l'interdiction de toute assemblée sans autorisation spéciale de la part du dit commandant. Il fut défendu, en outre, aux militants syndicalistes d'exercer leurs fonctions et ils se trouvèrent exposés aux pires poursuites.

Le 26 septembre dernier eut lieu, à Salonique, un meeting de locataires, organisé pour protester contre une modification du moratorium. Le Bureau Central Syndicaliste de Salonique invita tous les ouvriers de cette ville à prendre part au meeting; le Comité Directeur du Syndicat des Cheminots décida de donner suite à cet appel et publia dans la presse une circulaire, exhortant ses membres à se rendre au meeting. Cette attitude fut qualifiée par les autorités militaires de violation des lois. Sans tarder, le Commandant militaire ordonna l'arrestation du Secrétaire général de la Fédération et fit arrêter le lendemain les 7 membres du Comité Directeur du Syndicat de Salonique. Après 6 jours, les prévenus furent conduits devant la cour martiale qui les condamna, le 8 octobre, après un procès de deux jours, à des peines allant de 6 à 8 mois d'emprisonnement, à une amende 1500 Drachmes et à la perte des droits civiques pour la durée d'un an.

Ce jugement souleva une profonde indignation dans la classe ouvrière grecque tout entière. On cherchera en vain une condamnation semblable dans les annales du mouvement ouvrier de Grèce. Entretemps, les persécutions continuent et les autorités s'ingénient à étouffer toute liberté de pensée.

Quel est le motif réel de ces procédés intolérables? Le Tribunal a justifié son verdict par le prétexte que les condamnés étaient soldats et n'avaient pas le droit, comme tels, de participer au meeting. Le motif réel était autre: il faut que les cheminots soient provoqués. Un ordre émis, le 8 octobre, par le commandant militaire annonça que sera passible de peine, quiconque incitera à la grève des agents des chemins de fer ou autres travailleurs, des actes semblables devant être considérés comme incitation à l'indiscipline ou à la désertion.

On voit de quelles façons les autorités s'efforcent d'augmenter l'agitation qui règne parmi les cheminots, afin de les forcer à engager la lutte et d'être ainsi à même de frapper et d'anéantir leur organisation. Les cheminots cependant ne sont pas laissés prendre à ce jeu et s'abstiennent de relever le défi et de déclarer une grève désirée par le Gouvernement.

Jusqu'ici le rapport qui nous fut envoyé de Grèce. Nous nous sommes empressés de le publier afin de signaler les événements de ce pays à l'attention publique. On constate combien peu certains gouvernements se soucient des engagements pris envers la classe ouvrière, par leur signature du Traité de Paix de Versailles et comment ils n'hésitent pas à violer leurs promesses concernant la liberté syndicale.

La Grèce n'est pas le seul pays où les cheminots soient exposés à des persécutions et il va sans dire que la Fédération Internationale des Travailleurs du Transport s'efforcera, par tous les moyens, d'obtenir le rétablissement de la liberté d'association.



Réglementation internationale du trafic automobile et création de directives internationales, concernant les questions sociales intéressant les chauffeurs professionnels.

Comme on sait, une conférence spéciale de chauffeurs se réunit à Hambourg, en août 1924, à l'occasion du Congrès international des Transports. Cette conférence commença ses travaux en constatant que la convention internationale du 11 octobre 1909 qui a servi de base à la réglementation du trafic automobile dans tous les pays signataires, avait été conchue, sans la collaboration des travailleurs intéressés, les Gouvernements s'étant bornés à demander l'avis du Comité du Touring Club de France. A ce moment, les transports automobiles étaient encore peu conséquents et les chauffeurs n'étaient pas organisés.

Depuis lors, l'automobilisme a pris dans tous les pays, un essor inattendu; un nouveau métier a surgi, englobant des centaines de mille de travailleurs. Les dispositions de la convention sus-visée, partant les législations qui reposaient sur elles, ont perdu toute valeur et il est d'une nécessité impérieuse qu'une nouvelle réglementation soit établie, réglementation à laquelle les organisations de chauffeurs devront collaborer. Pour donner une idée de la situation actuelle, nous n'avons qu'à rappeler l'usage qui veut que sur les routes de 9 pays d'Europe, on doit tenir sa droite, tandis que dans cinq autres on tient sa gauche. En Italie les deux systèmes sont en vigueur: dans l'Italie du Nord, on circule à gauche, dans l'Italie du Sud, à droite.

Les questions suivantes demandent impérieusement une réglementation internationale:

1° Prescriptions concernant les signaux et plaques à appliquer à l'avant et à l'arrière des véhicules et concernant l'éclairage de ces plaques le soir.

2° Prescriptions concernant le système de circulation dans le trafic international.

3° Placement de poteaux indicateurs et de disques avancés, éclairés la nuit, aux passages à niveau, carrefours etc.

4° Placement de disques avertisseurs, munis de signes internationalement convenus, basés sur le système suisse, à tous les endroits dangereux des routes.

5° Application obligatoire d'antidérapants aux roues.

6° Création d'écoles pour chauffeurs par les municipalités ou par l'Etat.

7° Prescriptions concernant l'examen pratique et théorique à subir par les chauffeurs et concernant l'admission de véhicules au trafic.

8° Fixation de l'âge minimum pour exercer le métier de chauffeur à 21 ans.

9° Assurance obligatoire du chauffeur, de la part du propriétaire de l'automobile, contre les accidents du travail et l'invalidité.

10° Démarrage automatique pour les véhicules, munis de moteurs à explosion.

11° Prescriptions pour que le siège du chauffeur soit capitonné et à ressorts et se trouve à l'abri des intempéries.

12° Réglementation pour l'usage de remorques et prescriptions identiques au point 11, concernant le siège de ceux qui accompagnent le convoi (freineurs).

Des directives internationales devront, en outre, être créées pour la protection sociale des chauffeurs et porter sur les points suivants:

a) Conclusion lors de l'entrée en service d'un contrat stipulant quelles seront la durée et la nature du service, ainsi que le montant total du traitement (espèces et paiement en nature).

b) Droit au traitement total en cas de maladie ou de brève absence du service trouvant sa cause dans d'autres motifs valables.

c) Fixation de la durée du travail à 8 heures par jour ou à 48 heures par semaine.

d) Jours de repos hebdomadaire de 36 heures consécutives.

e) Congé de 2 semaines par an, après un service de 6 mois au moins, augmentant graduellement jusqu'à 5 semaines, après 20 ans de service.

f) Possibilité de dénonciation du contrat au début de chaque trimestre avec un préavis de 6 semaines.

g) Repos d'une durée suffisante lors de signes manifestes de fatigue, après deux heures de service ininterrompu.

h) Assurance de retraite pour les chauffeurs professionnels.

Se basant sur ces considérations, le Comité Exécutif de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transports a adopté un rapport qu'il a transmis à la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations, ainsi qu'au Bureau International du Travail, en langues française, anglaise, allemande et suédoise.

Le 20 octobre 1924, une conférence eut lieu dans les bureaux du B. I. T. entre le Directeur, M. Albert Thomas, différents chefs de service et les membres du Comité Exécutif de la I. T. F., conférence qui s'est occupée, à côté de questions intéressant d'autres catégories de travailleurs des transports, également de celles touchant les chauffeurs. Elle fut suivie par la réunion de diverses commissions.

Dans la commission devant s'occuper de l'automobilisme, où la Société des Nations et le Bureau International du Travail étaient représentés respectivement par M. M. Romein et de Roode, le camarade Forstner rapporta de façon détaillée sur les questions touchant le transport automobile, tant du point de vue technique que de celui de la sécurité, ainsi que de la situation économique et sociale du chauffeur professionnel. Il termina son exposé en souhaitant que la Commission des Communications et du Transit de la Société des Nations veuille bien entendre des représentants des organisations de chauffeurs, lorsqu'elle s'occupera de la question, et que le Bureau International du Travail accorde, selon l'esprit des décisions de Hambourg, une attention bienveillante à la position économique et sociale du chauffeur et prenne les mesures propres à amener l'adoption de directives internationales.

Dans une séance commune de clôture, sous la présidence de M. Thomas, les commissions rapportèrent sur le résultat de leurs délibérations. Espérons qu'en dépit des difficultés que la chose présente, les travaux préparatoires aboutiront au résultat désiré!

Les organisations internationales des entreprises de Tramways et de Chemins de fer d'intérêt local.

Il existe actuellement deux organisations groupant des entreprises de Tramways et de Chemins de fer secondaires. La plus importante est l'Union internationale de Tramways, de Chemins de fer d'intérêt local et de Transports publics automobiles, dont le siège est établi à Bruxelles. Elle est la continuation de l'Union internationale fondée en 1885, qui se désagrégée durant la guerre, fut dissoute officiellement au printemps 1919 et reconstituée ensuite. Les entreprises affiliées se répartissent sur les pays suivants: Argentine (1), Belgique (24), Chine (2), Danemark (2), Egypte (2), Espagne (8), France (46), Grande-Bretagne (9), Luxembourg (1), Grèce (1), Italie (26), Norvège (4), Pays-Bas (16), Perse (1), Pologne (3), Roumanie (3), Suède (6), Suisse (22), Tchécoslovaquie (3), Tunisie (1), Turquie (2). (Les chiffres indiquent le nombre des membres dans chaque pays).

Comme on voit, l'organisation se limite aux pays alliés et neutres. Son but est déterminé dans les Statuts de la façon suivante:

«L'Union internationale a pour objet l'étude de tout ce qui se rattache à l'industrie des tramways, des chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles, dans le but de favoriser les progrès de ces industries, tant au point de vue technique et économique qu'au point de vue des intérêts du public.»

A cet effet, elle organise des Congrès périodiques qui se réunissent généralement tous les deux ans et a institué un secrétariat qui fournit aux membres, périodiquement ou sur demande, des données sur des recherches ou expériences faites dans les exploitations de divers pays ou tout autre renseignement se rattachant aux industries susvisées. Les deux derniers Congrès ont eu lieu à Bruxelles, en octobre 1922, et à Paris, en juin 1924.

La deuxième organisation internationale en cause est la «Internationale Strassenbahn- und Kleinbahnverein» (Association internationale de Tramways et Chemins de fer secondaires) dont les membres appartiennent principalement aux pays centraux, mais qui s'étend également à certains pays neutres. Cette organisation a tenu son deuxième Congrès en Allemagne, au mois de septembre dernier. L'ordre du jour comportait, entre autres points: le one-man car, la moyenne annuelle de voiture-kilomètres effectuée par le personnel roulant, le maintien des stipulations légales sur la durée du travail dans les entreprises publiques de transport, la concurrence des services d'autobus.

Le Capital belge employeur international.

D'après un aperçu publié par l'organe des cheminots belges, les Compagnies de tramways des villes suivantes ont leur siège social en Belgique et sont, par conséquent, financés exclusivement ou principalement par du capital belge:

Alexandrie, Alicante, Athènes, Barcelone, Bucarest, Barletta, Belgrade, Bilbao, Bologne, Braïla, Carthagène, Catane, Florence, Galatz, Reyssel, Livourne, Madrid, Milan, Murcia, Naples, Palerme, Reims, Reval, Rome, Rosario, Salerne, Smyrne, Sofia, Szegedin, Tascent, Tientsin, Riga, Turin, Varsovie, Vérone, Vicence. Plusieurs chemins de fer secondaires électriques hors de Belgique sont également exploitées au moyen de capitaux belges.

Une société coopérative de navigation sur le Volga.

Un correspondant du «Nieuwe Rotterdamsche Courant», le plus important des quotidiens bourgeois de Hollande, envoyé en Russie pour un voyage d'études, communique, parmi ses impressions, la description suivante d'un voyage sur le Volga:

«Ce qu'on m'avait raconté au point de vue politique et économique (au sujet de la navigation sur le Volga) n'était pas de nature à justifier de grandes espérances. Un homme, dans le temps une des personnalités les plus en vue dans les milieux s'intéressant à la navigation sur le Volga, avait élaboré un projet pour une nouvelle exploitation des bateaux ayant fait le service sur ce fleuve. Durant une demi-année les négociations avaient été trainées en longueur par Moscou et à tout moment il espérait, non sans raison peut-être, obtenir la concession demandée. Au dernier moment cependant, l'ancien personnel des bateaux survint et reclama pour lui la concession, sur la base du projet présenté. Le Gouvernement ne demandait pas mieux que de l'accorder plutôt à un syndicat de travailleurs qu'à un capitaliste. Celui ne perdit pas courage, croyant qu'on finirait bien par venir à lui. Pendant ce temps, les équipages exploitaient déjà l'entreprise.

On conviendra que tout ceci n'était pas propre à éveiller de grandes illusions.

J'eus cependant une surprise agréable. Pas un mot de trop ne m'avait été raconté en faveur des bateaux. Ils sont à deux ponts ; sur le pont inférieur se trouvent les cabines de 3e et 4e classe. Là, voyagent à leur façon le moujik et les petites gens et l'odorat y est frappé par toutes les odeurs que comporte cette façon de voyager. L'installation en elle-même, bien que fort simple, est très bonne.

Sur le pont supérieur se trouvent les cabines de la 1e et 2e classe qui se différencient très peu entre elles. Les cabines sont aménagées sur toute la longueur des bateaux rapides et spacieux ; elles sont propres, confortables, bien installées et d'une hauteur remarquable pour des cabines de navires. Les lits sont étroits, mais commodes et d'une propreté occidentale. Le pont est bien entretenu, clair et abrité comme celui d'un paquebot transatlantique. Il y a des fauteuils et des bancs en nombre suffisant et l'on peut même s'y faire servir ses repas. Toutes les exigences que, dans notre monde raffiné, nous avons l'habitude de poser aux transports de luxe se trouvent réalisées ici, avec l'unique différence que, chez nous, on ne connaît pas d'aussi beaux bateaux pour la navigation fluviale. A l'avant et à l'arrière, il y a de luxueux salons avec de nombreuses vitres, ce qui permet aux passagers, même lors de mauvais temps, une libre vue sur le paysage. Dans les deux salons, il y avait d'excellents pianos, accordés avec soin.

Le service est bien fait et avec politesse, ainsi que nous en avons coutume, bien que le système des pourboires ait été aboli. Les consommations sont fournies à crédit durant le voyage entier ; la cuisine est excellente et bon marché. »



La grève des marins argentins.

Voilà bientôt trois mois que les marins argentins, au nombre de 15.000, se trouvent en grève. Pour bien comprendre l'origine de ce conflit, il est nécessaire de remonter de quelques années.

La Fédération des Travailleurs maritimes d'Argentine fut fondée le 5 avril 1920 et vécut d'une existence, plus ou moins précaire, jusqu'au déclenchement de la guerre, lorsque son effectif ne dépassait guère quelques centaines de membres. L'essor de la navigation qui se produisit en 1916, apporta à l'organisation des possibilités qu'elle sut mettre à profit. C'est dans cette année que l'organisation qui groupait tous les grades subalternes signa avec les organisations des états-majors (Capitaines et Seconds au long cours ; Capitaines et Pilotes au cabotage, Mécaniciens, Commissaires et Radio-télégraphistes) un pacte de solidarité, aux termes duquel les deux parties déclarent qu'elles ne navigueront plus dorénavant qu'avec des hommes ou des officiers syndiqués. Les armateurs se virent contraints d'accepter cette situation, mais ont fait depuis lors bien des tentatives infructueuses de la modifier. A la suite du dit pacte, les organisations devinrent excessivement puissantes et tous les hommes étaient syndiqués. Une politique combative et énergique procura à la Fédération la réputation d'une organisation militante. Citons, comme un exemple, la grève de 1920 contre la Mihanovich Cie, qui se poursuivit durant 14 mois et se termina par une brillante victoire. La Fédération fut, par la suite, une des rares organisations qui surent tenir tête à la tourmente réactionnaire de 1921, déclanchée par la Ligue patriotique argentine (une espèce d'organisation fasciste).

Le 3 mai dernier, la Fédération Syndicale argentine organisa une grève générale contre une nouvelle loi sur les pensions promulguée par le Gouvernement. La Fédération participa à la grève, mais les organisations des officiers qui étaient en faveur de la loi, refusèrent d'y prendre part. Les armateurs

croquant qu'une occasion s'offrait de briser la coalition qui se dressait contre eux, tâchèrent d'enrôler des équipages de fortune de non-syndiqués. Ils étaient activement aidés en cela par le Ministre de la Marine (réactionnaire connu et Vice-Président de la Ligue patriotique). Les armateurs, toutefois, avaient mal fait leurs calculs, car les états-majors, tout en n'ayant pas de sympathie pour le but primitif de la grève, y participèrent dès qu'ils virent qu'on s'en servait comme un prétexte pour anéantir la Fédération et, une fois de plus, les armateurs connurent les douleurs de l'échec. Il n'est pas sans intérêt de signaler à ce propos que les autorités délivrèrent des carnets à quiconque en faisant la demande et pouvait faire valoir la moindre des relations avec la navigation ou la mer. Par la suite cependant, tous les jaunes durent être congédiés.

Bien que s'étant terminé par une victoire pour les marins, le conflit avait mis l'Union des Capitaines et Seconds au Long-Cours comme médiatrice en contact avec l'Association des Armateurs qui, peu à peu, réussit à les amener dans son camp. Renforcés de la sorte, les armateurs étaient à l'affût d'un prétexte pour un nouveau conflit. Celui-ci leur fut offert (ou créé par eux) par l'enrôlement d'un homme non-syndiqué sur un vapeur, à la suite de quoi l'équipage entier mit sac à terre et fut poursuivi pour désertion. Faisant semblant de voir ses intérêts et son prestige lésés par cet incident, l'Union des Capitaines décida, le 12 juillet, de violer le pacte conclu et d'ouvrir dans ses bureaux un registre pour l'enrôlement de marins non-syndiqués.

Une grève était inévitable. Pour commencer, elle resta limitée aux Sociétés ayant enrôlé des jaunes, mais à la suite des mesures restrictives de la part des autorités, (perquisition des bureaux, arrestation de militants), elle se développa, le 25 août, en une grève générale de tous les marins et officiers (à l'exception des capitaines et seconds).

La cohésion fut admirable. Une information, en date du 3 octobre, constate qu'environ 15.000 hommes sont en grève et que jusqu'alors (près de six semaines après la déclaration de la grève générale et trois mois après le déclenchement de la grève partielle), seulement douze membres de la Fédération avaient trahi leurs camarades.

Soulignons qu'il ne s'agit pas ici d'un mouvement concernant les salaires ou les conditions du travail. Aucune demande excessive n'a été formulée, tout ce que les hommes désirent, c'est de maintenir les droits dont ils ont joui pendant huit ans et qui ne contentent pas un sou aux armateurs. L'enjeu véritable de la lutte est cependant plus profond : les marins luttent pour existence même de leur organisation contre les attaques capitalistes visant à l'anéantir.

Signalons encore le concours unanime et spontané de tous les travailleurs de la République argentine, de toutes couleurs ou tendances, de l'extrême droite à l'extrême gauche. Le mouvement syndical argentin est loin d'être uni ; il y a des fissures profondes et, maintes fois, des luttes intestines ont divisé les travailleurs. En l'occurrence cependant, toutes les divergences ont disparu devant le but commun. La Fédération des Cheminots (adhérente à I.T.F.) a versé \$ 3.000 dans la caisse de grève des marins ; elle a nommé une sous-commission chargée de collaborer avec le Comité de grève et a donné à ses sections l'instruction de se préparer à répondre à un appel éventuel. La Fédération syndicale argentine organisa une grève de sympathie de 24 heures à Buenos-Aires et plusieurs autres organisations font des grèves de sympathie, parmi lesquelles la Fédération des Ouvriers des Chantiers de Navires, l'Union des Conducteurs de grues et certaines organisations d'arrimeurs.

Le mouvement n'est pas terminé et il est difficile de prédire à distance, quelle en sera l'issue. La Fédération des Marins argentins peut se vanter d'une longue série de victoires et d'une réputation de combativité admirable et, si elle reçoit le concours voulu, elle devra triompher à la longue. Il est certain, cependant que de graves intérêts capitalistes sont en jeu et, quelle que soit l'issue du conflit, il aura, pour le mouvement syndical argentin, des conséquences de longue portée.

Les Salaires des Gens de mer.

Il y a un an environ, nous avons publié les résultats d'une enquête détaillée concernant les salaires et les heures de travail des gens de mer de divers pays. Un tableau comparatif des soldes fut soumis à la Conférence internationale des Gens de mer, réunie à Amsterdam en octobre 1923, tableau qui fut publié dans le Bulletin du 15 novembre suivant.

Sur ces entrefaites, des modifications ont été introduites qui nécessitent la publication d'un nouveau tableau.

Au 1er juillet 1923, le chiffre pour la solde d'un matelot était, en mettant 100 pour la Grande-Bretagne, de 152 aux Etats-Unis, de 48 en France, de 95 aux Pays-Bas, de 68 en Norvège, de 171 en Australie, de 54 en Allemagne, de 96 en

Suède, de 21 en Yougoslavie, de 72 au Danemark, de 44 en Lettonie, et de 51 en Belgique. Ces chiffres se limitent à une comparaison de la valeur des soldes et ne tiennent pas compte du pouvoir d'achat de l'argent dans les différents pays.

La solde d'un matelot, exprimée dans la devise des pays, était, au 1er octobre 1924, en Grande-Bretagne de £ 10.-, aux Etats-Unis de \$ 62.50, en France de frs. 390.-, en Allemagne de M. 78.-, aux Pays-Bas de fl. 100.-, en Norvège de 185 couronnes, en Australie de £ 16.10.-, en Suède de 149 couronnes, au Danemark de 185 couronnes, en Belgique de frs. 525, en Lettonie de Rb. 80.- et en Russie de £ 6.-. Les autres soldes, payées en Grande-Bretagne, se montent aux chiffres suivants : conducteur de petite chaudière £ 11.10.-, charpentier (minimum) £ 12.10.-, chauffeur £ 10.10.-, soutier £ 10.-, 1er maître d'équipage £ 11.10.- et Matelot léger £ 6.5.-.

Tableau comparatif des salaires des différentes catégories.

Pays	Tonneaux de jauge brute au 30. 6. 1924	Matelot par rapport		Conducteur petite chaudière par rapport		Charpentier par rapport		Chauffeur par rapport		Soutier par rapport		1er Maître d'équipage par rapport		Matelot léger par rapport	
		au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.
Grande-Bretagne	18.917.000	100	100	115	100	125**)	100	105	100	100	100	115	100	63	100
Etats-Unis	11.823.000	100	140	120	146	128	143	108	144	96	135	120	146	74	170
France	3.193.000	100	46	115	47	115	43	108	48	100	46	115	47	83	59
Allemagne	2.856.000	100	43	115	42	122	41	113	45	96	40	122	44	54	34
Pays-Bas	2.533.000	100	90	115	87	115	79	105	87	85	74	115	87	50	67
Norvège	2.326.000	100	59	114	58	114	53	103	57	59	35	114	58	54	49
Australie*)	2.213.000	100	165	118	170	—	—	112	176	100	165	106	152	71	181
Suède	1.146.000	100	89	114	88	114	81	100	85	68	61	114	88	83	113
Danemark	974.000	100	72	114	71	114	66	103	71	68	49	114	71	49	54
Belgique	555.000	100	50	113	56	121	60	104	57	100	57	113	56	73	64
Yougoslavie	?	100	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Lettonie***)	?	100	36	119	37	125	36	106**)	36**)	100	36	119	37	88	50
Russie	?	100	67	138	71	117	66	108	61	—	—	125	65	79	73

(*) Le tonnage indiqué est le chiffre total pour les Dominions britanniques, (**) Minimum, (***) Change en juin 1924 £ 1.- = 22,50 roubles lettones.

Les soldes des matelots ont été prises comme base pour la comparaison entre les différents taux ; les soldes payées en Grande-Bretagne ont été prises comme base pour la comparaison entre les différents pays. Les chiffres indiquent les soldes au 1er Octobre 1924, calculées d'après le change en vigueur à cette date.

£ 1.- = \$ 4,46 = 84,05 frs. fr. = 18,75 Rentenmark = 11,54 florins = 31,51 cour. norv. = 16,77 cour. suéd. = 25,64 cour. dan. = 92,05 frs. belges.

DIVERS

L'Espéranto ressource dans notre lutte.

L'intérêt croissant.

Le Congrès, de la Fédération internationale du Personnel des P. T. T. tenu récemment à Vienne, s'est prononcé en faveur de l'Espéranto comme langue auxiliaire internationale et a recommandé aux organisations adhérentes la création de cours pour l'enseignement de cette langue. Il a décidé, en outre, d'accorder une subvention annuelle à l'Association internationale des Espérantistes des P. T. T.

En Suisse, l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, s'est déclarée prête à payer les frais de cours d'Espéranto, à donner aux agents employés dans ses services.

Une Conférence d'instituteurs et professeurs socialistes, réunie à Leipzig, a décidé d'œuvrer pour l'introduction de l'Espéranto, comme matière facultative, dans les écoles élémentaires.

La récente (cinquième) Assemblée de la Société des Nations a voté une résolution invitant les pays adhérents à admettre l'Espéranto comme langue dans les services des P. T. T.

La C. G. T. espagnole a décidé à son récent Congrès d'insister auprès de la F. S. I. pour qu'elle introduise l'Espéranto

comme langue auxiliaire dans les relations internationales entre les syndicats.

Dans l'organe des Cheminots allemands, un correspondant fit remarquer, à propos d'une article de la rédaction encourageant les membres à apprendre l'Espéranto, qu'il était pour ainsi dire impossible à la plupart des cheminots de donner suite à cet appel, en vue de l'irrégularité de leurs heures de travail. C'est pourquoi l'auteur suggère que les syndicats obligent le patronat, par des stipulations contractuelles, de lui accorder le temps nécessaire. En réponse à cette proposition, le « Deutscher Eisenbahner » écrit :

« Nous manquons de temps, c'est sûr. Mais lorsqu'on pense qu'il y a vingt ans, nous trouvions, nonobstant une durée de travail de dix à douze heures, le temps, non seulement d'étudier et d'étudier encore, mais aussi de nous consacrer au difficile travail de propagande, on sera d'accord avec nous que cette objection n'est pas valable. Nous renouvelons aux camarades cet appel : apprenez l'Espéranto. C'est d'en bas que doit venir la force motrice pour qu'elle devienne un facteur de quelque importance. Il ne faudra pas négliger pour cela les efforts et la pression visant à obtenir plus de loisirs, à intéresser les patrons et l'Etat à notre cause. Ces efforts n'auront toutefois les résultats désirés que si l'appui nécessaire leur vient, de tous les rangs des travailleurs. Au travail donc, camarades, trouvez-vous le temps ! Veuillez et vous pourrez ! »

Bob Smillie, le militant syndicaliste anglais, dit dans ses mémoires, récemment parues :

« Les Congrès internationaux me font toujours penser à la nécessité d'une langue universelle, dans le commerce entre les nations civilisées. Pourquoi bredouiller dans une langue que les autres ne comprennent pas et qui nécessite les services problématiques des interprètes ? »

PUBLICATIONS DE L'I. T. F.

Bulletin d'Information.

Publication mensuelle de 12 pages, en français, allemand, anglais et espagnol.

Communications de Presse.

Publication bimensuelle, 5 à 7 pages ronéotypées, en français, allemand, anglais et suédois.

Documents de l'I. T. F.

1. Salaires, Heures et Conditions de Travail des Cheminots en Autriche, Hollande, Suède, Espagne et Belgique (1921).
2. Salaires, Heures et Conditions de Travail des Ouvriers du Transport en Grande-Bretagne, Suède et Hollande (1921).
3. Impressions de la Russie des Soviets, par Robert Williams (1921).
4. Les Conditions du Travail dans les Chemins de Fer allemands (1921).
5. La Fédération britannique du Transport et la Triple-Alliance, par Robert Williams (1921).
6. La grande grève des Cheminots français en mai 1920, par Marcel Bidegaray (1921).

7. Salaires et Conditions de Travail dans les ports européens: Belgique, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Allemagne (1922).

Nouvelle Série de Documents.

1. L'attelage automatique dans l'exploitation des Chemins de Fer.
2. Conditions de Travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays. (Suède, Espagne, Hollande, Danemark, Grande-Bretagne et Suisse).

Comptes rendus etc.

Comptes rendus des Congrès Internationaux des Ouvriers du Transport: Amsterdam (avril 1919); Christiania (mars 1920); Genève (avril 1921); Vienne (octobre 1922).

Comptes rendus des Congrès des Cheminots: Londres, novembre 1920; et des Gens de Mer: Hambourg, janvier 1922, et Londres mai 1923.

Rapport Moral et Financier, portant sur l'année 1921 et sur les années 1922 et 1923.

Brochure.

Caractère, But et Activité de l'I. T. F., par N. Nathans, Secrétaire adjoint.

Divers.

Liste d'adresses des Organisations de Cheminots, d'Ouvriers des Transports et de Marins.