



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

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

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: La Chine s'éveille	67
Chemins de fer et Capitalisme	68
Chronique syndicale	70
Communications du Bureau	70
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Canada et Italie)	70
Réunion internationale de Cheminots à Friedrichshafen	75

Le congrès de l'Union néerlandaise du Personnel des chemins de fer et de Tramways	75
Le Congrès de l'Union tchèque de Cheminots	76
Le Congrès annuel de l'Association des Employés des Chemins de fer anglais	76
Un appel de la Fédération des Cheminots chinois à l'I. T. F.	77
Expériences américaines avec la traction électrique	77
La grève des cheminots de l'Inde britannique	78

Ouvriers du Transport: Stipulations légales concernant les limites des charges à porter	78
Le conflit du travail au Danemark	80
Gens de Mer: La grève des marins suédois	80
Un manifeste des Gens de mer chinois	81
L'organe des marins suédois au sujet du résultat de la grève	81
La réponse du groupe ouvrier à la Conférence internationale du Travail	82
A tous échos	82
Espéranto	82

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

La Chine s'éveille.

La lutte de la classe ouvrière contre ses oppresseurs n'a pas de trêve. Elle a, il est vrai, ses hauts et ses bas et il semble parfois que les esclaves du travail, fatigués de la lutte, épuisés par les défaites et terrassés par la violence, gisent, impuissants à se relever pendant longtemps.

La flamme de résistance et de révolte, allumée, après la guerre mondiale, dans les cœurs des travailleurs des pays européens — attisée par le feu de la révolution russe — semble éteinte, étouffée dans le sang de milliers de prolétaires révoltés abattus par la Réaction blanche. Tout ce que les travailleurs ont su conquérir immédiatement après la guerre a été perdu ou, tout au moins, rendu illusoire.

Dans la plupart des pays, la force de la classe ouvrière a été brisée. En Estonie, en Lettonie, en Finlande, en Hongrie, en Italie, en Bulgarie, en Allemagne, en Pologne, en Yougoslavie, en Grèce, en Espagne — partout, la classe ouvrière a été terrassée, étranglée, assassinée; ouvertement, par la violence, ou graduellement, par la voie légale, au moyen des lois d'exception. La lutte entamée, il y a six ou sept ans, par le prolétariat mondial pour son émancipation s'est terminée par un échec. Seul le prolétariat russe, unique à avoir le courage d'affronter la conséquence de la lutte: la révolution, a su garder ce qu'il a conquis et travaillé, au prix d'efforts et de lourds sacrifices, à la consolidation de son État.

Mais, tandis que le capitalisme des pays européens et autres pays « civilisés » se ressaisit et fortifie sa position, re-

foulant pas à pas, la classe ouvrière, la privant, une à une, de ses conquêtes, dans le lointain Orient la lutte contre l'impérialisme, se croyant pour longtemps encore le maître incontrôlé, est déclenchée avec véhémence.

La Chine s'éveille. Le prolétariat chinois se dresse contre ses oppresseurs. Des centaines de mille de travailleurs chinois, les plus exploités parmi les exploités, ont déposé le travail et réclament, appuyés par les étudiants et la petite bourgeoisie, non seulement l'amélioration de leurs conditions de travail et de vie, mais aussi la libération du peuple chinois de la suprématie étrangère. Ils réclament le droit à la libre détermination des peuples, droit si solennellement proclamé par les Traités de Paix, conclus après la guerre menée pour « mettre fin à toute guerre ».

A Shanghai, à Canton, à Tchingtou et dans de nombreuses autres villes, la grève générale a été proclamée. Les travailleurs du textile, les ouvriers des transports, les marins, les cheminots et même les gens de maison, luttent, côte à côte, pour leur émancipation politique et économique.

Les grandes puissances européennes, la Grande-Bretagne, la France, l'Italie, aussi bien que l'Amérique et le Japon, serviteurs et, en même temps, protecteurs de ceux qui exploitent les travailleurs chinois, n'ont qu'une seule réponse à donner aux légitimes revendications des coolies chinois, réponse qu'en dernière instance, ils opposent également à la classe ouvrière de leur propre pays: la violence. Des navires de guerre sont concentrés dans les ports chinois, des troupes sont débarquées, les ouvriers luttant pour leurs droits sont apaisés au moyen de balles et de baïonnettes. A plusieurs reprises déjà, des troupes anglaises et japonaises ont tiré sur les travailleurs inermes et des dizaines d'ouvriers et d'étudiants chinois ont dû payer de leur vie la téméraire prétention de vouloir être traités comme les égaux des hommes blancs.

La lutte du prolétariat chinois contre ses oppresseurs est de la plus haute importance pour le prolétariat tout entier. La presse bougeoise de tous les pays tâche de camoufler l'état réel des choses et d'empoisonner, de même qu'en 1914, l'opinion publique par des mensonges et des calomnies. Etablissant un parallèle avec la révolte, dite des Boxers, elle s'efforce de convaincre l'opinion publique — et plus particulièrement les travailleurs — que les mouvements de Chine visent les étrangers, que la lutte est dirigée contre la race blanche, en

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.

d'autres termes, qu'elle est une lutte de races. Le soi-disant « péril jaune » est dépeint en vives couleurs.

Puisse le prolétariat mondial cette fois ne pas se laisser tromper, ainsi qu'en 1914 !

La lutte du prolétariat chinois n'est dirigée contre les étrangers qu'en tant que ces étrangers sont ses exploités et ce n'est pas de la faute des travailleurs chinois si la majorité des Européens, Américains ou Japonais qui vivent en Chine, sont en effet des exploités ou leurs instruments.

La Chine est soi-disant un Etat autonome ; en réalité, elle n'est qu'une colonie de l'impérialisme mondial. Au milieu d'un peuple de 300 à 400 millions de Chinois, quelque dix cent mille étrangers, représentants du capitalisme mondial, se sont implantés dans tous les centres industriels et dans les ports importants, avec l'unique but de tirer du peuple chinois le plus de travail et le plus d'argent possible.

Dans les villes les plus importantes, ces étrangers sont les maîtres. Ils ont leurs administrateurs, leur police et le Gouvernement chinois n'a rien à dire concernant ses propres sujets qui vivent dans ces villes, qui y travaillent et qui y souffrent. Car ils souffrent, dans le sens le plus absolu du terme. Les exploités étrangers qui, dans leurs propres pays, sont toujours plus ou moins réprimés par la législation de ces pays, ont toute liberté à l'égard des coolies chinois. Dans les mines, exploitées sous le contrôle des représentants des pays « civilisés », les ouvriers chinois doivent fournir 20 heures de travail par jour ; dans les verreries, de petits enfants doivent peiner jusqu'à 17 heures par jour, dans les filatures, exploitées surtout par des capitalistes anglais, des enfants de 10 ans, et même plus jeunes, travaillent. Le salaire pour un ouvrier adulte dépasse rarement trois pence par jour et encore ces salaires sont payés irrégulièrement et on en retient souvent une partie par manière de punition. Des peines corporelles sont, en outre, chose parfaitement normale. Considérant cette situation, on constatera qu'il n'y a aucune exagération à employer le mot « souffrir ». Il n'y a, au fond, qu'une seule chose qui étonne : c'est que le pauvre coolie chinois, exploité jusqu'au martyre, ne se soit pas dressé plus tôt contre ses oppresseurs et qu'à l'heure présente, où finalement il s'est éveillé, il n'ait pas eu recours à des moyens plus violents que la grève et le boycottage.

Du plus fort de la mêlée, un appel du prolétariat chinois parvient à la classe ouvrière d'Europe, lui demandant son appui et son secours. Quelle sera la réponse ?

Déjà, le mouvement ouvrier européen a, dans plusieurs cas, voté des résolutions de sympathie. Mais à quoi peuvent servir les résolutions, si elles ne sont pas suivies par des actes ?

Les capitalistes de tous les pays se soucient fort peu de résolutions votées contre l'attitude qu'ils adoptent dans leur pays. Ils s'en soucient encore moins, lorsque ces résolutions ont trait à des actes posés dans les pays lointains. Les Gouvernements continuent à envoyer des troupes et toutes les résolutions du monde ne les retiendront pas de faire couler encore plus de sang.

L'attitude brutale des brigands impérialistes menace le monde de nouvelles guerres, dans lesquelles les Gouvernements capitalistes de tous les pays sacrifieront à nouveau les vies des travailleurs et le bien-être du pays, en dépit de toutes les conférences internationales pour la paix et de toutes les conférences pour le désarmement.

Ce qui est nécessaire, c'est quelque chose de plus que des résolutions ; c'est la solidarité effective à l'égard du prolétariat chinois ; ce sont des actes. Des actes dans l'intérêt des travailleurs chinois, et, en même temps, dans l'intérêt des travailleurs de tous les pays. Car la lutte du prolétariat chinois pour son émancipation politique et économique est une partie

de la lutte que le prolétariat du monde entier mène pour sa libération du régime capitaliste. La réussite de la révolution chinoise signifiera un coup mortel porté au capitalisme mondial. Elle signifiera pour les autres peuples opprimés : de l'Inde britannique, des Indes néerlandaises, de l'Egypte, de l'Arabie, de la Perse et de la Mésopotamie, la possibilité de se dresser à leur tour, ce qui permettra aux travailleurs européens de reprendre, sur toute la ligne, la lutte pour leur émancipation.

Les exploités du prolétariat chinois qui sont en même temps nos exploités, le savent. Par tous les moyens, ils s'efforcent de briser la résistance des travailleurs chinois et de creuser davantage l'abîme qui sépare le prolétariat chinois de celui des autres pays, car ils comprennent que l'unité des travailleurs d'Europe et d'Asie signifie la fin de leur règne.

Puissent les travailleurs européens avoir conscience de la gravité du mouvement ! Qu'aucune assemblée ne soit tenue qui ne donne expression à la solidarité et à la sympathie des travailleurs européens pour la lutte des camarades chinois ! Par de puissantes manifestations, les ouvriers de tous les pays doivent donner la preuve qu'ils prétendent ne pas être, une fois de plus, des instruments dans les mains des capitalistes et de leurs gouvernements. L'intervention des puissances en Chine peut se développer à tout moment en une nouvelle conflagration mondiale. Il est du devoir de la classe ouvrière de s'y opposer de toutes ses forces et par tous les moyens.

Il est, avant tout, de la tâche des ouvriers des transports, des cheminots et des marins qui, plus d'une fois, déjà sont intervenus lorsque la classe dirigeante, assoiffée d'or et de sang, visait à un nouveau conflit, il est de la tâche de ces travailleurs d'être sur leurs gardes et d'empêcher le transport de tout matériel de guerre destiné à être utilisé contre le prolétariat chinois.

Les travailleurs chinois luttent sous la devise « A bas les mains ! » — « La Chine aux Chinois ! »

Puissent les travailleurs blancs, quelque soit le lieu où ils vivent, se ranger du côté de leurs frères de l'extrême Orient ! Puissent-ils comprendre ce que leurs oppresseurs ont compris depuis longtemps déjà : que l'unité entre blancs et jaunes colorera le monde en rouge.

Edo Fimmen.

Chemins de fer et Capitalisme.

A l'occasion du centenaire du Chemin de fer.

Depuis que, dans la seconde moitié du 18^e siècle, James Watt eut réussi à retirer un effet utile de la puissance de la vapeur, l'esprit humain a travaillé sans relâche afin de mettre la vapeur au service de l'industrie des transports. Watt lui-même avait, dès le début, envisagé cette possibilité, mais il lui tenait plus à cœur de perfectionner la machine à vapeur fixe que de penser à la construction d'une machine automotrice et remorqueuse de fardeaux. Ce furent partant d'autres savants que ce problème préoccupa. Leurs efforts eurent comme premier résultat l'autobus actionné à la vapeur, et au début du siècle dernier déjà, nous trouvons ce moyen de transport dans de nombreuses villes anglaises. Le rendement de ces voitures était cependant à peine supérieur à celui des véhicules à traction animale. Elles offraient en outre l'inconvénient de ne pouvoir être utilisées que pour le transport de personnes. Or, les progrès de l'industrie faisaient sentir la nécessité de plus en plus urgente d'un moyen de transport, indépendant des voies d'eau, qui pût servir à transporter rapidement et dans le pays entier des matières premières et des produits manufacturés.

Ce fut l'Anglais *Trevithik* qui, au début du 19^e siècle, eut l'idée de poser sur des rails la motrice à vapeur, de même qu'il était d'usage pour les convois à charbon, tirés par des chevaux et, après lui, tous les inventeurs travaillant dans le même domaine d'activité, ont conservé l'idée de la voie ferrée. Chose curieuse — le problème leur semblait comporter de plus grosses difficultés qu'il n'en offrait en réalité. Tous, ils avaient la conviction qu'une machine aux roues lisses ne pouvait pas se déplacer sur des rails lisses et nous nous trouvons en présence des systèmes les plus curieux pour augmenter artificiellement l'adhésion aux rails.

Hedley fut, en 1813, le premier à vaincre cette erreur — à laquelle nous devons d'ailleurs le chemin de fer à crémaillère — et il fournit la preuve que la question de l'adhésion n'offrait pas de difficultés. La « *Puffing Billy* » construite par lui se trouva être fort utilisable et fit, durant près de cinq décades, le service sur la voie à charbon d'une entreprise houillère anglaise. On peut donc, à juste titre, la considérer comme la première locomotive.

L'invention de *Hedley* ne suffisait toutefois pas encore pour assurer définitivement la victoire à la locomotive. Sa capacité était encore insuffisante pour permettre un rendement économique. La même chose peut encore se dire de la locomotive construite par *George Stephenson* pour la ligne Stockton-Darlington dont le passage à la traction à vapeur en l'automne 1825 est considéré aujourd'hui comme la naissance du chemin de fer. En réalité, peu de mois après l'ouverture solennelle du chemin de fer à vapeur, le service des voyageurs sur ce bref parcours fut de nouveau transformé pour la traction hippique ; seul le service-marchandises fut continué à la vapeur.

La ligne Liverpool-Manchester dont la construction fut, peu de temps après, confiée à *George Stephenson* devait être d'une importance bien plus décisive dans l'histoire du chemin de fer. Dans le but de stimuler les inventeurs et afin d'obtenir un type de locomotive plus perfectionné, la Compagnie avait ouvert un concours. Celui-ci mena à la célèbre « bataille des locomotives » de *Rainhill*, dont la locomotive « *Rockert* », construite par *Stephenson* en collaboration avec son fils, sortit vainqueur incontesté. La vitesse moyenne réalisée par cette locomotive était de 22 km, la vitesse maximum de 46 km à l'heure. Jusqu'à cette époque, une telle réalisation avait semblé appartenir au domaine des impossibilités et, dès lors, le chemin de fer prit définitivement possession de l'industrie des transports.

Le chemin de fer actuel est séparé de ces premiers débuts par une longue série de développements progressifs. Rarement, une invention a eu des conséquences d'aussi longue portée et aussi incisives pour la vie des hommes. Seule, la machine à vapeur a eu une influence semblable, mais, de même que celle-ci a établi la condition préalable technique pour l'existence du chemin de fer, le chemin de fer à son tour a fait germer la révolution industrielle, amorcée par la machine à vapeur, et a brisé les obstacles qui s'opposaient à son développement ultérieur. Seule la possibilité de relier les villes industrielles naissantes avec la campagne, de rendre le trafic indépendant des voies d'eau et d'éviter les inconvénients du transport par route, a permis de satisfaire aux besoins de la jeune industrie en matières premières et de lui ouvrir comme débouché le pays entier.

Le chemin de fer a réussi ce prodige dans une mesure bien plus considérable que la fantaisie humaine n'osa jamais envisager. On n'a qu'à suivre le développement du réseau ferré européen pour saisir l'importance énorme des chemins de fer. Au courant d'une seule décade (1840 à 1850), celui-ci s'étend de 2925 à 23504 km, et atteint en 1860 une longueur de 51862, en 1870, de 104.917, en 1880 de 168.983, en 1890, de 223.869, en 1900, de 283.878, en 1910, de 333.828 et en 1924, de 366.000 kilomètres. Encore cet aperçu ne tient-il aucun compte de l'augmentation de la vitesse et de la fréquence des trains, ainsi que de celle de la charge utile.

Le développement du chemin de fer en Amérique ne fut pas moins impétueux. Jusqu'en 1880 environ, l'étendue du réseau ferré y fut inférieure à celle du réseau européen, mais,

à partir de ce moment, l'extension est prodigieuse. En 1890, sa longueur est de 33.147, en 1900, de 402.171, en 1910, de 528.382 et en 1924, d'environ 595.000 kilomètres. Mieux que tous autres, ces chiffres sont propres à attester du développement par étapes de l'industrie américaine.

Dans les environs de 1860 déjà, le chemin de fer fait son entrée dans les autres parties du monde. Nous faisons suivre ici les chiffres excessivement instructifs qui indiquent ses progrès :

Année	(en kilomètres)		
	Asie	Afrique	Océanie
1860	1.393	455	367
1870	8.185	1.786	1.765
1880	16.287	4.646	7.847
1890	33.724	9.386	18.889
1900	60.301	20.114	24.014
1910	101.916	36.854	31.014
1924	124.800	53.850	46.750

Actuellement, des voies ferrées traversent les continents d'un bout à l'autre. Le silence des steppes et des déserts est troublé aujourd'hui par le cri du sifflet de la locomotive. Aucun obstacle n'a su arrêter le chemin de fer dans sa course. Des montagnes ont été perforées après de longues années de travail, des cours d'eau et des gorges ont été surmontés par des arches en fer et des marécages étendus ont été traversés par des jetées massives. Il n'y a plus de distances. Si les prévisions des poètes de l'époque du début des chemins s'étaient avérées, si les chemins de fer étaient vraiment devenus « les liens de mariage et les alliances entre les peuples », chantés par l'autrichien *Beck*, vers la moitié du siècle écoulé, l'humanité entière vivrait de nos jours dans la fraternité la plus absolue. Il n'en a rien été. Ce fut, non au pacifisme, mais à l'impérialisme que les rails ont ouvert la voie et, les chiffres cités ci-dessus, relatifs à l'Asie, l'Afrique et l'Océanie, n'indiquent en réalité que les étapes franchies par l'industrie, s'asservissant des territoires de plus en plus étendus. Car ce ne fut pas le rapprochement entre les peuples que visaient les fondateurs de ces lignes de chemin de fer, mais simplement l'entrée de tous les pays dans le réseau du capitalisme. Les rails ne devaient pas unir les hommes, mais ils devaient permettre aux anciens pays industriels l'accès vers les lointaines richesses du sol et l'ouverture de nouveaux débouchés.

Dans l'histoire du capitalisme moderne, le chemin de fer occupe une place prépondérante. Ce n'est que grâce à son aide qu'il a été possible de troubler la quiétude millénaire des peuples les plus éloignés et d'en faire des vasseaux du capitalisme européen et américain. D'anciennes coutumes furent détruites, des territoires accessibles à tous les humains, furent transformés en des domaines privés et la majorité de populations exemptées jusque-là des soucis de l'existence fut mise au servage de propriétaires inconnus.

C'est ainsi que le réseau ferré enlace, telle une immense chaîne d'esclave, le globe terrestre tout entier et emprisonne les peuples dans le pouvoir du capitalisme. Il est vrai qu'il a eu aussi des conséquences heureuses ; il nous permet de nous déplacer plus facilement et de visiter des contrées et des pays qui, sinon, nous eussent été fermés à jamais. Ce ne sont là cependant que des conséquences d'importance secondaire qui ne suffisent pas pour nous faire oublier que, durant le premier siècle de son existence, le chemin de fer a avant tout joué le rôle d'un puissant entraîneur du capitalisme.

Reste à savoir si durant le siècle à venir, les chemins de fer continueront à jouer ce rôle et si le Capital réussira avec leur aide à implanter toujours davantage sa domination. Des voix s'élèvent, de plus en plus fortes, qui réclament la suppression d'un mode d'exploitation visant uniquement les profits. Dans tous les pays, les travailleurs se sont groupés en de solides organisations et s'élèvent contre un régime qui, non seulement prive l'humanité des avantages réels des progrès techniques, mais encore les utilise méthodiquement pour augmenter, aux frais de la communauté, le pouvoir d'une infime minorité. Ce nous semble un symbole de constater que dans l'année du centenaire du chemin de fer, le prolétariat de l'extrême Orient.

où jusqu'ici régnait le silence, commence à se dresser contre le capitalisme industriel et à secouer ses chaînes.

Nous ne nous cachons pas qu'il ne s'agit là que des premiers heurts entre le Travail et le Capital et que la lutte des travailleurs chinois ne vise encore que l'amélioration directe de leur sort. Mais avant longtemps, ces premiers mouvements des travailleurs se transformeront, là aussi, en une lutte consciente entre le capitalisme et le socialisme, car en même temps que les manifestations de la technique moderne, les chemins de fer ont divulgué, jusque dans les pays les plus reculés, les idées du mouvement ouvrier. C'est ainsi que le capitalisme est toujours suivi de près par le prolétariat, appelé à transformer pour le bien de la communauté ce que le capitalisme n'utilisait que pour ses propres fins. Seul ce triomphe de la classe ouvrière permettra au chemin de fer centenaire de remplir sa mission véritable: l'union et la fraternisation des hommes et des peuples.

Chronique syndicale.

En Scandinavie, le calme est revenu après de longs mois de lutte. Au Danemark, aussi bien qu'en Suède, les projets du patronat ont échoué contre la résistance de la classe ouvrière. Tandis que l'appui international fourni aux marins suédois par le boycottage de navires suédois dans des ports étrangers n'a eu, en général, que peu d'effet, l'intervention du mouvement ouvrier international en faveur des grévistes danois a notablement contribué à l'issue heureuse du conflit.

Le secours financier dont les syndicats danois bénéficièrent en large mesure, en reconnaissance des sacrifices faits dans le temps par les danois au profit des camarades d'autres pays, permit d'une part, de prolonger la lutte tandis que, d'autre part, plus particulièrement après la participation au mouvement des ouvriers des transports et des marins, le boycottage des navires danois exerça une forte pression sur les employeurs et les obligea à céder.

En ce qui regarde l'industrie des transports, il n'y a pas à signaler, pour le moment, d'autres conflits de grande envergure. Dans presque tous les pays, les travailleurs sont toutefois englobés, ci et là, dans des luttes locales qui parfois assument des formes très âcres. En Allemagne particulièrement, ces conflits sont très fréquents. Le personnel des tramways, notamment, y a entamé sur toute la ligne un mouvement qui vise à l'abolition des avilissements imposés durant la période d'inflation et à la reconquête de la position sociale et économique de jadis. Ces mouvements qui sont menés sous la direction de la Fédération du Trafic ont, dans quelques villes déjà abouti à des résultats.

Le calme règne pour le moment dans l'industrie des transports de Grande-Bretagne, mais de nouveaux conflits sont à prévoir. Les Compagnies de Chemin de fer n'ont pas seulement refusé de prendre en considération le programme de revendications, présenté en décembre dernier par l'Union des Cheminots, de concert avec l'Association des Employés, mais elles vont jusqu'à exiger qu'en vue de la situation financière peu favorable, le personnel consente à une diminution des taux en vigueur.

Les événements de Chine méritent toute notre attention. Les ouvriers des transports prennent une part prépondérante aux luttes qui y sont menées, car leurs organisations constituent le noyau du mouvement syndical. Le nombre de travailleurs employés dans les industries modernes du transport peut être évalué à 20.000. Les deux tiers de ce nombre sont syndiqués, tandis que sur les 250.000 ouvriers du textile, il n'y a environ que 8 pour cent et sur les 200.000 mineurs que 2 pour cent qui soient groupés dans un syndicat. Parmi les ouvriers des transports, ce sont les dockers dont le groupement est le plus puissant. Plus d'une fois, au cours des dernières années, ils ont mené à bien des grèves importantes et ils ont hautement contribué à faire pénétrer en Chine les conceptions de la lutte syndicale moderne. Les événements de Chine doivent être

pour l'Internationale syndicale, dont l'activité et les relations se concentrent encore trop sur l'Europe, un signal pour s'intéresser, davantage que ce n'a été le cas jusqu'ici, aux travailleurs des autres parties du monde et pour entrer en contact avec eux.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Nouvelle série de Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer.

Une nouvelle série de rapports concernant les conditions de travail du personnel des chemins de fer vient de paraître. Elle contient des renseignements sur les pays suivants: Norvège, Yougoslavie, Belgique, Autriche, Italie et Canada.

La nouvelle publication contient également les modifications survenues depuis la publication de la première série dans les pays auxquels celle-ci a trait.

Une circulaire a été adressée aux organisations concernant la distribution de la brochure. Le prix en est de 2 frs. 50 (français ou belges).

..

Congrès international du Personnel des Tramways.

Fin juin, le Secrétariat a expédié des rapports sur le one-man-car et sur la concurrence faite par l'autobus aux entreprises de tramways.

Les introductions aux débats sur les différents points ont également été expédiées, pour autant qu'elles avaient été adressées au Secrétariat.



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

Canada.

1. La forme de l'entreprise.

Les chemins de fer du Canada appartiennent et sont exploités en partie par l'Etat, en partie par des Compagnies privées dont le nombre est de pas moins de 51. Un chemin de fer de peu d'importance (Tenniskarming and Northern Ontario Railway) appartient au gouvernement provincial d'Ontario et est exploité par lui. La principale Compagnie privée est la Canadian Pacific Railway qui possède, contrôle ou exploite à bail près de trois quarts du réseau total se trouvant en mains privées.

Les chiffres suivants indiquent la longueur totale des divers réseaux et l'effectif du personnel :

Entreprise	Longueur réseau	Longueur voie (inclus voies d'évitement etc.)	Effectif personnel
C. N. R.	20.574	25.816	94.017
C. P. R.	13.564	19.009	61.275
Autres entreprises (49)	5.956	7.540	22.760
Totals	40.094	52.365	178.052

Les « autres entreprises » comprennent un certain nombre de lignes qui, bien que contrôlées par le Canadian Pacific Railway, mènent une existence séparée pour raisons de comptabilité et autres.

Le Parlement exerce, par la voie d'une commission, un contrôle complet sur les tarifs appliqués aux chemins de fer, sur la construction de nouvelles lignes etc.

Il y a une certaine tendance vers une concentration, vu que le Canadian National Railway, aussi bien que le Canadian Pacific Railway, ont à diverses reprises absorbé d'autres compagnies. Il y avait, en 1913, 82 compagnies au Canada, contre 53 en 1923.

II. Le rendement financier.

Considérée dans son ensemble, la situation financière des chemins de fer du Canada ne peut être appelée brillante. Pendant 1923, 16 lignes accusèrent des bonis d'un montant total de \$ 43.221.000, tandis que les 37 autres accusèrent des déficits d'un montant total de \$ 58.031.000, le déficit net pour l'ensemble des 53 compagnies étant donc de \$ 14.810.000. Voici les montants des bonis et déficits nets des dernières années :

1913	boni	\$ 61.857.000
1919	déficit	„ 14.928.000
1920	»	» 43.359.000
1921	»	» 43.060.000
1922	»	» 28.293.000
1923	»	» 14.810.000

Ces déficits doivent être attribués à diverses causes ; il ne s'agit toutefois pas d'un excédent de personnel ou de salaires excessifs. La longueur du réseau ferré du Canada a augmenté de 29.304 milles en 1913 à 40.094 milles en 1923, tandis que, dans la même période, l'effectif du personnel a baissé de 178.652 à 178.052 unités, c'est à dire de 609 à 445 agents par cent milles. En 1922, ce chiffre était de 416 agents par cent milles, l'augmentation légère de 1923 trouvant sa cause en une moisson de grain particulièrement abondante. Durant la même période, la proportion entre les frais totaux d'exploitation et les frais de main-d'œuvre baissa de 63,5 à 60% ; en 1922 elle fut de 58%. Les salaires du personnel des chemins de fer ont été augmentés de 57,4% depuis 1913, tandis que le nombre-indice des prix de gros était pour janvier 1924 à 56,7% au-dessus du niveau de 1913. Il ressort de chiffres publiés par le Ministère du Travail que l'augmentation des salaires durant cette période dans les principales industries fut en moyenne de 81,4%.

Les causes principales de l'exploitation déficitaire des chemins de fer se trouvent probablement dans le taux excessivement bas des tarifs-marchandises et dans un excès de capitalisation. Le tableau suivant indique l'augmentation des tarifs-marchandises au-dessus du niveau de 1913 durant les années 1919 à 1923, de même que celle des tarifs-voyageurs :

	augmentation tarifs-marchandises	augmentation tarifs-voyageurs
1919	32%	113%
1920	41%	148%
1921	58%	77%
1922	37%	50%
1923	30%	53%

Notons qu'en dépit du recul relatif des tarifs-marchandises, l'exploitation comme telle (c'est à dire sans tenir compte des revenus et dépenses découlant de transactions n'ayant pas un rapport direct avec l'exploitation) a produit des bénéfices durant toute la période dont nous parlons, ainsi que les chiffres suivants le démontrent :

	Entrées brutes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Bénéfice net
1913	256.702.000	182.011.000	74.691.000
1919	408.598.000	376.789.000	31.809.000
1920	492.101.000	478.248.000	13.852.000
1921	458.008.000	422.581.000	35.427.000
1922	440.687.000	393.921.000	46.759.000
1923	478.338.000	413.862.000	64.475.000

Les chiffres indiquant les montants payés par les chemins de fer en intérêts sur les dettes consolidées et flottantes nous éclairent singulièrement sur les causes des déficits. Nous les faisons suivre ici :

	Intérêts sur dettes consolidées et flottantes
1913	\$ 17.980.000
1919	» 54.697.000
1920	» 59.270.000
1921	» 74.749.000
1922	» 78.378.000
1923	» 84.443.000

Le total des frais n'ayant pas un rapport direct avec l'exploitation s'éleva pour l'année 1923 à \$ 103.798.000 dont pas moins de \$ 72.884.503 furent portées par les Canadian National Railways ce qui explique leur situation relativement défavorable.

En dépit des déficits des chemins de fer en leur ensemble, les sommes payées annuellement en dividendes sur les actions n'ont pas notablement baissées, ainsi que le tableau suivant révèle. Il ne faut pas oublier toutefois que les capitaux ont considérablement été augmentés.

	Dividendes payés sur	
	actions ordinaires	actions de préférence
1913	\$ 19.580.000	\$ 14.071.000
1919	» 26.930.000	» 3.227.000
1920	» 26.265.000	» 3.677.000
1921	» 26.480.000	» 3.671.000
1922	» 26.927.000	» 3.227.000
1923	» 26.934.000	» 3.421.000

Un fait dont il faut toujours tenir compte en jugeant de la situation financière des chemins de fer du Canada, c'est que le Canada est un pays ayant un excès de chemins de fer. Sur une population de 9 millions, il ne possède pas moins de 4000 milles de voies ferrées, soit un mille sur 225 personnes. A cet égard, le Canada l'emporte de beaucoup sur tous les autres pays. Les Etats-Unis ont un mille sur 446 personnes, le Royaume Uni un sur 1920, la France un sur 1700, l'Allemagne un sur 1800, tandis que le chiffre moyen pour le monde entier est d'un mille sur 2300 personnes. On a évalué que la capacité du réseau ferré canadien serait suffisante pour une population de 25 millions de personnes.

Quelques chemins de fer de moindre importance furent construits simplement dans un but politique ; d'autres par des compagnies intéressées au transport de bois ou de minerais. Ces compagnies peuvent, dans ce cas, retirer des bénéfices des entreprises desservies par le chemin de fer, tandis que les chemins de fer eux-mêmes accusent des pertes ; elles ne soucient guère, la plupart du temps, de fixer les tarifs de façon à assurer un bénéfice, vu que le trafic émane en majeure partie de leurs propres entreprises ou que l'intérêt des obligations a été garanti par les autorités provinciales.

Malgré le déficit actuel, les perspectives pour l'avenir ne semblent pas défavorables. Les déficits diminuent sensiblement et il est manifeste que l'exploitation des chemins de fer se fait de façon bien plus économique que ce n'était le cas il y a quelques années, tandis que l'excès-même de voie ferrée amènera probablement une extension considérable des affaires commerciales.

III. Rapports entre la Direction et l'organisation du personnel.

Les salaires et conditions de travail sont fixés par négociations et après accord entre la Direction et les représentants des organisations, des entrevues ayant lieu lorsqu'une des deux parties le juge nécessaire. Chaque organisation mène séparément les négociations, sauf les Syndicats des ouvriers spécialisés des ateliers qui sont groupés dans une Fédération à cet effet. Toutes les organisations sont reconnues excepté la « One Big Union » (Association visant à la création d'une seule grande union) qui groupe très peu de membres.

La seule distinction établie par les Directions entre les représentants du personnel encore au service et les permanents des organisations consiste en ce que les négociations préliminaires doivent être menées par les premiers, les permanents des syndicats n'y étant pas admis.

Il n'y a pas d'autorité ayant qualité de trancher des différends, à laquelle un appel est possible en cas de divergences d'opinion. Des conflits de moindre importance peuvent toutefois être soumis à un Conseil d'Accommodement aux Chemins de fer (Railway Board of Adjustment), un organisme créé en 1918 qui n'a cependant que voix consultative.

Les représentants des organisations ont le droit de conférer avec des chefs de service ou autres gradés. Ils bénéficient de congés illimités sans solde au profit de leur activité syndicale.

Le personnel n'a aucune voix dans la gestion des entreprises ou dans la rédaction des horaires.

IV. Le droit de grève.

Le droit de grève est reconnu, bien que la Loi sur l'Enquête de Conflits économiques (Industrial Disputes Investigation Act) de 1907 interdise la grève dans les services publics, tant que les causes du conflit n'ont pas été examinées par un Conseil de Conciliation et d'Investigation, dans lequel les deux parties sont représentées à parts égales.

Il y a eu aux chemins de fer du Canada un grand nombre de grèves, pas moins de 78 durant la période allant de 1901 à 1921. Vu que les cheminots canadiens sont organisés surtout sur une base de métier (il y a au total 17 organisations différentes), toutes ces grèves avaient un caractère partiel, et n'englobaient, dans la plupart des cas, que quelques centaines d'hommes. Le nombre total d'hommes englobés dans ces 78 grèves n'était que de 38.700. Ce n'est que dans les huit cas suivants que le nombre des grévistes dépassait les 1000.

- 1901 5000 ouvriers de la voie se mettent en grève, exigeant une augmentation de salaires. La grève dura du 17 juin au 30 août et fut perdue.
- 1908 1000 ouvriers des ateliers se mettent en grève, refusant de se soumettre à la sentence de la Commission d'arbitrage. La grève dura du 5 août au 5 octobre et se termina en faveur du patronat.
- 1910 2500 conducteurs se mettent en grève du 18 juillet au 4 août pour la standardisation des conditions de travail; le mouvement se termina par un compromis.
- 1911 1400 ouvriers de la voie se mettent en grève, du 3 au 26 mai, pour protester contre une diminution de salaire. Issue favorable aux grévistes.
- 1912 Du 20 au 24 août, 1600 ouvriers des marchandises se mettent en grève pour obtenir une augmentation de salaire, sans obtenir un résultat.
- 1918 1195 ouvriers des marchandises se mettent en grève du 21 septembre au 22 octobre pour faire reconnaître l'organisation et pour obtenir le paiement à effet rétroactif d'une augmentation accordée. Le mouvement se termina par un compromis.
- 1918 Une grève de solidarité, en faveur des salariés de l'Etat, à laquelle participèrent 4000 ouvriers des ateliers, dura du 21 au 27 mai et fut couronnée d'un plein succès.

Sur les 78 grèves, 23 furent perdues, 24 gagnées et 23 se terminèrent par un compromis. Il est à remarquer que dans un cas seulement, une section a fait la grève pour appuyer une autre; ce fut en 1903, lorsque 763 manœuvres, garçons de bureau, dockers et conducteurs d'attelage firent une grève pour venir en aide à 151 agents du Canadian Pacific Railway qui avaient déposé le travail.

L'organisation du personnel.

Le tableau suivant peut fournir des renseignements concernant l'effectif du personnel :

	Effectif total	Nombre par 100 milles de voie ferrée.
<i>Année 1913</i>	178.652	609
<i>Année 1922</i>		
Canadian National Railway	88.966	
Canadian Pacific Railway	57.864	
Autres compagnies	18.800	
	165.630	416
<i>Année 1923</i>		
Canadian National Railway	94.017	
Canadian Pacific Railway	61.275	
Autres compagnies	22.760	
	178.052	445

Un nombre d'à peu près 100.000 hommes est syndiqué dans 17 organisations.

La seule organisation purement canadienne est la Canadian Brotherhood of Railroad Employees (Syndicat canadien de travailleurs des chemins de fer) qui groupe environ 10.000 membres. Bien que se disant une organisation pour toutes catégories, elle ne groupe en pratique que les ouvriers des marchandises, les employés, le personnel des gares, les travailleurs à la grande vitesse, le personnel des wagons-lits et des wagons-restaurants et quelques ouvriers des ateliers et des remises de locomotives.

Nous faisons suivre plus bas les autres organisations, ainsi que leur effectif à la fin de 1923. Depuis lors, celui-ci a baissé en moyenne de 10 ou 15%. Toutes ces organisations ont leur siège social dans les Etats-Unis, les effectifs indiqués se réfèrent uniquement aux sections du Canada.

Brotherhood of Railway Carmen : 11.000 membres (Ouvriers des ateliers de voitures).

United Brotherhood of Maintenance of Way Employees and Railway Shop Labourers : 10.000 membres (ouvriers de la voie et des ateliers).

Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America : 7.500 membres (agents de tramways et chemins de fer électriques).

Brotherhood of Railway and Steamship Clerks : 3.000 membres (employés administratifs des Chemins de fer et Compagnies de navigation).

Order of Railroad Telegraphers : 6.800 membres (télégraphistes).

Brotherhood of Railroad Trainmen : 14.000 membres (agents des trains).

Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen : 7.500 membres (chauffeurs et mécaniciens).

Brotherhood of Locomotive Engineers : 7.500 membres (mécaniciens).

District No. 4 Railway Employees' Department, American Federation of Labor : 35.000 membres (Département agents des chemins de fer, Confédération américaine du travail).

La dernière représente neuf organisations différentes des Etats-Unis groupant principalement des ouvriers spécialisés de diverses professions.

Il y a encore la « One Big Union » dont l'effectif est insignifiant. Un mouvement existe qui a la sympathie du Syndicat des Cheminots canadiens et vise à la fusion de toutes les organisations de cheminots existantes en une seule. Il paraît toutefois peu susceptible d'aboutir, vu que la plupart des syndicats de métier y sont hostiles.

VI. La fixation des conditions de travail.

Les conditions de travail sont arrêtées par voie d'arrangement entre les employeurs et les organisations et sont incorporées en des contrats collectifs. Le gouvernement ne peut, pas plus que le Parlement, exercer de l'influence sur la teneur de ces contrats. Les contrats collectifs peuvent généralement être soumis à une révision, avec 30 ou 60 jours de préavis, mais sont le plus souvent prolongés pour la durée d'un an.

VII. Conditions de travail (Statut du personnel).

Les contrats contiennent des clauses garantissant aux agents le droit d'une audition impartiale avant qu'une révocation ne puisse être prononcée. Il n'y a pas de Cour officielle d'Arbitrage, mais certaines organisations sont représentées dans le Conseil d'Accommodement, mentionné plus haut, qui statue sur des différends de moindre importance entre ces organisations et certaines des compagnies.

Il n'y a aucune restriction du droit de remplir des fonctions publiques.

VIII. La durée du travail.

On n'établit aucune distinction entre la durée du travail et la durée du service. Le personnel entier, pour ainsi dire, bénéficie d'une journée de repos hebdomadaire. La longueur du congé annuel varie d'après les emplois. La plupart des agents à traitement mensuel ont droit après une année de service à deux semaines de vacances payées. Les agents dont le salaire est horaire ne bénéficient pas de vacances avec solde.

Comme règle générale, les contrats prévoient l'octroi de congés sans solde pour les agents exerçant des fonctions publiques ou en cas de maladie. Il n'y a pas de stipulations relatives aux congés à accorder en cas de maladie d'un membre de la famille, mais ceux-ci sont généralement accordés.

Dans certains cas, les périodes de repos entre le service sont considérées comme heures de travail. Il n'y a pas de clauses prévoyant une durée minimum pour la période de repos entre deux tours de service.

Le travail nocturne et dominical n'est pas payé à un taux plus élevé, sauf lorsqu'il s'agit d'heures supplémentaires au travail normal, dans lequel cas on accorde 50% de supplément. La majorité du personnel touche également 50% de supplément pour tout travail excédant les huit heures par jour, mais, dans certains cas, cette allocation n'est payée qu'à partir de la dixième heure. Un supplément de 10% est également accordé pour tout travail fourni en plus de 48 heures par semaine.

Il n'y a pas de stipulations spéciales relatives au travail supplémentaire ce qui ne donne toutefois pas lieu à des difficultés.

Ainsi que l'indique le tableau reproduit au chapitre suivant, les heures de travail des ouvriers des ateliers sont de 44 par semaine.

IX. La réglementation des salaires.

Le tableau suivant emprunté à la « Labour Gazette » du Ministère du Travail du Canada indique les salaires et les heures de travail des principales catégories du personnel :

Fonctions	Unité	Septembre 1924	
		Salaires	Heures de travail par semaine
Conducteurs trains voyageurs . . .	100 milles	\$ 4.27	*
» » marchandises (irréguliers) . . .	»	5.80	**
Serre-freins » voyageurs . . .	»	2.93	*
» » marchandises (irréguliers) . . .	»	4.48	**
Fourgonniers » voyageurs . . .	»	3.04	*
Mécaniciens » » . . .	»	6.00	*
» » marchandises (irréguliers) . . .	»	6.64	**
Chauffeurs » voyageurs . . .	»	4.48	*
» » marchandises (irréguliers) . . .	»	4.88	**
Chefs du mouvement	mois	230.00	48
		238.00	
Télégraphistes	»	117.00	48
		128.00	
<i>Entretien de la voie</i>			
Chefs d'équipe	heure	4.40	48
Ouvriers	»	3.04	48
<i>Service des ateliers</i>			
Forgerons	»	0.70	44
Chaudronniers	»	0.70	44
Mécaniciens d'usine	»	0.70	44
Mouleurs	»	0.70	44
Charpentiers	»	0.63	44
Peintres	»	0.63	44
Réparateurs	»	0.63	44
Nettoyeurs	»	0.38	44

*) Sur la base de 20 milles par heure. **) Sur la base de 12 1/2 milles par heure.

Les taux payés à certains catégories en Colombie britannique sont légèrement plus élevés. La où deux taux ont été mentionnés (télégraphistes, chefs du mouvement) le plus bas est payé à l'Est de Fort William, l'autre à l'Ouest de Fort William jusqu'en Colombie britannique. A part ces restrictions, les salaires sont en vigueur nationalement et ne changent pas d'après les localités. Le système de l'échelle mobile, s'adaptant au coût de la vie, n'est pas appliqué. Les hommes recevant des salaires journaliers touchent pour le nombre de jours de chaque mois, à l'exception des dimanches. Les salaires sont fixés séparément pour chaque fonction.

Les chiffres suivants, indiquant la partie du salaire moyen hebdomadaire devant être dépensée pour certaines denrées alimentaires etc., permettra de juger du coût de la vie.

	fraction du salaire
Habitations, dans les villes principales	1/3
Paire de chaussures complet	1/5
	salaire entier
1/2 Kg. pain	1/45
1/2 Kg. viande	1/90
1/2 Kg. jambon	1/80
1 litre lait	1/60
1/2 Kg. pois ou fèves	1/200
50 Kg. charbon	1/24

Il n'y a pas d'indemnités ou allocations.

Les salaires des ouvriers des ateliers sont basés sur les taux en vigueur pour le reste du personnel; ceux-ci sont, comme règle générale, plus élevés que ceux payés dans les autres industries et se distinguent dans un sens favorable de ceux des agents des P. T. T.

L'intérimat à une fonction plus élevée est généralement payé au taux que comporte cette fonction.

X. Règlement des retraites et secours en cas de maladie.

Les supérieurs du lieu de service statuent sur la continuation ou non du salaire en cas de maladie. Aucune clause dans les contrats ne garantit un paiement de ce genre.

Les travailleurs, victimes d'accident du travail, sont indemnisés en vertu des diverses lois provinciales sur les accidents du travail. Dans certaines Compagnies, il y a également des Caisses de secours-maladie, qui versent dans certains cas des indemnités aux ayants droit d'agents décédés.

Les deux réseaux les plus importants du Canada, le Canadien Pacific Railway et les Canadian National Railways (de l'Etat) ont des Caisses de Retraite. Le personnel verse des cotisations à la Caisse des Chemins de fer de l'Etat et participe à la gestion. Au Canadian Pacific Railway, les agents ne versent pas de cotisations, mais ne peuvent faire valoir aucune influence sur la gestion. Il est généralement nécessaire qu'un agent ait atteint l'âge de 65 ans et ait accompli 15 années de service, avant de pouvoir faire valoir des titres à la retraite. Il y a des exceptions, en cas d'incapacité au travail.

XI. Le libre parcours.

Les règlements des Chemins de fer de l'Etat stipulent de façon expresse, par rapport au transport gratuit du personnel, que les billets de libre parcours accordés au personnel doivent être considérés comme des récompenses ou marques de satisfaction et qu'il n'existe aucune obligation de la part de l'entreprise d'accorder à ses salariés le transport gratuit dans quelque circonstance que ce soit.

Des permis de libre parcours sont fournis aux agents et à leurs familles sur la base suivante :

Années de service	nombre de permis par an
1	3 (sur un rayon de 1500 milles)
2	4
3	5
4	6
5 ou plus	7

Chacun de ces permis est valable pour l'agent et pour un nombre quelconque de membres de sa famille (limité à la femme, les enfants, les parents et les frères et sœurs mineurs) ou peut être accordé aux seuls membres de la famille. Des permis valables sur d'autres lignes peuvent être accordés une fois par an, après 3 années de service.

Des billets à mi-prix, peuvent être accordés en un nombre illimité aux agents et à leurs familles après 6 mois de service ininterrompu.

En cas de déplacement, les agents bénéficient généralement du transport gratuit ou à prix réduit de leur famille et de leurs biens. Des billets de marchés valables entre le lieu de résidence et le marché voisin peuvent être accordés aux agents habitant des villages de moins de 500 habitants.

Sur des distances de moins de 25 milles, les enfants des agents peuvent recevoir des billets à prix réduit pour visiter l'école. Dans des circonstances spéciales des permis annuels peuvent être accordés sur de plus longues distances.

Les permis accordés au personnel sont valables sur tous les trains, y compris les trains de marchandises.

Les agents retraités peuvent jouir des mêmes avantages que les agents en service actif et un nombre raisonnable de permis peuvent être accordés aux veuves et enfants d'agents décédés.

En sus des permis pour des voyages déterminées, des permis annuels de libre parcours peuvent être accordés aux agents ayant accompli durant des périodes spécifiées du service « loyal » et « efficient ». Ces permis sont valables pour l'agent et sa femme (un seul permis pour les deux) et peuvent également être accordés aux agents pensionnés ayant accompli le nombre voulu d'années de service. Pour les agents ayant fait dix années de service, ces permis sont valables pour la région dans laquelle ils travaillent; pour ceux ayant fait quinze années de service, ils sont valables pour la région et celle avoisinante; pour ceux ayant fait vingt années de service, ils sont valables pour tout le réseau.

Les règles existant sur les autres réseaux du Canada sont généralement moins favorables.

XII. Récompenses et sanctions pénales.

Les récompenses et punitions sont distribuées selon le système « du mérite », qui prévoit des points de mérite pour des services exceptionnels et des points de démérite comme punition en cas de contravention aux règlements. Cinquante points de démérite signifient le licenciement.

L'agent puni a le droit de consulter son organisation s'il désire se justifier. Aucune limite de temps n'a été établie à ce propos. Tout agent a le droit de se faire assister par un représentant de son organisation en cas d'enquêtes pouvant entraîner une punition.

Vu qu'il n'y a pas de Cour d'arbitrage, il n'y a pas d'appel possible des punitions infligées. L'agent inculpé est généralement informé par écrit de la punition infligée.

La sanction prévue pour l'ivresse ou la fraude est la révocation.

XIII. Le logement.

L'organisation ne s'intéresse, ni directement ni indirectement, à la construction d'habitations au profit du personnel.

Les chemins de fer de l'Etat accordent des tarifs à prix réduit pour le transport de matériaux de construction qui ne peuvent être obtenus sur place, aux agents commissionnés désirant utiliser ces matériaux pour la construction ou la transformation d'une demeure leur appartenant et habitée par eux. Il a été spécifié de façon expresse que ceci a pour but « d'aider les agents dans des districts éloignés et peu habités, mais non pas de s'immiscer dans les affaires des commerçants d'un endroit au détriment général du commerce ».

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

A des endroits isolés où il n'existe pas d'autres facilités, les chemins de fer veillent à la création de foyers pour cheminots de la Y. M. C. A. (Association chrétienne de jeunes gens). Ces foyers contiennent des salles de bains, chambres de billard et autres locaux pour l'agrément et le confort du personnel. Ces immeubles sont régulièrement fréquentés et il n'y a aucune plainte sur le manque d'entretien de la part de la Direction. Ils sont généralement dirigés par des employés désignés par le personnel.

Il existe également des locaux convenables où le personnel peut prendre ses repas; il n'y a pas de cantines spéciales mais les agents peuvent se procurer à prix réduit des aliments et boissons au buffets des gares. Les Directions encouragent l'abstinence.

Il existe des appareils mécaniques pour nettoyer les voitures, battre les coussins, pour la désinfection etc. Des appareils spéciaux pour diminuer les dangers, tels que l'attelage automatique, sont utilisés de façon générale.

XV. La tenue de service.

L'uniforme est fourni aux agents pour qui le port est obligatoire; dans certains cas il est pour ainsi dire gratuit, dans d'autres cas, les agents doivent porter une partie des frais. Voici quelle est la tenue de service.

Personnel de la locomotive, personnel de la manœuvre, ouvriers, personnel de la voie, nettoyeurs et aiguilleurs: pas d'uniforme. Conducteurs: complet, casquette, pardessus d'hiver; serre-freins: complet, casquette; chefs de gare: complet, casquette, pardessus d'hiver; contrôleur de gare: complet, casquette, pardessus.

XVI. La visite médicale et la visite des yeux.

Les agents pour lesquels la visite des yeux est prescrite doivent se soumettre tous les ans à un nouvel examen. La visite médicale à lieu lors de l'engagement mais n'est pas renouvelée, à moins de raisons spéciales.

Lorsqu'un agent est déclaré inapte à la fonction qu'il occupait, un autre emploi lui est généralement assigné et il doit, comme règle générale, se contenter d'un salaire inférieur.

L'intéressé est généralement informé par écrit du résultat de la visite. Dans des circonstances spéciales, il peut demander une révision.

XVII. Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

Il n'y a pas au Canada des institutions de ce genre uniquement au profit des cheminots.

XVIII. L'apprentissage technique.

Les apprentis des ateliers ont des facilités pour suivre des cours par correspondance et les écoles de ce genre ont des voitures spéciales d'instruction que les chemins de fer transportent gratuitement. Les administrations possèdent également des voitures-écoles équipées de parties de la locomotive d'autres mécanismes, à l'aide desquelles les mécaniciens et d'autres agents peuvent faire des démonstrations explicatives quand ces voitures visitent leur établissement d'attache. Les Directions ont pris l'initiative en instituant ces facilités pour instruction technique. L'Union canadienne de Cheminots est d'avis que la Direction et l'organisation doivent collaborer pour l'instruction du personnel.

Italie.

IX. La réglementation des salaires.

A partir du 1er avril 1925, de nouveaux taux de salaires ont été mis en application. Nous faisons suivre ci-dessous les salaires minima et maxima de quelques catégories d'agents. Le personnel est classé en grades d'après les fonctions; il existe en tout 15 grades. Le salaire est fixé séparément pour chaque fonction.

Grade	Fonction	Mini-	Maxi-	Supplément de service actif (par an)
		mum	mum	
		(par an)		
Lires ital.				
<i>Personnel des gares</i>				
7	Chef de gare 1e classe	12 000	14 000	2 100
9	Chef de gare 3e classe	9 000	12 000	2 100
11	Commis	6 300	8 100	1 300
12	Chef du service des manœuvres	6 300	8 400	1 100
12	Chef-signaliste	6 300	8 400	1 100
13	Garde-salle	5 700	7 800	1 000
14	Agent du service des manœuvres	5 700	7 500	900
14	Aiguilleur	5 700	7 500	900
<i>Personnel des trains</i>				
8	Contrôleur de route 1e classe	9 000	11 400	2 100
10	Contrôleur de route 3e classe	7 500	9 000	1 700
10	Chef de train 1e classe	6 900	9 000	1 700
11	Chef de train	6 300	8 400	1 300
12	Conducteur principal	6 000	8 100	1 100
13	Conducteur	5 700	7 800	1 100
14	Serre-frein	5 400	7 500	900
<i>Personnel de la locomotive</i>				
10	Mécanicien de route 1e classe	8 700	10 800	1 700
11	Mécanicien de route	8 100	10 200	1 300
12	Mécanicien de manœuvre	7 500	9 600	1 100
<i>Personnel technique et ouvrier</i>				
13	Ouvrier 1e classe	6 300	8 400	1 000
14	Ouvrier	6 000	8 100	900
15	Aide-ouvrier	5 400	7 500	900

Des augmentations sont accordés tous les deux à trois ans et sont, pour le personnel des trains par exemple, de 300 liras chacune. Le maximum n'est atteint, dans la plupart des cas qu'après 15 ou même 16 à 17 années de service. Le supplément, indiqué dans la dernière colonne, n'est accordé qu'aux agents se trouvant en service actif et n'entre pas en ligne de compte pour le calcul de la pension.

Il n'existe pas d'allocations familiales, mais une indemnité de lieu de résidence est accordée aux agents ayant leur lieu d'attache a) dans des stations internationales de frontière; b) à Rome; c) à Milan, Gênes, Naples, Venise; d) à Tunis, Trieste, Florence et dans un certain nombre d'autres villes. Ces indemnités se montent, pour les agents des grades 11 à 15, dans le cas a) à 60 ou à 30 Lires, selon que la gare en cause se trouve en territoire étranger ou national; dans les cas b), c) et d) respectivement à 70, 50 et 40 Lires.

Il y a en outre, des primes d'économie, des indemnités pour absence du lieu de résidence, des indemnités pour service nocturne sur les trains et des indemnités de parcours pour le personnel de la machine.

Le montant moyen de ces indemnités et primes peut être évalué à 2400 Lires pour le personnel de la locomotive et à 200 Lires pour celui des trains.

En cas d'intérim à un grade supérieur, une indemnité journalière allant de 0,50 à 2 Lires est accordée.

Afin de donner une idée du coût de la vie, nous faisons suivre ici les prix de quelques denrées alimentaires et de quelques articles de première nécessité (au début de 1925) :

Demeure ouvrière dans les villes les plus chères	Lires 250,—
1 paire chaussures	» 100,—
1 complet	» 400,—
1 kilo de pain	» 2,50
1 kilo de viande	» 18,—
1 kilo de lard	» 15,—
1 litre de lait	» 1,50
1 kilo de pois	» 1,75
1 kilo de fèves	» 1,20
100 kilos d'antracite	» 45,—

Réunion internationale de Cheminots à Friedrichshafen.

La réunion des cheminots syndicalistes d'Allemagne, de Suisse et d'Autriche, organisée par l'Union des Syndicats de Cheminots du Wurtemberg qui eut lieu, le 10 mai dernier, à Friedrichshafen, au bord du Lac de Constance, revêtit le caractère d'une importante manifestation internationale. Environ 4000 travailleurs du rail avaient donné suite à l'invitation, afin de passer quelques heures agréables en compagnie des camarades des autres pays et de raviver par le contact personnel l'amitié entre les trois pays, favorisée déjà par la langue commune.

La petite ville, dans un site ravissant au bord du Lac de Constance, donnait à la réunion le cadre rêvé et la population fit de son mieux pour rendre à ses hôtes le séjour aussi agréable que possible. De nombreuses maisons avaient arboré des drapeaux et des bannières et à l'occasion d'un banquet, le maire souhaita, dans un discours officiel, la bienvenue aux hôtes étrangers.

La manifestation proprement dite eut lieu le dimanche 10 mai, au matin, sur les bords du lac. Elle fut ouverte par l'exécution d'un morceau de chant par l'Association des Chanteurs de Friedrichshafen, après quoi la parole fut prise par les camarades *Scheffel*, *Smeykal* et *Lang*, respectivement Présidents des Unions allemande et autrichienne des cheminots et Secrétaire de la Fédération suisse des Cheminots, qui, dans de brefs discours, signalèrent l'importance de la réunion. Le camarade *Lang* souligna l'influence que la situation sociale des cheminots d'un pays peut avoir sur celle des cheminots des pays environnants et constata qu'un appui réciproque international est, par conséquent, de la plus haute importance pour le mouvement des cheminots d'Europe et même du monde entier.

Nous félicitons les camarades allemands de l'heureuse réussite de leur initiative et engageons vivement les autres organisations et autres groupes de pays à suivre l'exemple qui fut donné à Friedrichshafen.

Le congrès de l'Union néerlandaise du Personnel des chemins de fer et de Tramways.

Du 8 au 11 mai dernier, le Congrès annuel de l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et des Tramways, affiliée à I. T. F., tint ses assises à Amsterdam. Un grand nombre de délégués participèrent au Congrès, dont les travaux avaient presque exclusivement trait à des questions d'ordre intérieur.

Un rapport moral imprimé, portant de façon détaillée sur l'activité pendant les années 1923 et 1924, fut soumis aux congressistes. L'Union groupait au 1er janvier 1925, 18.914 membres, contre 20.701 au 1er janvier 1924 et 21.754 au 1er janvier 1923. L'effectif est reparti sur les catégories des cheminots et des agents des tramways à raison de 80, 48 et de 19,52 pour cent. Le groupe le plus important parmi les cheminots est constitué par le personnel de la locomotive dont 2.845 membres adhèrent à l'Union.

L'importante participation de délégués étrangers au Congrès, mérite d'être signalée. Les pays suivants étaient représentés: France, Luxembourg, Allemagne, Belgique, Tchécoslovaquie (organisations allemande et tchèque), Pologne et Italie. L'I. T. F. était représentée par le camarade *Nathans*. Comme suite à l'allocation du délégué italien, *Sardelli*, le Congrès décida d'adresser au Président du Conseil des Ministres d'Italie, un télégramme de protestation contre les persécutions auxquelles sont en butte les cheminots italiens et contre la dissolution de leur syndicat.

En reconnaissance de l'accueil cordial dont ils avaient été l'objet, les délégués étrangers offrirent un corbeille de fleurs qui fut remise par le camarade *Bidegaray* avec des paroles

d'appréciation émue pour les sentiments hospitaliers qui animent les cheminots de Hollande et d'admiration pour la cohésion qui règne dans leur organisation.

L'année prochaine, l'Union célébrera le 40^{ème} anniversaire de sa fondation.

Le Congrès de l'Union tchèque des Cheminots.

Les 16 et 17 mai dernier, le Congrès de l'Union tchèque des cheminots se réunit à Prague. Plus de 400 délégués assistèrent aux assises, de même que des représentants d'autres organisations nationales et d'organisations étrangères.

Le Congrès fut ouvert par le président *Stanek* qui souhaita la bienvenue aux délégués et invités. Citons parmi les invités étrangers les camarades *Scheffel*, Président de l'Union allemande, *Tomschik* et *Smeykal* de l'Union autrichienne, *Moltmaker* de l'Union néerlandaise des cheminots et *Nathans* représentant de l'I. T. F. Assistèrent en outre au Congrès le camarade *Tayerle*, Secrétaire général de la Centrale syndicale de Tchécoslovaquie et les représentants de l'Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie, les camarades *Grünzner* et *Cech*.

Des lettres souhaitant une bonne réussite des travaux avaient été envoyées par les cheminots de Yougoslavie, de Hollande et de Pologne.

Pris la parole pour commencer le camarade *Tomschik* et *Scheffel*, qui termina son discours par la phrase suivante : « Si tous les cheminots de tous les pays trouvaient le moyen de s'unir, combien meilleur serait l'avenir de l'humanité et combien serait plus stable la paix mondiale, menacée aujourd'hui davantage qu'avant la guerre ! »

Le camarade *Tayerle* salua le Congrès au nom de la Centrale syndicale. Le camarade *Grünzner* parla au nom des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie et exprima l'espoir que les négociations entamées entre les deux organisations puissent conduire à l'union de tous les cheminots conscients de Tchécoslovaquie, de sorte qu'à l'avenir, au lieu d'être séparés, leurs Congrès puissent être unis. (Applaudissements enthousiastes.)

Le Congrès procéda ensuite à l'élection d'une commission pour la déclaration des candidatures pour le nouveau Bureau, après quoi le Président *Stanek* présenta son rapport. Aux termes de celui-ci l'organisation groupe 347 sections et 45.000 membres.

Le Secrétaire général, *Brodečky*, présenta le rapport moral. Il parla longuement du danger qui menace les agents des chemins de fer : l'attaque à la stabilité de l'emploi. Cette attaque consiste en la nomination d'ouvriers par contrat, recrutés parmi les ouvriers commissionnés. Dans la suite de son discours, il fit allusion à la façon dont les autorités appliquaient la loi sur la compression des effectifs et il déclara que la loi devait être appliquée avec équité et que l'organisation s'opposerait avec la même énergie contre l'application injuste de la loi aux camarades allemands qu'à ses propres membres.

Le camarade *Filka* rapporta sur le secours aux sans travail d'après le système de Gand.

Les discussions furent ensuite engagées au sujet des rapports. Pendant les délibérations, les camarades *Nathans* et *Moltmaker* firent leur entrée.

Salué par des applaudissements chaleureux et par le chant de l'Hymne du Travail, le camarade *Nathans* prit la parole et harangua le Congrès au nom de l'I. T. F. Après lui, *Moltmaker* parla au nom des cheminots hollandais.

La matinée du dimanche 17 fut consacrée aux débats sur le point : « Organisation et tactique ». Pour terminer, la parole fut donnée au Secrétaire *Brodečky* qui, dans un discours attentivement écouté, répondit aux différentes questions et critiques soulevées au cours des débats.

L'après-midi eut lieu une séance officielle à laquelle assistèrent des représentants des autorités.

Le camarade *Svoboda* y présenta le rapport de la commission de vérification des mandats ; le camarade *Sojka* celui de la commission pour les candidatures. Le Bureau proposé, avec le camarade *Stanek* comme président, fut élu à l'unanimité. La réélection du Président fut surtout accueillie avec grand enthousiasme. Après un bref discours de clôture du président, la séance fut levée par le chant du « Drapeau Rouge ».

Le résultat des travaux du Congrès peut se dire particulièrement satisfaisant. Le grand nombre de délégués atteste de l'intérêt croissant porté à l'organisation, intérêt qui ne se manifeste pas uniquement par de nouvelles adhésions. L'attitude de la majorité des délégués au sujet de la question des cotisations doit être remémorée avec satisfaction. Selon le point de vue adopté par la grande majorité des congressistes, le montant de la cotisation indique le degré de conscience socialiste auprès des membres. Si l'on considère qu'un ouvrier par contrat, c'est dire un membre de la catégorie la moins rétribuée, se prononça nettement contre une diminution de la cotisation et en faveur d'un taux correspondant à la lourde tâche qui attend l'organisation dans les temps à venir, on se rendra compte que les délégués estimaient à leur juste valeur l'importance des travaux qui incombent à l'organisation.

Toutes les décisions furent prises à l'unanimité des voix. Les représentants du Parti socialiste furent chaleureusement acclamés. Tout attestait de l'esprit combatif de l'ancienne organisation, reconsolidée et prête à entreprendre la besogne qui l'attend.

Le Congrès annuel de l'Association des Employés des Chemins de fer anglais.

Le Congrès annuel de l'Association britannique des Employés des Chemins de fer qui eut lieu à Ilfracombe, du 25 au 28 mai, a prouvé une fois de plus que cette organisation est exempte de tous les défauts qui si souvent adhèrent aux organisations de fonctionnaires — esprit de caste, arrogance, etc. — et qu'elle se sent étroitement unie aux autres groupes du mouvement syndicaliste. L'Association des Employés est affiliée aux Centrales syndicales anglaise, écossaise et irlandaise, au Parti travailliste et à l'I. T. F. Elle prend une part active à l'œuvre politique du mouvement ouvrier britannique.

Les adhésions sus-indiquées eurent lieu l'une après l'autre et n'ont porté aucun préjudice au prestige de l'organisation parmi les employés. On peut constater, au contraire, que son effectif suit une ligne ascensionnelle. L'Association compte aujourd'hui 65.000 membres ; elle a conquis de haute lutte sa reconnaissance par les compagnies et est actuellement une puissance respectée par amis et ennemis.

La situation financière de l'organisation est très favorable ; la cotisation minimum est de 1 shilling par semaine et la fortune totale de l'Association se monte à environ £ 4 par membre.

Plus de 500 délégués assistaient aux assises ; l'ordre du jour ne comportait pas moins de 174 points. Les délibérations eurent lieu dans une atmosphère de camaraderie et attestèrent de l'esprit excellent qui anime l'organisation et ses membres.

Entre autres choses, le Congrès décida, sur la proposition du Bureau, d'accorder un appui effectif aux travailleurs de la terre pour le développement de leur organisation. Autrefois déjà, l'organisation avait voté des secours financiers à cet effet. Une décision analogue fut prise par égard aux efforts des mineurs pour la nationalisation des mines et pour l'amélioration de leurs conditions de travail.

Le Congrès prit nettement position contre les projets du Gouvernement visant à la création de brigades militaires aux Chemins de fer. Cette attitude était inspirée non seulement par la crainte de voir augmenter les difficultés de la lutte syndicale, mais également par des convictions anti-militaristes et anti-capitalistes.

La proposition d'une section locale tendant à déclarer les fonctions de membre du Parlement inconciliables avec celles de permanent de l'organisation fut repoussée par une forte majorité. Lorsqu'on procéda à dresser une liste de candidats pour les élections prochaines, les permanents de l'organisation remportèrent le plus de voix.

Il y eut également des échanges de vues, concernant des questions d'intérêt général et social, telles que la construction d'habitations, l'instruction etc.

Les propositions émanant de plusieurs sections et se prononçant en faveur d'une fusion des trois organisations de cheminots, donnèrent lieu à des discussions prolongées. En principe, le Bureau ne se déclara pas contre la création d'une organisation unique, mais il estimait qu'il était prématuré de prendre une décision, vu que la question est encore à l'étude auprès du Conseil du Congrès des Trade Unions. Les auteurs des propositions insistant pour un vote immédiat, celles-ci furent rejetées par environ 33.000 voix contre 21.000.

Une motion, présentée par une section et recommandée par le Bureau, constate avec satisfaction les relations amicales et la collaboration avec l'Union des Cheminots et exprime l'espoir que cette collaboration pourra également s'étendre au personnel de la locomotive « dans la conviction que de telle façon une fusion réelle et durable des forces sera le mieux réalisée ». En vue de ce but, la résolution invite le Comité Exécutif à faire ce qui est en son pouvoir pour entretenir un esprit de camaraderie et de compréhension réciproque.

Un appel de la Fédération des Cheminots chinois à l'I. T. F.

La Fédération des Cheminots chinois a adressé à l'I. T. F. le télégramme suivant :

« Les impérialistes internationaux ont jeté leur masque et se conduisent à présent ouvertement comme des vandales et des meurtriers.

Les succès du mouvement révolutionnaire, le réveil du prolétariat chinois, le puissant mouvement de grève, la reconstitution des organisations de cheminots — tout cela fait naître une panique dans le cœur des impérialistes. Ils croient pouvoir anéantir par des actes de cruauté sans précédent le mouvement révolutionnaire de Chine. Chaque jour, de nouveaux bâtiments de guerre arrivent dans le port de Shanghai, débarquent des milliers de matelots et des troupes anglaises, américaines, japonaises et italiens prêts à tirer sur le peuple chinois aspirant à la liberté nationale, à l'indépendance et à une existence digne d'un être humain.

C'est à vous, ouvriers des transports de tous les pays que nous adressons l'appel suivant : prévenez le coup prêt à tomber sur la Chine ; empêchez le transport d'armes, de matériel de guerre et de troupes en Chine ; exposez aux ouvriers des transports du monde entier les crimes commis par les impérialistes en Chine. Expliquez-leur aussi qu'en opprimant et en volant la Chine, ils préparent la corde pour étrangler le prolétariat de leurs propres pays.

Nous sommes convaincus que l'Internationale des Ouvriers des Transports voudra accorder au prolétariat chinois, engagé dans une lutte à vie ou à mort, tout secours moral et matériel possible.

Fédération Cheminots Chinois
(signé) Lod Shan Lun, Secrétaire. »

La réponse suivante fut adressée aux cheminots chinois :

« Reçu télégramme. Appel pressant lancé à toutes organisations affiliées. Meilleurs souhaits pour l'émancipation politique et économique du prolétariat chinois.

Fédération Internationale des Transports
Fimmen. »

Dans sa session de Bellinzone de fin juin, le Conseil Général de l'I. T. F. s'est occupé plus en détails de la question.

Expériences américaines avec la traction électrique.

L'article ci-dessous est emprunté au numéro du 7 mai du Bulletin de l'Association des Administrations de Chemin de fer allemands. Les constatations qu'il renferme prennent pour nous un intérêt particulier, du fait que le Congrès international de Bellinzone s'est également occupé de la question de l'électrification.

« La Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway vient de publier un rapport fort intéressant dans lequel elle établit une comparaison entre les frais que comporte la traction électrique et ceux occasionnés par la traction à vapeur. Ce genre de comparaison est, comme règle générale, basée sur des évaluations et il est donc intéressant de posséder une comparaison qui part de données statistiques recueillies réellement au cours de l'exploitation. Bien que les chiffres, comme tels, ne puissent pas, en vue des conditions foncièrement différentes, être appliqués à l'Europe et qu'il ne soit donc pas possible de prétendre que les économies réalisées par une Compagnie américaine à la suite du passage de la traction à vapeur à la traction électrique puissent également être réalisées en Europe, les chiffres américains indiquent cependant la direction dans laquelle se meuvent les frais d'exploitation lorsque la traction à vapeur est remplacée par l'électricité.

Les parcours de la Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway exploités à l'électricité se composent de deux lignes d'une longueur totale de 1050 km. Ces deux tronçons ont été équipés pour la traction électrique à des époques différentes ; ils sont exploités tous deux comme des lignes principales, les conditions de trafic y sont différentes et les frais d'installation différents. La comparaison a donc été faite pour les deux lignes séparément. La dernière année de l'exploitation à vapeur était pour une des lignes l'année 1915, pour l'autre 1919. Les frais effectifs d'exploitation ont été calculés aux taux des prix de 1923 et comparés aux frais de la traction électrique. Certains frais, indépendants de l'intensité du trafic, ont été éliminés. Les frais qui varient d'après le trafic sont calculés par 1000 tonnes-milles ; en tenant compte de la charge utile et du poids des véhicules. Toutes les circonstances susceptibles de nuire à la clarté de la comparaison ont été autant que possible écartées et on n'a relevé que les frais se rapportant de façon directe à l'exploitation électrique régulière.

Le capital d'établissement pour l'équipement électrique était de 15.625.739 dollars. Dans la période allant de 1916 à 1924, il a été possible, par le remplacement de la traction électrique par celle à vapeur, de réaliser des économies s'élevant à 12.400.007 dollars. Il faut ajouter à cela que seulement les deux tiers des lignes auxquelles a trait le parallèle ont été exploitées à l'électricité pendant toute la période (8 ans) sur laquelle porte la comparaison tandis qu'un tiers n'a été exploité à l'électricité que pendant cinq années. Le résultat qui accuse une économie de 80% du capital d'établissement (dont le montant serait donc complètement amorti en deux années de plus d'exploitation) est absolument étonnant, d'autant plus si l'on considère que dans les huit années écoulées, les effets et conséquences de la guerre, la pénurie de matériaux de construction, de matières premières et l'augmentation des prix qui en découle ont certainement influencé le résultat dans un sens défavorable. Dans des temps calmes aux prix stables, on pourrait par conséquent s'attendre à des résultats encore meilleurs.

Les frais par 1000 tonnes-milles sur l'une des deux lignes étaient, lors d'exploitation à vapeur, de 1,54105 dollars au service-marchandises est de 1,90438 dollars au service-voyageurs ; lors d'exploitation électrique, respectivement de 0,40415 et 0,87842 dollar.

Sur l'autre ligne, ces chiffres étaient, lors de traction à vapeur de 1,89865 et 2,354149 et lors d'exploitation électrique de 0,59738 et de 0,83628 dollars. Au service-marchandises, les frais ont donc baissé à 26,2 et 31,5% et au service-voyageurs à 46,1 et 35,5% des montants antérieurs. Il est curieux de noter

que sur le parcours où le service-voyageurs accuse l'économie la plus importante, les frais du service-marchandises ont diminué en moindre mesure.

Or, les conditions pour l'électrification semblent avoir été particulièrement favorables pour la Chicago, Milwaukee et St. Paul Railway. Le courant électrique est produit par des forces hydrauliques et fourni au chemin de fer à des conditions très avantageuses. Le parc des locomotives ne répondait plus aux exigences modernes ; sans doute avait-on, en vue de l'électrification, pratiqué quelque réserve dans l'acquisition de nouvelles machines. Les installations électriques, par contre, n'ont pas seulement été créées d'après les améliorations techniques les plus récentes, mais encore leur capacité répond-elle à toutes les exigences que le trafic peut poser de nos jours. La base de la comparaison a donc été déplacée quelque peu au désavantage de la traction à vapeur et à l'avantage de la traction électrique. La différence entre les frais de transport de l'unité prise comme base de la comparaison est cependant si importante, que même en admettant des deux côtés des conditions équivalentes, c'est à dire des installations répondant à toutes les exigences modernes, l'image pourrait être quelque peu modifiée, il est vrai, mais serait toujours loin d'être renversée. Avec cela, il n'a même pas été tenu compte des avantages indirects de l'électrification.

On suppose en Amérique que la publication des résultats financiers de la Chicago, Milwaukee et St. Paul Railway et la comparaison que contient son rapport favoriseront singulièrement le passage à la traction électrique. »

La grève des cheminots de l'Inde britannique.

Sur le réseau du Nord-Ouest de l'Inde britannique une grève vient d'avoir lieu qui, tant en ce qui concerne son ampleur, que sa durée, semble dépasser en importance tous les mouvements qui se sont produits jusqu'ici dans cette région.

La grève commença à Rawalpindi dans la première semaine d'avril. La cause immédiate se trouvait, paraît-il, dans la révocation d'un ouvrier des ateliers. Les causes réelles cependant étaient plus profondes et doivent être recherchées dans la situation misérable où se trouve le personnel du dit réseau. Le fait que la grève gagna avec grande rapidité les autres centres ferroviaires de la région tend à confirmer cette assertion. Après huit ou dix jours, le mouvement avait englobé les ouvriers de Kundian, Khanewal et Lahore ; le nombre total de grévistes était d'environ 40.000. Les revendications principales présentées par les travailleurs étaient les suivantes :

- Journée de huit heures ; pas de travail supplémentaire.
- Payement au personnel de la locomotive des taux payés sur la East Indian Railway.
- 100 milles de parcours ou 8 heures de travail doivent être considérés comme le travail d'une journée.
- Amélioration des signaux nocturnes.
- Revision des salaires des ouvriers des ateliers.

La Compagnie refusa de discuter les revendications et un appel adressé au Gouverneur de l'Inde, par l'intermédiaire de la Centrale syndicale, ne donna aucun résultat. Le conflit a duré à peu près deux mois et s'est terminé par une défaite. Ceci ne diminue toutefois en rien son importance. Il faut se rappeler que dans l'Inde, les syndicats sont encore jeunes et manquent de cohésion, que l'arme de la grève n'y a encore guère été appliquée et il faut en outre se rendre compte de ce que, dans un pays où le mouvement ouvrier est encore au début de son développement, le patronat dispose, à l'égard des travailleurs, de moyens coercitifs bien plus puissants que dans les anciens pays industriels. Les violences n'ont donc point fait défaut. Les grévistes furent expulsés de leurs demeures et persécutés brutalement par la police. La lutte leur imposait dès le début de gros sacrifices, mais ils ne se laissèrent pas

intimider et ils menèrent le mouvement avec fermeté et décision, jusqu'à épuisement de leurs forces.

Un incident qui se produisit à Lahore atteste de l'esprit dont étaient animés les grévistes. Le 30 mai, 10.000 grévistes environ traversèrent les rues en cortège portant avec eux une bannière teinte en rouge par leur sang ; ce qui devait signifier que les grévistes étaient prêts à sacrifier jusqu'à leur sang pour faire aboutir les revendications présentées. L'exemple avait été donné par le Président de l'organisation qui, de son sang, avait inscrit son nom sur la bannière.

Les forces coalisées de la police et du patronat ont remporté la victoire, mais il est certain que cette victoire ne sera pas de longue durée. L'agitation et l'indignation parmi les travailleurs sont trop vives pour le laisser, à la longue, réprimer par la violence. L'attitude de l'administration et des autorités a soulevé d'horreur et d'effroi d'importants groupes de la population indienne. Leurs sympathies vont, sans réserves aux travailleurs.

Nous estimons qu'en dépit de son issue, il faut ranger la grève parmi les symptômes qui attestent du réveil de l'Orient et nous croyons que les travailleurs d'Europe doivent y voir un avertissement les invitant à venir en aide, par tous les moyens, à leurs camarades d'Orient, victimes de l'exploitation capitaliste.



Stipulations légales concernant les limites des charges à porter.

Le numéro de mai du Bulletin d'Informations de l'Union internationale des Ouvriers de l'Alimentation contient l'aperçu suivant concernant la législation dans divers pays, par rapport aux charges à porter ou à manipuler par des enfants ou adultes.

Allemagne.

Aucune législation spéciale. En Bavière, un règlement (21 novembre 1908) interdit le travail des femmes dans le transport de charges dans l'industrie de la construction. (Voir Bulletin Office intern. Travail Bâle 1909, page 179.)

Argentine.

(Ville de Buenos-Ayres.) Règlement du 20 février 1908 pour l'application de la loi du 14 octobre 1907 sur le travail des femmes et des enfants dans la capitale de la République. (Bull. Office intern. Travail, Bâle 1909, page 77.)

L'article 20 prévoit que les poids maximum que les ouvriers peuvent porter, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des locaux et établissements de travail, sont : 10 kg. pour les garçons de moins de 16 ans ; 5 kg. pour les femmes de moins de 16 ans et 10 kg. pour les femmes de 16 à 21 ans.

L'article 21 donne la limite supérieure de la charge qui peut être trainée ou poussée, véhicule compris :

Wagonnets circulant sur rails : 300 kg. pour les garçons de moins de 16 ans ; 150 kg. pour les femmes de moins de 16 ans ; 300 kg. pour les femmes de 16 ans à 20 ans.

Brouettes : garçons de 14 à 15 ans : 40 kg.

Voitures à 3 et 4 roues : 35 kg. pour les garçons de moins de 16 ans ; 35 kg. pour les femmes de moins de 18 ans ; 50 kg. pour les femmes de 18 à 20 ans.

Autriche.

Aucune disposition spéciale, sauf pour les ouvriers des mines (Ordonn. du 8 juin 1907 du Ministère de l'Agriculture et de l'Intérieur) qui à l'article 2 prévoit que les jeunes ouvriers (garçons de 14 à 16 ans) ne peuvent être occupés qu'à des travaux proportionnés à leurs forces et ne pouvant pas compromettre leur développement physique (Bull. Office intern. du Travail, Bâle 1907, page 67.)

*

Bulgarie.

Règlement du 23 juillet et 5 août 1905 pour l'exécution de la loi sur l'organisation des métiers et des corporations.

L'article 25 interdit l'emploi des enfants de moins de 14 ans dans les professions qui ne sont pas en rapport avec les forces physiques des enfants.

Sont considérées comme insalubres les professions qui obligent les apprentis à passer toute la journée assis ou courbés ou à transporter des fardeaux excédant leurs forces. (Voir Bull. Office intern. Travail, Bâle 1907, page 468.)

*

Espagne.

D. R. du 25 janvier 1908 classant les industries et les travaux interdits totalement ou partiellement aux enfants mineurs de 16 ans et aux femmes mineurs.

En raison des conditions spéciales du travail : Voir les art. 4, 5, 7. L'art. 8 interdit aux enfants de moins de 16 ans de porter dans les fabriques, ateliers et en général dans tous les lieux de travail, des fardeaux d'un poids supérieur à 10 kg.

L'art. 9 interdit aux enfants de moins de 16 ans de traîner ou pousser des charges représentant un effort plus grand que celui qui est nécessaire pour mettre en mouvement sur un plan horizontal dans les cas spécifiés par l'article les poids que l'on y donne. (Bull. Office intern. Travail, Bâle 1909, page 91-92.)

*

Finlande.

Loi sur les Employés de commerce (24 octobre 1919). Voir Série législative du B. I. T. 1920 Finl. No. 2.

L'art. 5 interdit de faire porter, soulever, tirer ou pousser de lourds fardeaux aux enfants ou aux adolescents ou de leur faire exécuter d'autres travaux de nature à nuire à leur santé ou à entraver leur développement physique. Des dispositions spéciales seront promulguées par le Conseil d'Etat à cet égard.

*

France.

D. du 18 décembre 1909 ; modifié par le D. du 6 octobre 1912 portant réglementation du travail des femmes et des enfants employés dans l'industrie et le commerce (limite des charges qui peuvent être portées, traînées ou poussées par les enfants et les femmes).

*

Grèce.

D. R. du 14/17 août prévoit que les enfants (de moins de 14 ans) ne peuvent pas porter des fardeaux d'un poids supérieur à 5 Kg. et que les jeunes gens (de moins de 18 ans) ne peuvent pas porter des fardeaux d'un poids supérieur à 10 Kg. Ces personnes ne peuvent pas traîner ou pousser des charges d'un poids supérieur à 300 Kg. par wagonnets circulant sur des rails et à 50 Kg. sur des charrettes ou brouettes. (Bull. Office intern. Travail, Bâle 1914, page 219.)

*

Hong-Kong.

Ordonnance : Emploi des enfants. Approuvée le 29 septembre 1922, promulguée le 1er janvier 1923.

L'article II prévoit que nul enfant ne sera autorisé à porter un poids trop lourd, en vue de son âge et de son développement physique et que nul enfant ne sera autorisé à porter un fardeau pesant plus de 40 cattys (1 catty valant env. 600 gr.) (Voir Série législative B. I. T. 1922, Hong-Kong I.)

*

Italie.

En 1911 l'Office du travail, sur demande de l'Ufficiale sanitario de Venise, a émis l'avis qu'aucun ouvrier ne peut être chargé d'un poids supérieur ou égal à la moitié du poids de son corps. Etant donné que pour les enfants de 12 à 18 ans le poids varie entre 29,3 Kg. et 53,8 Kg., la limite supérieure des charges pour les enfants pourrait se fixer comme suit : 12 ans : 14,7 Kg. ; 13 ans : 16,5 Kg. ; 14 ans : 18,3 Kg. ; 15 ans : 20,9 Kg. ; 16 ans : 23,6 Kg. ; 17 ans : 26,3 Kg. ; 18 ans : 26,9 Kg.

*

Luxembourg.

Formule assez générale dans la loi du 23 août 1877.

*

Pays-Bas.

A. R. du 10 août 1920 portant règlement d'administration générale en exécution de l'art. 10, 1er alinéa de la loi de 1919 sur le travail.

L'article 1er interdit de faire exécuter par des adolescents de l'un ou d'autre sexe ou par des ouvrières adultes un travail quelconque consistant à soulever, tirer, pousser, porter ou déplacer d'une autre manière un objet lourd, s'il est manifeste ou si le chef de district juge que ce travail : a) exige d'eux un trop grand effort musculaire ; b) présente, à un autre point de vue, du danger pour leur santé. (Voir Série législative B. I. T. Pays-Bas 1920, No. 8.)

*

Portugal.

Formule générale dans la loi de 1891.

*

Russie.

Code du travail. Edit. 1922 (9 novembre). L'art. 129 interdit de faire exécuter par des femmes et des adolescents de moins de 18 ans, des travaux particulièrement pénibles et insalubres et les travaux dans le sous-sol. La liste des travaux particulièrement pénibles et insalubres, de même que les normes-limites pour le transport des objets pesants applicables respectivement aux femmes et aux adolescents, sont établies par le Commissariat du Peuple au travail, d'accord avec la C. C. P. S. P. (Voir Série législative B. I. T. Russie II, page 18.)

*

Suisse.

La loi sur les fabriques interdit le transport de fardeaux trop lourds aux femmes enceintes. En outre, une ordonnance du 5 juillet 1923 réglemente l'emploi des jeunes gens dans les entreprises de transport. (Voir Série législative B. I. T. 1923, Suisse, page 3.)

*

Victoria.

La loi sur le travail de 1911 interdit le transport et le soulèvement de poids supérieurs à 13 Kg. aux jeunes gens de moins de 18 ans.

Une disposition analogue existe dans la législation de l'Australie du Sud, mais le B. I. T. ne possède pas la documentation relative.

D'après un rapport présenté par la Division d'hygiène industrielle du Ministère de la Santé d'Australie à la Conférence d'Hygiène industrielle, tenue à Melbourne, en août 1924, une échelle de limite des charges sera étudiée, en suivant les prescriptions édictées par la France.

*

Chili.

La loi du 9 février 1923 prévoit l'interdiction de porter des poids de plus de 80 Kg.

Le conflit du travail au Danemark.

Le grave conflit entre le patronat et le salariat du Danemark s'est terminé, le 6 juin, par une victoire des travailleurs. *Lyngsie*, le Président de l'Union danoise des Ouvriers des Transports a adressé à l'I.T.F. le télégramme suivant pour l'informer de l'issue de la lutte :

« Le grave conflit du travail au Danemark s'est terminé par une victoire ouvrière, grâce à l'appui fourni par vous, car une part importante de cette victoire vous revient.

Nous vous remercions bien cordialement. Pour la première fois, la preuve a été donnée que la collaboration et la solidarité inter-scandinaves et internationales veulent dire autre chose et davantage que des résolutions et des décisions grandiloquentes.

Le patronat a été forcé de lever le lock-out et à partir de lundi, 8 juin, à 6 heures du matin, tous les ateliers et chantiers ouvriront de nouveau leurs portes et toutes espèces de briseurs de grève et de membres d'« Unions civiques » en seront expulsés.

Vous pouvez donc, à partir de ce jour, lever le boycottage des navires danois.

Si, en conséquence, de votre solidarité, vous étiez menacés de quelques difficultés ou de quelque attaque, faites-nous le savoir. Nous sommes prêts à réciproquer l'aide qui nous a été accordée et agissons dès votre premier appel.

Encore merci. Vive la collaboration internationale entre le prolétariat de tous les pays !

(signé) *Lyngsie*. »

Le mouvement syndical tout entier se réjouit avec les camarades danois du résultat obtenu et a le droit de s'enorgueillir des actes de solidarité, tant nationale qu'internationale, qui seuls ont permis l'heureuse issue du mouvement.



La grève des marins suédois.

La grève des marins suédois, déclarée de 9 avril, n'était pas tout à fait inattendue. Depuis la fin de février, les relations entre marins et armateurs n'étaient plus régies par un contrat. Les armateurs ne s'opposaient pas seulement obstinément à l'augmentation des salaires de 12½%, réclamé par les hommes, mais manifestaient au contraire l'intention de les diminuer de 6%. Ils posaient, en outre, aux organisations de gens de mer, les conditions suivantes :

1° La stipulation contenue dans l'ancien contrat aux termes de laquelle l'enrôlement de marins ne peut se faire que par la voie des bureaux de placement municipaux, doit être supprimée.

2° Les organisations ouvrières s'engagent à donner des garanties suffisantes pour que

- il n'y ait pas de représailles contre les briseurs de grève ;
- les boycottages secrets de navires de l'Association des Armateurs n'aient plus lieu.

3° Il n'y aura plus de brimades ou de persécutions de nouveaux enrôlés.

4° La surveillance ou la propagande dans des bureaux d'enrôlement ou dans des foyers de marins ne peut être ni faite, ni encouragée par les organisations.

5° Les membres des organisations doivent s'engager à embarquer certains vivres et à veiller au bâchage de marchandises débarquées sur le quai.

6° La stipulation incorporée dans le projet d'un nouveau contrat, relative à l'indemnisation des hommes du bord lors de congédiement pour cas de maladie, devra être supprimée.

Les organisations des gens de mer repoussèrent ces conditions et lorsque les armateurs voulurent alier jusqu'à exercer de l'influence sur la composition des comités des organisations, les pourparlers furent rompus et la grève fut proclamée, après que les efforts de l'arbitre pour amener une entente entre les deux parties, eussent échoués.

On commença par la suspension de nouveaux engagements. Les marins déjà au service furent invités à déposer le travail avec un préavis de huit jours. Le mot d'ordre de l'organisation fut suivi dans le pays entier et en peu de temps les conséquences de la grève commencèrent à se faire sentir. Dans de rares cas seulement, les armateurs réussirent à monter des navires de briseurs de grève.

A l'étranger, l'I.T.F. intervint immédiatement en faveur des marins en grève. Les organisations affiliées distribuèrent aux ouvriers des ports de Norvège, du Danemark, de l'Allemagne et de la Hollande des manifestes les invitant à se refuser au travail sur les navires suédois, montés de briseurs de grève. La solidarité fut particulièrement effective dans les pays scandinaves et en Russie, où tous les navires montés d'un équipage de fortune furent arrêtés. A Amsterdam, le boycottage d'un bâtiment suédois donna lieu dans le port au bois à une grève passagère qui engloba 500 travailleurs.

Après que le conflit eût duré 3 semaines, une entente put se faire sur la base d'une sentence arbitrale. Le nouveau contrat est, dans les grandes lignes, analogue à celui venu à expiration en février, mais comporte une augmentation des soldes pour les conducteurs de petite chaudière, les graisseurs et les chauffeurs sur les navires du 1er groupe (moins de 900 tx) du fait que ces soldes seront assimilées à celles payées aux mêmes catégories sur les navires du deuxième groupe (900 à 2.999 tx). Voici les nouveaux taux ; (pour autant qu'il y a eu modification, les chiffres entre parenthèses indiquent les anciennes soldes).

	Groupe 1 (899 tx) Cour.	Groupe 2-4 (900-2.999 tx) Cour.	Groupe 5-7 (3.000 tx) Cour.
Charpentiers ayant au moins 48 mois de pratique, dont 24 mois de service maritime; Maîtres d'équipage . . .	144	155	170
Charpentiers ayant moins de pratique . . .	130	143	158
Conducteurs de petite chaudière . . .	155 (144)	155	170
Graisseurs . . .	143 (130)	143	158
Chauffeurs ayant au moins 12 mois de service maritime . . .	135 (126)	135	149
Chauffeurs ayant moins de 12 mois de service maritime . . .	112 (99)	112	123
Matelots . . .	126	135	149
Soutiers au-dessus de 18 ans . . .	—	94	104
Soutiers au-dessous de 18 ans . . .	—	64	73
Matelots légers ayant au moins 36 mois de service maritime . . .	104	112	123
Matelots légers ayant moins de 36 mois de service maritime . . .	80	93	103
Novices ayant au moins 12 mois de service maritime . . .	43	55	64
Novices ayant moins de 12 mois de service maritime . . .	33	45	55

Une autre modification a trait aux journées de repos. Tandis que, jusqu'à présent, les équipages suédois ne bénéficiaient que dans les ports suédois, le jour de l'an et le 1er mai, d'un congé à partir de 1 heure de l'après-midi, ce congé sera désormais également accordé dans les ports étrangers.

En cas de naufrage, d'incendie ou de piraterie, les marins auront droit à une compensation pour la perte de leurs effets. Pour l'enrôlage, les armateurs devront utiliser à l'avenir les bureaux officiels de placement. Les armateurs ne pourront plus choisir les hommes et, d'autre part, les marins n'auront plus le choix en ce qui concerne le navire où ils seront employés.

Un manifeste des Gens de mer chinois.

Nous reproduisons ci-dessous un manifeste qui fut adressé à M. T. F. par les marins chinois :

中華海員職工狀況之通告
全世界各國各租界碼頭各勞工團體，各公共機關，各船務航運公司，各產業界，各股東等，暨勞工運動與提倡社會主義之熱心份子公鑒。...

中華被剝削剝劫勒索壓迫的海員全體職工全啓

Traduction.

«Etant donnée la situation sociale du monde entier, personne ne peut ne pas voir l'importance d'une amélioration des conditions du travail.

Les conditions des travailleurs chinois, y compris les gens de mer, sont pires que celles de tous autres travailleurs. Les salariés d'autres pays, bien que leur position ne soit pas enviable, touchent leurs salaires entiers et n'ont du moins pas besoin de payer pour obtenir un emploi d'esclaves ; les gens de mer chinois sont les victimes de cette forme et d'autres formes d'exploitation.

En premier lieu, les marins chinois, (matelots, chauffeurs, stewards, cuisiniers) obtiennent leurs postes par la voie d'agents intermédiaires qui, grâce à leur monopole pour l'enrôlement, sont en mesure de pratiquer les formes des plus abjectes d'exploitation. Pour obtenir du travail, les marins doivent payer des commissions dont le montant varie d'après la solde, mais s'élève, comme règle générale, à au moins deux à trois dollars par mois, retenus de la solde.

Secondement, les maîtres d'hôtel, chefs-cuisiniers et d'autres encore doivent acheter leurs emplois aux agents à des prix variant de quelques centaines à quelques milliers de dollars, sans parler encore des frais qu'ils doivent faire pour se mériter les bonnes grâces de ces agents.

Troisièmement, les marins chinois sont tenus de payer des droits pour les dortoirs et organisations publiques.

Inutile d'affirmer qu'après toutes ces déductions, il reste bien peu du salaire, ce qui met les marins chinois dans l'obligation de passer en fraude des passagers ou de la contrebande. Ceux qui ne sont pas au courant de la situation, critiquent les marins chinois pour ces actes qui ne sont toutefois que la conséquence d'une nécessité économique. Si les marins chinois touchaient leurs soldes immédiatement et en entier, les actes de contrebande disparaîtraient ou du moins seraient réduits à des proportions minimales. Nous espérons que tous ceux qui ont intérêt à une amélioration des conditions du travail, comprendront les difficultés auxquelles se heurtent les marins chinois. Nous appelons tout particulièrement l'attention des compagnies de navigation sur les abus que comporte le système des enrôleurs et sur l'institution d'un nouveau système d'engagement qui permette aux marins de recevoir de façon directe un salaire convenable.

En lançant dans le monde le présent manifeste, nous espérons obtenir une solution satisfaisante. Si notre espoir était déçu, nous serions obligés d'avoir recours à des moyens extrêmes, ce dont personne ne pourrait nous blâmer.

La totalité des marins chinois opprimés et exploités. »

Les gens de mer qui se plaignent, et non à tort, de la concurrence déloyale qui leur est faite par la main-d'œuvre asiatique, ont un intérêt tout particulier à ce que la lutte des marins chinois pour l'amélioration de leurs conditions se termine favorablement. Puissent donc, les travailleurs chinois dans la mesure possible bénéficier du secours de leurs camarades blancs !

L'organe des marins suédois au sujet du résultat de la grève.

«Sjömannen», l'organe de l'Union des Marins suédois écrit, entre autres constatations, ce qui suit au sujet de l'issue de la grève.

«Mettons-nous tout de suite d'accord pour affirmer que le résultat de la grève est assez pauvre, si on la considère uniquement comme un mouvement pour le relèvement des salaires. Si, toutefois, l'on tient compte de quoi il s'agissait en réalité et en première ligne dans cette lutte, notre ennemi le plus acharné devra même reconnaître que l'Union des Marins a remporté une brillante victoire. Lisez les quotidiens, lisez même la presse bourgeoise et vous constaterez que la manière de voir générale est identique à la nôtre, en ce qui concerne le résultat de la lutte.

La presse bougeoise s'est efforcée, il est vrai, de montrer l'issue sous un autre jour, mais point n'est besoin d'être un lecteur de journaux assidu, pour remarquer combien son ton sonne faux. Car de ce côté également, on comprend fort bien que l'Association des Armateurs s'est fourré le doigt dans l'œil. Elle a méconnu l'intérêt que les gens de mer portent à leur organisation ; elle a sous-estimé la force de l'organisation ; elle s'est fait un jugement erroné sur les relations réciproques entre les deux organisations maritimes et au lieu de semer la discorde, elle a renforcé la confiance des membres en leurs organisations.

Lorsqu'on considère le résultat acquis, en comparaison de l'action projetée par les armateurs, on peut dire que celle-ci a complètement échoué. Les marins peuvent donc être satisfaits de l'issue de la grève. Messieurs les armateurs ont reçu une bonne leçon et leur affirmation que la grève n'était pas bien vue de la majorité des gens de mer, s'est trouvée totalement injustifiée. Aucun membre n'a violé la solidarité. Les tentatives en vue de gagner la presse socialiste par l'assertion que la direction de l'Union des Gens de mer contenait des éléments communistes n'eurent pas le moindre succès et il en fut de même des démarches tentées auprès des Centrales syndicales.

Un fait regrettable qui cependant constitue peut-être un gain en expérience, fut le peu d'influence effective que M. T. F., notre organisation internationale, réussit à faire valoir. Les causes de ce phénomène ont été discutées au cours de nos réunions et un débat public ne nous semble pas opportun, à l'heure actuelle. Ce qui s'est produit à cet égard pendant la longue durée de la grève, a confirmé notre conviction qu'il faut travailler sans relâche afin de créer une véritable organisation internationale de combat. A cet égard, aussi bien qu'à d'autres, nous devons veiller à éliminer de nos organisations tout ce qui se rapporte encore aux usages des anciens corps de métier. Et cela, au plus vite.

De plusieurs côtés, tant de l'étranger que du pays même, nous avons reçu des marques de sympathie et quelques syndicats, notamment à Gothenbourg, nous ont donné des preuves de solidarité effective. Nos camarades danois, allemands, russes et norvégiens, de même que le Bureau de M. T. F., Finnmen en tête, ont fait de leur mieux pour nous venir en aide. Nous les remercions tous de tout cœur et leur assurons que nous n'oublierons pas leur concours.

La réponse du groupe ouvrier à la Conférence internationale du Travail.

Dans le numéro de mai du Bulletin d'Information, nous avons reproduit une lettre, relative à la journée de huit heures dans la navigation maritime qui, en exécution d'un mandat de la Section des Gens de mer, fut adressée aux délégués ouvriers à la Conférence internationale du Travail de cette année. En réponse à notre appel, les délégués ouvriers nous adressèrent la lettre que voici :

Société des Nations.

Conférence Internationale
du Travail.

Genève, le 26 mai 1925.

Fédération Internationale des Ouvriers du Transport,
Amsterdam.

Chers camarades,

En réponse à votre lettre du 15 courant, je vous informe que le groupe ouvrier à la Conférence internationale du Travail s'est occupé de votre missive l'invitant à œuvrer pour que la question de la durée du travail dans la navigation maritime soit mise à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de 1926.

Le groupe ouvrier était d'avis qu'une proposition dans ce sens serait plutôt préjudiciable que profitable aux groupes intéressés.

Après le rejet à l'égalité du nombre des voix au sein du Conseil d'Administration du Bureau international du Travail (une partie des délégués gouvernementaux craignant une répétition des dissensions entre les organisations maritimes de Grande-Bretagne et du continent), le groupe ouvrier a craint une nouveau rejet par la Conférence, d'autant plus que pour l'adoption, une majorité des $\frac{2}{3}$ du nombre des voix était nécessaire.

Salutations fraternelles,

(signé) J. Oudegeest,

Secrétaire du groupe ouvrier à la 7e Conférence Internationale
du Travail.

Il semble donc fort invraisemblable que la Conférence du Travail de 1926 s'occupe de la question des heures de travail dans la navigation maritime. Si les marins désirent vraiment obtenir une réduction de la journée de travail, ils devront la conquérir par leurs propres forces. C'est la leçon qui, une fois de plus, ressort clairement des décisions prises par le Conseil d'Administration du Bureau international du Travail, par la Commission paritaire maritime et par le groupe ouvrier à la Conférence internationale du Travail. Puissent les gens de mer prendre cette leçon à cœur !

A tous échos.

Lors d'une session du Conseil National pour la Sécurité (National Safety Council) à New-York, il fut constaté qu'aux Etats-Unis en une année 19.000 personnes ont été tuées par des autos et 450.000 blessées. Parmi les tués, il y avait 5.700 enfants. On peut donc établir une moyenne de 52 tués et de 1.180 blessés par jour.

Dans un article du 19 mai, le quotidien français « Le Temps » appelle l'attention sur la grande importance que les chemins de fer du Maroc ont pour les opérations de guerre contre les troupes d'Abd-El-Krim. « On peut dire, affirme le journal, que ses chemins de fer et ses ouvrages d'art, ses ponts notamment, ont sauvé le Maroc d'une aventure dangereuse. »

Il est cependant possible d'intervir l'affirmation du Temps et de constater que les chemins de fer n'ont pas peu contribué à porter la guerre au Maroc. Il va sans dire que d'autres facteurs, tels que le minéral de fer et les sources de pétrole, ont aussi leur importance, mais ces trésors sont peut-être la cause non-avouée de la guerre, tandis que les chemins de fer constituent une condition technique essentielle pour l'avance des troupes françaises au Maroc.

Le rapport annuel des Commissioners of Inland Revenue de Grande-Bretagne relève que pendant l'exercice terminé le 31 mars 1924, 99.000 personnes décédèrent, laissant une fortune de plus de £ 100 (sujette à des droits de succession). Sur ce nombre, 3.028 personnes laissèrent des fortunes estimées au total à £ 235.595.290, tandis que les autres 96.872 laissèrent ensemble un total de £ 206.595.292. En d'autres termes, plus que la moitié des successions laissées pendant l'année écoulée était la propriété d'environ 3 % du nombre total des personnes laissant à leur mort une somme de plus de £ 100, tandis que l'autre moitié se répartit sur 97 % de ce nombre.

Dans un article du numéro de mai de la Monthly Labor Review, James J. Davis, Secrétaire d'Etat au Département du Travail des Etats-Unis, constate que la valeur des articles produits en 1923 aux Etats-Unis, déduction faite des matières premières, était de \$ 25.853.151.000. En comparaison de 1921, ceci signifie une augmentation de 41,1 %. Pendant la même période, le nombre des ouvriers n'a augmenté que de 26,5 % et le total de leurs salaires de 34%. « Il en résulte, ainsi Davis, que le travail est de plus en plus rémunérateur et que lorsque l'on considère le pays en son ensemble et tient compte de tous les facteurs, les salaires forment une partie non négligeable de l'accroissement de la richesse nationale. »

Cette constatation s'adresse visiblement au patronat américain qui semble ne pas encore être satisfait d'avoir pu diminuer de 7,1 % la part touchée par le salariat des valeurs produites par lui. Cette différence entre l'augmentation de la valeur de la production et le prix payé pour la main-d'œuvre mérite toute l'attention de la classe ouvrière, car il s'agit pour elle, non de maintenir le bien-être obtenu, mais de l'augmenter en mesure de l'augmentation du rendement du travail.

Espéranto.

L'Union des cheminots esthoniens et l'espéranto.

Lors du récent congrès des Cheminots esthoniens, il a été décidé, en même temps que l'adhésion à l'I. T. F., de maintenir et d'étendre les relations avec les organisations d'autres pays et de faire, à cet effet, autant que possible usage de la langue universelle, l'espéranto. Les cheminots ont été invités instamment à apprendre l'espéranto et l'Administration des Chemins de fer a été priée d'inscrire l'espéranto au programme de l'enseignement du personnel des trains.

Espéranto et radiophonie.

Le Congrès international des Amateurs de la Téléphonie sans Fil, tenu récemment à Paris, où étaient représentés 19 pays, (parmi lesquels les Etats-Unis, le Canada et le Japon) a décidé de reconnaître l'espéranto comme langue auxiliaire internationale et d'en favoriser l'usage dans la presse et au service des P. T. T. La décision fut prise à l'unanimité moins deux voix. Au cours des discussions, certains orateurs avaient préconisé l'usage de l'anglais ou d'une combinaison de l'ido et de l'espéranto.

L'Espéranto et le commerce.

Le Congrès international des Chambres de Commerce, tenu à Paris, du 14 au 17 mai 1925, réunissant des délégués de 28 pays, s'est prononcé en faveur de l'enseignement obligatoire de l'espéranto dans les écoles de commerce. Il a été décidé en même temps d'appuyer par tous les moyens la divulgation de l'espéranto. Le délégué du Gouvernement français a annoncé que son Gouvernement avait décidé d'admettre l'espéranto comme langue télégraphique et de soumettre au prochain Congrès postal international une proposition dans ce sens.

Dans le supplément économique hebdomadaire du Berliner Tageblatt, il a été ouvert depuis peu une rubrique espéranto contenant des informations commerciales.