



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: Sur la voie vers l'unité	31	sonnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Autriche)	34	Les soldes des marins russes	40
Chronique syndicale	32	Les cheminots au Mexique	37	La durée du Travail des Marins dans les différents pays	40
La F. S. I. et les Syndicats russes	33	Aux travailleurs des ports de la Mer du Nord allemands, belges et hollandais!	38	A tous échos	40
Congrès	34	Gens de Mer: Main d'œuvre de couleur sur des navires allemands	39	Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux	41
Communications du Bureau	34			Esperanto	42
Cheminots: Conditions de travail du Per-					

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Sur la voie vers l'unité.

L'unité, c'est à dire la collaboration internationale des travailleurs dans la lutte contre l'ennemi par excellence, le capitalisme international, est en marche. En dépit de tout!

Dans la première semaine de février, le Conseil général de la Fédération Syndicale Internationale s'est réuni à Amsterdam, afin de se prononcer au sujet des démarches faites jusqu'alors, tant par la F. S. I. que par la Centrale Syndicale pan-russe en vue de l'unité syndicale, et afin de décider, sur la base de la correspondance échangée, ce qui devait être fait.

Trois courants se manifestèrent au cours de l'assemblée : un qui voulait rompre toutes négociations avec les organisations russes et trouva son expression surtout par l'organe du camarade Oudegeest, secrétaire de la F. S. I.; un autre qui était en faveur d'une entrevue avec les Russes sans que des conditions préalables fussent posées et dont le porte-parole était le secrétaire de la Centrale anglaise, Fred Bramley; un troisième finalement, qui se trouva avoir le dessus, qui ne désirait pas rompre les pourparlers et était même en faveur d'une rencontre avec les syndicats russes, à condition que ceux-ci aient auparavant manifesté le désir d'adhérer à la F. S. I.

La première tendance, celle du rejet pur et simple de toute tentative d'accord, c'est à dire du maintien de la division actuelle avec toutes les misères qu'elle a engendrées, ne trouva pas ou presque pas d'appui au sein du Conseil général. C'est du moins ce qui ressortit des discours. La proposition Oudegeest ne fut même pas mise aux voix; c'était un enfant mort-né.

La proposition émanant des partisans de la convocation, sans condition aucune, d'une conférence entre les représentants

de la F. S. I. et ceux de la Centrale russe, conférence au cours de laquelle on aurait l'occasion de discuter le passé, le présent et l'avenir du mouvement syndical international, fut rejetée par 13 voix contre 6. Votèrent pour : A. Purcell, Président de la F. S. I. et représentant du syndicalisme anglais au sein du Conseil général; J. Brown, un des trois secrétaires de la F. S. I.; F. Bramley, second représentant des syndicats anglais; C. Madsen, Président de la Centrale syndicale danoise et représentant des pays scandinaves; A. Cook et le soussigné, secrétaires respectivement de la Fédération internationale des Mineurs et de celle des Ouvriers des Transports, représentants des Secrétariats Professionnels Internationaux au sein du Conseil général.

Une proposition fut présentée par K. Dürr, Secrétaire de l'Union syndicale suisse et représentant des syndicats de Suisse et d'Autriche, tendant à l'ouverture d'une enquête en Russie par des délégués de la F. S. I., des Centrales adhérentes et des Secrétariats Internationaux; elle fut repoussée par 13 voix contre 6. Votèrent pour, à part l'auteur lui-même, tous ceux qui avaient voté en faveur de la proposition Bramley, à l'exception du camarade Madsen.

Une résolution reflétant l'opinion de la troisième tendance fut présentée par les camarades R. Stenhuis, Président de la Centrale syndicale néerlandaise et représentant des syndicats de Hollande et de Belgique et G. J. H. Smit, secrétaire de l'Union internationale des Employés du Commerce et représentant des Secrétariats Professionnels au Conseil général; elle fut adoptée par 14 voix contre 5 et était de la teneur suivante :

« Le Conseil Général de la Fédération Syndicale Internationale, réuni à Amsterdam le 5 février 1925 et jours suivants;

Après avoir pris connaissance de la correspondance échangée entre la Fédération Syndicale Internationale et le Conseil Général des Syndicats pan-russes;

Charge le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale de faire savoir au Conseil Général des Syndicats pan-russes que la Fédération Syndicale Internationale se déclare disposée à admettre le Conseil Général des Syndicats pan-russes, si ce dernier en exprime le désir;

Le Conseil Général déclare être également prêt, dès que les Syndicats russes auront porté à sa connaissance leur désir d'affiliation, à réunir, à leur demande, une Conférence pour échange de vues à Amsterdam. »

Votèrent contre, les membres du Conseil Général énumérés ci-dessus, à l'exception du camarade Madsen qui vota à nouveau avec la majorité.

Les nouvelles de caractère d'actualité, concernant des mouvements en cours, etc., sont publiées dans les « Communications de Presse de l'I. T. F. », expédiées toutes les deux semaines aux organisations et à leurs organes.

Le soussigné se prononça et vota en faveur de la résolution Bramley et contre la résolution Stenhuis-Smit, parce qu'il persiste dans l'opinion — déjà énoncée ici à la veille du Congrès de Vienne de la F. S. I. — que la collaboration et l'unité indispensables des organisations jusqu'ici ennemies ne sauraient être obtenues qu'à la suite de pourparlers. La résolution Stenhuis-Smit exige des syndicats russes, avant d'entrer en pourparlers avec eux, une déclaration exprimant leur désir d'adhérer en principe à la F. S. I. Ainsi qu'Oudegeest a affirmé, à juste titre, croyons-nous, la résolution confirme celle votée à Vienne, qui n'admet pas d'autre unité que celle basée sur les Statuts de la F. S. I.

« Je n'hésite pas à déclarer que le Comité Directeur, s'il avait voulu anéantir d'avance toute possibilité de pourparlers et d'entente avec le mouvement syndical russe, n'aurait pas pu adopter de résolution servant mieux ses desseins.

Quelle est, en effet, la teneur de la résolution qui nous occupe ?

Après avoir confirmé les résolutions des Congrès Internationaux et de ses sessions antérieures, le Comité Directeur y donne pouvoir au Bureau :

« Dans le but d'essayer de réaliser l'unité ouvrière internationale et sur la seule base des Statuts et du programme de la F. S. I.,

d'accepter des pourparlers avec la Centrale Syndicale de Russie, à l'exclusion de l'Internationale Syndicale Rouge. »

Cette dernière adjonction que je me suis permis de souligner, veut dire simplement que le Bureau de la F. S. I. n'engagera des pourparlers avec les organisations syndicales de Russie, que si elles renient, à l'avance, l'Internationale Syndicale Rouge, à laquelle elles adhèrent et dont elles sont le principal appui. Ceci, elles ne le feront pas parce qu'elles ne peuvent pas le faire. Cette condition préalable condition sine qua non pour une première entrevue, sera inacceptable pour la Centrale Syndicale de Russie, tant qu'elle conservera encore un grain d'amour-propre.

Il en est de même bien qu'en moindre mesure peut-être, de la stipulation, disant que l'unité doit être réalisée « sur la seule base des Statuts et du programme de la F. S. I. ». Elle veut dire en d'autres termes : la F. S. I. est disposée à discuter avec les Russes la question de l'unité, à condition que ceux-ci souscrivent, au préalable, aux Statuts et au programme de la F. S. I.

Sans insister ici sur le caractère passager de tous Statuts et programmes, ou sur le fait que Statuts et programme de la F. S. I. sont sans doute encore susceptibles d'améliorations, je tiens à souligner que personne, le Comité Directeur de la F. S. I. pas plus que d'autres, ne saurait être assez naïf pour croire qu'une entente avec le syndicalisme russe pourrait se faire sur la base susdite, en vertu de laquelle une des parties devrait dicter à l'autre des conditions, inacceptables pour toute personne ou organisation qui se respecte et qui refuse de se rendre ridicule.

Je le répète : si le Comité Directeur s'était fixé le but d'empêcher et de rendre impossible tout échange de vues avec les Russes, s'il avait le désir de condamner d'avance à un échec toute tentative visant à l'unité et à la collaboration — il n'aurait pas pu formuler de résolution servant mieux ses vues.

Voilà ce que j'écrivais il y a près d'un an ; aujourd'hui encore ces paroles sont l'expression complète de ma conviction, conviction qui n'est pas seulement mienne, mais que cinq autres membres du Conseil général de la F. S. I. partagent avec moi.

Si nous voulons l'unité, réellement, sincèrement, non pas par amour-propre ou au profit du groupement, du parti ou de la secte auxquels nous adhérons, mais dans l'intérêt de la classe ouvrière tout entière, dans l'intérêt des millions de travailleurs de tous pays qui souffrent matériellement des conséquences de la division du mouvement syndical, dans l'intérêt de la lutte du prolétariat pour l'amélioration de ses conditions d'existence et pour le renversement du régime capitaliste, il ne faut pas qu'il soit question dans les relations entre Amsterdam et Moscou de vainqueur ou de vaincu.

À l'heure actuelle, la décision de l'assemblée d'Amsterdam a été portée à la connaissance de la Centrale russe. Il s'agit donc d'attendre ce que celle-ci décidera. La Centrale anglaise a résolu de se mettre à nouveau en rapport avec les dirigeants russes afin d'examiner la situation créée par la décision susvisée. Des millions de prolétaires, adhérant à « Amsterdam » ou à « Moscou », accueilleront avec satisfaction ces tentatives des syndicalistes anglais qui s'efforcent de rechercher les moyens susceptibles de vaincre les divisions et de réaliser l'unité.

**

Dans nos propres cercles quelques conférences ont eu lieu ces dernières semaines qui nous rapprochent quelque peu de la collaboration internationale et de l'unité d'action entre les travailleurs des transports et les marins des divers pays.

On trouvera par ailleurs dans ce numéro le texte d'un manifeste adopté le 25 février à l'occasion d'une entrevue entre les représentants des organisations allemande, belge et hollandaise de dockers affiliées à l'I. T. F. manifeste qui fut distribué par la suite dans tous les ports des pays en question.

La portée de ce document s'impose. Les dockers allemands, hollandais et belges collaboreront à l'avenir de façon analogue à celle adoptée jusqu'ici entre les travailleurs des divers ports d'un même pays. Ce n'est qu'un début, un tout premier début, mais il ouvre de vastes perspectives pour une action commune, pour des luttes communes et espérons-le, des victoires communes.

Une autre réunion, pour le moins aussi importante, eut lieu à Amsterdam, les 13 et 14 février. Je veux parler de la session de la Commission consultative de la Section des gens de mer, au cours de laquelle les bases furent jetées pour une action concertée internationalement, de toutes les organisations maritimes affiliées à l'I. T. F., en faveur de la journée de huit heures. Ce n'est également encore qu'un premier pas ; quels en seront les fruits dépendra du degré de collaboration des organisations adhérentes.

Toutefois, généralement parlant, la pensée de l'unité gagne du terrain. Les toutes premières conditions pour mener à bien la lutte de la classe ouvrière, l'unité et la collaboration internationales, sont en train de se réaliser ! En dépit de tout !

Edo Fimmen.

Chronique syndicale.

Ce que la situation aux chemins de fer allemands laissait prévoir depuis longtemps est advenu : dans diverses parties du Reich des groupes de travailleurs ont, d'un commun accord, déposé le travail. Le trafic des voyageurs n'a pas été directement atteint par ce mouvement, mais le trafic des marchandises s'en est ressenti immédiatement. Il s'agissait, pour commencer, de grèves spontanées. Les Comités nationaux des organisations n'y avaient aucune part, celui de l'Union allemande des Cheminots a cependant promis son appui aux grévistes. La question de savoir si le mouvement s'étendra et

conduira à une grève générale dépendra en grande partie de l'attitude qu'assumera la Direction. Si elle persévère dans son intransigeance, un conflit général et acharné semble inévitable.

L'agitation qui règne parmi les cheminots allemands a plus d'une cause. Elle résulte cependant principalement des conditions de travail et de salaires. Pendant la période d'inflation, les salaires avaient, en dépit des augmentations presque journalières, baissé jusqu'à un niveau inconnu jusqu'alors, qui ne s'améliora que légèrement, lors de la stabilisation de la monnaie et accuse toujours, malgré quelques augmentations, un écart sensible avec le coût de la vie. La Direction du réseau ferré allemand avait en outre utilisé l'affaiblissement des syndicats allemands, résultant de la résistance de la Ruhr, pour procéder à une augmentation notable des heures de travail. Les démarches tentées à diverses reprises par les syndicats, pour obtenir une amélioration ayant été infructueuses, les organisations décidèrent de résilier, en date du 1er mars, les articles du contrat collectif, relatifs aux salaires et à la durée du travail. Ce nonobstant, la Direction demeura intransigeante, ce qui fit accroître le mécontentement parmi le personnel, mécontentement qu'intensifièrent les mesures de l'administration accordant aux employés supérieurs des allocations spéciales, allant de 4000 à 20.000 Mark par personne et, instituant un système de primes pour le travail effectué, basé sur le calcul, au moyen d'une horloge, de la durée exacte des diverses opérations et ne prescrivant aucune limite quant à la durée générale. Ajoutons à cela qu'à Berlin pour les 5 minutes d'arrêt, imposées en signe de deuil, lors de l'enterrement du Président Ebert, on fit une retenue d'une demi-heure sur les salaires du personnel. Cette mesure qui contraste singulièrement avec les cérémonies officielles de deuil, a été annulée plus tard grâce à l'intervention du Directeur général, mais elle est cependant caractéristique de l'esprit qui règne dans les cercles supérieurs des chemins de fer. A Francfort il avait même été défendu d'utiliser la demi-heure de pause d'après midi en faveur d'une manifestation de deuil.

Depuis l'armistice, les rapports entre l'administration et le personnel des chemins de fer furent à maintes reprises assez tendus, mais jamais l'attitude de la première n'avait été aussi provoquante que depuis la transformation du réseau ferré en une société autonome. La chose s'explique d'ailleurs aisément. L'industrie allemande a une influence prépondérante au sein du nouveau Conseil d'administration et elle s'efforce à maintenir la rétribution des cheminots à un niveau aussi bas que possible, craignant qu'une amélioration ne conduise à une hausse générale du niveau des salaires. Il en est de même par rapport à la durée du travail: l'industrie voit dans la prolongation des heures de travail aux chemins de fer une aide puissante dans ses efforts pour écarter la journée de huit heures. C'est pour cette raison que la lutte des cheminots allemands constitue au fond une lutte contre toute l'industrie privée et prend de ce fait une importance singulière pour toute la classe ouvrière allemande. Il va sans dire que cet état de choses rend la chose plus difficile pour les cheminots, car une grève générale sera sans doute réprimée par tous les moyens. A ces moments, en effet, les gouvernements ne manquent jamais de se rappeler que les chemins de fer sont autre chose qu'une organisme pour réaliser des bénéfices et de déclarer que leur fonctionnement est du plus haut intérêt public. Il est donc inadmissible que l'industrie privée se serve d'une institution aussi importante pour faire valoir ses propres intérêts, tout en menaçant, à tout moment la communauté de conflits.

Le fait que les grévistes se repartissent sur tous les syndicats, les syndicats chrétiens inclus, nous prouve la modération et l'équité des revendications. Le mécontentement est grave, en effet, et un mot de la part des Comités centraux suffirait pour rendre le mouvement général.

Il va sans dire, que tous les camarades étrangers suivent avec intérêt le cours des événements d'Allemagne.

La F. S. I. et les Syndicats russes.

Pour compléter l'échange de lettres entre la F. S. I. et le Conseil des Syndicats pan-russes reproduit dans le numéro du Bulletin d'Information du mois de décembre, nous faisons suivre ici le texte de la réponse de la F. S. I., telle qu'il fut arrêté dans la session du Bureau de la F. S. I., des 1 et 2 décembre :

Amsterdam, le 5 décembre 1924.

Au Conseil des Syndicats Pan-Russes

Moscou.

Camarades,

Le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale, dans sa réunion du 1er décembre, a pris connaissance de votre lettre du 23 octobre.

Votre lettre du 26 juillet et celle du 23 octobre nous ont permis de constater que vous n'êtes pas disposés à vous affilier à la Fédération Syndicale Internationale sur la base de ses statuts et de ses résolutions. En lieu et place, vous proposez la convocation d'un Congrès général et commun, d'un Congrès mondial, auquel seraient invitées à participer, non seulement les Organisations affiliées à la Fédération Syndicale Internationale et à l'Internationale Syndicale Rouge, mais encore toutes celles qui restent en dehors de toutes deux, mais qui adoptent le principe de la lutte de classe.

Dans notre lettre du 11 septembre, nous vous avons déjà rendus attentifs au fait que le Congrès de Vicne nous avait donné des directives précises pour l'ouverture de pourparlers sur l'affiliation des syndicats russes à la Fédération Syndicale Internationale.

Il appartient à notre Comité général, constituant avec le Bureau les organes d'interprétation et d'exécution des décisions de nos Congrès internationaux, de considérer et définir leur attitude à l'égard de votre nouvelle proposition de réunion d'un Congrès ouvrier mondial.

La date de réunion de notre Conseil général est fixée au 5 février 1925, et jours suivants.

Salutations internationales

Pour la Fédération Syndicale Internationale
J. Oudegeest, Secrétaire.

Fin janvier, la F. S. I. reçut le télégramme suivant :

Fédération Syndicale Internationale

Amsterdam.

Votre lettre du 5 décembre dernier a été examinée par le présidium du Conseil Central des Syndicats de la République Socialiste Fédérative des Soviets de Russie, le 29 janvier. Ce dernier ne cache pas sa surprise concernant la lettre en question. Selon notre opinion, elle doit être attribuée au fait d'une mauvaise compréhension ou d'une interprétation tendancieuse de nos lettres qui étaient pourtant parfaitement claires. Le paragraphe 2 de votre lettre est conçu de manière telle qu'il semble en ressortir que nous proposons comme premier pas vers la réalisation de l'unité, la réunion d'un congrès international de toutes les organisations syndicales. Tandis que nous considérons cette mesure comme constituant la procédure la plus correcte, la plus juste et la plus favorable, en vue de la réalisation de l'unité dans le mouvement ouvrier international, nous avons cependant toujours insisté auprès de vous pour que la première démarche pratique en vue d'atteindre l'unité parmi les syndicats soit la tenue d'une conférence commune de représentants, de la Fédération Syndicale Internationale et du Conseil Central des Syndicats de la République Socialiste Fédérative des Soviets de Russie. C'est uniquement en ceci que consiste la proposition pratique que nous vous faisons pour le moment. Nous considérons une telle conférence de représentants de la Fédération Syndicale Internationale et du Conseil Central des Syndicats de la République Socialiste Fédérative des Soviets de Russie comme devant se composer d'un nombre convenu de représentants des deux parties, disons 6 camarades de chaque côté. Elle devrait avoir pour tâche d'élaborer les voies et moyens sur bases desquelles une pleine unanimité

pourrait être atteinte, qui assurerait la création d'une organisation internationale unifiée de syndicats qui serait rejointe par tous les syndicats affiliés à présent à la Fédération Syndicale Internationale et à l'Internationale Syndicale Rouge. Ni l'une partie, ni l'autre ne doit être liée dans cette démarche initiale par autre chose que le sincère désir de l'établissement de l'unité du mouvement, qui doit être fait en tout premier lieu. Des conditions préalables quelconques ne peuvent seulement qu'entraver la cause de l'unification internationale. Il nous semble que si des bases communes seraient trouvées à cette conférence commune, toutes les autres matières ne présenteraient pas de difficultés. Pour cela il nous apparaît que la démarche initiale doit précisément prendre la forme de la convocation d'une telle conférence, dont nous avons déjà parlé et qui se trouve devant votre conseil pour examen. L'idée d'unification internationale des syndicats fait de grands progrès parmi les travailleurs dans de nombreux pays, sans égard à leurs tendances politiques. Cela fait que nous sommes certains qu'en fin de compte la victoire nous sera acquise en promouvant la cause de l'unité internationale vers des conclusions pratiques.

Tomsky, Président Conseil Central syndicats République Socialiste Fédérative des Soviets de Russie.

Dogačov, Secrétaire Conseil Central syndicats République Socialiste Fédérative des Soviets de Russie.

Moscou, le 29 janvier 1925.

Congrès nationaux.

Union des Cheminots de Hollande du 8 au 11 mai à Amsterdam.

Association des Employés des Chemins de fer anglais, du 24 au 28 mai à Hfracombe.

Union des Cheminots d'Allemagne, du 21 au 27 juin à Cologne.

Fédération suisse des Cheminots, les 27 et 28 juin à Berne.

Union des Ouvriers des Transports d'Angleterre (Transport and General Workers' Union) 20 juillet et jours suivants à Yorkshire-Scarborough.

Union des Ouvriers des Transports de Suède du 10 au 15 août, à Stockholm.

Congrès internationaux.

Congrès international du Personnel des Chemins de fer, du 30 juin au 2 juillet à Bellinzona.

Congrès international du Personnel des Tramways, les 18, 19 et 20 juillet à Bruxelles.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Les effectifs au 1er janvier 1925.

Plusieurs organisations ont encore négligé d'envoyer les renseignements demandés au sujet de l'effectif au 1er janvier 1925. Nous prions une fois de plus et avec instance les organisations de répondre dans le plus bref délai à nos demandes de renseignements.

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes :

Union des Ouvriers des Transports autrichiens	fl.	1100,-
Union danoise des Chauffeurs de navire	Cour.	280,-
Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux	frs.	1000,-
Union néerlandaise des Ouvriers des Transports	fl.	1086,-
Union suédoise des Chauffeurs de navire	fl.	90,-

Insigne de l'I. T. F.

L'organisations qui n'ont pas encore commandé d'insignes sont instamment priées de le faire, s'il y a lieu.

Le Congrès des Cheminots de Bellinzona.

Jusqu'à présent, les organisations suivantes ont fait savoir les noms de leurs délégués au Congrès international des Cheminots : Association des Employés des Chemins de fer anglais ; Union suédoise du Personnel de la Locomotive ; Union allemande des Cheminots en Tchécoslovaquie ; Union néerlandaise des Cheminots.

Le Bureau attend les nouvelles des autres organisations à ce sujet.

Le Congrès international du personnel des tramways.

Après consultation des camarades belges, le Congrès international du Personnel des tramways a été arrêté définitivement aux 18 et 19 juillet (éventuellement le 20). Le Congrès se tiendra à Bruxelles. L'ordre du jour, ainsi que des propositions éventuelles, seront envoyés ultérieurement aux organisations.



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

Autriche.

1° La forme de l'entreprise.

La plus grande partie du réseau ferré d'Autriche appartient à l'Etat, une partie minime est de propriété privée. Le réseau ferré de l'Etat est exploité par l'Etat lui-même ; l'exploitation revêt, depuis le 1er octobre 1923, la forme d'un organisme économique indépendant, les « Chemins de fer fédéraux d'Autriche ».

Le Parlement n'exerce pas de contrôle.

Le longeur totale du réseau exploité par l'Etat est de 5.979 kilomètres ; l'effectif du personnel est de 92.000 unités. La longueur totale des réseaux privés est de 756 kilomètres ; l'effectif du personnel est d'environ 4.000 unités.

Les principales lignes privées ont été reprises par l'Etat ; à l'heure actuelle on ne constate pas de tendance vers une étatisation totale des voies ferrées.

2° Le rendement financier.

Nous faisons suivre ici les résultats financiers des Chemins de fer de l'Etat autrichien en 1913 et des Chemins de fer fédéraux en 1923 :

	1913	1923
	Millions	de couronnes
Rentrées	833	3.119.600
Dépenses	672	3.572.500
Dépenses pour main d'œuvre	356	1.661.700

Depuis 1922, d'importantes mesures d'économie ont été appliquées ; voici les plus essentielles : compression des effectifs, fusion de divers services en un seul, diverses réorganisations. A la suite de ces mesures, un certain équilibre budgétaire a pu être établi. Toutes les mesures ont été prises après consultation des organisations.

Les représentants du personnel ont créé à cet effet un Service économique, qui s'occupe, d'une part de signaler les imperfections de l'exploitation et de réclamer qu'on y porte remède, d'autre part de soumettre des propositions au sujet de modifications à apporter dans l'exploitation par l'acquisition de machines plus modernes, l'introduction de méthodes plus rationnelles, etc.

L'opinion publique voit avec satisfaction les efforts pour l'assainissement des chemins de fer. L'Etat n'émet pas d'actions.

Le Gouvernement a le droit d'exercer une certaine influence sur la fixation des tarifs ; il use en large mesure de ce droit.

Le transport par automobile, tant de personnes que de marchandises, est effectué par les Postes de même que par des entreprises privées. L'influence sur le trafic par voie ferrée est minime pour le moment, mais la concurrence commence cependant à se faire sentir.

Le transport des colis se fait tant par la Poste que par les Chemins de fer. Les transports postaux ont jusqu'ici été effectués gratuitement par les Chemins de fer, mais à l'avenir, l'administration devra payer une somme forfaitaire encore à fixer. Les chemins de fer privés sont tenus, en vertu de certaines dispositions dans les concessions, de faire certaines prestations à titre gratuit (transport de courrier, libre parcours pour certains fonctionnaires etc.). Les divers actes de concession diffèrent quelque peu entre eux à cet égard.

3^e Les rapports entre la Direction et l'Organisation du Personnel.

Toutes les organisations qui obtiennent un mandat, lors des élections pour la représentation du personnel, sont reconnues.

Lorsqu'une des deux parties le juge nécessaire, des entrevues ont lieu entre des représentants de la Direction et des représentants du personnel. Il dépend de l'organisation prépondérante (l'Union indépendante) si les pourparlers ont lieu avec elle seule ou avec toutes les organisations en commun.

La direction n'établit aucune distinction entre les représentants des organisations au service actif et les permanents des syndicats.

Les questions touchant le personnel sont réglées avec les délégués du personnel, régulièrement élus, ainsi qu'avec les représentants des organisations reconnues. A défaut d'entente entre le Conseil central du personnel et la Direction générale, la Commission administrative est appelée à donner son avis. Si le Conseil central n'est pas d'accord avec la décision de la Commission administrative, il a le droit, en tant qu'il s'agit de questions autres que la révision de salaires, traitements ou questions analogues, de demander, dans les 14 jours après la dite décision, que l'affaire soit soumise à un arbitre désigné d'un commun accord entre la commission administrative et le Conseil central. La décision de l'arbitre est définitive et obligatoire. A défaut d'entente concernant des questions de salaires, traitements ou allocations, il ne reste au personnel que le recours aux moyens syndicaux.

Les différends relatifs aux conditions du travail sont réglés par l'intermédiaire des divers Conseils du personnel où siègent des représentants des organisations. En tant qu'il s'agit de questions qui relèvent du service de gares, d'ateliers, de remises de locomotives, de conduites électriques etc., l'entente

se fait entre les *Conseils d'hommes de confiance* et les chefs de service ; les questions qui relèvent des diverses Directions sont réglées par un accord avec les *Conseils du personnel*, tandis que celles qui relèvent de la Direction générale sont réglées après accord avec le *Conseil central du personnel*.

Les délégués du personnel sont nommés par des élections. Est électeur tout agent ayant 18 ans et ayant fait au moins 3 mois de service ininterrompu. Est éligible tout agent ayant l'âge de 24 ans, ayant fait au moins 2 ans de service et étant inscrit par une des organisations sur une liste de candidats. La durée du mandat est de 3 ans. Les élections sont secrètes, personnelles et ont lieu d'après les principes de la représentation proportionnelle. Les divers services, c'est à dire, a) le service administratif, b) le service des gares (exploitation et services commerciaux), c) le service des trains, d) le service de la voie et des bâtiments e) le service des ateliers, y compris les magasins d'approvisionnement, f) le service de la traction, y compris les services électriques, doivent être représentés chacun par au moins 1 membre. Il faut en outre que, sur les 12 membres du Conseil du personnel, au moins deux appartiennent aux catégories supérieures, dont un doit être des grades pour lesquels une formation universitaire est prescrite.

Le Conseil central compte 18 membres, dont 3 au moins doivent appartenir aux catégories supérieures (un avec instruction universitaire).

Un quart des membres des conseils peut se recruter parmi les militants ou permanents des syndicats, même si ceux-ci ne sont pas au service actif. Par suite de son importance, l'organisation indépendante est représentée dans tous les conseils par $\frac{1}{4}$ du nombre total des membres.

Les délégués du personnel peuvent entrer en pourparlers directs avec les chefs de service et autres supérieurs.

Les chemins de fer privés se sont engagés à appliquer à leur personnel toutes les mesures prises en faveur des agents par les chemins de fer fédéraux. Les dérogations à cette règle n'ont lieu qu'après entente des représentants du personnel et de l'organisation.

Les représentants du personnel ont droit à des congés supplémentaires pour l'exercice de leurs fonctions. L'administration a affecté une somme de 2.000 couronnes par mois à couvrir les frais qu'occasionnent ces congés. On accorde également certaines facilités à des délégués du personnel qui ne sont pas complètement libérés du service. Les représentants des organisations exemptés du service continuent à toucher leur traitement qui doit cependant être remboursé par l'organisation.

Toutes les questions de nature économique ou sociale, touchant le personnel ou certaines catégories de celui-ci, et toutes les questions de service ou de salaire intéressant des agents individuellement, mais ayant un caractère de principe, sont réglées d'un commun accord entre les chefs et les délégués du personnel du ressort desquels la question relève. Les représentations du personnel ont également le droit de prendre, à la demande d'un agent, la défense de ses intérêts individuels.

Au moyen de certaines sous-commissions de délégués du personnel, dites commissions économiques, le personnel a la possibilité d'exercer une influence sur la gestion et sur les côtés techniques de l'exploitation. Il lui est en outre possible de se prononcer au sujet de toutes les questions qui viennent à l'ordre dans la Commission administrative.

Dans cette Commission administrative (composée de 14 membres) qui correspond à un Conseil d'Administration, 3 membres sont nommés par le Gouvernement sur l'avis du Conseil Central du Personnel ; pour les 11 autres c'est le Gouvernement qui décide. L'Union indépendante des Cheminots qui occupe les $\frac{1}{4}$ des sièges dans le Conseil central du personnel a su obtenir qu'un de ses membres fût nommé Vice-président de la Commission administrative.

Les représentants du personnel ont voix au chapitre en ce qui concerne la fixation des horaires.

4^o Le droit de grève.

Les cheminots autrichiens jouissent du droit de grève illimité et en ont fait usage à deux reprises — en 1922 et en novembre 1924 — avec succès.

Avant la guerre, le Gouvernement avait tâché de diverses façons de restreindre le droit d'association des fonctionnaires de l'Etat, partant des cheminots, et d'interdire l'organisation politique. Les dispositions adoptées alors n'ont jamais fait force de loi pour les cheminots, les organisations ouvrières étant déjà très puissantes. Depuis l'institution de la République, la liberté syndicale et le droit d'organisation politique ont été reconnus par la Constitution.

La résistance passive a été appliquée pour la première fois en large mesure en 1905. On obtint la reconnaissance de l'organisation, outre des augmentations de salaires. La seconde fois, la résistance passive fut appliquée sur les réseaux du Nord, de l'Ouest et de l'Est, encore de propriété privée à cette époque. La lutte visait l'ajustement des salaires payés sur ces réseaux à ceux que touchaient les cheminots de l'Etat; les revendications aboutirent en grande partie.

5^o L'organisation du Personnel.

Le nombre total du personnel employé aux chemins de fer d'Autriche au 1er janvier 1923 était de 128.151, dont 95.134 au service des chemins de fer fédéraux et 32.017 au service de compagnies privées; fin 1924, après la reprise du réseau du Sud (29.047), l'effectif du réseau de l'Etat était de 92.000 unités, contre 4000 au service de lignes privées. A la suite de la compression des effectifs 31.151 agents ont été licenciés au cours de cette année.

Au 1er janvier 1923 les syndicats étaient les suivants :

Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals (Union indépendante des cheminots autrichiens)	110.715 membres
Deutsche Verkehrsgewerkschaft (organisation d'employés)	environ 26.000 »
Gewerkschaft christlicher Eisenbahner (Syndicat chrétien)	environ 5.000 »
Freie Union der Eisenbahner (organisation chrétienne)	à peine 1.000 »
Bahnmeisterverein ¹ (Association de piqueurs)	350 »
Kondukteurverein ¹ (Association de conducteurs)	7.600 »
Lokomotivführerverein (Association de mécaniciens)	quelques centaines de membres.

A la suite de la compression des effectifs, les nombres susmentionnés avaient tous diminués à la fin de 1924, d'à peu près 1/6.

Seule la première des organisations citées adopte le principe de la lutte des classes et est affiliée à l'I. T. F. et à la Commission Syndicale d'Autriche; son effectif se répartissait au 1er janvier 1923 de la façon suivante :

Personnel locomotive (Traction)	15 % = 16.606 membres
Personnel trains	12,1% = 13.325 »
Personnel gares	13,3% = 14.734 »
Personnel ateliers	21,4% = 23.691 »
Personnel voie et des bâtiments	25,5% = 28.230 »
Personnel services administratifs et centraux	12,7% = 14.059 »
Total 100% = 110.715 »	

¹ Les membres de ces associations sont pour la plupart membres de l'union des cheminots.

Par sa division selon les divers services (Comités Exécutifs) qui se sous-divisent d'après les groupes professionnels, l'organisation a réussi à combattre utilement les tendances vers un émiettement. Les questions qui intéressent plusieurs ou tous les services sont traitées par l'organisation en son entier.

6^o La fixation des conditions de travail.

Les conditions de travail ont été arrêtées pour le personnel non-commissionné par l'Ordonnance du Travail (Dienstordnung) et pour le personnel commissionné par un Règlement de date déjà ancienne, la « Dienstpragmatik », ainsi que par l'Ordonnance sur les salaires (Besoldungsordnung) qui était jusqu'à fin 1923 d'un caractère analogue à celui de la Loi sur les traitements des agents de l'Etat (Bundesangestellten-Besoldungsgesetz). Depuis fin 1923, les agents au service des Chemins de fer fédéraux sont autrement traités, en ce qui concerne la rétribution, que les salariés de l'Etat. Le personnel commissionné des chemins de fer bénéficie d'une situation stable; celui des réseaux privés peut être congédié.

Toutes les questions qui se présentent sont réglées de la façon suivante : après discussion dans l'assemblée des présidents des Comités Exécutifs (voir chapitre V), les questions sont soumises après l'approbation du Bureau central de l'Union, au Conseil central du personnel afin d'être liquidées par lui. A défaut d'entente entre la Direction et le Conseil central, la Commission administrative décide.

Jusqu'à octobre 1923, (lorsque les Chemins de fer furent transformés en un organisme autonome) la Commission des communications du Parlement avait été prévue comme organe d'arbitrage. Trois fois on fit appel à sa décision qui se fit les trois fois dans le sens désiré par l'organisation.

L'ordonnance sur la représentation du personnel assure aux intéressés la possibilité de faire valoir leur avis dans la fixation des conditions du travail. L'organisation conclut avec l'administration des contrats, qui n'ont toutefois pas le caractère d'un contrat collectif et qui sont sanctionnées dans les organismes de représentation. En vue de l'instabilité des conditions économiques, les contrats ne sont pas conclus, comme règle générale, pour une durée déterminée.

Les revisions des règlements ayant trait à la rétribution ou aux autres conditions du service sont portées à la connaissance du personnel par les Bulletins officiels des Directions, par des ordres de service etc.

Tant les représentants du personnel que l'Administration ont, en tout temps, le droit de faire des propositions en vue d'une modification des conditions de travail.

7^o Les Conditions de travail (Statut du Personnel).

Le Personnel commissionné est protégé contre des révocations disciplinaires par le Règlement du service qui prévoit qu'un agent ne peut être congédié qu'à la suite d'une action disciplinaire ou d'une condamnation par un tribunal ordinaire.

En cas de punitions légères qui sont infligées par le Chef de service, l'appel est possible au gradé supérieur à celui-ci. En cas de punitions infligées par une Chambre disciplinaire, l'appel est possible à la Chambre disciplinaire supérieure. Il n'existe pas, pour le moment, d'autres possibilités d'appel.

La révocation sans passer par les organes d'arbitrage n'est pas possible.

Il n'y a pas de dispositions restrictives en ce qui concerne l'exercice de fonctions publiques. Lors de mandat au Conseil Nationale l'intéressé est libéré du service pour la durée du mandat tout en continuant à toucher son traitement. En cas de mandat à la Diète, le congé est donné uniquement durant les sessions de cette assemblée. En cas de nomination aux fonctions de Maire ou de membre du Conseil municipal d'une ville importante, un congé est accordé, s'il y a lieu, contre

remboursement du traitement par la municipalité en cause. En cas de nomination comme Maire ou membre du Conseil municipal dans une commune de moindre importance, on n'accorde que des congés d'absence, si du moins l'intéressé n'a pas besoin d'être remplacé et peut veiller à son service pendant les loisirs que lui laisse son mandat officiel.

Des négociations ont lieu à l'heure actuelle pour l'introduction d'un statut nouveau et plus moderne.

8° La durée du travail.

On établit une distinction entre *heures de service* et *heures de travail*.

La durée du travail est de 8 heures par jour, de 48 heures par semaine ou de 208 heures par mois de 30 jours. (Dans les bureaux des Services centraux et régionaux la journée de 7 heures est en vigueur).

La durée du service se compose d'heures de travail effectif et d'heures de présence, la moitié des heures de présence (dans certains cas 60%) étant considéré comme travail effectif.

La durée du travail ainsi que le nombre des jours de repos sont réglés d'une façon détaillée pour les différentes catégories. Il est tenu compte de l'intensité du service et, d'une façon générale, les principes suivants sont appliqués :

Service de la Voie et des Bâtiments.

a) En ce qui concerne les tournées d'inspection, on tient compte du nombre des rails, du caractère de la ligne (montagneux ou uni), les travaux à effectuer etc.

b) En ce qui concerne le service des barrières des cabines de block, de l'annonce des trains, on tient compte du nombre de trains qui circulent. On distingue en outre les postes où le service est ininterrompu de ceux où l'exploitation est suspendue relativement longtemps pendant la nuit.

Service des gares.

Sont considérées comme durée du travail les heures où le personnel est effectivement occupé, plus 50% des heures de présence. Les pauses ne sont pas incluses dans la durée du travail. Les agents employés aux services de l'expédition des trains, des manœuvres, de l'aiguillage et du télégraphe sur les lignes principales, ayant un trafic diurne et nocturne ininterrompu, doivent bénéficier de tours de service ne comprenant pas de pauses intermédiaires. Les heures de présence de ces catégories sont calculées à raison de 60% comme service effectif. La durée de service hebdomadaire ne peut pas dépasser les 72 heures pour les lignes principales ; ni 84 pour celles d'importance secondaire. Pour le personnel employé au service de compensation et aux services des marchandises, la journée de huit heures est appliquée.

Service des trains.

Est considérée comme travail effectif la durée de circulation des convois accompagnés ; 60% des heures passées sur un train sans en avoir prendre la charge ; le temps nécessaire pour préparer la remise du train à d'autres agents, 60% des heures de présence passées dans les gares ; le temps nécessaire pour préparer le retour (lors de délai jusqu'à 6 heures dans des gares autres que l'établissement d'attache, la première heure est comptée tout entière comme durée de travail, le reste du temps pour un tiers).

Service de traction.

Pour le personnel de la locomotive, il existe des normes correspondantes à celles appliquées au personnel des trains. Le tour de service ne peut pas, comme règle générale, dépasser les 14 heures, lors de service moins intensif, les 16 heures. La durée de la course effectuée sur la locomotive au cours d'un tour de service ne peut pas, comme règle générale, excéder les 8 heures sur les trains de voyageurs, 10 heures

sur les trains de marchandises et 12 heures au service des manœuvres. Les principes admis pour le personnel de la locomotive, s'appliquent également au personnel de la machine et du pont des services de navigation sur le lac de Constance.

Autres catégories du personnel.

Les *gardiens de nuit*, ainsi que les autres *gardiens* doivent fournir 72 heures par semaine au maximum.

Les *garçons de bureau* doivent faire jusqu'à 250 heures par mois lors de service particulièrement fatigant, sinon 280 heures.

Le personnel de surveillance dans les ateliers centraux et secondaires fournit 48 heures de travail par semaine (8,6 heures du lundi au Vendredi, 5 heures le Samedi).

Les *heures supplémentaires* sont compensées généralement par des heures de congé. Les catégories du personnel auxquelles s'applique la journée de 8 heures (ou de 7 heures) bénéficient d'un *jour de repos* hebdomadaire (dimanches et jours fériés). Pour les catégories dont la durée du travail consiste en grande partie en heures de présence, il y a une réglementation spéciale, basée sur l'intensité du travail.

Les aspirants-employés et les agents auxiliaires non-commissionnés bénéficient après une durée de service ininterrompu d'au moins un an de 8 *jours de congé payé*. Les agents des échelles 1 jusqu'à 19 bénéficient, lorsqu'ils ont jusqu'à 5 années de service de 14 *jours de congé*, ayant fait entre 5 et 15 années de service de 21 *jours*, après plus de 15 années de service de 21 *jours de congé* par an. Pour le calcul des vacances des employés ayant reçu une formation universitaire, le nombre des années de service réellement fournies est augmenté de 5. Tous les agents qui prennent leur congé entre le 1er novembre et le 31 mars obtiennent deux *jours supplémentaires* par 6 *jours de congé*.

(A suivre.)

Les cheminots au Mexique.

Nous empruntons ce qui suit au Railroad Telegrapher de Saint-Louis :

Tous les employés des Chemins de fer de l'Etat mexicain sont syndiqués. Les ouvriers non-organisés ne trouvent pas à se placer. Les conventions passées entre l'Administration des Chemins de fer et le Comité Syndical ne concernent pas seulement les salaires et la durée du travail, mais il existe une assurance-maladie et assurance-accidents défrayées par la seule Administration des Chemins de fer. Il existe douze syndicats qui tous sont réunis en une Fédération. L'effectif total se monte à 40.000 membres. Le siège de toutes les organisations est à Mexico, où la Fédération des Cheminots possède le plus beau bureau de la ville et qui a coûté \$ 100.000.

Au Mexique, les conflits du travail étaient autrefois aussi fréquents que les révolutions avant la présidence d'Obregon. Depuis lors, les ouvriers sont traités comme des êtres humains et non plus comme des choses. Une grève des cheminots qui éclata en 1912, a échoué. A cette époque, plus de 50% des cheminots étaient américains. Après la grève, les américains se sont retirés du Mexique et depuis lors, on n'emploie plus que des Mexicains. Aujourd'hui les Mexicains sont sous tous les rapports des syndicalistes plus résolus que les ouvriers aux Etats-Unis. Les Américains ne sont pas engagés sur les lignes mexicaines. Le Southern Pacific construit une ligne vers la côte occidentale du Mexique. Le personnel de cette ligne se composera d'Américains et de Mexicains et n'est pas organisé. Les conditions du travail et les salaires sur cette ligne sont moins favorables que sur les lignes mexicaines.

L'exploitation du service des marchandises, des voyageurs et des télégraphes est entre les mains de l'Etat, celle du service des wagons-lits est entre les mains de la Société Pullman.

En 1918, les différentes organisations de cheminots ont su imposer une augmentation de salaires et diverses améliorations des conditions du travail. En 1922, elles présentèrent de nouvelles revendications auxquelles l'Administration opposa un refus. Il s'en suivit une grève; le personnel entier abandonna le travail et soutint la lutte pendant 30 jours. L'Administration céda sur toute la ligne: on obtint e. a. une augmentation de salaires de 50%.

L'assurance-maladie et l'assurance-accidents, instaurées par le Gouvernement et gratuites pour le personnel, garantissent le salaire intégral durant un certain temps ainsi que les frais d'hôpital. Après 20 années de service, l'agent a droit à la retraite qui s'élève à 50% du salaire. S'il peut encore travailler, il peut rester au service et reçoit, outre son salaire intégral, sa pension. Tout agent a droit à un congé payé de 15 jours pour chaque 6 mois. S'il travaille durant son congé, le paiement durant ce temps est majoré de 100%.

Les télégraphistes travaillent 8 heures en service du jour et 7 heures en service de nuit. Les heures supplémentaires sont payées à 50% en plus jusqu'à 12 heures et à 100% en plus après la douzième heure. Les ouvriers à salaire journalier touchent 26 jours par mois. Les jours fériés sont nombreux au Mexique. Le travail de ces jours est payé au double taux, de même que le travail du dimanche.

Les salaires mentionnés ci-dessous sont en dollars mexicains, un de ces dollars correspond à un dollar américain et

demie. Pour l'agent occupé régulièrement, le salaire approximatif par mois (26 jours) est le suivant:

Télégraphistes de 1ière classe	300	dollars mexicains
» 2ème classe	230	»
» 3ème classe	170	»

Les agents déplacés temporairement touchent un double salaire et le remboursement de leurs frais. Lors du récent mouvement révolutionnaire qui commença le 6 décembre 1923 et se termina le 26 mars 1924, une partie des cheminots tenait pour le Gouvernement, une autre pour les révolutionnaires. Après que ce mouvement fut terminé, la Fédération intervint d'une façon originale pour tous les membres. Les télégraphistes qui faisaient le service pour les révolutionnaires dans les environs de Vera Cruz, furent envoyés, pour la durée d'un an, à des points éloignés du réseau. S'ils soutiennent l'épreuve, ils retourneront à leur ancien poste en mars 1925.

Seuls les agents se conformant aux instructions et décisions de leur syndicat bénéficient des salaires et des conditions de travail citées.

Les sections locales tiennent une assemblée toutes les semaines au siège même de chaque division. Tout membre qui néglige d'y aller, sans raison valable, est passif d'une amende de 5 dollars. S'il ne paie pas sur-le-champ, il perd tous droits à l'égard de l'organisation.

(Le Secrétariat de l'I. T. F. est, depuis quelque temps, en correspondance avec la Fédération des Cheminots. Il espère pouvoir publier dans un prochain numéro un rapport détaillé sur les conditions du travail des cheminots mexicains.)

Aux travailleurs des ports de la Mer du Nord allemands, belges et hollandais!

Camarades,

Le Congrès international des Ouvriers des Transports qui tint ses assises à Hambourg l'année passée, s'est prononcé au sujet des questions importantes qui intéressent les ouvriers des ports et docks de tous les pays.

De façon unanime, les représentants des ouvriers des transports syndiqués de 20 pays s'engagèrent à défendre et à sauvegarder la conquête la plus réelle: la journée de huit heures.

Le Congrès se prononça en outre, à l'unanimité, en faveur

- d'un salaire minimum garanti;*
- du perfectionnement des mesures préventives contre les accidents;*
- d'une assurance satisfaisante contre les accidents;*
- d'une réglementation convenable du travail nocturne;*
- d'un droit de contrôle plus étendu pour les ouvriers des ports et docks.*

Ces revendications qui, en elles-mêmes, ne sont pas excessives, les travailleurs des ports des divers pays ne sauront les faire aboutir que s'ils opposent au patronat des organisations nationales puissantes, prêtes à la collaboration internationale la plus étroite.

Les Comités nationaux des organisations des Ouvriers des Ports et Docks d'Allemagne, de Belgique et de Hollande ont reconnu que les dockers, plus spécialement ceux des ports de la Mer du Nord qui ont le même arrière-pays économique, devront, de plus en plus, avoir recours à une collaboration régulière et étroite, s'ils veulent remporter la victoire dans la lutte pour l'amélioration de leurs conditions d'existence.

Des considérations de cette nature ont déterminé les délégués des dockers d'Allemagne, de Belgique et de Hollande à se réunir avec les représentants de la Fédération internationale des Transports en une conférence commune, afin d'examiner de quelle façon la collaboration indispensable pourrait le mieux être pro-

mue et réalisée, dans l'intérêt de tous les travailleurs des ports de la mer du Nord. Sur les points les plus importants, l'assemblée arriva à un parfait accord. *Les Comités s'engagèrent à un soutien réciproque.* A l'avenir les organisations des dockers d'Allemagne, de Belgique et de Hollande agiront d'un commun accord dans leur lutte contre le patronat et prendront toutes les mesures susceptibles de réaliser un soutien réciproque et effectif.

Vous comprendrez, camarades, que les décisions et les mesures prises par ces Comités respectifs n'ont de portée véritable qu'en tant que tous, vous vous y conformez. La solidarité internationale ne saurait être réalisée que là où la solidarité nationale existe. La solidarité nationale et internationale ne peut mener à des résultats qui si les syndicats sont influents.

Le patronat se prépare au combat! Dockers d'Allemagne, de Belgique et de Hollande, dressez contre eux vos masses organisées. Syndiquez-vous!

Unissez-vous et préparez-vous à combattre pour plus de bien-être, d'un commun accord avec vos frères des autres pays!

Berlin, le 25 février 1925.

Pour la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport

Edo Fimmen, Secrétaire général.

Pour l'Union allemande du Trafic

O. Schumann.

J. Döring.

Pour l'Union belge des Ouvriers du Transport

C. Mahlman.

H. van Eyken.

P. Somers.

Pour l'Union centrale néerlandaise des Ouvriers du Transport

J. Brautigam.

A. Kievit.

G. Zieverink.

GENS DE MER

Main d'œuvre de couleur sur des navires allemands.

Ces derniers temps, l'emploi de marins de couleur augmente considérablement dans la marine marchande allemande. Environ 200 indiens et 100 chinois ont été enrôlés. Certaines mesures prises par divers armateurs portent à croire que l'intention existe d'augmenter encore ces nombres. Les marins allemands que la chose inquiète, ont porté plainte auprès du Ministre du Travail. Il ont souligné le fait que l'emploi augmentant de main d'œuvre de couleur diminue pour les marins allemands la possibilité de trouver du travail et que cette diminution les atteint d'autant plus sensiblement qu'ils ont déjà eu à souffrir de la compression de la flotte marchande dans l'après-guerre.

Les armateurs semblent ne pas se soucier de ces arguments. Dans une lettre adressée en date du 12 décembre 1924, au Ministère du Travail, ils justifient leur attitude en alléguant que les marins de couleur résistent mieux aux influences climatiques dans les voyages sur les Indes orientales et sur les côtes d'Afrique. Les maladies se produisant auprès des blancs réduiraient toujours sensiblement les effectifs, plus particulièrement ceux du personnel de la machine. L'enrôlement de main d'œuvre de couleur pour les voyages aux tropiques serait basé sur des considérations « purement humanitaires ».

Le Comité d'action des Corporations maritimes affirme par contre que les marins allemands possèdent au moins la même force de résistance que les indiens ou chinois et étaye son assertion en alléguant un rapport du Professeur *Dr. Nocht*, reconnu comme une autorité pour l'examen des maladies des tropiques. Ce rapport contient, entre autres, le passage suivant :

« La capacité de travail et le rendement sont diminués dans un climat humide et chaud — et ceci s'applique tout particulièrement aux voyages de navires dans les tropiques — la diminution est cependant la même pour les blancs que pour les hommes de couleur et si l'on n'exige pas davantage d'un chauffeur blanc que d'un chauffeur de couleur, il sera à la hauteur de sa tâche. »

Sans le vouloir, les armateurs reconnaissent la vérité de cette affirmation, car le personnel allemand est généralement remplacé par un personnel de couleur plus grand en nombre. Sur les navires « Goldenfels » et « Crostafels », 3 graisseurs, 9 chauffeurs et 8 soutiers allemands ont été remplacés par 3 graisseurs, 21 chauffeurs et 9 soutiers indiens. Le personnel du pont des mêmes navires, se composant d'un maître d'équipage, 9 matelots, 2 matelots légers et 3 mousses allemands, a été remplacé par 2 maîtres d'équipage, 16 matelots et 1 mousse. Cette différence des effectifs — le Comité d'action le souligne de façon expresse — démontre quelle était la cause véritable des maladies qui se produisaient parmi les marins allemands : les équipages étaient trop peu nombreux et le rendement exigé des marins allemands dépasse celui qu'on réclame de la main d'œuvre asiatique. Il ne faut pas non plus oublier le rôle joué par la nourriture du bord ; le personnel européen doit recevoir une nourriture plus fortifiante dans les tropiques ; les hommes souffrent du manque de rafraîchissements appropriés. Pour le personnel de couleur — chose curieuse — on tient compte des différences climatiques, en lui accordant dans la zone froide des rations supplémentaires de viande et de graisse.

La force de résistance des marins blancs contre les maladies infectieuses des tropiques pourrait être augmentée par des mesures sanitaires indiquées (présence à bord de médecins spécialisés pour soigner les maladies tropicales) et, avant tout, par la facilitation du service. Le fait que le personnel de la machine est particulièrement sensible aux infections de ce genre et que les fièvres sont plus rares auprès du personnel de la maistrance et des officiers prouve clairement qu'avec l'augmentation des fatigues physiques, l'organisme est plus sensible aux infections. Le Comité d'Action rappelle en outre comment, durant la période d'inflation lorsqu'à la suite de la dévalorisation du mark, les marins allemands coûtaient moins cher que les marins asiatiques, on avait renoncé à l'emploi d'indiens et de chinois. La lettre se termine par le passage que voici :

« Nous ne voulons pas négliger de signaler ce qui suit à l'attention du Ministre du Travail. Aux termes du contrat collectif, les maisons d'armement sont tenues d'enrôler et de rétribuer tous les équipages de leurs navires, selon les stipulations de ce contrat. L'article 3 dit :

« Le contrat collectif est applicable à toute personne enrôlée à bord pour le compte de l'armateur pour le service durant le voyage. »

Depuis le 1er décembre 1924, les soldes se montent pour les

matelots	à M. 84
chauffeurs	„ 95
soutiers	„ 81

Les marins asiatiques touchent :

Indiens matelots	23 Roupies	M. 29,90
chauffeurs	27 „	» 35,10
soutiers	22 „	» 28,60
Chinois chauffeurs	26 dollars mex.	» 52,—
soutiers	26 „	» 52,—

Malgré l'augmentation des effectifs, les armateurs réalisent encore un bénéfice en utilisant de la main d'œuvre de couleur, par cette transgression des conventions contractuelles. L'attitude des armateurs gagne en signification lorsqu'on considère que, sur leur demande expresse, l'article 52, que voici, a été incorporé dans le contrat :

« Les parties contractantes s'engagent à observer strictement les dispositions du présent contrat et à contraindre leurs membres à les observer par tous les moyens dont, en vertu de leurs statuts, ils disposent envers eux. »

Les armateurs allemands ont touché pour la construction de nouveaux navires des sommes considérables de la part du Gouvernement hors des fonds de l'assistance aux chômeurs. Les Corporations maritimes ne comprennent pas que le Gouvernement continue à rester inactif à l'égard de maisons d'armement qui, en utilisant sur des navires allemands de la main d'œuvre étrangère et de couleur grossissent les rangs des marins chômeurs. Le secours susmentionné du gouvernement met les armateurs dans l'obligation morale de maintenir la capacité d'achat des gens de mer allemands, au lieu de les abandonner, par les mesures citées, au soin de l'Assistance pour les chômeurs.

Les Corporations maritimes s'attendent de la part du Ministère du Travail à des mesures énergiques, susceptibles d'assurer aux marins allemands le droit au travail sur des navires allemands. »

Les soldes des marins russes.

Les marins de la marine marchande soviétique sont répartis dans deux catégories. A la *première catégorie* appartiennent les marins des navires faisant le trafic avec l'étranger, à la *seconde catégorie* ceux des autres services.

Les soldes de la première catégorie sont les suivantes : (en monnaie anglaise)

Spécialité	Jusqu'à 1000 T.	Jusqu'à 3000 T.	Au-dessus de 3000 T.
	£	£	£
Capitaine	14.10.-	16.05.-	17.15.-
Capitaine en second	12.05.-	15. -.-	15.15.-
1 ^{er} lieutenant	11.05.-	11.15.-	12.15.-
2 ^e lieutenant	9.10.-	10. -.-	10.16.-
1 ^{er} mécanicien	13.05.-	14.14.-	16.10.-
2 ^e mécanicien	11.15.-	12.15.-	13.15.-
3 ^e mécanicien	10. -.-	10.15.-	11.10.-
4 ^e mécanicien	—	—	10.05.-
Délégué de flotte (représentant du Syndicat s'occupant de travaux syndicaux parmi l'équipage)	7.15.-	10. -.-	10.15.-
Maître d'équipage	7. -.-	7.10.-	7.15.-
Charpentier	6.10.-	7. -.-	7.05.-
Matelot	6. -.-	6. -.-	6. -.-
Novice	4.15.-	4.15.-	4.15.-
Conducteur de petite Chaudière	7.15.-	8.05.-	—
1 ^{er} conducteur	6.18.-	6.18.-	6.18.-
2 ^e conducteur	6.09.-	6.09.-	6.09.-
1 ^{er} chauffeur	—	6.14.-	6.14.-
2 ^e chauffeur	6.09.-	6.09.-	6.09.-
3 ^e chauffeur	5.05.-	5.05.-	5.05.-
Maître d'hôtel	4.10.-	4.10.-	4.10.-
Cuisinier	4.10.-	4.10.-	4.10.-
Aide-cuisinier	4. -.-	4. -.-	4. -.-
Radiotélégraphiste	—	8.05.-	8.10.-

Les marins de la *deuxième catégorie* sont classés en divers groupes d'après leur emploi : le salaire de base est de 15 roubles-or et correspond à la solde du premier groupe. Pour tous les autres groupes, il a été fixé des coefficients qui déterminent les soldes.

Exemples : Les *matelots* appartiennent au 9^{ième} groupe, pour lequel le coefficient est de 3,5. Les soldes sont, par conséquent de $3,5 \times 15$ soit *52 roubles 50 cop.*

Les *chauffeurs* appartiennent au dixième groupe ; leur salaire est de *58 roubles 50 cop.* Les *maîtres d'équipage* appartiennent au 11^{ième} groupe ; ils touchent *64 roubles 50 cop.*

Pour le classement dans les différents groupes, il a été tenu compte du genre du travail, ainsi que de son insalubrité éventuelle. C'est pour cette raison que les gages des chauffeurs et, en général du personnel des machines, sont supérieurs à ceux du personnel du pont.

En outre de la solde, le personnel est nourri ou reçoit une indemnité de nourriture. L'importance du montant dépend de la mer où l'on navigue et du coût des denrées alimentaires. Dans les mers septentrionales (Mer Blanche et partie russe de la Baltique) le coût en est quelque peu supérieur à celui en vigueur dans la Mer Noire et de la Mer Caspienne.

Les hommes reçoivent tous du linge, une couverture, une caisse, des vêtements de travail et des chaussures. Les vêtements des hommes du quart qui doivent être chauds et imperméables, leur sont également fournis sans frais. Tous ces objets doivent être renouvelés après un certain temps.

La durée du travail est de huit heures par jour, les chauffeurs dans les soutes à charbon ne travaillent que six heures. Toutes les heures supplémentaires sont payées d'après un barème spécial ; pour les deux premières heures, le salaire est multiplié par 1½, pour les heures suivantes par 2. Le travail supplémentaire exécuté les jours fériés est toujours payé au double taux.

Le nombre des jours de travail est de 24 par mois. Si un homme ne peut profiter de son jour de sortie, il touche une indemnité variant entre 30 et 60%, selon le travail qu'on demande de lui ce jour-là.

Tous les hommes de l'équipage, sans exception, ont droit à un congé de deux semaines par année. Ceux qui ont un métier insalubre (les chauffeurs, p. ex.) ont deux semaines en plus. Dans les deux cas, ces congés sont payés.

Les marins russes jouissent encore de toutes sortes d'avantages, garantis par la Loi sur le travail et le Contrat collectif. Ce dernier stipule, entre autres, que les hommes peuvent passer leur congé dans un station de vacances. En outre, les patrons sont obligés de consacrer un certain pourcentage du total des salaires aux besoins intellectuels des ouvriers et de subventionner les écoles ouvrières. Tous les marins russes sont assurés. Les patrons ont l'obligation de verser 10 à 15% du total des salaires à l'assurance sociale. Les caisses d'assurance garantissent à l'ouvrier malade, des moyens d'existence du montant du salaire moyen, y compris les indemnités.

On désigne un établissement à l'ouvrier malade qui doit être soigné dans un sanatorium. Le traitement médical, le logis et la nourriture y sont gratuits. Les frais sont payés par un fonds spécial, créé dans ce but par les Caisses d'assurance sociale. L'ouvrier interné dans un sanatorium continue à toucher son salaire.

Les marins licenciés touchent une indemnité de licenciement correspondante à un demi-mois de gages. La révocation ne peut avoir lieu qu'après enquête minutieuse des motifs par le Comité des conflits.

La durée du Travail des Marins dans les différents pays.

Pays	Nombre d'heures de travail								
	En mer			Au port			A l'entrée du port et à la sortie		
	pont	machines	service général	pont	machines	service général	pont	machines	service général
	par semaine			par semaine			par jour		
Belgique ¹	84	56	70	46	46	46	12	12	12
France : Législation de 1919	56	56	56	48	48	48	8	8	8
Décret du 5.IX.1922	84	56	84	48	48	48	12	8	12
Allemagne	56-84	56-84	84-96	48-54	48-54	48-87½	10	10	12½-14
Grande-Bretagne	84	56	70-84	45	45	46	12	8	12
Italie ¹	84	56	70	48	48	48-60	—	—	—
Pays-Bas	84	56	84	45	45	45	10	8	12
Norvège	84	56	70-84	48	48	60-72	11	8	12
Suède	84	56-84	—	48	48	—	12 ²⁾	—	12 ²⁾
Etats-Unis ¹	84	56	70	54	54	51	—	—	10
Espagne ¹	84	56	70-84	54	48	50	12	8	12
Danemark	84	56	70-84	45	45	46	12	8	12

¹ données non vérifiées.

² 24 heures en deux jours consécutifs.

A tous échos.

Le dernier recensement en Grande-Bretagne portant sur 17.178.000 travailleurs de toutes les branches de l'industrie, a révélé les données suivantes qui ne manquent pas d'intérêt. Sur chaque 100 personnes, 49 seulement exécutaient un travail directement productif (entretien et réparations inclus) ; 9 étaient employés dans les transports, 9 dans la vente ou l'achat ; 6 aux travaux d'administration ; 2 dans l'emballage et l'emmagasinage ; 4 dans des professions libérales ; 12 dans les travaux domestiques ; 10 étaient classés sous l'entête « occupations diverses ». Un peu moins de la moitié de tous les travailleurs, ou un cinquième à peu près de la population entière, font donc un travail directement productif.

En Australie, comme ailleurs, la concurrence entre l'automobile et le chemin de fer se fait plus âpre. La Union des Cheminots australiens de l'Etat de Victoria a, à ce sujet, saisi le Ministre des Chemins de fer des propositions suivantes : 1° Limitation du trafic automobile aux fins de favoriser le transport ferroviaire des marchandises et voyageurs, 2° Garantie de conditions de travail convenables aux chauffeurs d'automobile, 3° Impôts prélevés sur les automobiles en vue de l'entretien des routes. Le Ministre des Chemins de fer a déclaré que la concurrence entre le transport automobile et celui par Chemin de fer constitue une des questions les plus brûlantes dans le problème du trafic.

*

La Union des Cheminots de l'Etat de Victoria (Australie) a demandé au Ministre des Chemins de fer qu'un représentant du personnel fût admis parmi les membres du Board of Commissioners, ce qui assurerait aux travailleurs du rail la possibilité de faire valoir leur avis. Le Ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il était disposé à satisfaire à cette demande et qu'il soumettrait à la Chambre une recommandation dans ce sens.

*

Il résulte des calculs du Prof. Mortara qu'en Italie, le coût de la vie se trouvait en décembre 1924 multiplié par 5,8 par rapport à 1923, tandis que les salaires n'ont été multiplié que par 4,85. Jusqu'au moment où Mussolini arriva au pouvoir, les salaires suivirent sensiblement le coût de la vie. Depuis lors, ils sont restés à peu près tels quels alors que le nombre-indice a monté de 498 à 580.

*

Les chemins de fer aux Etats-Unis consomment à peu près 30% de la totalité du fer que produit le pays, 28% du charbon qu'il rapporte et 25% du bois émanant des scieries. Sur un dollar de recettes, les chemins de fer dépensent 45 cents à peu près en frais de main d'œuvre, 9 cents en combustible, 29 cents en matériaux, 6 cents en impôts, 7 cents en intérêts des obligations et 2,76 cents en dividendes des actions.

*

Je voudrais prier la Chambre, déclara le 26 février le Ministre de l'Aviation anglaise, de ne pas s'absorber dans les épouvantes d'une guerre prochaine, mais de s'intéresser raisonnablement à la question de la défense nationale. Je concède qu'en cas d'une guerre aérienne, les opérations défensives n'ont qu'un intérêt secondaire et que les airs ont une importance surtout offensive. Voilà certainement la plus récente découverte de la science militaire.

*

L'essor qu'a pris l'emploi des avions et des gaz asphyxiants, écrit George Lansbury, dans le Labour Weekly dont il est l'éditeur, a non seulement révolutionné les méthodes de la guerre ; il a rapproché le jour où une poignée d'hommes ou même de femmes, pourra détruire non seulement la propriété, mais aussi la vie de nombreux individus. Toutes les nations sont entraînées dans un concours d'armement. Les responsables de ce progrès dans l'invention des moyens de destruction nous affirment que c'est là la seule garantie de la sécurité. Ce sont des guides aveugles qui conduisent les aveugles ! Car cette voie mène inévitablement à la ruine. Un seul moyen s'offre pour éviter cette ruine et ce moyen, c'est le socialisme international. *Les cours et les protocoles, les accords et les conventions n'aboutiront à rien, tant que subsisteront les conditions économiques qui rendent inévitable la guerre.*

*

En automne 1924, la Jarlsbergbahn (Norvège) a adopté des « trains omnibus » dont le personnel est réduit aux seuls mécanicien et chauffeur. C'est le chauffeur qui est chargé des fonctions de conducteur. L'organisation du personnel de la locomotive s'est aussitôt opposée à cette mesure, mais s'est déclarée d'accord, sur l'assurance de l'Administration des Chemins de fer que les conducteurs ne seraient supprimés que dans un seul cas. Présentement, la Société projette néanmoins d'appliquer la nouvelle mesure à un second train.

Au 1er janvier 1925, 17.700.179 automobiles étaient enregistrées aux Etats-Unis. Il s'en suit y a une automobile sur chaque 7 habitants. Au Canada, il y en a une sur 14, en Australie, une sur 40, en Grande-Bretagne, une sur 70 (une sur 40 si l'on compte les motocyclettes), en France, une sur 90, en Allemagne, une sur 400 personnes. La moyenne pour l'Europe est d'une automobile sur 300 habitants. L'Allemagne se trouve donc au-dessous de la moyenne européenne. Il est curieux aussi de constater qu'en Allemagne 90% de tous les voitures automobiles sont conduites par des chauffeurs de profession. Les chiffres suivants donnent une idée du développement du trafic automobile européen durant ces dernières années ; en 1921, il y avait 1.103.210, en 1922, 1.230.658 et en 1923, 1.649.289 automobiles en Europe.

*

Des armateurs anglais ont chargé la *Deutsche Werft* de la construction de 5 navires à moteur, jaugeant chacun 10.000 tonnes. Il résulte des affirmations du Shipbuilding and Shipping Record que la Deutsche Werft peut exécuter la commande plus vite que les chantiers anglais, ce qu'on explique comme suit : La journée de neuf heures est actuellement, en Allemagne, un principe acquis. En outre, on peut y travailler en trois équipes. Fait non moins important : ces équipes peuvent fournir des heures supplémentaires sans restriction aucune. Il va sans dire qu'on reproche aux syndicats anglais que leur désir de maintenir la journée de huit heures met en péril l'aptitude à la concurrence des chantiers anglais.

*

Aux fins de remédier au vacarme de la rue, on a, à titre d'essai, pavé de caoutchouc une des voies principales de Colombo (Ceylan). Après le passage du rouleau compresseur, la couche a une épaisseur d'environ 4 centimètres. Comparé à l'asphalte, le pavé en caoutchouc est assez cher, mais cette différence de prix est, dit-on, compensée, par une durabilité plus grande.

*

Au début de février, le personnel des locomotives du chemin de fer Shanghai-Nanting s'est mis en grève, parce qu'il ne voulait pas transporter des troupes au front de combat. D'autres groupes de cheminots se sont déclarés solidaires. De ce fait, les troupes du général Hsieh-Yon ont été forcées de marcher au front.

*

Un statisticien de la Metropolitan Life Insurance Cie, où sont assurées près de 5 millions de personnes, a calculé que la durée moyenne de la vie de l'ouvrier d'usine est de 62 années, alors que les autres ouvriers bénéficient d'une longévité moyenne plus grande, soit de 70 années.

LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

Les 1 et 2 mars, s'est tenue à Cologne une Conférence internationale, organisée par la Fédération Internationale des Métaux, à laquelle assistèrent 130 délégués de France, de Belgique et d'Allemagne. La Conférence s'occupa de deux questions : 1° La journée de huit heures dans la métallurgie allemande ; 2° Les traités de commerce et les trusts internationaux.

Par rapport à la durée du travail, on constate que, hormis en Allemagne et en Haute-Silésie polonaise, la journée de huit heures est introduite dans toute industrie lourde d'Europe. Dans une résolution qu'elle adopta, la Conférence insista pour la ratification dans le plus bref délai de la Convention de Washington, garantissant son aide morale et financière aux organisations des pays intéressés. Robert Dissmann de la

Fédération des Ouvriers des Métaux d'Allemagne présente un rapport détaillé sur la deuxième question. Dans la résolution adoptée à ce sujet, il est déclaré que la politique des traités commerciaux ainsi que celle des cartels sert exclusivement les intérêts du capital. La classe ouvrière doit exiger, dans l'intérêt des peuples, que les traités commerciaux soient basés sur le principe du libre échange. Le protectionisme crée l'antagonisme entre les peuples et les barrières douanières provoquent l'augmentation des prix. Elle se termine par le vœu que des représentants des organisations ouvrières soient admis à assister aux discussions sur les traités commerciaux et que les organisations ouvrières obtiennent le droit du contrôle de la production et de la répartition des produits.

La délégation franco-belge ajouta à cette résolution une déclaration, dans laquelle elle demande l'institution d'un organisme, placé sous la direction du Bureau International du Travail ou de la Société des Nations, qui réglerait la question de la répartition des matières premières. Elle dénonça la politique des cartels et des trusts comme étant nuisible aux intérêts des peuples. La Fédération Internationale des Ouvriers des Métaux fut chargée de poursuivre l'étude du problème et de réunir toute documentation utile.

Esperanto.

Le besoin d'une langue auxiliaire ressenti par l'ancienne Internationale des Transports.

L'ancienne Fédération Internationale des Ouvriers du Transport avait déjà manifesté à plusieurs reprises le désir de voir adopter une langue auxiliaire internationale. Ainsi on peut lire dans le compte-rendu de la première conférence internationale des Cheminots en 1893 :

« Seule la différence de langues soulevait quelquefois des difficultés, mais ce sont là des causes naturelles qu'on ne saura éviter avant qu'un jour une langue universelle sera née qui fera disparaître les derniers vestiges de la confusion babylonienne des langues. »

Lors du Congrès international des Ouvriers du Transport tenu à Londres en 1913, la Fédération des Cheminots d'Italie a proposé d'admettre une langue auxiliaire internationale comme langue du Congrès.

La réalisation de ce désir ne dépend que d'une chose : les camarades dans les divers pays voudront-ils faire un petit effort et apprendre l'esperanto. Sans cela l'I. T. F. devra longtemps encore faire des sacrifices considérables de temps et d'argent pour l'échange de correspondance, pour des congrès et conférences en plusieurs langues, sans parler encore des autres inconvénients qui résultent de la diversité des langues.

*

Le développement de la littérature esperantiste, ainsi que les Congrès et les organisations internationales esperantistes forment une preuve convaincante de la valeur pratique de l'esperanto comme langue auxiliaire internationale.

*

L'Esperanto dans la presse de l'I. T. F.

L'organe hebdomadaire des Ouvriers du Transport d'Irlande « The Voice of Labour » a ouvert une rubrique pour l'esperanto. Le camarade *Mortished*, membre du Parti travailliste irlandais y donne des explications sur l'esperanto, ainsi que des leçons par correspondance.

*

Radio et esperanto.

Sous l'influence de la T. S. F., l'intérêt pour l'esperanto grandit chaque jour. Le Cours d'esperanto par radio de Königsberg a vendu en peu de temps 1200 manuels d'esperanto.

*

Leçons d'esperanto pour les enfants.

À Magdebourg, 1.400 enfants ont été inscrits pour les leçons d'esperanto organisées par la municipalité.

*

Université d'été pour l'esperanto.

Du 31 juillet au 7 août 1925 se tiendra à Genève une semaine universitaire en esperanto. Des professeurs d'université de plusieurs pays y feront des conférences; les sujets linguistiques les plus difficiles y seront traités exclusivement en esperanto.