



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: Chronique
syndicale 43
Communications du Bureau 44
Cheminots: Conditions de travail du Per-
sonnel des Chemins de Fer dans les diffé-
rents pays (Autriche) Suite 44

Information mensongère 49
Ouvriers du Transport: L'alliance des
ouvriers des ports et docks belges,
allemands et hollandais 49
Les revendications des chauffeurs pro-
fessionnels et le Comité spécial d'étude

de la circulation routière 50
Gens de Mer: Le retour aux huit heures dans
la marine marchande française 52
A tous échos 53
Esperanto 53
Publications de l'I. T. F. 54

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Chronique syndicale.

Le conflit aux chemins de fer *allemands* s'est terminé par une décision arbitrale, déclarée obligatoire par le Ministre du Travail. La décision ne tient toutefois pas suffisamment compte des revendications présentées par le personnel. L'augmentation de 3 pfennig par heure ne signifie qu'une amélioration légère de la situation matérielle des cheminots et ne s'adapte pas aux exigences que les travailleurs d'un état industriel sont en droit de formuler. Un inconvénient plus sérieux se trouve dans le fait qu'il n'a point été tenu compte de la demande des organisations, tendant à une révision de la durée du travail et à la réintroduction de la journée de huit heures. La sentence arbitrale a remis en vigueur, jusqu'au 31 octobre 1925, les articles relatifs à la durée du travail qui avaient été dénoncés et a en outre fixé qu'ils ne pourraient être résiliés avant cette date, tandis que jusqu'à présent un terme de préavis d'un mois était admis. Ceci constitue un lourd engagement pour les travailleurs du rail qui se trouve à peine atténué par la promesse qu'une commission « à créer au plus tard dans la deuxième quinzaine d'avril devra examiner quelles améliorations seront possibles pour certains groupes de personnel, sans porter préjudice au rendement des chemins de fer ». Toutefois ce n'étaient pas des « améliorations pour certains groupes du personnel », c'était une révision des heures de travail et la réintroduction de la journée de huit heures qu'avaient demandé les cheminots.

Les cheminots allemands n'ont pas lieu cependant d'être déçus par l'issue de ce premier mouvement de grande envergure. Il apporte aux syndicats un résultat moral qui se tra-

duira certainement par un accroissement de leurs effectifs. Par suite de ce renforcement, le prochain mouvement pourra être alors plus fécond en résultats matériels.

Les cheminots *grecs* eurent également à soutenir une lutte dans le courant du mois de mars. Le mouvement des trains fut presque entièrement suspendu durant 10 à 12 jours. La grève des cheminots amena des grèves de sympathie passagères d'autres groupes de travailleurs. Le conflit avait été provoqué par le Gouvernement; non seulement, il ne tint pas les promesses faites au sujet de l'introduction de la journée de huit heures, mais il procéda même à des avilissements des conditions existantes. Une nouvelle réglementation des indemnités et allocations, obtenue après de longues instances par la Fédération des Cheminots, fut abrogée et une révision des traitements, annoncée par le Gouvernement se trouva être au préjudice des cheminots. Tous les efforts tentés par l'organisation pour faire aboutir les revendications du personnel ayant échoué devant l'intransigeance du Gouvernement, la Fédération se vit contrainte de recourir à la grève. Le mot d'ordre fut suivi avec une remarquable cohésion; le nombre des grévistes peut s'évaluer à 10.000. Nous ne possédons pas à l'heure actuelle des renseignements sûrs concernant l'issue du mouvement.

En *France*, la Fédération des Syndicats Maritimes peut enregistrer un succès. Grâce à ses efforts incessants, elle a réussi à obtenir du Gouvernement une nouvelle réglementation des heures de travail dans la Marine Marchande. Le nouveau décret à paru au Journal Officiel du 1er avril et a été mis en application le 10 avril.

Le décret remet en vigueur pour une grande partie des marins français la journée de huit heures. Il perd en valeur par le fait que certains groupes sont exclus du bénéfice des huit heures mais, tel quel, il constitue cependant un très sérieux progrès. L'armement français a usé de tous les moyens pour empêcher la promulgation du décret. C'est sans doute pourquoi le décret ne réalise pas entièrement les promesses faites dans le temps par le Sous-Secrétaire d'Etat, M. Meyer. Même dans sa forme actuelle, le décret est détesté par les armateurs et il faut s'attendre à ce qu'ils s'efforcent de le saboter de toutes les manières.

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.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Une nouvelle affiliation.

L'Union des Cheminots d'Esthonie a décidé, dans son Congrès de la deuxième quinzaine de mars dernier, l'adhésion à l'I. T. F. L'organisation groupe environ 2.000 membres; l'effectif total du personnel des chemins de fer d'Esthonie est d'environ 5.000 unités.

..

Effectifs au 1er janvier 1925.

Plusieurs organisations ont encore négligé de fournir les renseignements demandés au sujet de leur effectif au 1er janvier 1925; elles sont priées de le faire au plus tôt.

..

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes :

Union norvégienne du Personnel de la Locomotive	i.	89,—
Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois	„	312,—
Union des Cheminots bulgares	„	316,80

..

Congrès international des Cheminots à Bellinzona.

Les organisations suivantes nous ont déjà fait part des noms de leurs délégués :

Grande-Bretagne : Association des Employés des chemins de fer, Union des Cheminots, Union de Mécaniciens et Chauffeurs ;

Norvège : Union des Cheminots ;

Pays-Bas : Union des Cheminots ;

Tchécoslovaquie : Union allemande de Cheminots ;

Suède : Union du Personnel de la Locomotive.

Allemagne : Union des Cheminots ;

Danemark : Union des Cheminots.

Nous apprenons qu'aux *Etats-Unis* des pourparlers auront lieu au sujet d'une représentation commune des organisations de cheminots et que les cheminots de l'Inde britannique envisagent la possibilité d'envoyer un délégué.

Les organisations n'ayant pas encore fait connaître les noms de leurs délégués, sont priées de faire.

Le Congrès s'ouvrira le 30 juin, à 11 heures, à l'*Hôtel de Ville* de Bellinzona.

..

Congrès international du Personnel des Tramways.

Les convocations ainsi que l'ordre du jour ont été expédiées.



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

Autriche. (Suite)

IX. La réglementation des salaires.

Le personnel des chemins de fer était jusqu'à 1920 divisé en Beamte (Employés), Unterbeamte (Employés subalternes), Diener (Ouvriers) et Hilfsbedienstete (Agents auxiliaires). Depuis 1920, on ne distingue plus que des employés, employés-aspirants et agents auxiliaires non-commissionnés. Durant la période de validité de la loi sur la compression des effectifs, des ouvriers auxiliaires sont engagés pour des travaux temporaires. Les *agents auxiliaires* non-commissionnés doivent obtenir une nomination définitive après deux ans de service, pour autant que les vacances le permettent, ce qui fait que la titularisation n'a pas toujours lieu après deux ans, mais se fait parfois attendre jusqu'à 3 ans. Les *employés aspirants* sont nouvellement engagés pour le travail dans une échelle déterminée ou proviennent de la classe des agents auxiliaires. Après deux ans, ils deviennent *employés*.

Les employés sont classés, d'après le travail fourni par eux, d'après l'apprentissage reçu et d'après les dangers et les responsabilités que comporte leur service, en 19 échelles. Dans l'échelle I (la plus basse) le salaire de début est de 13.950 couronnes, dans l'échelle 19 (la plus élevée) de 98.000 couronnes par an. Il convient d'ajouter à ces montants, l'indemnité de résidence et l'indemnité de cherté de vie.

Le traitement de base et les indemnités de résidence et de cherté de vie sont additionnés et multipliés par le nombre-index du moment (fin décembre 1924, il était de 188,5).

Les *indemnités de résidence* se montent à Vienne à 100% ; dans la classe I de localités à 90% ; dans la classe IA, à 80% et dans la classe II à 70% du traitement de base.

Les *indemnités de cherté de vie* se montent à Vienne à 60.000 couronnes et sont diminuées dans les trois autres classes, chaque fois de 6%.

Les agents mariés touchent en outre une *allocation familiale* de 50.000 couronnes par mois pour la femme et pour chaque enfant de moins de 21 ans à leur charge, et une *allocation de subsistance* d'à peu près 10.000 couronnes par trimestre pour chaque enfant.

Une *prime économique* a en outre été mise en vigueur à partir du début de 1924, elle comporte des paiements mensuels allant de 100.000 à 1.650.000 couronnes. Sont exclus de ce système de primes : le personnel des ateliers, le personnel des remises de locomotives, le personnel des trains et le personnel de la locomotive, ces catégories touchant d'autres allocations (primes pour travail à la pièce, primes d'économie, d'entretien etc.) dont le montant varie entre 800.000 et 1.500.000 couronnes par mois.

Les *avancements périodiques* sont de 10% du salaire de début, plus l'indemnité de résidence, et sont accordés généralement tous les deux ans.

Les taux annuels, payés fin décembre 1924 à Vienne étaient les suivants (après addition des indemnités de résidence et de vie chère et multiplication par le nombre-indice) :

Employés	Echelle	Traitement	Années de service
Contre-maître d'atelier, chef mécanicien	8-12	18.588.000 — 38.270.000	34
Mécanicien, facteur à l'expédition, chef-trieur, chef d'équipe	8-12	18.588.000 — 38.028.000	34
Piqueur, chef du service des ponts, chef-signaliste contre-maître installations d'éclairage	8-12	18.588.000 — 35.187.000	28
Chef de train, chef-magasiner, pilote, traducteur, employé aux écritures	7-12	18.232.000 — 30.549.000	27
Surveillant de l'éclairage, agent affecté au service des ponts, imprimeur, aide-employé aux écritures, chef-chauffeur, ajusteur de signaux, brigadier de manœuvres, visiteur	6-8	17.875.000 — 25.604.000	20
Agents de cabine de block, conducteur, chauffeur de route, pointeur, chauffeur de navire	5-7	17.519.000 — 24.893.000	20
Concierge, garçon de bureau, chauffeur de machine fixe, matelots	4-6	17.281.000 — 24.206.000	20
Agent affecté à l'émission de lettres de voiture, lampiste, ouvrier de magasin, ouvrier de gare	4-5	17.281.000 — 20.230.000	10
Ouvrier du service des manœuvres, aiguilleur, aide-ouvrier	4-6	17.281.000 — 21.158.000	12
Nettoyeur, gardien	2-4	16.807.000 — 20.400.000	12

Les agents auxiliaires sont payés à la journée. Leur salaire annuel était, fin 1924, d'environ 16.256.000 à 17.521.000 couronnes. Après deux ans, ils sont titularisés et classés dans l'échelle correspondante à leur emploi. Les agents auxiliaires ont droit à la paye les dimanches, les jours fériés reconnus, y compris les 2 jours de fête officiels (1 mai et 12 novembre).

Pour les agents ayant fait la guerre, le nombre des années de service a été augmenté de $2\frac{1}{2}$ en ce qui concerne l'avancement et 2 ans par année de guerre en ce qui concerne la retraite. Pour les agents ayant travaillé aux chemins de fer durant la guerre, le nombre des années de service est augmenté de $2\frac{1}{2}$, tant en ce qui concerne l'avancement que le calcul de la retraite.

La fixation des traitements et la classification du personnel en 19 échelles a eu lieu de concert avec les représentants du personnel. L'ajustement des traitements au coût de la vie est fait par un accord entre les représentants du personnel et la Direction, sur la base d'une recommandation d'une Commission du nombre-indice.

Lors de service hors de l'établissement d'attache, les agents ont droit à une indemnité qui varie d'après le traitement et la classe des localités (pour Vienne elle va de 54.000 à 127.000 couronnes par jour).

Les déplacements n'ont lieu que pour nécessité du service; les frais de déménagement sont remboursés. Lors d'emploi dans une position supérieure durant plus de 6 mois, l'intéressé touche le traitement que comporte cette position. On n'accorde pas de gratifications pour nombres déterminés d'années de service.

Voici quelques prix de denrées alimentaires et d'articles de première nécessité :

Le loyer se monte en moyenne environ à 1% des traitements :

1 paire chaussures 200.000, 1 complet : 1.000.000, 1 pain (1 kg $\frac{1}{4}$) 8.500, 1 kilo de viande 30.000, 1 kilo de lard 30.000, 1 litre de lait 5.000, 1 kilo de pois 16.000 couronnes.

Généralement parlant, on peut dire qu'à l'heure actuelle les salaires payés aux cheminots correspondent à ceux que paye l'industrie privée. La même constatation s'applique au personnel de P. T. T.

En ce qui concerne les indemnités familiales, l'Union des Cheminots y est opposée, étant donné qu'elle est en faveur de la rétribution d'après le rendement.

X. Les retraites et secours en cas de maladie.

En cas de maladie les agents commissionnés continuent à toucher durant un an leur traitement entier; lors de continuation de la maladie, on procède à la mise à la retraite.

Les agents auxiliaires continuent à toucher en cas de maladie durant 8 jours leur salaire entier et reçoivent en même temps à partir du premier jour de l'indisposition, l'indemnité de maladie (actuellement 36.000 couronnes par jour au maximum) accordée par la Caisse de Prévoyance. A partir de la deuxième semaine de maladie, les agents touchent l'indemnité de vie chère à côté de l'indemnité de maladie. L'indemnité maladie est payée durant 52 semaines.

Les agents retraités sont également affiliés à la Caisse de Prévoyance et ont droit à son secours, à l'exclusion de l'indemnité de maladie.

L'épouse et les enfants de l'agent et du retraité sont affiliés à la Caisse et ont droit au traitement médical et aux médicaments, lorsqu'il sont entièrement ou en grande partie entretenus par l'agent.

Lors d'hospitalisation d'un cotisant, la Caisse porte les frais des soins durant 90 jours. Le personnel commissionné et les retraités ne subissent dans ce cas aucune diminution de leur rétribution, les agents auxiliaires, soutiens de famille, ne touchent toutefois que la moitié de l'indemnité de maladie; les agents célibataires ne la touchent pas du tout.

La cotisation à la Caisse se monte pour le personnel commissionné et les retraités à 1,40% du traitement mensuel; pour les agents auxiliaires, elle est, selon le montant du salaire, de 18.000 à 52.000 couronnes par mois.

L'administration de la Caisse de Prévoyance se fait par un Comité autonome, composé pour un tiers de représentants de la Direction et pour les deux tiers de représentants du personnel; le syndicat indépendant y dispose d'une large majorité. Les frais d'administration de la Caisse sont portés par l'entreprise.

Lors d'accidents du travail, les agents continuent pendant 6 semaines à toucher leur traitement. A partir de la 5e semaine, l'accidenté peut faire valoir des titres à une rente de la part de la Caisse d'Assurance contre les Accidents. Cette rente se monte à 66,6 ou à 100% du traitement, selon la nature de l'accident. Lorsque la rente est inférieure au traitement total, l'employé définitif a droit à un surplus de rente égal à la différence entre la rente et le montant du traitement.

Lorsque le traitement médical est terminé, une pension est fixée, calculée sur la base de la diminution de rendement, constatée par un médecin. Cette pension est payée dans son intégralité, à côté du traitement ou de la retraite.

La Caisse d'Assurance contre les Accidents est une institution autonome, indépendante de l'Administration des Chemins de fer. Elle est dirigée par un Comité paritaire dont tous les membres du groupe ouvrier adhèrent à l'Union indépendante des cheminots. Les agents ne payent pas de cotisations pour l'assurance-accidents. Ce sont les Directions des chemins de fer qui versent des primes correspondantes au montant des traitements assurés.

Le droit à la retraite est considéré comme faisant partie du Statut du personnel et relève donc l'activité de la représentation du personnel. Les agents font des versements pour la retraite, à savoir 3,6% du traitement dans la classe I et 4,5% dans la classe III. La classe III comprend le personnel

de la locomotive, celui des trains et celui des manœuvres, la classe I comprend le reste du personnel. (Autrefois, il avait encore une classe II qui a été supprimée.)

Le droit à la retraite naît, en général, après 10 années de service pendant lesquelles des primes ont été versées. Un agent a le droit de faire valoir des titres à la retraite, lorsqu'il a atteint l'âge de 65 ans révolus ou lorsqu'il a acquis le droit à la retraite entière.

En cas d'invalidité, à la suite d'accident du service, la pension est accordée, même après un jour d'affiliation à la Caisse; elle est calculée alors sur la base de dix années de service. En cas d'incapacité au service, à la suite de maladie ou d'infirmité physique, la pension est accordée après cinq ans d'affiliation à la caisse et calculée sur la base de dix années de service. Pour les agents devant quitter le service par suite de perte de la vue ou de troubles mentaux, on ajoute, pour le calcul de la pension, dix ans au nombre d'années de service réellement fournies.

Le montant de base pour le calcul de la retraite est de 90% du traitement fixe (traitement de base, indemnités de résidence, de vie chère et autres allocations déterminées). La retraite elle-même se monte, pour la classe I après 10 années de service, à 50% du montant de base, soit à 45% du traitement total. Elle est augmentée de 8% du dit montant de base pour chaque année entière de service accomplie en sus. Les agents de la classe III commencent par 40% du montant de base après dix ans. Chaque année de service fournie dans cette classe est considérée comme 1 année $\frac{1}{2}$ pour le calcul de la retraite. Le droit à la retraite entière est acquis après 24 ans de service.

La pension de la veuve se monte à 50% du montant de base, soit à 45% du traitement touché par le décédé. La veuve touche en outre pour chaque enfant de moins de 21 ans à sa charge, une allocation d'éducation d'un cinquième de sa pension. Les orphelins de père et de mère reçoivent, selon leur nombre, une pension variant entre la moitié et l'entière pension de la veuve.

Le retraité ou la veuve ont en outre droit à des allocations familiales.

Le Statut du personnel prévoit la mise à la retraite sans qu'il y ait incapacité au service et sans qu'un agent y ait droit, mais seulement à des conditions déterminées, assez difficiles à remplir. A l'heure actuelle, en vertu d'une loi spéciale sur la compression des effectifs, la mise à la retraite peut avoir lieu avant que l'intéressé ait atteint l'âge de 65 ans ou acquis des titres à la retraite entière. Les agents retraités de la sorte obtiennent la pension régulière, s'ils ont fournis au moins 10 années de service, si non, on s'entend pour un montant proportionné.

Les années de service militaire sont assimilées pour le calcul de la pension aux années de service, à condition que les cotisations voulues aient été versées. Pour les agents qui sont restés au service des chemins de fer durant les années 1914 à 1918, une demi-année est ajoutée à chaque année civile. Lorsqu'il s'agit de service des chemins de fer, fourni dans la zone des opérations militaires ou de service dans l'armée, chaque année est comptée comme deux ans.

En cas de décès d'un agent commissionné ou d'un retraité, la veuve touche une indemnité mortuaire se montant à trois fois le traitement mensuel, touché en dernier lieu par le défunt. La veuve d'un agent auxiliaire reçoit une allocation de funérailles qui varie d'après le salaire du défunt et est de 1 million $\frac{1}{2}$ de couronnes au maximum. D'autres survivants bénéficient sous certaines conditions des mêmes avantages.

En cas de décès de l'épouse ou d'enfants, l'agent touche de la part de la Caisse de Prévoyance une indemnité de 80% (hors de décès d'enfants de moins de 6 ans de 40%) du traitement mensuel.

XI. Le libre parcours.

Les agents auxiliaires et aspirants-employés ont droit après cinq ans (s'ils n'ont pas été promus employés avant ce terme) à 5 billets gratuits donnant droit au parcours sur les lignes du réseau au service duquel ils se trouvent. Sur des réseaux, autres que le leur, ils ont droit au parcours au prix de régie (un dixième du prix normal) sur présentation d'une carte de légitimation, munie d'un portrait. La femme et les enfants de moins de 21 ans reçoivent des cartes permanentes de légitimation qui donnent droit au transport au prix de régie. Après deux ans de service, les agents en question reçoivent des cartes donnant droit au transport au simple prix de régie, les femmes et enfants au transport au double de ce prix. Durant les deux premières années, ils peuvent voyager, ainsi que leurs familles à demi-prix.

Les employés bénéficient, outre de 6 billets gratuits dont trois valables sur des trains rapides et trois sur des trains-omnibus, de cartes de légitimation permanentes donnant droit au parcours au prix de régie. La femme et les enfants de moins de 21 ans ont droit à un billet valable pour un train rapide et au parcours au prix de régie, au moyen de leur carte de légitimation. Les billets gratuits sont valables sur tous les réseaux du pays, adhérent à une Association créée à cet effet.

En cas de congé, des billets gratuits ne sont accordés que si l'agent a dû interrompre pour raison de service, un congé déjà commencé.

Ont droit à un permis permanent de libre parcours :

Tous les membres du personnel pour les parcours journaliers entre le domicile et le lieu du service.

Les agents commissionnés, de même que leurs femmes et enfants, pour se rendre à l'église ou pour suivre un traitement dans un hôpital; (les enfants y ont en outre droit pour se rendre à l'école ou pour suivre des cours).

Les agents commissionnés et les retraités ainsi que leurs familles, et les veuves et orphelins de ces agents ont, en outre, droit à un permis de libre parcours, valable du 1er mars au 31 octobre, au cas ils cultivent un jardin loué à bon compte par la Commune et où il est nécessaire d'utiliser le chemin de fer pour s'y rendre.

On accorde des permis spéciaux de libre parcours :

1^o Aux agents commissionnés ayant été déplacés et dont la famille habite à la suite de la crise des logements, une autre localité (au maximum 4 permis par mois).

(Les agents auxiliaires, se trouvant dans des circonstances analogues, ont droit à quatre billets aux prix de régie.)

2^o Aux agents suivant un cours d'apprentissage professionnel, pour se rendre à ce cours.

3^o Aux enfants d'agents faisant des études dans une autre ville pour aller voir leur parents.

Bénéficient en outre de billets gratuits :

Tous les agents, ainsi que les membres de leur famille, lors de déplacement ou lors d'entrée au service. La famille d'un agent mort par suite d'un accident, lorsque le décès se produit hors du poste de service. Les ouvriers accidentés, même s'ils ne sont plus au service des chemins de fer, pour aller se faire soigner par un médecin ou dans un clinique.

Les agents et retraités habitant des localités déterminées reçoivent à l'usage des membres de leur famille des carnets de billets gratuits, utilisables deux fois par mois pour aller faire des achats dans une ville voisine déterminée.

Les retraités ayant été commissionnés bénéficient de deux billets gratuits par an sur les lignes du réseau où ils ont fait du service. Ils ont en outre droit à des billets au prix de régie sur tous les réseaux appartenant à l'Association nommée plus haut. La femme et les enfants de moins de 21 ans bénéficient des mêmes avantages.

Les retraités n'ayant pas eu de nomination définitive ont droit à 6 billets par an au prix de régie, valables sur tous les réseaux adhérents à l'Association sus-visée et le droit permanent de parcours au double prix de régie. La femme et enfants de moins de 21 ans bénéficient également de ce dernier avantage.

Les agents touchant une rente d'invalidité ainsi que leurs familles bénéficient également du transport à prix réduit.

Les réseaux étrangers suivants accordent des facilités de parcours aux cheminots autrichiens : Allemagne, Bulgarie, Danemark, France (Nord, Est, P. L. M.), Grande-Bretagne (Great Eastern Railway et London North Western Railway), Hongrie (Etat et Réseau du Sud), Italie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suisse, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Tchécoslovaquie. Le parcours gratuit est généralement accordé une fois par an aux agents ; les membres de leurs familles obtiennent une réduction de 50%.

Les employés des échelles 1 à 9 bénéficient du transport en 3e classe, ceux des échelles 10 à 14 du transport en 2e classe et ceux des échelles 15 à 19 obtiennent des permis de le classe.

Les billets gratuits ou à prix réduit sont délivrés contre un paiement modique, en couverture des frais d'impression etc.

Lors de déménagement pour cause de service, le transport gratuit est accordé pour la famille et les biens. Lors du premier déménagement après la mise à la retraite, l'agent bénéficie du transport gratuit, lors du deuxième déménagement, du transport au prix de régie ; la veuve et les orphelins bénéficient, lors du premier déménagement après la mort d'un agent, du transport gratuit de leurs personnes et de leurs biens.

XII. Récompenses et sanctions pénales.

Récompenses.

Lorsqu'un agent réussit, par suite d'attention particulière, de présence d'esprit ou de courage à prévenir ou à empêcher un accident, son nom est cité à l'ordre du jour avec mention honorable. La direction peut accompagner d'une récompense cette mention honorable, qui doit être inscrite au dossier de l'agent.

Pour des actes de service extraordinaire, pour des inventions qui doivent être mises à la disposition de l'administration, des primes peuvent être accordées. Ces primes sont accordées maintes fois dans des cas où, pour des raisons de caractère pratique, les inventions ne peuvent être mises en application, afin d'encourager la collaboration active du personnel. D'autres primes ont pour but de stimuler l'attention des agents, dans l'exercice de leurs fonctions ; on les accorde lors de prévention de dommages matériels, lors de découverte de déclarations inexactes ou d'autres fraudes, etc.

Punitions.

Les punitions *légères* sont : le blâme et l'amende.

Le montant d'une amende doit être d'au moins un pour cent du traitement mensuel et ne peut dépasser les quatre pour cent de cette somme.

Les punitions *disciplinaires* sont : la réprimande, l'amende, le déplacement à un autre poste dans la même échelle, le déplacement dans une échelle intérieure, la mise à la retraite, la diminution du traitement avec mise à la retraite simultanée, la révocation.

Les punitions pécuniaires peuvent être infligées jusqu'à 10 pour cent du traitement touché durant une période allant de 2 à 12 mois. En cas de diminution du traitement, avec mise à la retraite simultanée, le traitement peut être diminué de 50 pour cent au maximum. C'est sur le montant ainsi établi que se base le calcul de la retraite. Les agents ainsi retraités peuvent être exclus temporairement ou durablement du droit de porter le titre attaché à leurs fonctions ou du port de l'uniforme, des facilités de parcours pour eux et leurs familles, de l'allocation pour achat de combustibles, etc. Les

agents révoqués disciplinairement perdent tous les droits et avantages acquis pour eux et leurs familles ; en ce qui concerne les titres à faire valoir pour la retraite, les statuts des institutions en question décident jusqu'à quel point ils restent en vigueur.

Il est interdit d'infliger simultanément plusieurs punitions.

Lors d'abus des facilités de circulation, l'agent de même que sa famille, peut être privé pour un an de ces avantages.

Le montant des amendes est versé à la Caisse des Retraites et à la Caisse de Prévoyance.

Avant l'infligation de la peine, l'agent inculpé a l'occasion de se justifier. Il lui est permis de consulter la représentation du personnel (homme de confiance, conseil d'hommes de confiance, conseil du personnel, conseil central du personnel) et de demander son aide.

L'audition de l'inculpé est un acte de service pour lequel l'intervention des délégués du personnel n'est pas admise. Les représentants du personnel peuvent toutefois se prononcer au sujet de l'accusation et fournir au supérieurs tous éclaircissements qu'ils jugeront utiles.

L'inculpé a le droit de se faire assister par un défenseur, choisi parmi les agents étant depuis au moins 10 ans au service des chemins de fer. Sur la demande de l'inculpé, il doit être assisté par un défenseur lors de l'instruction orale devant la chambre disciplinaire (chambre supérieure disciplinaire). Ce défenseur est désigné par le représentant compétent de la Direction parmi les agents travaillant au siège de la Chambre en question.

Les agents peuvent se pourvoir en appel contre des punitions légères en s'adressant au gradé supérieur à celui qui a infligé la punition.

Contre des peines disciplinaires, prononcées par une Chambre disciplinaire, l'agent peut faire appel à la Direction générale qui renvoie l'affaire devant la Chambre disciplinaire supérieure ; contre les jugements de celle-ci, il n'y a pas d'appel possible.

Le certificat de service ne peut en aucun cas contenir des mentions pouvant porter préjudice à la carrière d'un agent.

L'appel contre la révocation n'est possible que si elle a été prononcée comme mesure disciplinaire par une Chambre disciplinaire ; l'affaire est dans ce cas soumise à la Direction générale, qui la renvoie à la Chambre supérieure.

Une révocation immédiate (sans action disciplinaire précédente) a lieu lorsqu'un agent est condamné en correctionnelle et que cette condamnation comporte l'interdiction de l'exercice de fonctions publiques. Il n'y a pas d'appel possible et le paiement de tous traitements ou allocations est immédiatement arrêté.

Le Statut du personnel ne connaît pas de condamnations avec sursis.

La peine infligée, ainsi que les motifs, sont portés par écrit à la connaissance de l'intéressé.

Les fautes suivantes sont passibles de révocation après action disciplinaire régulière :

Le fait de cacher lors de l'engagement une raison qui eut pu motiver l'exclusion.

La participation directe ou indirecte à des mouvements susceptibles de saper la discipline (incitation du personnel, propos injurieux contre les supérieurs ou contre les autorités) quelque forme que puissent revêtir ces mouvements.

La qualification inexacte d'un subalterne.

Le mauvais traitement d'un subalterne.

La désobéissance et les manquements à la discipline.

L'acceptation de cadeaux ou d'argent donnés dans un but de corruption.

L'ivrognerie durant le service.

La violation intentionnelle du secret professionnel.

L'absence du service et la prolongation non-permise d'un congé, lors de circonstances aggravantes.

Les transgressions graves des prescriptions concernant le trafic.

Les actions allant à l'encontre de la raison et les attentats aux bonnes mœurs.

Les procédés indignes, lors de circonstances aggravantes.

Le faux témoignage au cours d'une action disciplinaire.

La négligence répétée de devoirs prescrits par le service, en dépit de punitions précédentes.

XIII. Le logement.

L'administration des Chemins de fer fait ce qu'elle peut pour le logement du personnel. Tant dans les Bureaux centraux que régionaux, il y a des employés chargés de s'occuper de la question, de concert avec les délégués du personnel.

D'après les ressources dont elle dispose, l'Administration construit chaque année un nombre d'habitations.

Les montants consacrés à cet effet furent en 1922 et 1923 d'environ huit milliards de couronnes, en 1924 de 30 milliards (pour 1925 une somme de 10 milliards y a été affectée).

On a en outre puisé dans les crédits ordinaires pour l'entretien, les sommes nécessaires pour transformer en habitations des bureaux qui n'avaient plus d'emploi et d'autres immeubles appropriés. On a obtenu de la sorte 500 à 600 demeures.

Les coopératives et associations pour la construction d'habitations sont subventionnées par l'administration. On leur accorde, en outre, toutes espèces de facilités (terrains à bon compte, matières de construction et transport à prix réduit). Les particuliers bénéficient aussi de prêts pour la construction d'immeubles, de même que des communes, lorsque les habitations à construire seront utilisées comme logements de service.

L'administration a également entamé des négociations avec les communes plus importantes, particulièrement avec la Commune de Vienne, tendant à pouvoir disposer, en sa qualité de contribuable, d'un nombre déterminé de demeures.

L'usage d'un logement de service ne comporte aucune restriction de la liberté du locataire. Le taux du loyer est régi par des dispositions légales et varie d'après l'espace qu'offre la demeure. Il existe un taux uniforme pour le personnel tout entier qui subit des diminutions allant jusqu'à 90% pour certaines habitations moins confortables. En vertu de la loi de protection des locataires, les loyers sont actuellement sensiblement au-dessous de ceux d'avant-guerre.

Comme règle générale, l'habitant d'un logement de service porte les frais de l'éclairage et du chauffage. Lorsque ceux-ci sont fournis par l'administration, elle porte en compte le prix coûtant.

L'organisation des Cheminots ne s'occupe qu'indirectement de la construction de demeures, en faisant des démarches auprès des autorités et en soutenant les coopératives de construction.

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

Il existe des lavoirs et des installations de bains à l'usage du personnel des trains, de la locomotive et des ateliers ; dans quelques gares importantes également à l'usage du personnel des gares. D'après la place disponible, les autres membres du personnel et leurs familles peuvent les utiliser également.

Il est fait un usage fréquent de ces installations et, généralement parlant, il n'y a pas de plaintes. Certaines installations auraient besoin d'être remises à neuf, mais sont encore utilisables.

Il existe des dortoirs à l'usage du personnel ; ils se trouvent le plus souvent dans des bâtisses appartenant aux che-

mins de fer. Dans certains cas, où la construction de bâtiments de ce genre n'était pas possible, on a créé des dortoirs dans les immeubles où se trouvent les demeures du personnel. Parfois aussi, les agents sont logés dans des baraques.

Le personnel des trains, de la locomotive et des ateliers dispose de réfectoires ; dans les grandes gares il y en a également pour le reste du personnel. Les locaux mis à la disposition des ouvriers de la voie sont rares. Les ouvriers de la voie réclament qu'on leur donne des abris, dans lesquels ils peuvent réchauffer les aliments emportés. Un nombre de cabines hors d'emploi a été mis à leur disposition.

Outre les buffets des gares, il n'y a que fort peu de cantines. Les coopératives des cheminots ont installé dans les grandes gares des cuisines à l'usage du personnel ; leur fonctionnement est très satisfaisant. Dans les buffets des gares, les agents peuvent se procurer des aliments et des boissons avec une rabais allant jusqu'à 25%. La direction encourage l'abstinence ; tous les buffets et cantines sont tenus de vendre des boissons anti-alcooliques.

Dans les grandes gares, les compartiments de 1^e et 2^e classe des voitures sont nettoyés au moyen d'aspirateurs électriques ; dans les autres, le nettoyage se fait à la main. Les voitures à bestiaux sont nettoyées dans des installations spéciales et désinfectées à la chaux et au lysol. Il y a dans les ateliers des appareils pour la sécurité du personnel. L'attelage automatique n'est pas en vigueur.

XV. La tenue de service.

A l'exception du personnel des services administratifs et des agents auxiliaires, les agents reçoivent l'uniforme ou les vêtements de travail, dont une partie des frais sont à leur charge.

Payement fourni
par les agents
en 1923
couronnes

Un mécanicien reçoit :	1 pèlisse tous les 6 ans,	
	1 casquette tous les 2 ans, 1 combinaison toile bleue tous les ans, 1 complet toile tous les ans .	68 400
Un chef de train :	1 tunique drap tous les 2 ans, 1 pantalon drap tous les 2 ans, 1 capote tous les 2 ans, 1 pèlisse tous les 4 ans, 1 casquette tous les ans	122 400
Un garde-frein :	1 tunique drap 2 ans, 1 pantalon 1 an, 1 capote 2 ans, 1 pèlisse 4 ans, 1 casquette 1 an, 1 blouse-toile 1 an	122 400
Un agent du service des manœuvres :	1 tunique drap 2 ans, 1 pantalon 1 an, 1 capote 4 ans, 1 pèlisse, 1 casquette 1 an, 1 imperméable 4 ans, 1 combinaison toile bleue 1 an ½	96 400
Un sous-chef de gare :	1 tunique drap 2 ans, 1 pantalon 1 an, 1 capote 4 ans, 1 casquette 1 an, 1 pèlisse 6 ans	122 400
Un homme d'équipe de gare :	1 capote 4 ans, 1 casquette 2 ans, 1 blouse toile 3 ans	42 000
Un nettoyeur de voitures :	idem	
Un ouvrier de la voie :	1 capote 4 ans, 1 complet toile 2 ans	79 000
Un nettoyeur remises de locomotives :	1 capote 4 ans, 1 combinaison toile bleue 1 an, 1 complet toile 2 ans	68 000
Un aiguilleur :	1 tunique drap 1 an, 1 pantalon 2 ans, 1 capote 4 ans, 1 pèlisse 6 ans, 1 casquette 1 an ½	96 000

XVI. L'Examen médical et la visite des yeux.

Lors de l'entrée au service et avant d'être commissionné, tout agent doit subir un minutieux examen médical.

Le personnel du service de l'exploitation doit se faire examiner tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 45, ensuite tous les trois ans jusqu'à l'âge de 60 ans et au-dessus de 60 ans tous les deux ans. Une visite médicale a lieu, en outre, après certains accidents ou maladies.

Lorsqu'un agent est jugé inapte au service, il subit en général une perte de salaire, par la perte des allocations secondaires, par le classement dans une échelle inférieure etc.

Le médecin n'a pas de droit d'informer l'intéressé du résultat de la visite; un changement éventuel de position est porté à sa connaissance par la voie hiérarchique.

Les règlements de service ne disent rien au sujet de la possibilité d'une révision. Lorsqu'une demande visant à obtenir un nouvel examen par un médecin en chef est introduite, elle est toujours accordée.

XVII. Sanatoria, colonies de vacance et de convalescence.

Le personnel des chemins de fer autrichiens a créé, d'une part par son organisation, d'autre part par ses institutions sociales (surtout la Caisse de Prévoyance) des maisons de convalescence et des sanatoria.

La Caisse de Prévoyance exploite :

- la maison de convalescence à Neulengbach (à 1 heure de Vienne) avec 70 lits, dont 25 pour des femmes, ouverte toute l'année;
- la maison de convalescence Karawankenhof, utilisée en 1924 comme sanatorium pour les phthisiques (130 lits), ouverte selon les besoins;
- la maison de convalescence pour enfants, Schloss Heurhaus près Gurten (80 lits), ouverte toute l'année.

Elle possède en outre une maison de 50 lits dans la station thermale Bad-Gastein et est en train d'en construire une dans la station de Schallerbach. Elle vient d'acquérir à Judendorf un sanatorium pour le traitement de la tuberculose et est co-actionnaire du grand sanatorium d'Alland où les Cheminots disposent de 43 lits pour adultes et 7 pour enfants.

La section du Personnel de la Locomotive de l'Union des Cheminots possède deux maisons de convalescence, une à Mit-tewalde et une à Stadl-Paura.

L'Administration des Chemins de fer ne possède, ni exploite aucun sanatorium ou institution de ce genre.

Pour être admis dans une des maisons gérées par la Caisse de Prévoyance, il faut un certificat médical, visé par le Médecin en chef principal et transmis par lui à l'institution appropriée. Dans la maison de Neulengbach, on n'admet que des enfants entre 6 et 14 ans, à l'exclusion des enfants tuberculeux.

Les malades reçus dans les maisons gérées par la Caisse de Prévoyance payent un montant variant entre un cinquième et un quart des frais que comporte leur admission; le restant des frais est porté par la Caisse.

Les frais d'exploitation des maisons de vacances appartenant aux organisations sont couvertes par un paiement modique. Les frais de la pension doivent être payés par les intéressés. Les capitaux nécessaires pour la construction ont, la plupart du temps, été rassemblés par les organisations.

XVIII. L'apprentissage technique.

Au profit de l'instruction technique du personnel, des cours et des écoles sont organisés, dont l'administration porte les frais.

Des cours ont lieu selon les besoins locaux et la plupart du temps pour préparer les candidats désirant se présenter aux examens prescrits. Le droit d'inscription est au profit du professeur, tandis que l'Administration fournit les locaux, le chauffage et l'éclairage.

Les organisations sont d'avis que la formation technique du personnel incombe à l'Administration; elles désirent cependant faire valoir leur avis quant au degré d'instruction nécessaire.

Les cours les mieux fréquentés sont ceux pour le personnel de la locomotive et pour les chefs du mouvement. Il mérite d'être signalé à ce propos que depuis la chute de la monarchie,

des cours professionnels ont été créés par le personnel de la locomotive et que, pendant des années, l'organisation (Section du personnel de la traction) a payé une somme de 220 millions de couronnes pour faire face aux frais de ces cours.

**

Adjonction au Chapitre V (L'organisation du Personnel). L'effectif de la « Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein » des cheminots autrichiens était :

le 31 mai 1924 : de 84.511 membres, dont 12.403 retraités ;
le 31 décembre 1923 : de 91.456 membres, dont 10.251 retraités ;
le 31 décembre 1922 : de 110.708 membres, dont 3.784 retraités.

Les nombres des membres féminins étaient respectivement de 709, 1.006 et 2.125.

Information mensongère.

Nous avons toujours évité jusqu'ici de livrer dans nos publications des polémiques contre d'autres tendances du mouvement ouvrier. Nous avons sans cesse tâché de souligner ce qui est propre à favoriser l'unité et n'avons point l'intention, d'augmenter en nous écartant de cette ligne de conduite, les scissions qui divisent le mouvement ouvrier.

On constate le souci opposé en lisant les publications du mouvement « révolutionnaire » des ouvriers des transports. Nous ne songeons pas à entrer dans des détails, mais voulons simplement illustrer, à l'aide d'un exemple, l'ignorance ou le manque de véracité avec laquelle sont traitées les questions devant servir à justifier les injures lancées à l'adresse de l'I. T. F.

Dans le numéro du 1er avril de l'organe de la Fédération unitaire des Cheminots français, nous trouvons un article, emprunté au Bulletin de l'Internationale Rouge des Transports, dans lequel il s'agit de la situation en Tchécoslovaquie. Cet article fait mention de l'organisation nationaliste « Jednota », comme d'une organisation affiliée à l'I. T. F. qui est rendue, elle, responsable des actes de ladite organisation, contre laquelle elle s'est, à maintes reprises, prononcée dans ses publications.

Il serait possible de prouver, par une longue série de faits analogues le manque de véracité qui règne de ce côté.



L'alliance des ouvriers des port et docks belges, allemands et hollandais.

Le manifeste dont le texte fut publié dans le numéro précédent du Bulletin et qui fut adressé aux ouvriers des Ports et Docks par l'I. T. F., de concert avec les organisations adhérentes de Belgique, d'Allemagne et de Hollande, a, depuis lors, été distribué en des milliers d'exemplaires dans tous les ports de la Mer du Nord, où il a été accueilli avec satisfaction. Les journaux des trois organisations signataires signalent, dans de longs commentaires, l'importance de l'accord et soulignent plus particulièrement la nécessité de la solidarité nationale et internationale. Citons, à ce propos, quelques passages des articles en question.

« *Deutscher Verkehrsbund* » (Allemagne) du 7 mars :

« La résistance contre la journée de huit heures et contre le relèvement des salaires des ouvriers des ports allemands est étayée toujours par l'allégation que les ports allemands ne seraient pas en mesure de concurrencer les ports étrangers. Par un procédé analogue, les revendications sociales et économiques de nos camarades étrangers sont dénoncées à l'opinion publique comme étant anti-patriotiques et anti-nationales. Or, nous, ouvriers des ports et docks, sommes prêts à délivrer le patronat de sa crainte de la concurrence. Si les exploitateurs allemands croient vraiment que la journée de huit heures, ainsi qu'un salaire convenable ne sauraient être accordés par le commerce et les transports allemands aux ouvriers des ports, nous nous efforcerons, de concert avec nos frères hollandais et belges, à égaliser les charges dans tous les ports de la Mer du Nord. Nous saurons trouver les moyens propres à faire disparaître le spectre de « l'incapacité à la concurrence » que la méchanceté humaine a fait naître dans le cerveau des hommes. Pour arriver à cela, il importe toutefois que les ouvriers bénéficient d'un droit de contrôle plus étendu . . . »

« *De Transportarbeider* » (Hollande) du 7 mars :

« . . . On sera d'accord avec nous pour affirmer que ceci est de la plus haute importance pour les ouvriers des ports et docks. De plus en plus, la machine économique, plus particulièrement dans une industrie comme la nôtre, s'emboîte d'un pays à l'autre, ce qui fait que la collaboration plus étroite devient d'une nécessité de plus en plus urgente . . . Les Comités ont jeté les bases pour une action commune et un soutien réciproque en cas de lutte. Leur intention ne trouvera cependant sa réalisation que si les organisations nationales deviennent plus puissantes. C'est à cet effet que les organisations allemande, belge et hollandaise, de concert avec le Secrétariat de l'I. T. F., ont décidé d'adresser un manifeste commun aux ouvriers de ports de leurs pays respectifs, afin d'insister auprès d'eux pour que, fortifiant les organisations, ils permettent la réalisation de nos projets. »

« *L'Ouvrier du Transport* » (Belgique) d'avril :

« A Hambourg, les patrons avouent ouvertement, qu'ils veulent introduire la journée de dix heures. Il n'y réussiront jamais sans lutte. C'est clair. Mais il est évident que, si les patrons réussissent ici dans leurs desseins, les ports d'Anvers et de Rotterdam suivraient inévitablement. Les employeurs de Hambourg arrivant à leurs fins, Rotterdam et Anvers seraient obligés de suivre. Il faut donc que tous les ouvriers se pénétrant de cette idée, que la journée de huit heures restera appliquée dans les ports de la Mer du Nord. Nous savons quel est le but de patrons. Et nous avons dressé nos canons. Si les ouvriers des ports sont bien unis et pénétrés de l'esprit de solidarité, nous pouvons attendre l'attaque sans crainte, convaincus que nous leur ferons mordre la poussière. »

Les revendications des chauffeurs professionnels et le Comité spécial d'étude de la circulation routière.

On sait que le Comité spécial d'étude de la circulation routière (sous-commission de la Commission du Transit de la Société des Nations) prépare un projet de convention internationale concernant le trafic automobile. Aux fins de faire valoir les intérêts des chauffeurs professionnels, le Comité exécutif de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport a demandé, dès octobre 1924, que des délégués de l'I. T. F. fussent admis aux délibérations. A la même occasion, il insista sur la nécessité de ce que la convention internationale en question tînt compte des revendications suivantes des chauffeurs professionnels :

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, afin de prévenir les collisions.

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

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 analogues point 11, concernant le siège de ceux qui accompagnent le convoi (freineurs).

Une autre revendication visait la fixation de directives internationales concernant la protection sociale des chauffeurs et demandait :

a) Conclusion, lors de l'entrée au 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) Jour 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 interrompu.

h) Assurance de retraite.

Ainsi que nous l'avons communiqué précédemment (Bulletin d'Information de l'I. T. F. de novembre 1924) le texte de ses revendications fut remis au Bureau International du Travail, lors de la session du Comité exécutif de l'I. T. F., tenue à Genève en octobre 1924, à l'occasion de laquelle une entre-voie eut lieu avec Monsieur Albert Thomas et quelques uns de ses collaborateurs. A cette époque, le Comité d'étude de la Circulation routière avait déjà été convoqué pour le 27 octobre à Paris. On n'adressa pas d'invitation à l'I. T. F., bien que celle-ci eût pu s'y faire représenter, malgré le délai fort bref. On négligea également de renseigner l'I. T. F. sur le résultat des discussions de l'assemblée de Paris, de sorte qu'elle ignorait quel accueil avait été réservé aux revendications formulées par elle. Elle ne manqua pas de protester auprès du Bureau International du Travail.

Au début de mars, M. Albert Thomas informa télégraphiquement le Secrétariat de l'I. T. F. que le Comité spécial d'étude se réunirait le 9 mars 1925 à Milan, il ne lui adressa toutefois ni l'ordre du jour ni les documents y relatifs.

M. M. O. Stievenard, Inspecteur des Chemins de fer belges, F. Amunategui, Ingénieur des Tramways au Chili, O. Bilfeld, Chef de Section du Ministère de la justice danois, E. Chaix, Vice-président de l'Automobile-Club français, E. Delaquis, Chef de Section du département de la justice et de la police à Berne, P. C. Franklin du Ministère du trafic, à Londres, F. Mellini, Inspecteur en chef du trafic en Italie, Pflug, Conseiller du Ministère du trafic à Berlin, J. F. Schönfeld du Département du trafic à La Haye, assistèrent à l'assemblée ; M. J. Romain remplissait les fonctions de secrétaire.

A l'ouverture de l'assemblée, le président, M. Stievenard, présenta le camarade Forstner, délégué de l'I. T. F., à l'assemblée en disant qu'il avait été invité par le Bureau International du Travail ; l'I. T. F. n'avait donc pas été invitée à se faire représenter, en vertu d'une décision du Conseil.

Le camarade Forstner, se référant aux desiderata formulés dès le mois d'octobre par les organisations adhérant à I. T. F., présenta la note suivante :

« Me référant aux décisions d'une Conférence internationale de représentants d'organisations professionnelles de chauffeurs, tenue en août 1924 à Hambourg, à laquelle étaient représentées les organisations de Grande Bretagne, France, Suisse, Hollande, Allemagne, Autriche, Danemark, Suède et Norvège et conformément aux instructions de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, à laquelle sont affiliées les dites organisations et d'autres organisations de chauffeurs non-représentées à Hambourg, je me permets de soumettre à l'Assemblée les desiderata suivants des chauffeurs professionnels ; je prie l'Assemblée de tenir compte de ces desiderata dans l'élaboration de la convention internationale concernant la circulation automobile, pour autant qu'ils sont conciliables avec les buts et le sens de la dite convention, d'arrêter les directives internationales concernant les intérêts sociaux des chauffeurs professionnels et de recommander leur insertion dans les lois des divers pays.

A. La sécurité des routes.

1° Le trafic automobile sur les routes de transit international acquiert une importance de plus en plus grande. Il y a donc lieu de donner une plus grande attention à cette question. Les chauffeurs ont pu constater que munir seulement la partie-arrière des voitures, de plaques et d'appareils de signalisation, est une mesure insuffisante et qu'il devient nécessaire de disposer ces plaques et appareils sur le devant aussi, en ayant soin de les éclairer la nuit. Il est indispensable que le chauffeur puisse se rendre compte, la nuit aussi bien que le jour, si une voiture venant à sa rencontre est originale de son pays ou d'un pays étranger.

2° Pour des raisons d'économie, les Administrations des Chemins de fer réduisent, dans la mesure du possible, le nombre des agents chargés, aux passages à niveau, du service des barrières et de leur éclairage la nuit. Il serait donc dans l'intérêt de la sécurité du trafic d'arriver à un arrangement avec ces Administrations, en vertu duquel les passages à niveau non-gardés seraient pourvus d'un appareil de signalisation, automatique ou non, annonçant l'approche d'un train. Ces signaux devraient être lumineux, dès la tombée de la nuit. Il serait également fort utile de s'entendre avec les Administrations ferroviaires pour le placement de signaux avancés, également éclairés la nuit, à une distance de 500 à 1000 mètres d'un passage à niveau.

3° Il a lieu d'insister auprès de tous les états signataires de la Convention pour la mise en application totale de la Convention internationale de 1919, qui prescrit la pose de poteaux de signalisation d'un type international à tous les endroits dangereux des routes de transit international. Plusieurs pays se sont conformés aux stipulations de cette convention, d'autres cependant ne les ont observées que partiellement ou pas du tout.

4° Il convient d'attacher une grande importance à la création d'écoles de chauffeurs par l'Etat ou la Commune. L'apprentissage des chauffeurs est fait présentement le plus souvent dans des écoles particulières, ne répondant pas aux exigences qu'on est en droit de poser et qui, pour des raisons d'ordre commercial, tâchent de préparer un nombre aussi grand que possible de chauffeurs, sans s'occuper des dispositions individuelles des candidats. Il faut donc stipuler dans les lois des divers pays que seuls l'Etat, la province ou la municipalité seront autorisés à pourvoir à l'instruction professionnelle des chauffeurs et que des écoles privées ne seront tolérées qu'en tant que l'Etat, la province ou la municipalité ne feront point usage de leur droit à cet égard. Dans ce cas, la création, d'écoles particulières devra être rendue dépendante de l'autorisation de la part des autorités et celles-ci devront se réserver le droit d'arrêter les directives de cet enseignement et de contrôler les écoles. Le personnel enseignant de ces écoles devrait avoir fait fonction de chauffeur pendant assez longtemps, détenir un permis de conduire et passer un examen pour prouver qu'il a les aptitudes nécessaires pour l'enseignement. Des peines fort sévères devront être infligées à celui qui charge de la conduite d'une automobile sur la voie publique une personne ne possédant pas de permis de conduire, ainsi qu'à celui qui contraint, par la force ou par la menace, une personne détenant un permis de conduire à abandonner la conduite d'une voiture à une personne ne détenant pas ce permis.

5° Il devra être arrêté en principe la création, dans la ville où siège le Gouvernement, d'un Conseil consultatif, au sein duquel seraient représentés les autorités publiques, l'industrie automobile, les propriétaires d'automobiles et les chauffeurs professionnels ; ce Conseil devra être autorisé à communiquer directement au gouvernement ses observations relatives au trafic, plus particulièrement à la circulation automobile, il devra être admis à collaborer aux projets de loi concernant la circulation automobile, ainsi qu'aux décrets réglementant cette circulation.

6° Il y a lieu de créer pour chaque région des Commissions, composées de représentants des autorités, de l'industrie automobile, de propriétaires d'automobiles et de chauffeurs chargés de l'examen des types de voiture et des voitures.

7° L'examen à faire subir aux personnes désireuses d'obtenir le permis de conduire devrait également être confié à des Commissions de composition similaire, à créer à cet effet. Ces Commissions devraient aussi être autorisées à décider du retrait du permis de conduire, en cas où des doutes surgiraient sur les capacités du conducteur ou si ses capacités diminuaient. Ceci aurait l'avantage de faciliter le travail des autorités et de les décharger d'une responsabilité. En tous cas, les décisions de ces Commissions composées d'experts, seraient de plus d'autorité que ce n'est le cas actuellement.

8° L'âge minimum des personnes admises à conduire une automobile doit être fixé, internationalement, à 21 ans.

9° Dans plusieurs états, un propriétaire d'automobile est tenu de s'assurer contre les dommages pouvant résulter de l'exploitation d'une voiture automobile. Les modalités de cette disposition légale diffèrent beaucoup d'un pays à l'autre. Il serait recommandable d'étendre l'assurance obligatoire au chauffeur et à la voiture.

La responsabilité en cas de dommages provenant de l'exploitation des voitures automobiles n'a de valeur qu'à condition que le propriétaire dispose des moyens nécessaires pour couvrir les dommages ou qu'il ait contracté une assurance à cet effet. Dans plusieurs Etats, le chauffeur est également responsable, parfois avec la restriction qu'il n'est responsable que si l'accident s'est produit par sa faute. La responsabilité du chauffeur n'a, comme règle, aucune valeur pratique pour la partie lésée dans ses intérêts, vu que le chauffeur professionnel n'a pas de ressources pécuniaires et que c'est, en général, le propriétaire de la voiture ou la société d'assurance qui doit payer les dommages-intérêts. La responsabilité, en vertu du droit civil, fournirait cependant au propriétaire ou à la société d'assurance lésés la possibilité de s'indemniser ultérieurement sur le chauffeur, si la situation financière de celui-ci venait à se modifier. En outre, il faudrait insérer dans les lois concernant l'assurance obligatoire une clause disant que lorsque la responsabilité de l'accident incombe au chauffeur, celui-ci ne peut commencer aucune action en dommages-intérêts. Il serait donc recommandable de déterminer comme suit l'obligation d'assurance du propriétaire d'automobile : a) pour dommages résultant de l'exploitation d'une voiture automobile lésant des tiers ou des objets ; b) pour les dommages lésant le chauffeur et c) pour dommages à la voiture même.

10° Un tiers à peu près du nombre des accidents dans l'exploitation des automobiles résultent du contre-coup de la manivelle en cas de mise en marche de voitures à moteur à explosion. Il serait donc recommandable de stipuler que seules des automobiles à démarrage automatique seront admises à la circulation.

11° Les sièges du chauffeur et du freineur de la remorque devront être capitonnés et pourvus de ressorts métalliques et se trouver à l'abri des intempéries, de façon toutefois à ne pas empêcher la vue.

12° Le trafic automobile est rendu plus difficile par le fait que, dans certains pays, il faut tenir la droite, dans d'autres la gauche de la chaussée. S'il est impossible de remédier internationalement à cet état de choses, il faut néanmoins interdire que certaines autorités provinciales édictent pour elles seules des règlements de la route, ce qui rend notablement plus difficile la circulation sur le territoire d'un même état. Il serait donc souhaitable qu'un Code de la route national fût édicté dans chaque pays et que ce code fût également applicable aux piétons. Il résulte, en outre de grandes difficultés pour le trafic automobile du fait des différences existant entre les diverses prescriptions concernant la vitesse et la circulation, dans certaines rues. La vitesse autorisée doit être arrêtée internationalement de façon à ne pas entraver le développement du trafic automobile, sans la faire dépendre pour cela d'un nombre déterminé de kilomètres à l'heure.

B. Mesures sociales en faveur des chauffeurs.

1° Alors que les mesures de protection légale pour les chauffeurs de l'industrie sont les mêmes que celles en vigueur pour les ouvriers des industries concernées, les chauffeurs au service des particuliers ne bénéficient d'aucune protection. Dans plusieurs pays, le Statut des chauffeurs au service de particuliers est régi par les stipulations en vigueur pour les gens de maison. On conçoit que les chauffeurs professionnels désirent obtenir une réglementation uniforme de leurs conditions de travail, au moyen de lois spéciales, et qu'ils refusent d'être assimilés aux gens de maison. Les chauffeurs professionnels ont généralement appris le métier de mécanicien, de d'ajusteur, de tourneur etc. ; exerçant ce métier ils sont des ouvriers indépendants bénéficiant de toutes les stipulations légales du droit ouvrier. En se spécialisant comme chauffeur, ils

étendent leurs connaissances et leur savoir, mais, du moment qu'ils entrent au service d'un particulier, ils retombent aux yeux de la loi au niveau du personnel de maison. Les chauffeurs s'opposent énergiquement à cet état de choses ; ils revendiquent la création de lois nationales réglant leurs conditions de travail.

Leurs revendications sont les suivantes : durée de travail régulière, jour de congé hebdomadaire, vacances annuelles susceptible de prolongement d'après les années de service, allocation de vacances et réglementation légale du terme de préavis.

2° Outre les capacités professionnelles, les capacités physiques doivent décider de l'admission au travail de chauffeur. Il faut, à cet effet, appliquer les mêmes règlements que pour les conducteurs de locomotives ou les wattmen. Comme il est dans l'intérêt public que les personnes devenues inaptes au service, en soient éliminées, les États devront prendre les mesures nécessaires pour que ces personnes ne soient pas livrées à la faim. Dans les pays, où existent l'assurance de vieillesse et l'assurance contre l'invalidité, des clauses complémentaires devront être ajoutées au profit des chauffeurs ; dans les pays où ces assurances sociales n'existent pas, elles devront être créées pour les chauffeurs. »

On assura à Forstner que sa note serait discutée. L'assemblée aborda ensuite la discussion du projet de convention pour la circulation automobile, résultat des travaux de la Conférence de Paris. Les échanges de vues se faisaient en français et traînèrent en longueur. A plusieurs reprises, le camarade Forstner intervint dans les discussions, lorsque les intérêts des chauffeurs étaient en jeu, mais il ne put obtenir aucun résultat.

Le cinquième jour, le président, *Stievenard*, ayant invité le camarade Forstner à motiver la note présentée, *M. Delaquis*, représentant de la Suisse, déclara que la note ne pouvait être discutée, du fait que les questions qu'elle mettait sur le tapis n'étaient pas de la compétence de la Commission. Il incombait aux divers états de prendre position à cet égard, plus particulièrement en ce qui concernait les revendications sociales. La Conférence avait été convoquée afin d'arrêter des directives pour la réglementation de la circulation automobile internationale et non pour discuter des questions concernant l'automobilisme et les conditions sociales des chauffeurs.

M. Pflug, représentant de l'Allemagne, se rallia à ce point de vue, ajoutant que si le Statut des chauffeurs professionnels devait être discuté à la Conférence, il aurait fallu inviter aussi des délégués patronaux. Comme ceci n'avait pas été fait et que l'on n'entendrait donc qu'une des parties, la note ne pouvait être discutée. *M. Franklin*, Angleterre, parla dans le même sens.

Forstner se déclara satisfait si la note était jointe à la publication de la Convention, ce qui permettrait aux divers gouvernements d'en utiliser le contenu et réglant les questions laissées en suspens. Le président *Stievenard*, *M. Schönfeld* (Hollande) et le Secrétaire *M. J. Romain* plaidèrent chaleureusement en faveur de cette proposition, mais *M. M. Delaquis* (Suisse), *Pflug* (Allemagne), *Franklin* (Angleterre) s'y opposèrent formellement. *M. Mellini* (Italie) déclara qu'il lui était impossible de souscrire à la proposition de Forstner, du fait que la proposition émanait d'une seule organisation et que les fascistes italiens protesteraient parce que l'on avait pas tenu compte de leurs revendications. Forstner proposa alors qu'à la réunion prochaine, les organisations patronales fussent invitées ce qui permettrait de discuter la note. On lui répondit que l'élaboration du projet de convention mettait fin à la tâche du Comité et qu'il n'y avait pas lieu de s'attendre, dans un avenir prochain, à une nouvelle assemblée.

Le sort de la note se trouva ainsi décidé et Forstner s'abstint de participer aux discussions suivantes, vu qu'il était manifeste que ce ne serait d'aucune utilité.

Cette façon de traiter les revendications des organisations professionnelles des chauffeurs prouve une fois de plus la nécessité qu'il y a pour les ouvriers des transports de fortifier leurs organisations nationales, de s'unir plus étroitement et de s'occuper, davantage, de la politique, afin d'acquérir de l'influence sur la législation, ainsi que sur les décisions des gouvernements. Le combat doit maintenant se livrer dans les

Parlements et par les organisations syndicales. Si les ouvriers des transports de plusieurs pays avaient été solidement organisés et s'ils s'étaient intéressés davantage à la politique, les représentants des gouvernements n'eussent pas pu assumer une pareille attitude. Actuellement, ces Messieurs avaient en tout la mentalité patronale. Les travailleurs doivent, par conséquent, redoubler de zèle pour l'émancipation de la classe ouvrière. Tant que les gouvernements ne seront qu'un instrument entre les mains du capitalisme, le salariat n'aura rien à espérer. Nous devons redoubler d'activité dans le domaine de la propagande et de l'éducation, afin d'assurer un pouvoir plus grand, une influence plus grande aux ouvriers dans les divers pays. La classe ouvrière ne peut compter que sur elle-même dans la lutte pour l'émancipation. Les résultats ne sont ni faciles, ni rapides à obtenir. Ils demandent une préparation de longue main, un travail d'éducation opiniâtre du prolétariat à la lutte politique, syndicale et sociale. Toutes les phrases sur la solidarité nationale, toutes les fafaronnades de grandeur nationale sont oubliées, du moment qu'il s'agit de repousser les revendications ouvrières. Pour obtenir un résultat, notre lutte doit se livrer avec énergie et ténacité dans le domaine national et par l'organisation internationale.

L'expérience que nous venons de faire ne doit en rien nous décourager, elle doit nous tremper pour la lutte et nous donner une force d'attaque nouvelle. —R.



Le retour aux huit heures dans la marine marchande française.

Le « Journal Officiel » du 1er avril publie le nouveau décret sur la durée du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime. Celui-ci assure le respect de la loi sur la durée du travail du 2 août 1919, dont l'esprit et la lettre avaient été violés par le décret du 5 septembre 1922 rendu par le Gouvernement du Bloc national.

Le décret établit une distinction entre le « service à la mer » et le « service au port ». Il limite la durée du travail effectif à huit heures par jour, mais prévoit également la possibilité d'organiser le travail suivant une répartition inégale du travail journalier, soit sur la base de 48 heures par semaines, soit sur la durée d'un mois et sur la base moyenne de huit heures par jour. Selon les modalités du service au port, chaque heure de présence à bord, à la disposition du capitaine, est considérée comme heure de travail effectif. A la mer, le service du personnel du pont et de celui de la machine devra être organisé en trois bordées ou quarts. Le décret prévoit cependant quelques exceptions, dont on ne saurait méconnaître l'importance. Sur tous les navires à voiles, ainsi que sur ceux à vapeur ou à propulsion mécanique, dits « cargos », le service du personnel du pont peut, à titre temporaire être organisé à deux bordées de navigation. Dans ce cas, toute heure supplémentaire donne lieu soit à compensation, soit à rémunération. Dans le port, la durée du travail journalier ne peut être prolongée au delà huit heures que dans des circonstances exceptionnelles.

Le décret contient des dispositions spéciales relatives au remorquage ; l'organisation du service y est prévue en deux quarts. La durée normale du travail effectif ne peut excéder 48 heures par semaines, mais, par voie de dérogation, elle peut être portée à 72 heures.

Il n'est pas fait mention de la pêche dans le nouveau décret ; le décret de septembre 1922 y reste applicable.

En dépit de ses insuffisances, le décret signifie un sérieux progrès, dont l'importance est d'autant plus grande qu'il se produit dans une période dans laquelle les armateurs tâchent d'exploiter à outrance la capacité de travail de leurs salariés. L'armement français n'a pas voulu faire exception à la règle et n'a pas cessé de faire des démarches auprès du Ministre des Travaux Publics.

A tous échos.

Le Ministre du Travail de Grande-Bretagne, Sir Arthur Steel-Maitland a déclaré le 26 mars, dans la Maison des Communes, qu'au cours de la dernière décennie, l'industrie anglaise s'était développée avec une rapidité surprenante et que les 5 à 6 millions d'ouvriers qui durant la guerre s'étaient trouvés hors du pays, avaient été remplacés par des machines-outils et au moyen de méthodes de production plus rationnelles.

L'Association de Tramways, de Chemins de fer d'intérêt local et de Chemins de fer secondaires a ouvert un concours pour un système d'accrochage, permettant l'attelage automatique de freins électriques, de conduites pour l'éclairage électrique et de freins à air comprimé.

L'ancien Président de l'Union norvégienne du Personnel de la Locomotive vient d'être condamné à deux ans de prison pour détournement d'une somme de 165.000 couronnes.

« A l'heure actuelle », ainsi le numéro de mars du *Locomotive Engineers' Journal*, « un Océan sépare le mouvement ouvrier américain des syndicats d'Europe. Par suite, toutefois, de l'internationalisation du capital américain et européen, cet océan se rétrécira en un petit étang, car les bas salaires européens ne manqueront pas de faire sentir leur influence sur les salaires élevés et sur les conditions du travail en vigueur en Amérique. »

Le fait que 12 millions de personnes ont déposé à la Caisse d'Epargne postale de Grande-Bretagne un montant total de 280 millions de Livres sterling a donné lieu à l'ancien ministre libéral, M. *Runciman*, d'arriver à la conclusion que la fortune anglaise se répartit sur au moins 15 millions de personnes. Cette affirmation n'a pas manqué d'égayer ses auditeurs. Le professeur *Henri Clay* a remis les choses à leur place : « Les quinze millions de capitalistes », ainsi M. *Clay*, « possèdent à eux tous environ deux pour cent de la fortune nationale, tandis que, d'autre part, il semble permis de prétendre que les deux tiers de la fortune nationale se trouvent dans les mains de moins de deux pour cent de la population. »

« Nous sommes résolus », a déclaré M. *Rossoni*, le Secrétaire général des corporations fascistes, « à aller jusqu'au bout et à montrer plus particulièrement aux industriels qui seraient enclins à utiliser le fascisme pour leurs fins personnelles, que nous sommes en mesure de mener les grèves d'une façon, que les socialistes n'ont jamais voulue, ni comprise. Nous prouverons que nous sommes plus forts que les subversifs révolutionnaires. » Ces derniers temps, des affirmations analogues sont faites à maintes reprises par des personnalités dirigeantes du mouvement fasciste, ce dont on peut déduire deux conclusions : 1^o jusque dans les rangs fascistes, les travailleurs sont mécontents de leur situation économique ; 2^o le fascisme ne réussit à se maintenir qu'en cherchant un contact étroit avec les masses ouvrières.

Toutefois, l'attitude des corporations fascistes, lors de la grève des ouvriers métallurgistes de Lombardie, vient de démontrer quelle est la valeur pratique de l'assertion de *Rossoni*. Les syndicats fascistes se sont contentés d'une augmentation de l'indemnité de vie chère d'une Lire par jour, et se sont abstenus de soutenir la Fédération indépendante des Métallurgistes dans ses efforts pour obtenir un nouveau contrat collectif, qui prévoie une révision des salaires, la garantie de relèvements périodiques correspondants au coût de la vie, ainsi que la fixation d'un salaire minimum.

Espéranto.

La valeur pratique de l'espéranto pour l'I. T. F.

L'échange de correspondance avec l'Union des cheminots d'Esthonié, qui aboutit à l'adhésion de cette organisation à l'I. T. F., eut lieu des deux parts exclusivement en espéranto. L'I. T. F. utilise également l'espéranto dans la correspondance concernant l'affiliation, échangée avec les cheminots espérantistes de Perse, de Turquie, de Chine et du Japon.

L'espéranto dans les écoles professionnelles des cheminots allemands.

L'organe qu'éditent les écoles professionnelles, créées d'un commun effort par plusieurs syndicats de cheminots allemands, publie un cours d'espéranto.

La Direction de la Compagnie des Chemins de fer qui ne voit pas d'un bon œil l'initiative prise par le personnel pour l'instruction professionnelle, publie depuis novembre 1924 à son tour, une revue bi-mensuelle pour l'instruction et l'éducation du personnel. Ce qui vaut d'être noté, s'est que cette revue a, dès le premier numéro, commencé une série d'articles sur la valeur de l'espéranto, articles qui vont être suivis à présent par un cours d'instruction écrite.

Un poste d'émission espérantiste.

Un poste d'émission de T. S. F. a été créé à Genève, sous les auspices du Gouvernement helvétique. Ce poste transmet, à part des auditions musicales, des nouvelles en français et en espéranto.

La Société des Nations et l'Espéranto.

En 1922, la Société des Nations a publié un rapport sur l'espéranto. Nous y empruntons le passage suivant :

« Nous avons assisté à la Conférence internationale pour l'Enseignement de l'Espéranto, où les débats furent faits entièrement en espéranto. Nous avons été frappés par la facilité et la rapidité avec laquelle les délégués de tous les pays (28 pays étaient représentés) s'exprimaient et se comprenaient. En outre, les discussions n'étaient pas interrompues par des traductions, 32 orateurs eurent la parole au cours d'une même assemblée et en trois jours fut fournie une quantité de travail qu'il aurait pris au moins dix jours d'effectuer dans une conférence utilisant les diverses langues officielles. »

De même que l'émancipation ne pourra être que l'œuvre de la classe ouvrière, de même il dépendra d'elle seule de savoir si pendant longtemps encore le mouvement syndical international sera entravé dans ses efforts par la divisité des langues.

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. Les conditions de travail du personnel de chemins de fer dans différents pays.

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.