



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSE-AMSTERDAM

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

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: Au Revoir . . .	55	National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique	61	ouvrier à la Conférence Internationale du Travail	63
Robert Williams	55	Ouvriers du Transport: Les conséquences du port de fardeaux trop lourds	61	Les soldes dans la Marine marchande argentine	63
Chronique syndicale	56	Degré d'occupation et accidents dans le port de Hambourg	62	Les soldes des marins russes	64
Communications du Bureau	56	Conditions de travail des Chauffeurs dans divers pays	62	Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux	65
Cheminots: La grève des Cheminots grecs	58	Gens de Mer: Un appel de l'I. T. F. au groupe		A tous échos	65
Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Italie)	59			Espéranto	66
Le 7 ^e Congrès annuel du Syndicat				Les livres reçus	66

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Au Revoir

par Robert Williams, Président démissionnaire de la Fédération des Ouvriers du Transport.

Depuis 1920, j'ai eu l'honneur de remplir les fonctions de Président de l'I. T. F. et, en collaboration avec mes collègues, j'ai consacré le meilleur de moi au service des travailleurs des Transports et des Chemins de fer adhérant à notre Internationale.

De grands changements se sont produits durant la période de 1920 à 1925. Il y a eu, ci et là, des mouvements de recul et les ouvriers des transports se sont toujours trouvés en première ligne pour témoigner de leur solidarité entre eux et à l'égard de leurs camarades d'autres industries.

Je prends congé de mes collègues du Comité Exécutif et du Conseil Général, plein de reconnaissance pour les innombrables marques de sympathie dont je fus l'objet dans l'exercice de mes fonctions. Il y a eu, à maintes occasions, des débats échauffés lorsque les partisans de tendances opposées plaçaient en faveur de leur point de vue particulier, mais jamais je n'ai été victime de tactiques déloyales ou d'accusations injustes. Bien que séparé de la plupart de mes collègues par la malédiction de la Tour de Babel, nous nous sommes compris instinctivement, connaissant tous le langage universel de la lutte des classes.

Tout en renonçant aux liens officiels avec le mouvement des travailleurs des transports, je reste en relations étroites avec le mouvement ouvrier, ayant été nommé Directeur du

Daily Herald, l'organe travailliste, représentant le mouvement syndicaliste britannique dans ses tendances économiques et politiques.

Comme il a été convenu, j'espère être présent au Congrès international de Cheminots qui siégera à Bellinzona, le 30 juin et les 1 et 2 juillet. Cela me fournira l'occasion de rencontrer beaucoup d'amis et de camarades des organisations de cheminots.

Des mesures ont déjà été prises par la section britannique pour désigner mon successeur au sein du Comité Exécutif. Je souhaite sincèrement que l'Internationale des Transports puisse conserver sa place dans l'avant-garde des Secrétariats Internationaux et j'espère avoir la joie de revoir un grand nombre des camarades avec lesquels j'ai collaboré de façon si amicale dans le passé.

Laissez-moi terminer en formulant le vœu que le nouveau Président puisse être l'objet d'un accueil aussi bienveillant que celui dont j'ai toujours bénéficié dans l'exercice de mes fonctions.

Au revoir !

Robert Williams.

Nous les lecteurs du Bulletin d'Information et, nous en sommes sûrs, tous les cheminots, dockers, marins et autres travailleurs des transports à qui la nouvelle parviendra de façon indirecte apprendront sans doute avec grand regret que Robert Williams qui, depuis la reconstruction de l'I. T. F. après la guerre, a rempli les fonctions de Président, s'est vu obligé de demander sa démission de ce poste et de rompre tout contact direct avec notre Internationale.

Nous ne savons pas exactement quelle a été la part prise par Williams aux travaux de l'I. T. F. avant la guerre; ce ne fut probablement pas une part très importante. Mais ce que nous savons, c'est ce qu'il a fait pour notre Internationale dans l'après-guerre et nous sommes certains de n'être injustes envers personne en affirmant que ce fut en grande partie, grâce à l'esprit et à la direction vraiment internationalistes de Robert Williams que l'I. T. F. a été, parmi les organisations

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.

internationales ouvrières, la première à renaître après la guerre et qu'elle a pu se développer de façon aussi rapide.

Williams a prouvé d'être une des rares personnes du mouvement international, en mesure de saisir et de comprendre la manière de voir dominant dans d'autres pays que le sien. Il a toujours, dans ses actes et dans ses pensées, séparé la classe des travailleurs des autres classes de son pays et placé les intérêts communs des travailleurs de tous les pays au-dessus des intérêts soi-disant nationaux. Lorsqu'il présidait des sessions du Comité Exécutif ou du Conseil général de l'I. T. F., ou lorsqu'il occupait le fauteuil présidentiel aux Congrès et Conférences convoqués par elle, il a, par sa loyauté, son tact et ses capacités, toujours mérité les plus chaleureux éloges de ceux qui avaient le privilège de siéger sous sa direction.

Son départ vers un autre domaine d'activité signifie une sérieuse perte pour le mouvement international en général et pour l'I. T. F. en particulier.

Les membres du Conseil Général saisiront sans doute l'occasion que leur offre la prochaine session de Bellinzona, pour témoigner à Williams leur appréciation personnelle et leur reconnaissance pour ce qu'il a fait pour l'I. T. F., mais il nous semble opportun de publier ici, au nom des organisations affiliées, quelques mots pour le remercier des services qu'il a rendus à l'I. T. F. Quelle que soit sa carrière future, son nom restera lié de façon indissoluble à celui de l'I. T. F. qui conservera toujours l'empreinte de sa personnalité.

Nous voulons en même temps exprimer l'espoir — étant donné que Williams, tout en quittant le mouvement des ouvriers des transports ne quitte pas le mouvement ouvrier comme tel — nous voulons exprimer l'espoir qu'un jour ou l'autre, nous le verrons reprendre quelque position permanente dans le mouvement syndicaliste international ce qui lui permettra sans doute d'accomplir encore bien du travail utile.

Chronique syndicale.

Les mouvements les plus importants qui se soient produits ces derniers temps dans l'industrie des transports sont la grève des cheminots grecs et celle des gens de mer suédois. Il s'agissait dans les deux cas d'actions ayant pour but de repousser des avilissements projetés.

La grève des cheminots grecs remonte au mois de mars. Elle dura dix jours et bien qu'elle fût menée avec une cohésion et une énergie inconnues jusqu'ici en Grèce, elle se termina par un échec. Le lecteur trouvera par ailleurs des détails empruntés à un rapport qui fut envoyé à l'I. T. F. On ne peut se défendre de l'impression que le conflit fut provoqué par le Gouvernement et par les Compagnies de Chemins de fer et que le moment fut choisi avec soin. La Fédération panhellénique des Cheminots qui adhère depuis peu à l'I. T. F. forme un des points d'appui du mouvement syndical grec et son développement n'a pas manqué d'inquiéter le patronat. La question de savoir s'il eut été possible d'éviter la lutte est difficile à résoudre à distance. Le fait que la presque-totalité du personnel des chemins de fer donna suite au mot d'ordre de grève est en tout cas un indice du mécontentement qui existait parmi les cheminots et qui demandait à se manifester. Près de 2.000 cheminots ont perdu leur place à la suite de cette grève.

La grève des gens de mer suédois, déclarée le 8 avril, était depuis longtemps à prévoir. Depuis fin février déjà, il n'y avait plus de contrat dans la navigation maritime. Les marins avaient réclamé une augmentation des soldes de 12% ; les armateurs ne repoussèrent pas seulement cette demande, mais manifestèrent leur intention de procéder à une diminution de 6% des soldes stipulées dans le contrat venu à expiration, et de modifier quelques autres clauses dans un sens défavorable aux marins.

Le conflit se prolongea jusqu'à la mi-mai et semble s'être terminé par un compromis sur la base de l'ancien contrat. Les armateurs suédois ayant réussi parfois dans des ports étrangers à monter un navire de briseurs de grève, l'I. T. F. est intervenue à maintes reprises en demandant aux organisations de dockers des pays de destination de refuser leur déchargement. Elle prit en même temps des mesures pour éviter l'enrôlement de supplantateurs dans des ports étrangers. Ces démarches eurent comme conséquence des conflits de moindre envergure dans divers ports du continent.

À la mi-mai, les Ouvriers des Transports ont été englobés dans le grave conflit sévissant au Danemark. Ils déclarèrent une grève de solidarité avec leurs camarades lock-outés ou grévistes. Une décision analogue fut prise par les deux organisations maritimes bien qu'elles eussent précisément réussi à conclure un nouveau contrat avec les armateurs. Il mérita d'être retenu au sujet de cette décision qui fut mise à exécution le 2 juin, que les deux organisations en cause ne font pas partie de la Centrale syndicale danoise. Cette entrée des ouvriers des transports et des marins dans les rangs de combat du prolétariat danois aggrave notablement le conflit, vu que, par elle, l'exportation des produits agricoles du pays est suspendue. Il semble probable que par suite de ce geste, la lutte qui dure depuis plusieurs mois déjà, soit entrée désormais dans une phase décisive.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Nouvelles affiliations.

L'Union des Travailleurs des Ports italiens, fondée en avril dernier par la fusion de deux organisations existantes, a décidé, lors du Congrès de fondation, son adhésion à l'I. T. F.

A adressé, en outre, une demande d'adhésion à la Fédération portugaise des Travailleurs Maritimes et Fluviaux.

(Selon des notes dans la presse suédoise, l'Union des Cheminots finlandais aurait également décidé à son Congrès d'avril dernier, d'adhérer à l'I. T. F.)

**

Pour la liberté syndicale.

Un rapport détaillé concernant les atteintes portées dans divers pays à la liberté syndicale, a été adressé à Conférence internationale du Travail. La question sera discutée plus en détail au Congrès de Bellinzona.

Ayant appris la dissolution du Syndicat des Cheminots italiens, l'I. T. F. adressa un télégramme de protestation au Gouvernement italien, de même qu'à la Société des Nations.

On nous informe d'Italie que les dirigeants du Syndicat des Cheminots, après avoir été détenus pendant 15 jours, ont été élargis après l'intervention de l'I. T. F.

**

Secours aux Cheminots grecs.

A la suite des mesures de représailles prises contre les cheminots grecs après la récente grève — il y eut à peu près 2.000 révocations — l'I. T. F. a adressé une protestation télégraphique au Gouvernement grec. Dans sa réponse, le Président du Conseil a assuré que les licenciements seraient limités au strict nécessaire. L'I. T. F. a ensuite, dans une lettre détaillée, insisté pour que toutes mesures de représailles soient annulées.

L'I. T. F. a en outre mis à la disposition des camarades grecs un montant prélevé sur les secours reçus par l'action de secours déjà entamée. La possibilité d'envoyer davantage sera déterminée par le résultat final du mouvement de secours.

**

Appui à la grève des marins suédois.

L'I. T. F. se trouve en relations constantes avec les gens de mer suédois en grève. Presque journalièrement, des nouvelles sont transmises aux organisations affiliées concernant les quelques navires sortis, montés d'un équipage de fortune. L'I. T. F. espère que les organisations continueront à accorder un appui énergique aux camarades suédois.

**

Le Congrès international des Cheminots à Bellinzona.

Delegation.

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.

Indes néerlandaises : Union des Cheminots.

Suisse : Fédération suisse des Cheminots, Fédération des Transports.

Italie : Syndicat des Transports Secondaires.

France : Fédération des Travailleurs des Chemins de fer.

Espagne : Syndicat national de Cheminots.

Selon les informations de leurs organes, d'autres organisations ont également décidé d'envoyer une délégation au Congrès. Nous les prions de nous renseigner au plus tôt à ce sujet.

Rapports.

Les rapports suivants ont été envoyés aux organisations intéressées, en vue de la discussion au Congrès de Bellinzona : Droit d'association, Heures de travail au chemins de fer, Transport automobile, Electrification, Mesures de sécurité, Organisations patronales internationales, Résistance passive.

Introduction au divers points de l'ordre du jour.

Au début de juin les organisations recevront le résumé des rapports qui serviront d'introduction aux débats sur les divers points de l'ordre du jour.

**

Nouvelle publication.

La deuxième série des Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer paraîtra, si possible, encore avant le Con-

grès de Bellinzona. Cette publication aura trait aux pays suivants : Yougoslavie, Norvège, Belgique, Autriche, Italie et Canada et contiendra également les modifications à apporter à la première série. Le prix de la nouvelle publication sera de frs. 2,50 français ou belges.

Nous prions les organisations de nous faire parvenir le plus vite possible leurs commandes. Le tirage de la première série est, pour ainsi dire, épuisé. Diverses lettres et articles attestent de l'accueil favorable qu'a rencontré la première série des conditions de travail et tout permet de supposer que la continuation aura le même succès.

**

Congrès international du Personnel des Tramways.

Ordre du jour.

1^o Ouverture du Congrès.

2^o Election du Bureau.

3^o Vérification des mandats.

4^o Le one-man-car.¹⁾

5^o La législation dans différents pays concernant le personnel des tramways et des chemins de fer secondaires (Union allemande du Trafic).

6^o La législation dans différents pays concernant les tramways, les vicinaux (chemins de fer d'intérêt local) et les autobus. (Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux.)

7^o Les problèmes soulevés pour l'industrie des Chemins de fer et Tramways par le développement du transport automobile.¹⁾

8^o Standardisation du type et de l'équipement des voitures motrices et des remorques. (Fédération Nationale des Moyens de transports.)

9^o Différents modes d'exploitation des tramways, des vicinaux et des autobus dans les différents pays (Centrale belge.)

10^o Rapports entre les exploitants de tramways, de vicinaux et d'autobus et les pouvoirs publics dans les différents pays. (Centrale belge.)

11^o Etude comparative des salaires et conditions de travail du personnel des tramways dans les différents pays (Syndicat italien du Personnel des Tramways.)¹⁾

12^o Programme commun d'action et de revendications pour le personnel des Tramways (Syndicat italien du Personnel des Tramways).

**

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes :

Association britannique de Mécaniciens et Chauffeurs	£ 200,—
Syndicat du Personnel des Tramways italiens	Lires 5.000,—
Fédération suisse des Cheminots	f. 2.156,20
Fédération des Cheminots polonais	f. 2.060,—
Fédération suisse des Transports	frs. 231,25
Union des Cheminots autrichiens	f. 2.548,75
Union des Cheminots tchèques	Cour. 24.914,40
Union des Cheminots suédois	f. 2.077,62
Union des Transports suédois	f. 924,12
Union des Cheminots de Palestine	Pf. 150,—
Union des Gens de mer suédois	f. 39,24
Union des Employés de Chemins de fer norvégiens	f. 92,40
Union des Employés de Chemins de fer des Indes néerlandaises	f. 187,50

**

¹⁾ Un rapport sur la question sera expédié avant le Congrès.

Congrès.

Union des Cheminots allemands, 21—27 juin à Cologne.
 Fédération suisse des Cheminots 27 et 28 juin, à Berne.
 Union allemande du Trafic, 16 août et jours suivants à Munich.
 Fédération des Cheminots luxembourgeois, 27 et 28 juin à Wassenbillig.
 Union nationale des Cheminots anglais, 4 juillet et jours suivants.
 Union britannique des Ouvriers des Transports, 20 juillet et jours suivants à Scarborough (Yorkshire).
 Union suédoise des Ouvriers des Transport, 10 au 15 août à Stockholm.



La grève des Cheminots grecs.

Les causes.

Depuis longtemps un grave mécontentement règne parmi le personnel des chemins de fer grecs. Il y a plus d'une demi-année que la Fédération des Cheminots a engagé une lutte pour obtenir une nouvelle réglementation de la durée du travail. En dépit de la promesse formelle du gouvernement, rien n'a été fait jusqu'ici pour l'application de la loi qui prévoit la journée de huit heures. Une commission a élaboré un projet de règlement qui ne tient en rien compte des revendications des Cheminots, de sorte que la journée de huit heures est totalement écartée et que le personnel doit travailler jusqu'à 14 heures par jour. Une autre cause de mécontentement se trouvait pour le personnel dans les taux des diverses indemnités et allocations. Après de longs efforts la Fédération avait réussi à obtenir une réelle augmentation de ces allocations, mais le nouveau règlement promulgué par le Ministre depuis novembre 1924, fut subitement aboli au mois de février dernier.

L'agitation arriva à son comble lorsque le Gouvernement, se conformant aux suggestions d'une Commission d'économies, décida, entre autres, les mesures suivantes :

- 1^o Fixation des salaires et traitements aux taux d'avant-guerre multipliés par le nombre-indice ;
- 2^o Abolition du règlement sur les indemnités et allocations ;
- 3^o Compression des effectifs par le renvoi de 1560 employés et ouvriers.

L'application de ce programme aurait considérablement aggravé les conditions d'existence du personnel des chemins de fer. La revision des salaires comportait à elle seule des diminutions de 15 à 20% des salaires en vigueur. La Fédération des Cheminots s'adressa immédiatement au Gouvernement et lui soumit un programme de revendications, dans lequel elle réclamait, outre le retrait des mesures sus-indiquées, l'introduction de la journée de huit heures avec payement des heures supplémentaires, la titularisation du personnel auxiliaire et une amélioration du système des retraites et des secours en cas de maladie.

Constatant que le Gouvernement ne semblait point disposé à faire des concessions et ayant épuisé tous les moyens pacifiques, la Fédération des Cheminots déclara la grève, le 8 mars dernier.

La grève

La décision de grève fut prise à l'unanimité par le Comité Directeur de la Fédération Panhellénique des Cheminots. La cohésion avec laquelle le mot d'ordre fut exécuté, prouve combien la décision correspondait au désir des membres. Presque tous les cheminots, depuis les fonctionnaires jusqu'au dernier homme d'équipe, ont suivi l'ordre de la Fédération et presque

immédiatement le travail fut déposé sur tous les réseaux du pays. Une pareille discipline ne manqua pas d'impressionner l'opinion publique. Le nombre des grévistes dépassa les 10.000, tandis que dans tous le pays, il ne se trouva qu'environ 20 personnes prêtes à agir comme briseurs de grève. La grève avait été préparée d'avance dans tous les détails. Afin d'être préparé à toutes éventualités, deux commissions avaient été adjointes au Comité Directeur et toutes les mesures furent prises pour assurer la bonne marche du mouvement et le maintien de l'unité et de la discipline. On ne négligea pas non plus d'envoyer régulièrement des communiqués à la presse afin d'informer le public concernant la marche de la grève et de démentir les communiqués lancés par le Gouvernement et les Compagnies de chemins de fer.

Dès le premier jour, la grève réussit pleinement. Toutes les contre-mesures de la part du Gouvernement et des Compagnies furent vaines. Durant toute la durée de la grève (16 jours), ils ne réussirent qu'à faire marcher 8 trains, tandis que dans des circonstances normales 90 trains circulent par jour. Avec cela, ces huit trains ne marchèrent point en conformité avec l'horaire. Il ne circula pas du tout de trains de marchandises.

L'attitude des nombreux réfugiés de l'Asie-Mineure, mérite d'être signalée. Un certain nombre d'entre eux, qui avaient été engagé aux chemins de fer helléniques n'hésitèrent pas à participer à la grève ; les autres qui avaient trouvé du travail dans d'autres métiers ou qui chômaient n'ont pas voulu se prêter à travailler aux chemins de fer pendant la grève, en dépit de toutes les tentatives du Gouvernement pour des y amener.

Le moral des grévistes fut inébranlable depuis le début de la grève jusqu'à la fin.

L'attitude du Gouvernement.

Contrairement à ce qui avait été fait lors de la grève précédente, le Gouvernement n'a pas décidé cette fois la mobilisation des cheminots ; bien qu'une loi spéciale l'y autorisât. Il fit par contre preuve d'une grande indifférence ; les dommages causés à la vie économique du pays par la suspension du trafic ferroviaire semblaient ne pas le toucher le moins du monde. Il ne fit aucune tentative pour arriver à une solution du conflit, mais ordonna par contre que le salaire du mois de février ne fût pas payé aux grévistes, que des cheminots congédiés dans le temps par suite de mesures disciplinaires (vol, incapacité, etc.) fussent réengagés, que les grévistes n'ayant pas repris le travail après un court délai fussent révoqués et finalement que des chefs de gare fussent expulsés avec leurs familles de leurs logements de service. En même temps, le Gouvernement ordonna aux Compagnies d'embaucher du nouveau personnel.

L'attitude des autres syndicats.

Devant ces mesures sévères et le refus net du Gouvernement d'entrer en négociations, tant que le travail ne serait pas repris, la Fédération des Cheminots, décida, de concert avec la Confédération générale du Travail, de tâcher d'amener d'autres catégories d'ouvriers à déclarer des grèves de sympathie. C'est ainsi que le cinquième jour, la Fédération des Ouvriers de l'Electricité entra en grève. Ceci n'eut toute fois aucune conséquence directe sur l'issue du mouvement car, par suite des fréquentes grèves de cette organisation, le Gouvernement a pris toutes les mesures nécessaires pour empêcher qu'elles entraînent des perturbations dans la vie sociale. Les grévistes furent tout simplement remplacés par des marins. D'autres fédérations, telle que celles de l'Alimentation et des Gens de mer promirent leur intervention, mais une grave crise intérieure les empêcha de mettre ce projet à exécution.

Une tentative de liquider le conflit.

Se trouvant dans l'impossibilité d'exercer une plus forte pression sur le Gouvernement, le Comité Directeur de la Fédération décida, de concert avec les Travailleurs de l'Electricité, d'entamer des négociations dans le but de lever la grève. Une

entrevue eut lieu le 18 mars et le lendemain, le Président du Conseil remit aux cheminots la note suivante :

1° En cas de reprise du travail, le Gouvernement est disposé à examiner avec bienveillance les revendications des cheminots.

2° Les agents engagés au cours de la grève pour assurer la continuation du trafic ne peuvent être congédiés.

3° Le Gouvernement interviendra pour que le nombre de révocations soit limité au minimum.

4° Si les grévistes n'auront pas repris leur travail jusqu'au 20 mars, leurs postes seront occupés par d'autres et sera annulé un ordre antérieur aux Compagnies, selon lequel elles étaient invitées à n'engager durant la grève que le personnel indispensable, dans le but de permettre aux anciens agents de regagner leurs postes.

Au reçu de cette note, le Comité Directeur, après avoir délibéré avec la Centrale nationale, décida de continuer la lutte conformément au désir des membres. Il tâcha, au moyen de meetings et de réunions publiques, d'influencer l'attitude du Gouvernement. Bien que des manifestations de ce genre fussent interdites par suite de la proclamation de la loi martiale, le Gouvernement ne prit aucune mesure contre les grévistes et persista dans sa tactique d'indifférence.

La terminaison de la grève.

En face de cette situation et avant tout à cause de l'épuisement des ressources financières — au courant de la grève une somme de 600.000 drachmes fut dépensée en secours — les cheminots se virent contraints d'abandonner la lutte. Le 23 mars, le Comité Directeur, d'accord en cela avec la Centrale nationale, lança l'ordre de reprendre le travail. Le moral des cheminots, plus particulièrement des agents de la traction et des ouvriers des ateliers, continua à se maintenir et la fin de la grève fut suivie par de vives protestations de la part des membres qu'on ne persuada qu'à grande peine à obéir aux instructions.

La reprise du travail ne se fit pas sans difficultés. Les Compagnies de Chemins de fer ne voulurent pas permettre aux grévistes de retourner à leurs anciens postes et en congédièrent un grand nombre. Ceux qui étaient repris devaient signer une déclaration, par laquelle ils s'en remettaient aux Compagnies pour régler définitivement leur situation.

Le nombre des cheminots qui ne furent pas réintégrés est de près de 2.000 ; presque tous sont des agents ayant été au service depuis de longues années. La Fédération des Cheminots a immédiatement organisé des secours en faveur des grévistes et a envisagé la possibilité d'avoir recours à la résistance passive, au cas où les révocations ne cesseraient pas.

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

Italie.

I. La forme de l'entreprise.

Les chemins de fer à voie normale appartiennent à l'Etat et sont exploités par lui. Le Parlement n'exerce aucun contrôle de quelque importance, vu que la Commission parlementaire de Vigilance, qui fonctionnait à merveille, a été dissoute par le Gouvernement actuel.

Il existe en Italie un assez grand nombre de chemins de fer secondaires exploités par des compagnies privées.

II. Le rendement financier.

L'exploitation des chemins de fer de l'Etat fut toujours déficitaire. Dans les années 1923 et 1924, des mesures d'écono-

mic ont été prises au préjudice du personnel, tandis que le gaspillage continuait là où des économies auraient été possibles. Les mesures prises consistaient avant tout en une compression des effectifs. Jusqu'au 31 décembre 1924, un total de 56.000 agents ont été licenciés, en majorité membres du Syndicat des Cheminots. On procéda en outre à d'importantes réductions de salaire, les tours de service furent rendus plus pénibles, en violation de la loi des huit heures et du repos hebdomadaire.

L'organisation des cheminots a énergiquement combattu ces mesures, mais n'a pu empêcher leur application. A la suite d'une étude sérieuse et approfondie, elle avait présenté un programme de réformes qui auraient permis l'assainissement de l'entreprise, sans porter atteinte aux droits et conquêtes du personnel.

Le transport de marchandises au moyen de camions automobiles a pris un large essor en Italie ce qui influence défavorablement le rendement des chemins de fer. La raison du développement des transports automobiles se trouve dans les tarifs élevés des chemins de fer et dans les garanties plus grandes offertes par le nouveau mode de transport au destinataire et à l'expéditeur, en ce qui concerne la sécurité et la rapidité du transport.

Les chemins de fer effectuent le transport du courrier et des colis postaux ; le Ministère des Postes verse en retour une indemnisation qui se monte à environ 100 millions de Lires par an ; cette somme semble toutefois insuffisante.

Les résultats financiers des dernières années sont les suivants (en millions de Lires) :

	Exercice 1922/23	Exercice 1923/24
Entrées	3177	3480
Dépenses	4083	3778
Déficit	906	298

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

Depuis la fin de 1922, le Syndicat des Cheminots italiens n'entretient plus aucun rapport avec la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat. Celle-ci se trouve, depuis lors, sous l'influence de l'Association nationale des Cheminots fascistes qui, toutefois, n'est guère représentative de la majorité du personnel.

Avant cette époque, il existait une représentation du personnel, prévue par la loi, et dont les attributions et travaux étaient arrêtés dans un règlement. Il y avait, à part cela, un contact continu entre les dirigeants du syndicat et la Direction générale et il existait, en outre, une Commission Ministérielle dans laquelle siégeaient sept représentants du syndicat et à qui incombait la tâche de statuer sur les conditions de travail, de salaire, de discipline etc.

Il existait quelques autres organisations dispersées, mais le Syndicat indépendant des Cheminots était de beaucoup le plus important. Les rapports avec la Direction passaient par la voie des chefs de service, chefs de département et chefs de division.

Les délégués du personnel, élus aux termes de la loi, avaient droit, par trimestre, à un nombre déterminé de jours de congé avec solde ; ils touchaient, en outre, une petite indemnité en couverture de leurs frais et un permis de libre parcours sur tout le réseau. Les membres de la Commission Ministérielle sus-nommée avaient un congé permanent avec solde et également un permis de libre parcours.

Actuellement cependant, tous ces droits ont été annulés ; le personnel est privé de toute représentation et ne dispose d'aucun moyen de contrôle ou de défense de ses intérêts.

IV. Le droit de grève.

En 1905 une loi fut mise en application privant le personnel des services publics du droit de grève. La loi fut introduite à la suite de la grève aux chemins de fer de 1905 qui se termina

par un échec. En dépit de la défense, de nouvelles grèves générales eurent lieu, à savoir dans les années 1907, 1914, 1920 et 1922. Des grèves partielles se produisirent en 1919, 1920 et 1921. Les grèves de 1907, 1914 et 1922 aboutirent à des révocations ; celle de 1920, par contre, se termina par une victoire mémorable du personnel. La même chose peut se dire des grèves partielles de 1919 et 1920, tandis que celle de 1921 fut perdue.

L'unique grève de caractère économique fut celle de 1920 ; elle dura 10 jours et engloba 80 % du personnel de l'exploitation (comptant la presque-totalité des agents de la locomotive et des ouvriers). Toutes les autres grèves avaient un caractère de protestation contre des persécutions, contre des provocations de la part de supérieurs etc.

La loi qui interdit la grève vise également la résistance passive. Celle-ci a été appliquée une seule fois, en 1905, c'est à dire avant la promulgation de la loi susdite. Il se trouva cependant que, seule une partie minime du personnel pouvait y participer avec quelque fruit et que cette forme d'action demandait de bien plus grands sacrifices que la grève.

V. L'organisation du Personnel.

Au 1er janvier 1923, l'effectif employé aux chemins de fer de l'Etat était de 207.470 unités.

Existaient à ce moment les organisations suivantes :

Sindacato Ferrovieri Italiani	90.000 membres
Associazione Sindacale (catholique)	15.000 »
Sindacato Nazionale Ferrovieri Fascisti	10.000 »

Seule, la première de ces organisations adopte le principe de la lutte de classe ; elle n'entretient aucune relation avec les autres organisations. Il ne saurait être question en Italie de tentatives de fusion, toutes les organisations admettant le principe de la lutte de classe, et existant avant 1907, ayant fusionné en une organisation unique : le Syndicat des Cheminots italiens. Ce Syndicat groupait, le 1er janvier 1923, 90 % du personnel de la locomotive et 45 % de celui des bureaux et des gares.

VI. La fixation des conditions de travail.

Avant 1922, les conditions de travail étaient fixées après entente des délégués du personnel, des dirigeants du Syndicat et de la Commission ministérielle. Dans les années qui suivirent, le contrat de travail fut modifié sans la collaboration, soit directe, soit indirecte, de la part du personnel. Il n'existe aucune convention à cet égard. La Direction ne remplit pas le devoir qui lui incombe de porter les conditions du travail à la connaissance du personnel. On est en train, à l'heure actuelle, de revoir le Règlement de Service applicable à toutes les catégories du personnel, ceci également sans demander l'avis des intéressés.

VII. Les conditions de travail.

(Statut du personnel.)

Avant 1923, aucun agent ne pouvait être mis à la retraite ou être licencié sans que soient remplies les conditions prévues à cet effet dans le Règlement de service. Ensuite avec les lois fascistes, l'arbitraire a fait son entrée (décret 143 du 28 janvier 1923) de sorte que le personnel n'a plus actuellement aucune garantie. Il n'existe point de Commission arbitrale.

Les cheminots ont le droit de remplir des fonctions publiques. Pour accepter un mandat de député, il est nécessaire cependant qu'un agent accepte sa suspension du service.

VIII. La durée du travail.

Pour certaines catégories (personnel de la locomotive et des trains), on établit une différence entre la durée du travail

et la durée du service. Il existe une loi qui fixe à 48 heures par semaine la durée du travail ; cette loi n'est cependant pas observée. Il en est de même pour la journée hebdomadaire de repos, prévue également par la loi. La durée minimum d'une journée de repos a été fixée à 32 heures.

Le congé annuel payé varie entre 13 et 26 jours, selon le grade de l'intéressé et le nombre des années de service.

IX. La réglementation des salaires.

(Voir à ce sujet le numéro suivant du Bulletin.)

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

En cas de maladie, un agent a droit à la solde entière durant 90 jours par année. Lorsque la durée de la maladie se prolonge au-delà de cette période, l'administration peut accorder la moitié ou le tiers du salaire. En cas de maladie à la suite d'un accident du service, l'accidenté touche le salaire entier durant toute la durée de la maladie.

Pour éviter les simulations, il existe un système de contrôle exercé par des Inspecteurs sanitaires. En cas de décès, la famille ne touche aucune indemnité spéciale, outre la pension accordée par la Caisse des Pensions.

Le personnel ne participe pas à la gestion de cette Caisse. Il doit y verser une prime annuelle se montant à 6 % du salaire plus allocations. Le restant des fonds nécessaires est fourni par l'administration.

Le droit à la retraite existe à partir de l'âge de 52 ans pour le personnel de la locomotive, de 54 ans pour le personnel de l'exploitation, de 56 ans pour le personnel du mouvement, et de 60 ans pour celui des services sédentaires. Pour entrer en jouissance de la retraite, il est nécessaire que les intéressés aient accomplis respectivement 22, 24, 26 et 30 années de service. En cas d'incapacité physique, le droit à la retraite naît à partir de la 10e année de service.

La retraite se monte à un quarantième du traitement touché la dernière année, multiplié par le nombre d'années de service, en tant que ce traitement ne dépasse pas 8.000 Lires. Quant à la partie du traitement excédant les 8.000 Lires, on ajoute un nombre égal de cinquantièmes.

La retraite peut au maximum s'élever à 9/10 du traitement de la dernière année de service ; ce maximum est accordé après 32 années de service pour le personnel de la machine, après 34 pour le personnel de l'exploitation, 36 pour le personnel du mouvement et 40 pour le personnel des services sédentaires.

A partir de 1924, une modification a été apportée à ce système. La retraite est calculée actuellement sur la moyenne du traitement touché pendant les trois années précédant la mise à la retraite. La partie du traitement sur laquelle on calcule les quarantièmes a en outre été diminuée de 8.000 aux 4.000 Lires et le maximum de la pension a été baissée des 9/10 aux 8/10 du traitement moyen.

La pension de la veuve est de 50 %, celle des orphelins de 15 à 25 % (selon le nombre) de la retraite à laquelle avait droit l'agent décédé.

L'agent révoqué du service perd de ce fait tout les droits acquis.

Les années du service militaire entrent en ligne de compte pour le calcul de la pension ; elles comptent double si le service a été effectué dans la zone des opérations militaires pendant la guerre. Une modification, apportée en 1924, réduit à la moitié la valeur des années du service militaire.

Le 7e Congrès annuel du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique.

Le Syndicat National des Cheminots belges qui groupe également le personnel des P. T. T. et de la Marine de l'Etat a tenu les 25, 26 et 27 avril, dans la Maison du Peuple à Bruxelles, son septième Congrès annuel. Les assises reflétèrent surtout deux événements; la brillante victoire remportée le 5 avril par le Parti Ouvrier belge, à laquelle le Syndicat National a eu une part importante, et les arrêts qui venaient d'être rendus par la Cour d'appel de Bruxelles, aggravant encore les jugements prononcés par le Tribunal correctionnel d'Anvers contre environ 30 cheminots ayant participé à la grève de 1923.

Le jugement de la Cour d'Appel donna lieu de vives protestations au sein de l'assemblée qui était d'avis qu'il fallait y voir, non seulement une atteinte au droit de grève, mais en même temps une attaque contre la liberté syndicale des salariés de l'Etat. Après des discussions approfondies, au cours desquelles furent envisagées, tant la possibilité de se pourvoir en cassation que celle d'organiser une grève de protestation, l'ordre du jour suivant fut voté à l'unanimité :

« Le VIIe Congrès du Syndicat National, réuni à Bruxelles les 25, 26 et 27 avril :

Considérant que la Cour d'appel de Bruxelles a condamné des militants du S. N. et particulièrement le Président général, le camarade Renier, pour avoir usé du droit d'organiser la grève de mai 1923, alors qu'elle n'articule aucun acte précis de provocation à des faits délictueux, à l'occasion de l'exercice de ce droit ;

Considérant que certains membres du S. N. ont été condamnés pour avoir exercé sans plus leur droit de grève, droit imprescriptible de tous les travailleurs quels qu'ils soient ;

Constata que les juges ont donné une interprétation abusive et contraire à la jurisprudence établie, à l'article 66 du Code pénal, afin que cette disposition tienne lieu du monstrueux article 310 aujourd'hui aboli par la loi souveraine, dès lors vinculée ;

Dénonce à la classe ouvrière le danger que l'arrêt d'une justice de classe fait courir à l'exercice du droit de grève, pour la conquête duquel les travailleurs n'entendent pas avoir versé inutilement leur sang ;

Voue au mépris ouvrier un jugement tendancieux qui n'hésite pas à troubler la paix sociale que le législateur a voulu garantir ;

Se réserve de prendre éventuellement toutes les mesures de défense qui s'imposeraient pour maintenir intact l'exercice complet du droit syndical intégral y compris le droit de grève ;

Et passe à l'ordre du jour. »

Le résultat des élections fut commenté avec satisfaction, bien qu'il posât le Congrès devant la difficulté de remplir les places, devenues vacantes au Secrétariat, par l'élection de 4 militants comme députés et de 3 autres comme sénateurs.

Une place importante dans les discussions fut occupée par la question de l'application de la journée de huit heures. Vu que la loi sur la journée de huit heures offre une certaine latitude, il est possible de l'interpréter de façon à prolonger la durée du travail. Il fut souligné, à ce propos, que l'application de la journée de huit heures ne dépend pas, en premier lieu, de l'attitude du Parlement, mais de la puissance des organisations et de la réglementation internationale.

Diverses organisations étrangères étaient représentées au Congrès, à savoir : la Fédération des Cheminots français, la Fédération des Cheminots luxembourgeois, l'Union des cheminots de Hollande et la Fédération française des P. T. T. L. I. T. F. avait délégué le camarade Nathans.

Sur la proposition de ce dernier, le Congrès décida d'adresser au gouvernement italien un télégramme de protestation contre les persécutions dont sont victimes les cheminots d'Italie.

Le nombre de membres inscrits pour l'année 1924 était de 68.820 ; le Rapport moral signalait qu'un accroissement notable avait pu être noté au début de 1925.



Les conséquences du port de fardeaux trop lourds.

On sait que le Congrès de l'I. T. F. de Hambourg a déclaré par l'adoption d'une résolution, présentée par la Conférence des Travailleurs des Ports et Docks, que les charges à porter à dos d'homme ne devaient pas dépasser le poids de 75 Kilogrammes. Peu de temps après, l'Union internationale des Travailleurs de l'Alimentation a pris une décision dans le même sens. Dans cette connection, le Bulletin de cette Union fait mention d'un rapport préparé par le Professeur italien Loriga pour le 8ième Congrès de l'Association internationale pour la protection légale des travailleurs, qui devait se réunir en septembre 1914. Grâce aux précieux documents qui y sont rassemblés, ce rapport est encore d'actualité et constituerait sans doute un important appui scientifique aux efforts tentés pour obtenir une diminution des charges.

Le Professeur Loriga distingue deux groupes de conséquences pathologiques du port de lourds fardeaux : celles qui se manifestent subitement et généralement de façon aiguë et celles qui se manifestent de façon lente.

Celles du premier groupe consistent, en la stagnation de la circulation du sang, la diminution de l'expansion pulmonaire, et l'élevation de la température du corps.

Parmi celles du deuxième groupe, il faut citer :

- a) modifications permanentes des vaisseaux du cœur et des organes respiratoires, dilatation des artères, activité insuffisante des valvules du cœur, artério-sclérose et varicosité des veines, diminution de l'élasticité des poumons ;
- b) modifications et déformations des tissus mous et de l'ossature, se manifestant par l'épaississement et les callosités de la peau, l'hypertrophie musculaire, la déformation de la colonne vertébrale, des côtes, et du sternum et les pieds aplatis. Ces déficiences se manifestent plus particulièrement chez des jeunes gens de moins de 25 ans et tendent chez eux à revêtir les formes les plus graves. Les hommes d'âge plus mur sont cependant également exposés à ces dangers.

Le Professeur Loriga arrive à la conclusion qu'il est de toute nécessité d'arriver à une réglementation internationale concernant la manipulation de poids lourds et qu'elle doit être établie sur les principes suivants :

- 1° Etablir que le poids de colis à transporter sur les épaules ne dépasse jamais le poids de 60 Kg. pour une journée de travail de sept à huit heures. Lorsque ce poids est surpassé, le chargement et le déchargement des colis doivent être faits avec des moyens mécaniques.
- 2° Diminuer le poids de la charge ou bien la durée journalière du travail quand le fardeau doit être transporté à des distances supérieures à 40 mètres, quand on doit affronter de fortes inclinaisons et quand l'ouvrier doit concourir à se charger les colis sur les épaules.

Le professeur Loriga place donc le poids maximum des fardeaux bien au-dessous de la limite réclamée par le Congrès de Hambourg.

Degré d'occupation et accidents dans le port de Hambourg.

L'aperçu suivant sur le degré d'occupation dans le port de Hambourg a été emprunté au Rapport annuel de l'Association du Port de Hambourg.

Nombre des ouvriers employés journalièrement en moyenne pendant l'année 1924

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sep- tembre	Octobre	No- vembre	Dé- cembre	Moyenne annuelle
Arrimage	5.109	4.333	5.381	7.994	6.401	5.567	4.731	4.365	4.726	5.493	6.286	6.688	5.590
Travaux de quais	10.336	10.043	9.885	12.296	10.431	7.911	6.719	5.872	6.313	7.598	8.487	9.395	8.774
Gabarriers	1.326	1.258	1.538	2.296	2.204	2.123	1.865	1.690	1.658	1.730	1.819	1.995	1.792
Charbonnage	336	318	385	397	357	352	341	324	372	387	485	389	370
Magasinage	830	823	864	930	1.078	1.132	1.043	983	846	981	1.025	1.113	971
Pelletage du grain	120	86	96	142	168	108	87	74	67	125	175	154	117
Navigations du port	1.178	1.181	1.189	1.292	1.301	1.307	1.263	1.284	1.289	1.314	1.309	1.319	1.269
Nettoyage de navires et de chaudières	690	789	533	938	1.049	1.027	1.028	973	866	830	964	727	868
Contrôle du chargement	603	575	756	994	853	716	605	588	542	692	751	681	696
Ports et Entrepôts Harburg	288	177	223	255	201	256	215	327	215	230	279	228	233
Employés en moyenne par jour en 1924	20.816	19.583	20.850	27.534	24.043	20.499	17.897	16.380	16.894	18.380	21.580	22.689	26.680
Employés en moyenne par jour en 1923	20.905	20.498	22.015	22.494	22.405	21.986	22.313	21.123	21.701	19.960	18.131	21.194	20.225
Employés en moyenne par jour en 1922	17.924	16.000	10.389	23.231	24.101	23.426	20.952	21.654	20.035	19.728	19.582	20.929	20.664
Employés en moyenne par jour en 1921	15.013	14.080	12.966	12.060	12.220	12.045	13.891	15.673	18.600	20.143	20.224	19.357	15.608
Employés en moyenne par jour en 1920	7.999	7.866	7.808	8.643	9.218	10.182	10.064	9.235	8.707	10.248	12.191	13.720	8.657

Il est frappant de constater les différences entre les divers mois de 1924. Le mois d'avril accuse le degré d'occupation le plus intense (27.534 hommes employés en moyenne), tandis que ce chiffre est le plus bas pour le mois d'août (16.380 en moyenne). Le chiffre élevé pour avril trouve sans doute sa cause principale dans la grève menée du 11 au 24 mars; il faut ajouter à cela qu'à la suite de la période de gel exceptionnellement longue, l'affluence de marchandises par voie fluviale ne put commencer qu'en avril.

Le nombre des accidents a augmenté au cours de 1924 de façon effrayante. On compta 5.309 victimes de blessures légères; 350 victimes de blessures graves, 16 tués; nombre total d'accidentés 5.675. Les chiffres correspondants pour l'année 1923 sont de 3.676, 195, 31 total 3.905. Avec cela, le nombre d'hommes employés en 1913 fut en moyenne quelque peu supérieur à celui de 1924. Notons en outre que les chiffres allégués ne comprennent pas les accidents qui se sont produits dans les travaux effectués entièrement sur terre ferme (hangars des quais, entrepôts du port-libre, chantiers).

Conditions de travail des Chauffeurs dans divers pays.

Grande-Bretagne.

Conducteurs de camions automobiles.

Les salaires hebdomadaires de cette catégorie s'élèvent à

	pour voitures lourdes	pour voitures légères
Londres	£ 3.12.0	£ 3. 6.0
Southampton	£ 3. 1.0 à » 3. 6.0	» 2.15.0
Portsmouth	» 3. 0.0 » » 3. 3.0	» 2.15.0
Bristol	» 3.13.0	» 3. 8.0
Birmingham	» 3. 5.0	» 2.19.0
Lancashire	» 3. 7.0	» 2.19.0

Les voitures ayant un poids de 2 tonnes anglaises (2030 kilogrammes) ou davantage sont classées dans la catégorie des voitures lourdes. La durée du travail est fixée par contrat à 48 heures par semaine.

Conducteurs d'autobus.

Hors de Londres, les salaires des chauffeurs d'autobus correspondent à peu près à ceux des wattmen des tramways électriques (minimum dans le 1er groupe de localités (le plus élevé) £ 3.0.6; maximum £ 3.3.6.). A Londres le salaire maximum d'un chauffeur d'autobus s'élève à £ 4.6.6 (wattman £ 3.13.0) par semaine. Dans la plupart des cas, les autobus sont montés par deux hommes; seules certaines voitures de type plus petit sont montées uniquement par le chauffeur.

Suède.

Conducteurs d'autobus.

Les salaires varient d'après les villes. A Malmö, le salaire hebdomadaire fixé par contrat est de 50 couronnes; à Stockholm, il y a trois entreprises d'autobus; une de ces entreprises, paye 75 cour. par semaine, plus 30 ore d'indemnité d'habillement par jour. La durée du travail y est de 8 h. $\frac{1}{4}$ par jour. Une autre entreprise paye 335 cour. par mois, plus la tenue de

service gratuite, d'une valeur de 450 cour. par an. Elle accorde 10 jours de congé payé et le salaire entier en cas de maladie jusqu'à un mois, la moitié du salaire le second mois. Une troisième entreprise paye 400 cour. par mois, mais n'accorde aucune indemnité ou facilité pour la tenue de service. Le nombre de jours de congé est en outre limité à 2 par mois, tandis les deux autres entreprises accordent 1 jour de congé hebdomadaire.

A Gothenbourg où les Tramways municipaux viennent d'acquiescer une entreprise d'autobus, les salaires sont égaux à ceux payés aux tramways, à savoir 251 cour. par mois comme salaire de base, avec les augmentations périodiques de 10 couronnes après la 2e, 4e et 6e année de service et de 15 couronnes après la 8e, 10e, et 11e année de service.

En cas d'emploi de grandes voitures et sur des lignes comportant de nombreux arrêts, il y a généralement un receveur. Sur de courtes lignes et de plus petites voitures, on a adopté, comme règle, l'équipement par un seul homme.

Norvège.

Conducteurs de camions automobiles.

Les salaires des conducteurs de camions automobiles sont arrêtés par contrat à 85 à 95 couronnes par semaine; le congé annuel est de 14 jours.

Conducteurs d'autobus.

Dans l'industrie des autobus, les conditions de travail et de salaire ne sont arrêtées par aucun contrat.

Suisse.

Conducteurs de camions automobiles.

Les salaires payés aux chauffeurs dans les entreprises de transport, les brasseries et meuneries et les coopératives de consommation sont à peu près les suivants :

Transports	frs. 70,—	à	85,—
Meuneries	„ 70,—		90,—
Brasseries	„ 70,—		90,—
Coopératives	„ 70,—		100,—

La durée minimum du travail est de 48 heures par semaine, mais on travaille en moyenne 10 heures par jour, soit 60 heures par semaine. Les stipulations de la Loi confédérale sur les Fabriques prévoient seulement un repos nocturne moyen de 11 heures et une pause de 1 heure, l'après-midi. On accorde en général une semaine de vacances. Les brasseries accordent deux semaines après 5 années de service. Les coopératives donnent généralement après une année de service 6, après 5 années, 12 et après 10 années, 18 jours de congé avec paye. Certaines entreprises accordent jusqu'à 4 semaines de congé. En cas de maladie, le salaire entier est payé le premier mois, la moitié du salaire le deuxième et troisième mois.

Chauffeurs de taxi.

Dans les villes de Zurich et de Bâle, les chauffeurs de taxi touchent un salaire mensuel fixe de 180 frs, plus 10 pour cent des recettes. On leur garantit un salaire minimum de frs. 300 par mois. En ce qui concerne les vacances, ils sont traités sur le même pied que les chauffeurs de camions.

Chauffeurs au service de particuliers.

Les salaires de cette catégorie de chauffeurs varient entre 180 et 400 francs par mois.



Un appel de l'I. T. F. au groupe ouvrier à la Conférence Internationale du Travail.

Vu que le Conseil d'Administration a repoussé dans sa séance du 2 avril 1925 à l'égalité du nombre des voix une proposition tendant à l'inscription de la question des heures de travail dans la marine marchande à la Conférence Internationale du Travail de 1926, l'I. T. F. a adressé l'appel suivant aux délégués ouvriers de la Conférence du Travail de cette année :

Amsterdam, le 14 mai 1925.

Aux délégués ouvriers à la Conférence Internationale du Travail.

Camarades,

Ainsi que la plupart d'entre vous le sauront, la 2e Conférence internationale du Travail, tenue à Gênes du 15 juin au 10 juillet 1920, repoussa par une majorité d'une fraction de voix une proposition tendant à régler les heures de travail dans la marine marchande sur la base de la Convention de Washington. Les marins se trouvèrent, de la sorte, placés, également en ce qui concerne la durée du travail, dans une situation moins favorable que les travailleurs terriens.

Depuis lors, les organisations maritimes de divers pays ont cherché d'obtenir de différentes façons que la question de la journée de 8 heures ou de la semaine de 48 heures fût discutée internationalement. A maintes reprises des Congrès, tant nationaux qu'internationaux, formulèrent la revendication des gens de mer concernant la semaine de 48 heures. Ceci fut fait en dernier lieu par la Conférence internationale de Gens de mer, tenue à Hambourg en août 1924, qui vota la résolution suivante, ratifiée à l'unanimité par la séance plénière du Congrès international des Ouvriers du Transport, en sa séance du 12 août 1924 :

« Les représentants des Gens de Mer réunis à Hambourg sous les auspices de l'I. T. F. du 4 au 7 août 1924.

Considérant :
que l'application de la loi de 8 heures par jour ou de 48 heures par semaine est inscrite dans la partie 13 du Traité de paix,

que les marins de toutes catégories et de toutes spécialités ont les mêmes droits que la classe ouvrière terrienne à un mieux-être nécessaire,

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

Preennent la résolution et s'engagent :

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

En exécution du mandat reçu, le Secrétariat de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport adressa au Directeur du Bureau International du Travail une lettre pour le prier d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de 1926 la question des heures de travail dans la navigation maritime. Dans sa séance du 2 avril dernier, le Conseil d'Administration du Bureau International du Travail se prononça par 12 voix contre 12, contre l'inscription de la question susdite à l'ordre du jour de la Conférence.

Si nous sommes bien renseignés, la Conférence Internationale du Travail constitue l'instance suprême dans l'organisation internationale du Travail et a compétence pour annuler ou modifier les décisions du Conseil d'Administration. C'est pour cette raison que nous vous adressons, au nom de toutes les organisations de travailleurs maritimes adhérentes à la Fédération Internationale des Transports, la prière de bien vouloir user de toute votre influence pour que la prochaine Conférence internationale du Travail décide, contrairement à la résolution prise par le Conseil d'Administration, de faire figurer à l'ordre du jour de la Conférence de 1926 la question des heures de travail dans la marine marchande.

Nous osons espérer que le présent appel aux délégués ouvriers à la Conférence du Travail de 1925 n'aura pas été fait en vain et vous prions d'agréer nos fraternelles salutations.

Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

Les soldes dans la Marine marchande argentine.

Le Bulletin du Ministère du Travail d'Argentine donnait récemment une statistique des soldes payées en 1924 dans la marine marchande argentine. Pour établir cette statistique, il a été pris, à tout hasard, la solde d'un certain nombre d'agents de chaque catégorie et il a été calculé ensuite la moyenne de ces soldes. Le chiffre indiqué sera donc d'autant plus exact que le nombre de cas envisagés aura été plus grand. Nous faisons suivre ici la statistique en indiquant le nombre de cas envisagés pour chaque catégorie.

Spécialités	Nombre de cas envisagés	Solde moyenne
<i>Vapeurs</i>		
Capitaine	571	418,33
Patron	7	180,17
Docteur	2	300,—
Capitaine en second	8	420,—
1er lieutenant	8	323,22
2e lieutenant	6	310,—
Pilote	61	360,—
Quartier-maître	83	90,—
1e mécanicien	47	401,23
2e mécanicien	49	314,17
3e mécanicien	28	303,57
1er chauffeur	113	113,89
Chauffeur	234	105,30
Soutier	81	90,74
Graisieur	20	115,—
Commissaire	27	309,07
1er Commis aux Vivres	31	193,55
2e Commis aux Vivres	16	147,50
Charpentier	14	126,43
Conducteur de gue	15	155,—
Chaudronnier	11	108,18
Matelots	337	90,53
Lampistes	8	90,—
Gardiens de nuit	53	91,51
Nettoyeurs	10	107,—

Spécialités	Nombre de cas envisagés	Solde moyenne
<i>Allèges</i>		
Patrons	424	166,61
Maître d'équipage	12	118,—
Chaudronnier	43	107,65
Cuisinier	13	101,23
Matelots	946	89,28
Novices	12	35,—
Gardiens de nuit	6	112,50
<i>Remorqueurs 1)</i>		
Capitaine	7	308,57
Patron	107	191,03
Pilote	11	294,54
Quartier-maître	5	148,—
1er mécanicien	14	263,93
2e mécanicien	15	192,45
Mécanicien	117	173,53
Radio-télégraphiste	9	221,67
Electricien	3	120,—
Maître d'hôtel	20	166,—
Chef cuisinier	9	197,22
2e cuisinier	11	122,73
3e cuisinier	2	105,—
Cuisinier	57	132,11
Aide-cuisinier	35	83,67
1er cambusier	6	90,67
2e cambusier	7	72,86
Cambusier	12	85,83
1er Steward 1e classe	20	98,—
1er Steward 3e classe	9	100,—
Steward 3e classe	5	85,—
Steward	282	74,96
Maître d'équipage	62	124,58
Chaudronnier	142	100,58
Soutier	16	87,81
Maître d'équipage	11	95,91
Cuisinier	38	102,—
Steward	4	63,75
Matelots	250	83,60
Capitaine	51	418,33
<i>Pontons</i>		
Patron	9	151,11
Chaudronnier	5	105,—
Matelots	25	84,37
<i>Barques à moteur</i>		
Capitaines	2	335,—
Patrons	3	175,—
Commissaire	1	160,—
Pilote	2	230,—
1er mécanicien	2	330,—
Mécanicien	5	207,—
Cuisinier	3	120,—
Steward	1	70,—
Matelots	5	100,—
<i>Voiliers</i>		
Patron	1	178,76
Matelots	22	90,45
<i>Allèges à moteur</i>		
Patrons	8	134,37
Conducteur	10	144,50
Matelots	3	95,—
<i>Dragues</i>		
Capitaine	6	245,33
Patron	3	155,33
1er mécanicien	5	249,60
2e mécanicien	7	210,—
1er chauffeur	4	127,—
Chauffeur	18	113,78
Steward	5	97,20
Gardien de nuit	5	102,—
Maître d'équipage	5	127,80
Matelots	45	101,62
Cuisinier	4	142,25

1) Telle est l'en-tête indiquée dans le Bulletin, mais il semble bien que les soldes des équipages des remorqueurs aient été mélangés à celles payés sur les grands vapeurs naviguant sur les fleuves.

Spécialités	Nombre de cas envisagés	Solde moyenne
<i>Navigaton insulaire</i>		
Patrons	5	166,67
Mécanicien	6	180,—
Assistant	4	100,—
Chauffeur	4	147,50
Commissaire	4	135,—
Cuisinier	6	120,—
Steward	4	80,—
Matelot	6	86,67
Nettoyeur	2	68,—
<i>Chalutiers à vapeur</i>		
Patron	2	235,—
1er mécanicien	2	220,—
2e mécanicien	2	130,—
Chauffeurs	6	88,67
Soutier	2	85,—
1er pêcheur	2	149,33
2e pêcheur	2	123,50
Cuisinier	2	85,—
Steward	2	70,—
Matelots	5	78,40

Personnel (non-navigant) des Services Administratifs

Echelle des traitements	Nombre envisagé	Pourcentage de l'effectif total
Jusqu'à 100 \$	101	8,84
De 101 à 150 \$	179	15,66
151 " 200 "	200	17,50
201 " 250 "	160	14,—
251 " 300 "	143	12,51
301 " 350 "	74	6,47
351 " 400 "	67	5,86
401 " 500 "	71	6,21
501 " 600 "	37	3,23
601 " 700 "	29	2,54
701 " 800 "	22	1,92
801 " 900 "	10	0,87
901 " 1000 "	19	1,66
1001 " 1200 "	8	0,70
1201 " 1400 "	7	0,61
1401 " 1600 "	12	1,06
1601 " 1800 "	2	0,18
Plus de 1800	2	0,19
Total	1143	100

Les soldes susmentionnées sont encore en vigueur. Elles sont mensuelles et calculées en Pesos argentins (1 Peso équivalent à peu près à fl. 0,90).

A l'exception de ceux du personnel administratif, tous les taux mentionnés sont accordés en plus de la nourriture.

Les soldes des marins russes.

L'Union pan-russe des Travailleurs des Transports maritimes et fluviaux, nous communique ce qui suit, au sujet de l'article paru dans le numéro de mars de notre Bulletin d'Information :

« Le délégué de bord (et non délégué de flotte) est un camarade, désigné par l'équipage et par l'organisation, auquel incombe la tâche de veiller à l'observation exacte du contrat et des lois sauvegardant les intérêts de l'équipage. En vertu d'une décision du syndicat, on a remplacé les derniers temps les délégués de bord par des conseils de bord, se composant d'au moins 3 personnes, afin de décider de plus larges cercles de marins à prendre une part active aux travaux syndicaux. Ces conseils ont, entre autres choses, le devoir d'établir dans les ports étrangers le contact avec les organisations de ce port et d'empêcher qu'en cas de grève des ouvriers du port, les marins fassent des travaux de briseurs de grève.

L'équipage entier, y compris le capitaine, touche la même indemnité de nourriture et mange la même cuisine. Une commission, désignée par tous les membres de l'équipage dispose du montant des indemnités de nourriture et un des hommes est désigné pour faire les achats. Grâce à ce système, la cuisine est fort bonne sur tous les navires soviétiques. Comme vous l'avez déjà mentionné, la durée du travail journalier est de 8 heures pour les hommes du pont et de 6 heures pour ceux de la machine. Les chauffeurs ont droit, en outre, à une heure supplémentaire par jour pour l'enlèvement des scories.

Notons encore que l'effectif de l'équipage, fixé de concert avec l'organisation, est plus élevé sur les navires soviétiques que sur les autres. Pour deux foyers, il y a un chauffeur et pour trois foyers, il y a un chauffeur et un soutier.

Tous les navires doivent posséder des locaux spéciaux où l'équipage peut se reposer après le travail. Ces locaux contiennent une bibliothèque et, sur de grands navires, un piano automatique. L'équipage édite généralement un journal publié sous forme d'affiche. »

LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

La Fédération Internationale des Métaux, publie depuis peu un Bulletin imprimé de huit pages qui paraîtra tous les mois. Le numéro 2 vient de paraître et contient des informations concernant un nombre de pays qui seront sûrement de grande utilité pour les organisations affiliées.

La Fédération Internationale des Ouvriers de l'Habillement vient à son tour de faire paraître un Bulletin imprimé. Il en existe une édition allemande et anglaise qui paraîtront, pour commencer, tous les deux mois.

Nous accueillons avec satisfaction la parution des deux organes comme une manifestation de la volonté toujours plus nette de collaboration internationale. Nous y voyons également un indice de ce que les organisations Internationales professionnelles ressentent la nécessité impérieuse de la création d'un service international d'informations et nous espérons que d'autres Secrétariats professionnels se décideront sans tarder à suivre l'exemple donné par les Métallurgistes et les Travailleurs de l'Habillement. Il faut désormais que le temps où l'organisation internationale professionnelle était considérée comme ayant une importance secondaire et où l'on refusait aux Secrétariats professionnels les moyens d'une activité bien organisée appartienne définitivement au passé.

Session du Comité Directeur de l'Union internationale des Ouvriers de l'Alimentation : L'Internationale nous communique à ce propos :

Samedi 28 et dimanche 29 mars, le Comité Directeur de l'Union internationale des Ouvriers de l'Alimentation siégea à Stuttgart dans la Maison des Métallurgistes. L'assemblée devait surtout s'occuper de questions de caractère interne. Le camarade Wilhelm qui présidait commémora dans son discours d'ouverture le camarade Braga, dirigeant de la Fédération italienne des Ouvriers de l'Alimentation, décédé quelques semaines auparavant. Le Comité décida de recommander l'adoption des directives votées par le Congrès de Vienne de la F. S. I. en ce qui concerne les rapports organiques entre la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux.

L'attitude du délégué de l'Union russe des Travailleurs de l'Alimentation donna lieu à un échange de vues prolongé. Le Comité qualifia l'attitude de l'Union comme n'étant aucunement propre à favoriser l'unité parmi les travailleurs de l'alimentation et invita l'Union à s'abstenir de tout acte qui pût nuire à l'unité.

La question des charges de plus de 75 kilos à porter à dos d'homme fut également l'objet des délibérations. Il fut décidé d'œuvrer, de concert avec la Fédération internationale des Transporteurs, pour l'introduction d'une convention internationale.

La cotisation fut fixée pour tous les pays à change normal, à 15 centimes suisses par membre et par an. Les autres délibérations portèrent sur des questions de caractère organique.

La prochaine session du Comité Directeur sera tenue le 19 septembre à Copenhague ; le 3e Congrès international des Ouvriers de l'Alimentation y fera suite. En dépit des divergences d'opinion qui se manifestèrent au cours de la session, particulièrement à propos de l'attitude du délégué russe, les discussions eurent lieu dans un atmosphère de camaraderie et de dignité.

A tous échos.

5554 hommes ont péri par suite d'accidents au cours des dernières cinq années dans l'industrie minière de Grande-Bretagne. En 1924 1293 personnes ont été tuées, en 1923 1297, en 1922 1105, en 1921 756 et en 1920 1103.

Durant la même période, 811.298 personnes ont été la victime d'accidents non mortels. Les nombres correspondants sont pour 1924 de 211.610, pour 1923 de 211.598 pour 1922 de 185.115, pour 1921 de 86.045 et pour 1920 de 116.930. Ce relevé ne tient toutefois compte que des accidents qui eurent comme conséquence une incapacité de travail durant au moins sept jours.

Par suite de l'application du frein continu Kunze-Knorr aux chemins de fer allemands, les trains de marchandises allemands ne seront plus équipés actuellement que d'un chef de train et d'un garde-frein. L'équipement actuel d'un train était d'un chef de train, agent employé aux wagons et cinq gardes-freins. Par suite de cette mesure, en Bavière seulement, à peu près 400 facteurs et 480 agents employés aux wagons deviennent superflus. En même temps, elle donnera lieu dans le même district à un excédent de 1500 garde-freins sur un total de 2400.

Le Tribunal de Berlin vient de rendre un jugement d'une extrême importance pour le mouvement syndical. Comme suite à la grève de 1922, l'Association patronale avait porté plainte contre le Syndicat des travailleurs de la navigation intérieure pour violation du contrat, vu que seuls les articles du contrat ayant trait à la rétribution avaient expiré, mais que le contrat comme tel était encore en vigueur. Le Tribunal de Berlin a décidé que des mesures de combat pouvaient avoir lieu pour chaque question non prévue par le contrat et que sont également admises les mesures qui entrent en conflit avec l'accomplissement des stipulations du contrat. Les patrons ont demandé la révision de ce jugement par la Cour suprême.

En comparaison avec l'exercice 1920/21, la longueur du réseau ferré japonais a augmenté de 8,1%, s'étant élevée de 6480 à 7005 milles anglais. En même temps l'effectif du personnel a augmenté de 9,4% (de 163.822 à 179.159), le nombre de locomotives de 11% (de 3306 à 3617), le nombre de wagons de voyageurs de 15,3% (de 8066 à 9298) et celui des wagons de marchandises de 6,3% (de 52.119 à 55.405). Le bénéfice d'exploitation monta dans la même période de 108,5 à 199,8 millions de yen ce qui signifie une augmentation de 84,1%.

« Nous devons la victoire » disait Emilie Vandervelde au lendemain des élections belges « au grandiose effort de nos syndicats et, entre autres, je veux citer nos camarades du Syndicat National qui, rejoignant l'armée du prolétariat, ont été parmi les artisans principaux de la Victoire. »

Étaient en construction sur des chantiers allemands (tonnage brut) :

Année	Bâtiments maritimes Pour compte allemand	Bâtiments fluviaux Pour compte allemand	Bâtiments maritimes pour compte étranger	Bâtiments fluviaux étranger
1913	1.296.800	17.810	49.100	4.500
1919	763.100	8.720	40.600	250
1920	1.563.800	8.910	141.600	—
1921	1.667.027	14.416	59.372	272
1922	1.171.575	221.649	86.450	16.020
1923	597.404	130.456	119.107	11.073
1924	405.700	?	231.600	?

Le Conseil des Syndicats australiens a décidé d'utiliser la radiophonie comme moyen de propagande syndicale. Une délégation présentera au Ministre des Postes une requête demandant la permission de créer une station d'émission.

Le roi de l'automobile, *Ford*, se trouve actuellement en négociations avec le Gouvernement américain au sujet de l'achat de 400 navires du Shipping Board. La plupart de ces navires seront démolis ; seuls 30 en seront mis en exploitation à l'usage des entreprises Ford.

Espéranto.

Un manifeste de militants britanniques.

L'Association britannique d'Espérantistes socialistes publie un manifeste où il est dit, entre autres choses :

« L'espéranto qui est une langue simple et de caractère neutre à l'égard des différentes nationalités, a prouvé depuis plus de 30 années déjà qu'il est de valeur pratique et susceptible d'aider à donner expression à la pensée internationaliste.

« Vu que nous croyons à la nécessité d'une entente internationale entre les peuples et estimons que l'espéranto contribue à cette entente et facilite la tâche des organismes internationaux — plus particulièrement lors de Congrès — nous accueillons avec joie le développement du mouvement en faveur de cette langue internationale et espérons que l'espéranto trouvera sa place dans tous les programmes d'éducation ouvrière et qu'en mesure croissante, les travailleurs se serviront de cette langue auxiliaire. »

Le manifeste est signé par un grand nombre de militants syndicalistes anglais, tels que Rob. Williams, Cramp, Swales, Purcell, Smillie etc.

Touristes et Espéranto.

L'Association ouvrière de Tourisme de Tchécoslovaquie a reconnu l'espéranto comme langue auxiliaire officielle, qui sera utilisée dorénavant dans les relations avec l'étranger, à côté de la langue tchèque.

Les résultats obtenus.

Le Congrès international espérantiste tenu à Paris, à la mi-mai, a constaté se basant sur un rapport statistique concernant les résultats obtenus par le mouvement espérantiste, que partout la langue auxiliaire soulève un vif intérêt. Les foires commerciales qui font presque toutes usage de l'espéranto, peuvent noter une augmentation continue de la correspondance échangée en cette langue. A la Foire de Francfort,

l'espéranto occupait la quatrième place parmi la correspondance en langues étrangères. A l'occasion d'une soirée à laquelle assistaient, outre les congressistes, 1500 invités de la population parisienne, une conférence fut faite avec projections lumineuses. Elle visait à prouver qu'il est possible d'exposer en un quart d'heure à une personne cultivée toute la grammaire de l'espéranto.

LES LIVRES REÇUS

Troisième annuaire de la Fédération Syndicale Internationale 1925 (Publié par la Fédération Syndicale Internationale, Amsterdam, 550 pages, prix 6 florins). — Le nouvel annuaire de la F. S. I. se distingue des volumes précédents par le fait qu'il est plus complet. Une place importante y a été réservée aux Secrétariats Professionnels Internationaux. Comme une innovation, les rapports, tant des Centrales nationales que des Secrétariats Professionnels, y ont été insérés. D'après la position au 31 décembre 1923, la Fédération internationale des Ouvriers des Métaux avait l'effectif le plus important (2.585.717 membres). La seconde place était occupée par la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport avec 2.091.840 membres. Lorsqu'on tient compte du nombre des organisations adhérentes, l'I. T. F. l'emporte de beaucoup sur les autres secrétariats internationaux. Fin décembre 1923, elle groupait déjà 55 organisations, la seconde place étant occupée par l'Internationale des Ouvriers du Bois comptant 37 organisations. A une seule exception près (les ouvriers diamantaires), les effectifs des Secrétariats professionnels ont baissé au cours de l'année. Ce recul est en moyenne de 18,6%. L'I. T. F. accuse un recul de 2,9%, tandis que l'Internationale des Ouvriers d'Usine a subi le recul le plus important, soit de 52,7%. Des publications régulières n'étaient éditées en 1923 que par 10 Secrétariats sur un nombre total de 28. Encore s'agissait-il dans la plupart des cas de publications ne paraissant que tous les trois mois ou à des intervalles plus longs encore. L'effectif total des organisations adhérent à la F. S. I. était au 31 décembre 1923 de 15.321.692, celui de celles affiliées aux Secrétariats Professionnels de 14.785.921 membres.

Enquête sur la production. Tome IV. Publication du Bureau international du Travail, Genève. — Le tome IV de cette enquête de grande envergure entamée par le Bureau international du Travail compte, à lui seul, 2.116 pages. Les sujets suivants y sont traités : conséquences démographiques immédiates de la guerre ; la crise de la formation professionnelle, la crise de main-d'œuvre ; changements survenus dans les conditions de vie des travailleurs ; la santé ouvrière, le rôle des facteurs psychologiques et moraux, l'opposition ouvrière au système de salaires proportionnels au rendement ; les grèves et lock-outs. Chacun de ces chapitres contient une quantité immense de matériaux qui méritent toute l'attention des milieux syndicalistes. Pour autant que nous sachions, l'œuvre ne paraît qu'en français, ce qui entrave dès l'abord sa compréhension pour une partie importante du mouvement syndical. La publication de ce précieux travail de documentation en d'autres langues semble donc d'une impérieuse nécessité.