



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM:
(PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: Le nouveau président.	83	national du Personnel des Chemins de fer de Bellinzona	89	Les perspectives de la navigation aérienne mondiale.	93
Notre tâche et Celle des Autres	84	L'électrification des Chemins de fer	90	Gens de Mer: Collaboration internationale des organisations de gens de mer en vue de la réduction de la journée de travail	93
Le capital maritime international se prépare pour la lutte	85	Le 10 ^e Congrès de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer Warren S. Stone	91	La flotte marchande du monde en 1925	93
Chronique syndicale	86	Ouvriers du Transport: Résolutions votées par le Congrès international du Personnel des Tramways de Bruxelles	92	La Construction navale dans le monde entier durant le second trimestre 1925	94
Communications du Bureau	86	La navigation aérienne en France	92	Henry Ford armateur	95
Cheminots: Bellinzona	87			Echos divers	95
Résolutions votées par le Congrès inter-				Esperanto	96

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



C. T. CRAMP
le nouveau Président de l'I. T. F.

Le nouveau président.

Nous avons le plaisir de reproduire un portrait de notre nouveau Président, le camarade C. T. Cramp.

Le camarade Cramp est Secrétaire Général de la National Union of Railwaymen de Grande-Bretagne et Irlande.

Il est né en 1876 à Staplehurst (Kent) où il a passé les premières années de son enfance. Dans ce village le tourisme battait son plein: le hobereau et le pasteur étaient considérés comme des êtres surhumains. Ayant quitté l'école à l'âge de douze ans, il commença sa carrière comme aide du jardinier du châtelain. Il se trouva ainsi en contact avec un foyer de réaction mais Cramp n'était nullement disposé à ingurgiter les doctrines toutes faites, préférant penser lui-même. Finalement, il se donna de l'air et trouva du travail dans les environs de Portsmouth. Au temps où il fréquentait l'école il avait pris le goût de la lecture et ce furent Dickens, Scott, Lytton et d'autres encore qui commencèrent sa formation.

C'est au temps où il travaillait dans le district de Portsmouth que se produit un incident qui eut une influence décisive sur l'avenir de Cramp. Un dimanche après-midi qu'il était en excursion il fit la rencontre d'un cycliste avec qui il entra en conversation. Le cycliste offrit à Cramp un exemplaire de « Looking Backward » de Bellamy et il est hors de doute que cet incident a fait de Cramp un insurgé contre l'ordre existant. Le germe du socialisme trouva en lui un sol propice.

En 1896 Cramp entra au service des chemins de fer comme porteur. Il touchait un salaire de 16 shillings par semaine de 7 journées de 12 heures. Une grève de charretiers qui éclata dans le nord de l'Angleterre souleva son admiration et comme Cramp était déjà membre de l'ancienne Amalgamated Society of Railway Servants, ce fait aviva peut-être l'intérêt qu'il prenait au mouvement syndical dans les chemins de fer.

Cramp, poursuivit ses lectures, subit le charme de Edward Carpenter, puis passa aux œuvres de Carlyle, Ruskin, Shelley et Emerson chez qui l'on reconnaît une tendance à critiquer l'état de choses existant. L'assemblée générale annuelle de la A. S. R. S. tenue à Sheffield en 1905 paraît l'avoir enthousiasmé pour les vastes perspectives du mouvement syndical. En 1907 il fait sa première apparition en public comme délégué à la *All Grades Programme Conférence* tenue à Birmingham. Puis il fut délégué à l'Assemblée générale annuelle et élu membre du Comité exécutif en 1911. Cette année fut une année mémorable pour les cheminots. Ce fut l'année de leur première grève nationale et seuls ceux qui virent les choses de près peuvent apprécier la valeur des services rendus par notre président. Il resta membre du Comité exécutif de 1911 à 1917. Ses efforts tendant vers le fusionnement de certains syndicats

Les nouvelles de caractère d'actualité, concernant des mouvement 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.

du rail furent couronnés de succès et il contribua largement à la formation de la nouvelle union ce dont il est, à juste titre, fier. En 1918 il fut élu au poste important de président de l'Union des Cheminots. En 1920 d'autres honneurs et d'autres preuves de confiance lui affluèrent et il fut désigné pour le poste administratif important de Secrétaire général.

Il a été délégué à la Labour Party et au Trade Union Congress et l'on pourra se rendre compte de sa haute valeur en constatant qu'il est président du Comité exécutif national de la Labour Party. Il a, de fait, rempli avec autorité les fonctions les plus importantes dans le domaine économique et politique du mouvement syndical.

Il serait aisé d'ajouter beaucoup encore, mais peut-être vaut-il mieux s'en remettre à l'avenir pour vous permettre de vous former une opinion sur notre président. Cramp est l'homme au grand cœur. Les idéals du mouvement syndical sont les siens. L'aspiration vers la paix mondiale et la fraternité entre les hommes guident ses paroles et ses actes et vos destinées seront entre de bonnes mains tant qu'il sera à la tête de votre Fédération.

Notre tâche et Celle des Autres.

« Vu qu'il nous est impossible d'entreprendre quoi que ce soit sans le Secrétariat International des Ouvriers du Transport . . . nous n'entrevoions pas, pour le moment, la possibilité d'intervenir dans la lutte au Maroc et en Chine. »

Joh. Sassenbach dans une lettre adressée aux Ouvriers métallurgistes allemands.

De par la nature même de la profession qu'exercent leur membres, par le travail qu'accomplissent les ouvriers affiliés à elles, les Organisations des Ouvriers du Transport et leur Internationale, l'I. T. F., occupent une place toute spéciale dans le mouvement syndical.

Partout et toujours, lorsque éclate un conflit de vaste envergure, c'est aux ouvriers des transports, aux travailleurs du rail, aux marins, qu'on fait appel. On demande leur aide, leur appui effectif afin de soutenir les autres groupes dans leur lutte. C'est à eux qu'on s'adresse pour mener celle-ci à bonne fin ou encore, et ceci dans l'intérêt de la classe ouvrière entière, pour passer à l'offensive. Véritable troupe d'attaque, ils sont appelés à lutter pour les autres.

Lorsque, en 1920, la F. S. I. risqua la tentative audacieuse de recourir au boycottage international dans le but de porter secours aux ouvriers hongrois opprimés et torturés et de renverser le régime sanglant de Horthy, ce furent les cheminots et les ouvriers du transport, affiliés à l'I. T. F. qui eurent à exécuter l'ordre donné. Les métallurgistes, les ouvriers d'usine, les mineurs, pour ne mentionner que ceux-ci, continuèrent paisiblement le travail comme si de rien n'était. Les gas du rail, les ouvriers du transport durent engager la lutte, braver les dangers, affronter tous les risques qu'elle comporte: perte de salaire, persécutions, révocation, chômage, la faim et la misère pour les femmes et les enfants.

Lorsque, quelques mois plus tard, la guerre entre la Pologne et la Russie soviétique menaçait de déclencher une nouvelle guerre européenne, lorsqu'on lança le mot d'ordre: « Pas d'armes, pas de munitions, pas de matériel de guerre pour la Pologne », ce furent encore les ouvriers des transports, les cheminots, les marins qui durent passer de la parole aux actes et qui le firent. Les mineurs, les ouvriers du textile, les travailleurs du bois et du bâtiment restèrent au travail comme si de rien n'était. Les ouvriers d'usine et les ouvriers sur métaux

continuèrent le travail et la production de matériel de guerre ne subit aucune entrave, mais le transport fut arrêté net et ce furent encore les ouvriers des transports, les cheminots et les marins affiliés à l'I. T. F. qui mirent la main à la pâte, qui luttèrent et qui eurent à supporter les conséquences: perte de salaire, persécutions, révocation, chômage, la faim et la misère pour les femmes et les enfants.

Lors du grand lock-out des mineurs anglais au printemps de 1921, ce fut encore l'I. T. F. qui tâcha de se porter au secours des mineurs engagés dans la lutte, qui s'efforça d'empêcher l'importation, en Angleterre, du charbon continental, tandis que les mineurs dans les différents pays continuaient allègrement à extraire le charbon.

Lorsque les troupes franco-belges occupèrent la Ruhr en janvier 1923 et qu'une action générale et internationale s'avéra impraticable, ce furent les bateliers du Rhin qui passèrent à l'offensive, qui tâchèrent d'arrêter le transport du charbon et qui payèrent leur effort d'emprisonnement et d'expulsion.

Lorsqu'en avril et mai de cette année le patronat danois préparait sa grande offensive contre la classe ouvrière danoise, l'attaque fut détournée, grâce à la solidarité des dockers et marins danois et en outre, et cela pour une part considérable, grâce à la solidarité des dockers et cheminots anglais qui refusèrent de manutentionner ou de transporter les marchandises venant du Danemark.

Enfin, si les propriétaires des charbonnages anglais ont dû finalement abandonner leur projet de lock-out dirigé contre les mineurs, si le Gouvernement anglais s'est vu forcé d'intervenir et si la grève a pu être suspendue, on doit ce succès à l'attitude résolue des mineurs anglais et aussi au fait que les ouvriers du transport et les cheminots anglais se tenaient à leurs côtés et auraient refusé le transport, même d'une livre de charbon, si la grève avait éclaté.

L'importance des ouvriers des Transports au point de vue international est confirmée encore par le fait suivant. L'I. T. F. fut invitée à participer à la Conférence internationale des Mineurs qui se réunit à Paris le 28 juillet pour délibérer sur l'appui international à prêter au cas où la grève éclaterait en Angleterre. L'Internationale des Mineurs et les Organisations affiliées à elle firent un appel pressant à l'I. T. F. pour qu'elle empêchât et arrêtât le transport de charbon continental en Angleterre en cas de grève ou de lock-out. Ce ne fut pas en vain, et l'effet produit par la promesse de l'I. T. F. se trouve confirmé par la lettre de la teneur suivante que nous adressait, le 1er août dernier, le camarade Walter M. Citrine, Secrétaire du Congrès des Syndicats britanniques:

« . . . j'ai été chargé de remercier votre Fédération pour son offre cordiale de secours, vu qu'il est hors de doute que c'est la solidarité, tant internationale que nationale, qui a déterminé la victoire que la presse britannique qualifie de: « la plus grande victoire dans l'histoire du mouvement syndical britannique. »

Et enfin, si nous ignorions encore l'immense importance des ouvriers du transport, de leur organisations et de leur Internationale dans la lutte contre la guerre et les menaces de guerre, la citation figurant en tête du présent article et qui a été empruntée à une lettre de la F. S. I. à la Fédération des Ouvriers métallurgistes allemands, ne laisserait subsister aucun doute à cet égard.

Certes, on aurait tort de prendre trop au sérieux les motifs qui ont porté l'auteur de la lettre à écrire les lignes en question — l'omission de la part de l'I. T. F. de répondre à un questionnaire concernant les mesures qu'elle est disposée à prendre en cas de menace de guerre — et l'affirmation que la F. S. I. ne peut prendre position à l'égard des atrocités en Chine ou à l'égard de la guerre du Maroc pour la seule raison que

M. T. F., — de même que l'Internationale de Mineurs — n'a pas rempli le questionnaire, est par trop grotesque.

Mais, abstraction faite des motifs, abstraction faite du fait que cette déclaration doit servir de faux-fuyant, un autre fait subsiste : « da wir ohne das Internationale Sekretariat der Transportarbeiter nichts unternehmen können » (« Vu qu'il nous est impossible d'entreprendre quoi que ce soit sans le Secrétariat International des ouvriers du transport », ces mots prouvent une fois de plus l'importance de la place qu'occupent dans le mouvement ouvrier les ouvriers des transports et leur Internationale.

On pourrait se demander pourquoi j'ai écrit les affirmations qu'on vient de lire. Est-ce un besoin de faire de l'esbroufe ou de donner des coups d'encension aux ouvriers des transports, à leurs organisations ou à M. T. F. ?

Nullement. Si je rappelle le passé c'est pour dire deux choses en vue de l'avenir.

Avant tout, ceci. Le fait que les ouvriers des transports et les gas du rail sont désignés, dans le domaine national et international, à jouer le rôle d'avant-garde et de troupes d'assaut de la classe ouvrière, nous impose de graves obligations. L'obligation de faire tout ce qui est en notre pouvoir afin de ne pas décevoir les espérances fondées sur nous. L'obligation d'étendre notre organisation, de développer l'esprit de nos membres à un degré qui nous permettra de donner, chaque fois qu'il sera fait un appel motivé à la solidarité des ouvriers des transports, la seule réponse qui convienne : *des actes*.

Il y aurait de l'outrecuidance et de l'aveuglement, un bluff ridicule à prétendre que nos organisations sont suffisamment développées, que l'esprit de nos membres est tel que M. T. F. a atteint le degré de combativité nécessaire pour répondre à l'attente qu'on nourrit à son égard. Nous sommes loin de là. La collaboration internationale n'en est qu'à ses débuts. Mais les bases sont jetées et la volonté existe d'ériger sur cette base la citadelle de la solidarité internationale. Nous aurons à trouver, dans notre propre milieu, les voies et moyens conduisant à ce but. Et nous aurons à faire les sacrifices indispensables pour réaliser la collaboration internationale effective et efficace. Je me propose d'exposer dans un article spécial ce qu'il faudra faire dans ce but.

Je veux, en attendant, insister dès maintenant sur le second point : le devoir des ouvriers des autres professions envers M. T. F. et les organisations affiliées à elle.

J'ai fait remarquer plus haut que dans la majorité des cas, si non dans tous, les ouvriers des autres professions continuaient tranquillement leur travail lorsque les ouvriers des transports, les cheminots et les marins répondaient à l'appel et se jetaient dans la mêlée pour des intérêts qui étaient les intérêts de la classe ouvrière en son entier. J'ai fait remarquer que toute la lutte, tous les sacrifices retombaient sur les ouvriers des transports.

Or, nous ne nous plaignons pas d'être les troupes d'assaut. Il en est ainsi et pas autrement. Nous ne nous plaignons pas non plus de ce que les autres ouvriers continuent leur travail. Certes, la tâche des cheminots et des ouvriers du transport serait singulièrement simplifiée si les mineurs refusaient d'extraire le charbon dans le cas de boycottage du charbon à transporter d'un pays dans un autre et si les ouvriers d'usine et les travailleurs sur métaux arrêtaient la production lorsque les cheminots et les marins sont invités à refuser le transport d'armes et de munitions. Mais il se trouve que, provisoirement du moins, c'est impraticable.

Il y a toutefois une chose qui est possible, qui doit être possible. La classe ouvrière entière, la F. S. I. et les Centrales syndicales affiliées à elle doivent aider les organisations des ouvriers du transport et leur Internationale. Cette aide doit être non seulement morale mais aussi matérielle et financière, chaque fois lorsque les ouvriers des transports sont appelés à donner leur appui effectif dans une action les touchant indirectement ou dans une action intéressant tous les ouvriers pour laquelle cependant les ouvriers des transports doivent monter à l'assaut comme troupe d'attaque.

Il se peut que les ouvriers des transports, les marins et les cheminots soient appelés à lutter pour les autres, ou pour eux-mêmes et pour les autres, tandis que ceux-ci restent à l'abri dans leurs positions, nous sommes d'accord. Provisoirement, du moins, il n'en peut pas être autrement. et les ouvriers du transport s'efforceront de faire leur devoir. Mais ces autres auront, pour leur part, à veiller à ce que les ouvriers des transports n'aient pas à supporter seuls le poids de cette lutte dans le domaine matériel.

C'est là une tâche qui s'impose à la F. S. I. et qu'elle ne refusera certainement pas de remplir.

Edo Fimmen.

Le capital maritime international se prépare pour la lutte.

Deux événements, apparemment sans rapport direct, mais en vérité liés intimement, demandent actuellement l'attention des Ouvriers des ports et des Marins. Il s'agit de la fondation, à Anvers, d'une internationale spéciale des armateurs et du Congrès, à Oslo, de la Baltic and White Sea Conference (Conférence maritime de la Mer Blanche et de la Baltique).

Il résulte d'une missive confidentielle que l'Association d'Anvers a été fondée à l'instigation de l'Association belge des Armateurs et de la Fédération maritime anversoise, cela de concert avec la Conférence Maritime Internationale. Toutes les maisons d'armement adhérant à l'Internationale des Armateurs, sont, de ce fait, membres de l'Association d'Anvers. Quel est le but de cette fondation ? Jusqu'à présent on ne pouvait rien affirmer avec certitude à cet égard mais le fait que les employeurs ont procédé avec le plus grand mystère justifie les plus graves conjectures et a en tous cas vivement inquiété les ouvriers du port à Anvers. Cette inquiétude est justifiée par le fait que les armateurs adhérant à l'Association Internationale se sont engagés à verser un montant pour chaque navire entrant dans le port d'Anvers. Ce montant varie de 5 à 40 shillings selon le tonnage. D'après l'évaluation de l'Union belge des Ouvriers du Transport, ceci représente une recette mensuelle de frs. 200.000 soit une somme excédant de beaucoup les frais d'un bureau ordinaire et qui pourrait fort bien être employée à former un fonds de résistance. Aussi l'organisation des ouvriers du transport qui recommande, par voie d'appels, cette fondation à l'attention toute spéciale des ouvriers du port anversois, déclare-t-elle que le but de cette fondation est de s'opposer à l'augmentation des salaires des ouvriers du port et d'introduire le système à deux équipes. On dit que les employeurs d'Anvers se sont engagés à manœuvrer dans cette direction et que les montants seront prélevés dans ce but. En cas de réussite de ce projet, il faut s'attendre à ce que le capital maritime procède sous peu de façon analogue dans les autres ports. C'est pourquoi l'Association d'Anvers, qui se cache sous la dénomination de C. I. M. A. (Comité des intérêts maritimes anversois, société coopérative), comporte un intérêt qui s'étend au delà d'Anvers.

Les décisions prises à Oslo par la Baltic and White Sea Conference, la plus ancienne et la plus active parmi les organisations du capitalisme maritime sont d'une importance plus décisive encore. Une proposition, adoptée à l'unanimité recommande à tous les armateurs de désarmer leurs navires plutôt que de consentir à des frêts n'offrant pas la perspective de bénéfices. Cette décision se trouve complétée par une autre proposition, adoptée à l'unanimité, chargeant le Comité exécutif de la Conférence d'envisager la possibilité d'application d'un projet obligeant les armateurs des bâtiments en service à verser 1 à 1½% des frêts bruts, montants qui serviraient à indemniser les armateurs dont les navires ont été désarmés.

La mise en application d'un projet de cette nature aurait des conséquences dont on ne saurait sous-estimer la portée. Les marins au premier lieu en seraient victime. D'abord, le

chômage intense actuel qui affecte cette catégorie de travailleurs s'aggraverait encore sensiblement. Cette recrudescence de chômage multiplierait les chances de succès des armateurs dans la résistance opposée aux revendications des marins et rendrait plus difficile encore la lutte de la classe ouvrière.

Les marins ont donc toutes les raisons pour être sur leurs gardes vu les tendances qu'on a reconnues chez le capital maritime et qui se sont fait jour à Oslo.

Mais hormis ces conséquences directes, d'autres dangers viendraient menacer le prolétariat. On discerne dans la conception du projet d'autres intentions s'y rattachant et de portée autrement vastes, que de raffermir la position du patronat vis-à-vis des gens de mer. La surabondance du tonnage mondial disponible a ravi aux armateurs la faculté de dicter le taux des frêts. Ils ont réussi, il est vrai, à créer des « pools » (trusts) internationaux sur différentes lignes leur permettant d'élever artificiellement ces frêts, mais cela ne leur suffit pas. L'intention du patronat est de reconquérir le monopole des frêts et d'écarter complètement de la navigation internationale la loi de l'offre et de la demande. Ceci n'est possible qu'à condition que la partie du tonnage mondial excédant l'offre des frêts, (c. à. d. quelque 30% d'après les calculs de la Conférence) soit immobilisé et ceci ne paraît praticable que dans le cas où les armateurs de navires immobilisés seraient dûment indemnisés. C'est pour cette raison que le projet présenté prélève sur les navires en service un montant en faveur des navires désarmés.

Il n'est encore question ici que d'une décision en principe mais il n'y a pas lieu de douter de sa mise en application. Il y aurait erreur aussi à croire que cette application serait limitée aux armateurs adhérent à la Baltic and White Sea Conference. Il a été dit expressément que le projet vise la navigation internationale en son entier et il n'y a aucune raison pour croire que l'autre grande Internationale des armateurs ne se ralliera pas aux suggestions de la Conférence d'Oslo. Depuis longtemps déjà, l'influence de la Baltic and White Sea Conference déborde de son domaine d'activité original ce qui est prouvé par le fait qu'elle compte parmi des adhérents des armateurs qui ne sont peu ou point intéressés à la navigation dans les mers en question.

C'est pourquoi nous avons à voir plutôt dans les décisions d'Oslo l'initiative d'une action englobant la navigation internationale entière, et rentrant parfaitement dans le cadre des tentatives devenues apparentes depuis la fin de la guerre. Ces tentatives visent à écarter la concurrence internationale au moyen de conventions internationales entre armateurs et à établir des monopoles mondiaux permettant au capital international de dicter les prix et de se décharger, sur le consommateur, des conséquences de la crise d'après-guerre.

Chronique syndicale.

Au cours de ces dernières semaines l'intérêt s'est centralisé principalement sur le conflit dans l'industrie minière anglaise. Les Organisations des Cheminots et Ouvriers des transports anglais s'étant déclarées solidaires, les travailleurs de l'industrie des transports se trouvèrent mêlés au conflit qui semblait devoir prendre des proportions inconnues jusqu'à ce jour en Angleterre. Au tout dernier moment l'intervention du Gouvernement conservateur anglais a pu éviter la lutte qu'on croyait inévitable. Les mineurs anglais conservent leurs salaires et leurs conditions de travail. Cette victoire a une double signification. Elle prouve, une fois de plus, quelle puissance redoutable représentent les mineurs, cheminots et ouvriers des transports solidarisés; c'est en outre l'échec de la première attaque de grand style déclanchée par le patronat contre le niveau de vie des ouvriers anglais. Car une chose était facile à prévoir: si les propriétaires des charbonnages avaient

remporté la victoire, le patronat des autres industries eût suivi quelques semaines plus tard. Vue sous ce jour, la victoire des mineurs anglais représente une victoire aussi pour les cheminots et les ouvriers du transport, car il est peu probable que le capital des chemins de fer et des transports s'exposera à une rencontre analogue avec le prolétariat.

Mais cette victoire a son importance aussi pour toute la classe ouvrière européenne, car l'abaissement du niveau de vie de la classe ouvrière anglaise ne serait pas resté sans répercussions sur le Continent. Devant cet état d'inter-dépendance les dirigeants de l'I. T. F. décidaient d'envisager en temps opportun, la possibilité d'étendre aux Internationales l'alliance des Mineurs et des Ouvriers du Transport conclue en Angleterre et de combiner la force internationale des Mineurs avec la force internationale des Ouvriers du Transport. Cette mesure n'a certainement pas peu contribué à conjurer le conflit en Angleterre.

Cependant, ne nous y trompons pas: la solution anglaise, loin d'être définitive, n'est que provisoire. Au printemps, au plus tard, le conflit surgira à nouveau et l'alliance devra être renouvelée et faire ses preuves. Il faut donc profiter de l'armistice pour perfectionner la collaboration internationale des divers groupes professionnels et la consolider suffisamment pour qu'elle résiste à une lutte éventuelle.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Assemblée du Conseil Général de l'I. T. F. tenue les 28 et 29 juin 1925, à Bellinzona.

A 10 heures et demie du matin, le camarade Döring ouvre l'assemblée. Sont présents:

R. Williams, (à partir de 12 heures), Döring, Vice-Président, H. Jochade, A. Forstner, W. Brodečky, P. Moltmaker, M. Bidegaray, Ch. Mahlman, G. Sardelli, Ch. Lindley, C. T. Cramp et enfin le Secrétaire général E. Fimmen et le Secrétaire adjoint N. Nathans.

Brautigam est empêché d'assister à l'assemblée pour cause de maladie.

On passe d'abord à la discussion du Rapport moral.

La sortie de la National Transportworkers' Federation de Grande-Bretagne.

Plusieurs membres demandent des éclaircissements au sujet de la sortie de ladite organisation. Le Secrétaire général les fournit.

Cramp informe l'assemblée que les organisations anglaises ont décidé une semaine auparavant de désigner Henson comme remplaçant de Williams. Il demande, par conséquent, si la National Seamen's and Firemen's Union a déjà présenté une demande d'adhésion. Le Conseil général est unanimement d'avis que des représentants d'organisations non affiliées ne sauraient faire partie des organismes directeurs de l'I. T. F.

Efforts tendant à l'unité en Tchécoslovaquie.

Brodečky fournit quelques renseignements sur l'état actuel du mouvement d'unification en Tchécoslovaquie ainsi que sur les rapports entre les diverses organisations. On décide de soumettre son exposé au Comité pour l'unification et de réunir une session dudit Comité durant le Congrès des Cheminots.

Cotisations.

On décide, conformément à la proposition du Secrétaire, d'inviter toutes les Organisations qui n'ont pas payé leurs cotisations pour 1924 à remplir leurs engagements et de leur rappeler qu'elles n'auront droit de vote au Congrès prochain qu'à condition d'avoir payé tous leurs arriérés.

*

Esperanto.

Après ample discussion il est décidé de continuer de consacrer un espace dans le Bulletin d'Information à la propagande pour la langue auxiliaire universelle, l'esperanto afin, d'inciter les organisations adhérentes de favoriser par tous les moyens la connaissance de cette langue parmi leurs membres.

*

Conférence des Gens de Mer du B. I. T. 1926.

Bidegaray critique le passage du Rapport d'où il ressort que le Conseil d'Administration du B. I. T. a refusé de placer à l'ordre du jour de la prochaine Conférence Internationale du Travail la question de la durée du travail des marins. A son avis la faute doit être imputée non au B. I. T., mais à certains représentants gouvernementaux et patronaux.

Williams fait observer que l'on sait à quoi s'en tenir quant à la composition du B. I. T. *Mahlman* demande des éclaircissements sur la récente session de la Commission maritime paritaire. *Döring* donne quelques renseignements à ce sujet et rapporte qu'une sous-commission a transformé le projet du Statut international marins au point de lui enlever toute signification. *Fimmen* donne un exposé complet des démarches du Secrétariat dans cette question, mais fait remarquer qu'on ne peut traiter tous les détails dans un rapport semestriel. Par 12 voix contre 12, le Conseil d'Administration a refusé de placer la question des heures de travail à l'ordre du jour alors que la Commission Paritaire Maritime porte la responsabilité du Statut des Marins vu que c'est elle qui a institué la sous-commission et qui a déclaré préalablement se soumettre aux décisions de ladite sous-commission. Par rapport au point :

Comité spécial d'étude de la circulation routière de la Société des Nations.

Forstner renvoie à son rapport paru dans le Bulletin d'Information. Il insiste sur la nécessité qu'il y a que les Organisations influent sur le choix des délégués que les Gouvernements désignent pour cette Commission.

Le Rapport du Secrétariat est ensuite adopté à l'unanimité.

*

Demandes d'Admission.

Le Conseil Général ratifie les décisions du Comité exécutif en matière d'admission de différentes organisations et accepte l'affiliation des syndicats suivants :

- Organisation des Cheminots d'Esthonie.
- Organisation des Ouvriers des Ports d'Italie.
- Organisation des Marins et Ouvriers des Ports portugais.
- Organisation des Cheminots finlandais.

*

Voyage en Amérique.

Le Conseil Général approuve la proposition du Secrétariat concernant la délégation au Congrès de la Confédération américaine du Travail, délégation qui discutera avec les organisations américaines de leur affiliation à l'I. T. F. Un des Secrétaires de l'I. T. F. accompagnera la délégation. Celle-ci se mettra en route vers le milieu ou la fin de septembre. Les camarades Walkden (R. C. A.), Ben Smith (Transport and General Workers' Union), Jochade et Scheffels (Organisation unifiée des cheminots allemands), Schumann (Trafic d'Allemagne) et probablement un représentant de l'Organisation des Cheminots néerlandais feront partie de la délégation.

*

Election du président.

On élit président le camarade *C. T. Cramp*, Secrétaire général de l'Organisation des Cheminots anglais, en remplacement du camarade Robert Williams qui se voit obligé de déposer ses fonctions à cause d'un changement d'emploi. Dans une réunion qui eut lieu le soir de la deuxième journée, Robert Williams a pris congé de ses collègues du Conseil général. A cette occasion une montre en or avec inscription lui fut offerte.

*

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes :

Unions des Transports allemands de Tchécoslovaquie	fl.	300.36
Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer	frs. ^a	8000.—
Union des Transports finlandais	fl.	324.18
Fédération britannique des Transport	£	150.—
Fédération allemande du Trafic	M.	10.000.—
Union des Cheminots norvégiens	fl.	324.—
Syndicat italien des Transports secondaires	fl.	360.—
Union des Cheminots allemands	M.	5000.—
Union des Cheminots espagnols	Pes.	1674.—
Union du Personnel du Service général de Vigo	Pes.	31.—
Union anglaise des Ouvriers du Commerce et similaires	£	35.—
Union belge des Ouvriers du Transport	fl.	1471.—
Union des Cheminots autrichiens	fl.	1274.40
Fédération française des Moyens de Transport	frs.	3000.—
Union des Ouvriers charbonniers de Cardiff etc.	£	2.10.—

*Bellinzona.*

Le Congrès de Bellinzona peut se dire un réel succès. Ce non seulement en ce qui concerne l'importance de la participation qui à elle seule cependant atteste déjà de l'extension, considérable prise par l'I. T. F. au cours des dernières années, plus particulièrement par sa section des cheminots. Le nombre de 73 délégués représentant environ 1.100.000 membres syndiqués dans 28 organisations de 21 pays, représente un accroissement formidable si on le compare à celui des participants à n'importe quelle conférence de groupe précédente.

Parmi les pays d'Europe, seuls quelques-uns n'étaient pas représentés et le grand nombre de lettres et de témoignages de sympathie de toutes les parties du monde, ainsi que la représentation des cheminots des Indes néerlandaises et celle, indirecte, des cheminots américains prouvent l'intérêt que portent à notre effort les organisations qui se trouvaient encore dans l'impossibilité de participer à nos travaux. Voilà certes, une belle promesse pour l'avenir.

Le Congrès a également répondu en tous autres points à ce qu'on pouvait en attendre dans la phase de développement dans laquelle se trouve actuellement notre organisation.

L'ordre du jour comportait, sans exception, tous les points qui réclament présentement l'attention des cheminots dans les divers pays, tant d'un point de vue général que dans la lutte quotidienne pour plus de bien-être.

Le Congrès de Bellinzona a, de fait, concentré sur ces problèmes l'intérêt général et il a rédigé en grande partie le programme de revendications qui faisait défaut jusqu'ici et qui contient les directives pour notre activité dans l'avenir.



On peut commander la photographie ci-dessus chez A. Brunel, photographe à Bellinzona contre envoi de six francs suisses, emballage et port compris. Prière d'écrire lisiblement l'adresse.

Pour atteindre ce but, il a fallu une préparation laborieuse de travaux écrits, dont les délégués ont eu les résultats sous les yeux sous la forme d'introductions et de rapports détaillés.

Cette abondance de documentation écrite a eu pour conséquence inévitable de limiter le temps disponible pour les effets oratoires. Or, quelque soit la valeur des discours improvisés, du fait qu'ils prêtent plus de vie et de couleur aux délibérations d'un Congrès, nous devons nous limiter surtout à des travaux de rédaction lorsqu'il s'agit, comme c'était le cas ici, avant, tout, de fournir du travail pratique. Ces travaux de rédaction pourront, tout au plus, être amplifiés par des éclaircissements donnés de vive voix et de brèves discussions.

Dans cet ordre d'idées, il convient d'insister sur les difficultés énormes résultant de la différence des langues : la connaissance générale de l'espéranto et son emploi dans les congrès internationaux pourraient rendre des services inestimables. C'est à nos organisations et à nos membres de faire le nécessaire pour que nous soyons à même de suivre le précieux exemple : l'emploi d'une seule langue.

Les résolutions du Congrès, déjà publiées ailleurs, peuvent se passer de commentaire : la clarté ne laisse rien à désirer et elles sont rédigées de façon à nous permettre de travailler, dès à présent, à leur réalisation. Ne nous cachons pas, toutefois, que leur application intégrale demandera une grande somme de peine et d'efforts.

Citons, comme exemple, la question du droit de réunion pour les cheminots et les persécutions auxquelles est en butte, dans divers pays, cette catégorie de travailleurs. Il ressort, une fois de plus, des informations du Secrétariat que le personnel ne doit compter que sur la coordination de ses propres forces et le développement de son propre pouvoir pour obtenir des améliorations dans ce domaine et pour faire respecter ses droits et intérêts. En outre, il résulte qu'on ne peut espérer en l'aide d'une action parlementaire, tant nationale qu'internationale, que dans la mesure de l'importance de la propre action économique.

La résolution adoptée à ce sujet et qui réclame le droit de réunion sans restrictions, ne laisse subsister aucun doute sur l'indignation soulevée par les persécutions auxquelles sont en butte nos camarades dans divers pays. Mais cela ne suffit pas. Nous

espérons que dans le cas où les moyens indiqués dans la résolution resteraient sans résultat et où la nécessité s'imposerait de passer à des *actes de solidarité* pour secourir les camarades, toute organisation sera à même de prêter l'appui qu'on lui demande et disposée à l'accorder. Il faut que, dès maintenant, on envisage cette possibilité dans tous les pays et dans certains pays en particulier.

*

C'est ainsi que chacun des sujets traités réclame notre activité et que nous devons nous efforcer par tous les moyens afin de hâter la réalisation des vœux émis. Si nécessaire, nous traiterons de façon plus détaillée, dans une conférence prochaine, quelques-uns des sujets étudiés en grandes lignes à Bellinzona.

C'est ainsi que nous examinerons plus à fond les idées nouvelles de nos camarades italiens concernant l'action commune et la modification de la forme d'organisation, après les avoir discutées préalablement dans le Bulletin.

Par sa décision à l'égard de la Chine ainsi que par son appel pour une action internationale en faveur de nos camarades jaunes, le Congrès a prouvé qu'il suivait avec attention les questions d'ordre général concernant les intérêts de notre classe tout entière et partant d'importance extrême pour notre lutte à nous.

*

Le troisième point, et non le moindre en importance, où le Congrès a réussi à merveille est celui des rapports personnels entre les délégués.

De multiples difficultés peuvent compromettre la cordialité de ces rapports et il est infiniment important, également d'un point de vue pratique, que les membres des diverses organisations apprennent à se connaître et à s'apprécier, faute de quoi le programme le plus parfait devient sans valeur.

Le Congrès a fait œuvre utile pour le rapprochement entre camarades de divers pays ; il a noué de nouvelles amitiés et renforcé celles qui existaient. Les décisions prises à cet égard permettront de poursuivre les efforts dans cette direction. Des groupes toujours plus nombreux de cheminots, des militants, mais aussi de simples membres, seront intéressés au mouvement international.

Rappelons enfin la suggestion des fonctionnaires assistant au Congrès, visant à convaincre ceux parmi leurs collègues

qui se tiennent encore à l'écart, que le personnel de l'administration, ainsi que le personnel de surveillance, a sa tâche à remplir dans les rangs de l'I. T. F.

Si le Congrès a pu avoir le succès qu'il a eu, on le doit sans nul doute, pour une bonne partie, à l'accueil exemplaire de nos camarades suisses ainsi qu'aux mesures bienveillantes de la part des autorités de la ville et du canton.

Ceci aussi a un côté utile et pratique : les choses que les congressistes ont vues à Bellinzona leur ont fait comprendre ce que peut réaliser, sous tous les rapports, une organisation solide. Ils ont appris à connaître une des superbes maisons de vacances des camarades suisses (l'autre se trouve sur le Rigi à proximité de Lucerne) et ce fut là la dernière et peut-être la plus convaincante des preuves. La prédiction que Brescino attirera à lui bien des étrangers, congressistes ou non, ne sera certes pas éloignée de la vérité.

*

Tout compte fait, nous avons accompli à Bellinzona du travail utile ; nous nous sommes rapprochés d'un pas du but : faire de notre Fédération internationale une organisation réellement vivante.

De plus en plus la nécessité impérieuse s'avérera, pour les cheminots, de s'unir internationalement devant les contrastes de classe de plus en plus violents et devant l'effort du capitalisme, renforcé formidablement par sa concentration, tendant vers la conquête de l'hégémonie sur le monde entier. Les Administrations et les Gouvernements donnent l'exemple par leurs organisations internationales s'occupant de plus en plus de questions touchant les intérêts du personnel dans tous les pays. Sachons conserver une avance sur les événements : cela nous évitera bien des déboires et bien des souffrances.

C'est toujours la somme des forces des organisations nationales qui constituent ensemble la force de l'Internationale. Si l'on travaille, dans tous les pays, sans relâche à raffermir nationalement la position du personnel vis-à-vis des Administrations et des Gouvernements, c'est aujourd'hui de Bellinzona que vient l'appel à tous les organisés (et à ceux aussi qui se tiennent à l'écart et nous abandonnent la tâche) pour qu'ils travaillent, plus énergiquement que jamais, à éveiller l'intérêt chez les membres, à faire la propagande pour une concentration internationale, à coordonner les énergies qui doivent nous seconder dans la lutte quotidienne et qui sont indispensables pour atteindre le but suprême de nos efforts : une société meilleure pour tous les êtres humains.

N.

Résolutions votées par le Congrès international du Personnel des Chemins de fer de Bellinzona.

Résolution concernant les persécutions.

Le Congrès international des cheminots, tenu à Bellinzona du 30 juin au 2 juillet 1925,

se rallie aux protestations soulevées contre les persécutions dont plus particulièrement les cheminots d'Italie, de Hongrie, de Finlande, de Grèce, de Yougoslavie et de Palestine sont les victimes,

exige le droit d'association et de coalition sans restriction, constate avec regret le fait que la Société des Nations, malgré les instances de l'I. T. F. relatives à ces faits, est restée inactive et paraît ne pas avoir été à même d'obliger les nations adhérentes à respecter les dispositions inscrites aux traités de Paix et au Pacte de la Société des Nations relatives à la liberté d'association.

adresse un appel au mouvement ouvrier des pays en question, pour qu'il appuie par tous les moyens le personnel des chemins de fer dans sa lutte pour la conquête de la liberté d'action.

estime qu'il est désirable que la classe ouvrière de chaque pays insiste auprès de son représentant au sein du Conseil d'administration du Bureau International du Travail pour que la question de la liberté d'association et d'action soit mise à l'ordre du jour.

insiste auprès du Bureau International du travail pour procéder d'urgence à l'enquête sur la liberté d'association, décidée dès octobre 1923, et d'accorder à cet effet aux organisations des pays intéressés aussi bien qu'à leur organisation internationale, une influence déterminée.

réclame la réintégration de tous les cheminots, révoqués pour participation à des grèves ou pour faits d'ordre syndical ; adresse un appel à toutes les organisations affiliées à l'I. T. F. pour qu'elles continuent leur lutte en faveur des camarades poursuivis, les invite à les soutenir, non seulement au point de vue financier, mais par tous les moyens de solidarité, pour que le droit d'association et la liberté d'action des cheminots soient assurés et charge l'I. T. F. de prendre, à cet effet, les dispositions nécessaires ;

et enfin, invite le personnel des chemins de fer de tous les pays à fortifier ses organisations nationalement et internationalement et à créer ainsi la puissance qui seule est en mesure de faire valoir et de sauvegarder les droits des travailleurs du rail.

Le Congrès décide :

1° Que les organisations adhérentes doivent divulguer dans leurs organes corporatifs la situation faite aux travailleurs des chemins de fer dans certains pays relativement au respect du droit syndical.

2° que les organisations adhérentes doivent exercer leur pression sur le gouvernement de leurs pays respectifs pour que les délégués gouvernementaux à la Société des Nations et dans ses organismes reçoivent mandat de travailler à assurer ce respect et fassent inscrire cette question à l'ordre du jour d'une de leurs prochaines conférences ou réunions.

3° que l'I. T. F. demandera à la F. S. I. de mandater ses délégués ouvriers dans le même sens.

4° que les travailleurs des Chemins de fer doivent faire dans tout pays le maximum d'efforts pour acquérir, défendre et développer l'exercice du droit syndical comportant notamment le droit d'association, de réunion, de coalition, de suspension de travail et de participation des organisations syndicales à l'étude et à la solution de toutes les questions ferroviaires.

*

Résolution concernant la Chine.

Le Congrès, après avoir pris connaissance des récents événements en Chine, ainsi que de la demande de secours adressée à l'I. T. F. par la Fédération des Cheminots chinois, se joint à la protestation du groupe ouvrier à la Conférence internationale du Travail à Genève et de la Fédération Syndicale internationale contre la manière dont le Capital international cherche à briser en Chine le soulèvement des ouvriers chinois contre l'exploitation éhontée dont ils sont l'objet. Dans le but de soutenir les ouvriers chinois en particulier et le mouvement syndical en Orient en général, le Congrès est d'avis qu'une action commune de tout le mouvement ouvrier international, sous la direction de la F. S. I., est d'urgence nécessaire.

*

Résolution concernant l'encouragement des relations personnelles entre les cheminots.

Le Congrès est d'avis qu'un contact personnel toujours plus étroit doit être établi, non seulement entre les délégués des organisations de cheminots des différents pays, mais aussi entre les membres-mêmes des organisations dans le but de maintenir un esprit de bonne camaraderie et surtout de réaliser l'idéal de la classe ouvrière.

Les organisations affiliées à l'I. T. F. sont, en conséquence, priées de s'inviter mutuellement à leurs Congrès et d'organiser des voyages de groupes de cheminots à l'étranger afin de favoriser les relations entre les cheminots et de leur permettre l'étude des conditions existant dans d'autres pays.

Le Conseil général de l'I. T. F. est prié de créer une Commission consultative qui aurait pour tâche de prendre les mesures nécessaires dans ce sens et d'établir un contact personnel plus étroit entre les cheminots.

*

Résolution concernant la journée de 8 heures.

Le congrès décide que les organisations adhérentes à l'I. T. F. ont le devoir de lutter :

1° pour acquérir une limitation de la durée de travail à huit heures par jour ouvrable.

2° pour le rejet en principe, mais en tenant compte de l'intérêt du service, des heures supplémentaires même avec paiement supérieur, sauf pour les cas d'accident ;

3° pour la suppression de la distinction entre durée de présence et travail dit « effectif » en tenant compte, toutefois, des conditions locales.

4° pour la ratification et mise en vigueur des dispositions de la convention de Washington, considérée comme un minimum de réglementation, et non préjudiciable à la conservation ou acquisition de plus parfaites conditions.

L'I. T. F. est mandatée pour appuyer moralement et matériellement l'action de ses organisations adhérentes pour l'acquisition ou la reprise de l'application de la journée de huit heures. Son bureau est en outre chargé de demander au B. I. T. l'institution d'une enquête annuelle effectuée au mois d'avril sur la durée du travail quotidien, hebdomadaire et mensuel, sur la répartition des heures de travail ainsi que sur les salaires et traitement des diverses catégories importantes de l'industrie ferroviaire, par exemple des ouvriers qualifiés, non-qualifiés, mi-qualifiés des ateliers, le personnel pour l'entretien de la voie, des entrepôts de marchandises, magasins, hommes d'équipe, surveillants, agents des trains, conducteurs, chauffeurs, mécaniciens. Le résultat de cette enquête devra être communiqué aux organisations adhérentes.

Déclaration concernant la dénationalisation des Chemins de fer.

Le Congrès international des Cheminots, réuni à Bellinzona du 30 juin au 2 juillet, déclare ce qui suit.

La dénationalisation des chemins de fer signifie le passage de la propriété de l'Etat ou de la propriété nationale entre les mains de propriétaires privés. Dans le développement vers la socialisation des principaux services économiques, la dénationalisation signifie une régression. L'économie nationale est arrêtée artificiellement en son développement naturel, au détriment de la collectivité et au profit de certains ; la nation, prise dans son ensemble, est appauvrie ; la classe capitaliste est enrichie et mise en possession d'une arme menaçant de façon dangereuse la lutte de larges couches de la population pour plus de bien-être.

Le Congrès international des Cheminots impose aux organisations de cheminots du monde entier le devoir de s'opposer par tous les moyens contre toute tentative visant à la dénationalisation des chemins de fer étatisés.

Les organisations de cheminots devront, par contre, là où les chemins de fer se trouvent dans les mains d'entreprises privées, appuyer toutes les tentatives visant à l'étatisation ou bien s'employer elles-mêmes pour organiser et faire aboutir de pareilles tentatives. Ceci devra plus particulièrement se faire dans les pays où la classe ouvrière et le mouvement socialiste ouvrier peuvent, au moyen d'un suffrage démocratique, exercer de l'influence sur la politique sociale et économique de l'Etat.

L'administration du Chemin de fer devra reposer entre les mains d'un Conseil des Chemins de fer ou Conseil d'Administration, composé de membres du Parlement, de représentants du Gouvernement, de représentants des organisations syndicales, élus en vertu d'un vote libre et de représentants des associations d'usagers, désignés pour la moitié par les Co-opératives ouvrières de consommation.

Il est en outre du devoir des organisations syndicales et du mouvement ouvrier socialiste d'œuvrer dans tous les pays pour une étatisation des services des Postes, de la navigation intérieure, du transport automobile et de l'aviation et pour une concentration des dits services sous une administration et gestion analogues à celle décrite ci-dessus et sous le contrôle suprême du Ministère des Communications.

Les organisations syndicales doivent s'engager à éduquer leurs membres, avec l'aide de l'I. T. F., afin de les préparer à participer à la gestion des réseaux ferrés ou à prendre sur eux cette gestion.

Cette éducation devra se faire d'après le principe qui admet qu'à côté de la lutte de tous les jours pour de meilleures conditions de travail et de salaire, il incombe aux syndicats professionnels de préparer la voie à l'exploitation par les travailleurs eux-mêmes des importants services économiques.

Le Conseil général de l'I. T. F. est mandaté d'approcher les autres Internationales professionnelles au sujet des décisions ci-dessus, en tant qu'elles ont trait à d'autres catégories que celles des travailleurs des transports.

Les organisations de cheminots adhérentes à l'I. T. F. s'engagent à fournir dans le Bulletin d'Information de l'I. T. F. des renseignements sur tout événement important se produisant dans leur pays touchant les questions sus-visées.

Résolution concernant les transports automobiles.

Le Congrès International des Cheminots, réuni à Bellinzona, a pris connaissance avec un vif intérêt du fait que le trafic automobile, pour le transport des voyageurs aussi bien que pour celui des marchandises, a pris une telle importance que les cheminots ne peuvent s'en désintéresser. En conséquence, le Congrès charge le Secrétariat de l'I. T. F. de consacrer toute son attention au développement ultérieur de ce trafic et de rester en particulier en contact très étroit avec les pays qui ont rapporté que les autos concurrencent sérieusement les autres entreprises de transport. Les publications de l'I. T. F. renseigneront de temps à autre sur les événements les plus récents dans ce domaine et tout spécialement sur les

salaires et les conditions de travail des personnes occupées dans les transports automobiles, ainsi que sur les mesures prises par les entreprises de chemin de fer pour lutter contre l'intensification de cette concurrence.

Résolution concernant l'électrification.

Etant donné qu'un développement considérable de l'électrification des chemins de fer est à prévoir dans la plupart des pays, le Congrès attire l'attention des cheminots sur les conséquences défavorables que peut avoir l'électrification, car seule la connaissance des dangers peut indiquer aux travailleurs les moyens propres à sauvegarder leurs intérêts. L'électrification ne doit pas avoir pour résultat de rendre les conditions de travail et de salaire des mécaniciens, chauffeurs et autres agents occupés dans l'exploitation électrique moins favorables qu'elles ne le sont dans la traction à vapeur.

Le Congrès réclame, comme revendication de principe, que les mécaniciens, ainsi que les élèves-mécaniciens, actuellement employés dans la traction à vapeur, entrent en premier lieu en ligne de compte pour être employés comme conducteurs sur des locomotives électriques.

Résolution concernant l'attelage automatique.

La Conférence charge le Comité exécutif et le Conseil général de l'I. T. F. de s'adresser au B. I. T. le priant d'organiser un concours international entre les divers systèmes d'attelage automatique afin de connaître celui qu'il conviendrait d'adopter. Le B. I. T. sera prié de rapporter sur le résultat de ses démarches.

L'électrification des Chemins de fer.

Conclusions du Rapport soumis par le Secrétariat de l'I. T. F. au Congrès de Bellinzona.

Il est hors de doute, que dans les décades à venir l'électrification prendra un essor considérable, essor qui ne saurait être entravé notablement par les ultimes perfectionnements de l'exploitation à vapeur — telles que la locomotive à turbodynamo. Il ne faut pas oublier que le puissant capital intéressé à l'industrie électrique, favorise par tous les moyens le passage à la traction électrique, tandis qu'en même temps, l'influence de l'industrie des machines à vapeur qui, au cours des dernières années, s'est opposée avec acharnement, à l'occupation par d'autres du domaine où elle régnait jusqu'ici en maître, tend à diminuer.

Il va sans dire que les travailleurs du rail ne peuvent songer à s'opposer au développement de la technique. Leurs efforts ne seraient pas seulement inutiles, mais même anti-progressistes, étant donné que l'exploitaton électrique est décidément supérieure à celle à vapeur, tant d'un point de vue technique que d'un point de vue hygiénique (disparition de la suie et des autres inconvénients de la fumée) et constitue donc une amélioration importante, pour les travailleurs des chemins de fer, aussi bien que pour la communauté.

Il est toutefois du devoir des travailleurs du rail de se rendre compte de toutes les conséquences défavorables que peut avoir pour eux l'électrification, car seule la connaissance des dangers porte à trouver les moyens propres à y porter remède. L'aperçu qui précède et qui est basé sur les expériences acquises dans divers pays, fait mention de quelques-uns de ces dangers. Il permet de constater que l'électrification est de nature à avoir des conséquences d'assez longue portée pour les cheminots. Il n'est évidemment pas probable que les conséquences défavorables se manifesteront les premiers temps de façon aigüe pour la totalité des cheminots d'un pays. Cela ne sera pas le cas, pour la seule raison déjà, que la transformation totale d'un réseau ferré demande de longues années et que l'étendue de la population, partant l'importance du trafic ferroviaire, s'accroissent sans cesse.

On ne peut nier cependant que, pour certaines catégories du personnel, les conséquences se font sentir de façon immédiate. Nommons, en tout premier lieu, parmi ces catégories, le personnel de la locomotive. Il s'agit pour celui-ci de s'opposer à l'équipement de la locomotive par un seul homme. En effet, cette tendance des Administrations n'est pas justifiable, car même si le chauffage disparaît, la conduite d'une locomotive demande un service si intensif, qu'il est impossible d'en charger un seul homme, d'autant plus que la responsabilité est sensiblement augmentée par suite de l'accroissement de la vitesse et de l'augmentation du nombre des wagons ou de l'emploi de wagons ayant une capacité de charge supérieure — ceci particulièrement en ce qui concerne le service des marchandises.

Considéré du point de vue de la sécurité du trafic, l'idée de supprimer le second homme sur la locomotive doit également être condamnée. La présence d'un second homme, prêt à aider à tout moment, est pour le mécanicien un facteur d'une extrême importance psychologique ; ce n'est vraiment que l'amour aveugle du lucre qui a pu pousser les actionnaires et leurs mandatés à imaginer le système de l'équipement par un seul homme. Il va sans dire, qu'il faut également s'opposer à la tendance qui vise à remplacer le chauffeur spécialisé par un agent moins qualifié. L'assistant d'un conducteur-électricien doit être au courant de la construction de la machine et doit être en mesure de prendre sur lui, rapidement et à tout moment, la conduite de la locomotive.

Les revendications formulées ici en faveur du mécanicien amènent tout naturellement une autre revendication réclamant que la conduite de locomotives, de quelque nature qu'elles soient, reste confiée aux agents qualifiés et s'opposant aux tentatives des administrations d'utiliser des agents de catégories inférieures. Il faut réagir contre ces tendances pour la seule raison déjà qu'elles finiraient inéluctablement par miner le niveau actuel de rétribution du conducteur de locomotive. Il faut donc que les autres catégories du personnel donnent des preuves incontestables de leur solidarité à l'égard du personnel de la locomotive.

Il est certain que l'application de la traction électrique permet de diminuer sensiblement le personnel nécessaire aux exigences du trafic. Si l'électrification ne marche par de pair avec une diminution correspondante des tarifs-voyageurs et marchandises — et pour autant, que nous sachions, aucun des projets actuels d'électrification ne prévoit une mesure semblable — son application signifierait que ce progrès technique était réalisé surtout au dépens du compte des salaires du personnel et que la plus-value du rendement individuel des agents viendrait grossir le capital ferroviaire. Il va sans dire que les travailleurs du rail ne sauraient approuver une répartition aussi unilatérale des avantages que comporte la traction électrique. Un progrès technique n'a de signification réelle qu'en tant qu'il permet une amélioration du niveau général d'existence. L'électrification doit être pour les cheminots le signal pour présenter de nouvelles revendications. Ils devront plus particulièrement examiner la question de savoir si un progrès aussi important dans le domaine de la technique des communications n'impose pas une modification de l'ancienne revendication des huit heures et s'il n'y a pas lieu de suivre l'exemple du dernier Congrès des Trade-Unions anglais qui, sur la proposition de l'Union des Cheminots, s'est prononcé pour la journée de six heures. L'expérience nous enseigne que de toutes les conquêtes obtenus par la classe ouvrière, c'est la limitation de la durée du travail qui se prête le moins à être annulée ou rendue illusoire, ce qui est possible, par contre, en ce qui concerne les relèvements des traitements, au moyen d'une augmentation des tarifs, d'une hausse du coût de la vie etc. De même, l'introduction de la traction électrique doit donner lieu aux cheminots de formuler avec insistance la revendication demandant un abaissement de la limite d'âge pour l'entrée en jouissance de la retraite.

Si les travailleurs du rail ne réussissent pas à conquérir, avec l'avancement de la technique, plus de bien-être, le progrès réalisé servira uniquement les intérêts du capital.

Signalons, pour terminer, en quelques mots, un autre danger que comporte l'électrification. L'équipement pour la traction électrique des chemins de fer à vapeur, demande incontestablement de gros capitaux. Il reste à voir, si les réseaux ferrés, actuellement exploités par l'Etat, seront en mesure ou s'efforceront de se procurer ces capitaux. A maintes reprises, des projets ont été pris en considération portant la cession des réseaux ferrés de l'Etat, à l'industrie électrique, fortement concentrée, qui procéderait à la transformation et à l'exploitation électrique de ces réseaux. Il faut donc tenir compte de la possibilité d'une dénationalisation d'un nombre de réseaux ferrés. L'opinion publique doit, à tout prix, être mobilisée contre cette tendance.

Le 10e Congrès de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer.

Le 22 juin dernier, le 10e Congrès de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer (Siège Bruxelles) se réunit à Londres. A l'exception de l'Allemagne, l'Autriche, la Russie et de quelques pays de moindre importance, toutes les administrations de chemins de fer y étaient représentées. Concernant les travaux du Congrès, peu de détails furent publiés jusqu'ici dans la presse, ce qui s'explique peut-être par le fait

que le Congrès se divisa presque immédiatement en cinq commissions et que les délibérations les plus importantes eurent lieu au sein de ces commissions. La journée de huit heures fut l'objet d'un échange de vues prolongé. La « Nationalzeitung » de Bâle contient les renseignements suivants à ce sujet.

« Une discussion intéressante eut lieu au Congrès concernant l'influence de la journée de huit heures sur l'exploitation des chemins de fer. Un des délégués anglais, M. Clower, signala les lourds sacrifices financiers que l'adoption de la journée de huit heures impose aux Compagnies de Chemins de fer britanniques ; certains Dominions ont préféré, pour cette raison, revenir à des journées plus longues et les Compagnies anglaises songent également à l'abandon de la journée de huit heures, la déclarant impraticable dans les conditions présentes d'exploitation. Le délégué des Etats-Unis, M. Barnelee, déclara, par contre, que la journée de huit heures, appliquée dans les Chemins de fer d'Amérique dès 1916, n'avait donné pour les Compagnies que des résultats satisfaisants. Le représentant de la Compagnie française du Nord, M. Soulez, estima qu'il faut maintenir la journée de huit heures, mais qu'il ne faut pas viser à une limitation systématique de la journée de travail à huit heures, le trafic à intensité irrégulière des chemins de fer ne se prêtant pas à l'application stricte de la formule « huit heures par jour ». Il faut donc compenser des journées de travail plus longues par d'autres plus courtées, dans le cadre d'une durée de travail de 96 heures en 14 jours. »

Pour terminer le Congrès adopta par 90 voix contre 35 une résolution dans laquelle il est dit que l'application stricte de la journée de huit heures n'est pas praticable dans l'exploitation des chemins de fer.

Un complément à cette résolution déclare qu'il est nécessaire d'établir une distinction entre durée de travail effectif et durée de présence et qu'il faut que le calcul de la durée du travail porte sur une période suffisamment longue. Au cours des discussions, un des délégués anglais invita à la prudence, disant que l'application de ladite résolution se heurtait au contrat collectif en vigueur en Grande-Bretagne. Il fut décidé, par conséquent, d'ajouter les mots « pour autant que les circonstances le permettront dans les divers pays ».

(Dès que nous serons en possession du compte-rendu officiel, nous reviendrons de façon plus détaillée sur les décisions prises à Londres.)

Warren S. Stone.

Nous apprenons la mort de Warren Stanford Stone, survenue en juin dernier à l'issue d'une courte maladie. Stone était Président de la Brotherhood of Locomotive Engineers (Conducteurs de locomotive) d'Amérique.

Le mouvement syndical américain perd en la personne de Stone une de ses personnalités les plus marquantes dont la renommée s'étendait bien au delà des limites de son Organisation. C'est lui qui, le premier, projeta l'institution de banques ouvrières qui acquièrent bientôt, aux Etats-Unis, une importance considérable. La mise à exécution de son projet eut pour résultat que l'organisation qu'il dirigeait possède aujourd'hui les Banques ouvrières les plus influentes et les plus ramifiées des Etats-Unis.

Les origines de Stone sont des plus modestes. Il débuta comme chauffeur de locomotive et passa mécanicien à 25 ans. Très jeune déjà, il participa au mouvement syndical et son énergie attira sur lui l'attention de ses camarades. En 1903 il fut élu Président de la Brotherhood of Locomotive Engineers. Sa direction énergique a porté en vingt années l'effectif de 38.000 à 90.000 membres ce qui fait de son organisation une des plus importantes des Etats-Unis.



Résolutions votées par le Congrès international du Personnel des Tramways de Bruxelles.

Résolution concernant le one-man-car.

Le Congrès constate:

- 1° que le one-man-car, employé dans l'exploitation des tramways au lieu de favoriser le trafic, l'entrave;
- 2° qu'il porte, par suite de fatigue excessive, de graves préjudices à la santé du personnel;
- 3° que son introduction compromet la sécurité du trafic;
- 4° qu'il n'en est pas résulté, jusqu'à présent, une augmentation du rendement économique des entreprises;
- 5° que l'introduction du one-man-car a été dictée, non par le souci de l'intérêt de la collectivité, du perfectionnement technique ou social de l'exploitation, mais uniquement par des considérations de profit de la part du patronat;

et décide

vu les motifs sus-énoncés et vu que les expériences acquises ne plaident en rien pour ladite introduction, de s'opposer, en général, à celle-ci.

*

Résolution concernant la concurrence.

Le Congrès invite l'I. T. F. à ouvrir une enquête et à rapporter sur la législation existant dans les différents pays concernant le transport de voyageurs et de marchandises par autobus, tramways et chemins de fer d'intérêt local, et à émettre des recommandations, indiquant comment des possibilités de développement égales peuvent être offertes tant aux municipalités qu'aux compagnies, dans le but d'éviter une concurrence déloyale.

Si cette enquête donne un résultat pour permettre de continuer l'action, les organisations des divers pays devront chercher à s'emparer du contrôle nécessaire afin d'éliminer la concurrence.

*

Résolution concernant la Nationalisation.

Les tramways, urbains ou vicinaux, sont construits et exploités par les Pouvoirs publics, ou bien a) la construction et l'exploitation sont concédés à particuliers; b) l'exploitation seule est concédée. Le pouvoir concédant intervient dans la fixation des tarifs.

Il résulte de ces différents modes d'exploitation que les tarifs de péage diffèrent d'une concession à l'autre et parfois d'une ligne à l'autre dans la même concession. Vu le fait que le statut du personnel n'est que rarement arrêté, ses salaires et conditions de travail varient également.

Il résulte de la nature même des transports en commun, que le pouvoir public est seul à même de transporter le public dans l'intérêt de celui-ci sans exploiter le personnel pour réaliser des bénéfices. Il est donc nécessaire, afin de mettre à la disposition du public les moyens de transport dont il a besoin, afin d'unifier les conditions de travail du personnel et de lui faire obtenir un statut correspondant à la nature de son travail, qu'une action coordonnée soit entreprise dans tous les pays et poursuivie résolument dans le but d'arriver à la nationalisation, sur des bases commerciales, des transports des personnes en commun.

*

Résolution concernant la solidarité avec le personnel des autobus.

Le Congrès considérant que les longues heures de travail et les conditions défavorables des conducteurs et receivers d'autobus, telles qu'elles existent dans différents pays, constituent danger pour les conditions de travail du personnel des tramways;

Fait appel aux conducteurs et receivers de se syndiquer et s'engage, de son côté, à appuyer par tous les moyens toute tentative visant une amélioration des conditions de travail du personnel en question.

*

Résolution concernant la standardisation du matériel.

Le Congrès constate que les organisations patronales, tant nationales qu'internationales, continuent à négliger la question importante de la standardisation du matériel, alors que le progrès mécanique permettrait l'adoption d'un type uniforme de voiture qui réduirait dans de fortes proportions les frais d'entretien;

Il constate en outre qu'aucun effort sérieux n'a été fait pour l'installation de l'attelage automatique, laissant ainsi persister le danger que court le personnel chargé d'assurer le travail d'attelage;

En vue de hâter la réalisation de ces réformes, le Congrès invite le Secrétariat de l'I. T. F. à en saisir l'organisation patronale internationale et à ouvrir une enquête auprès des organisations affiliées afin de rassembler tous les renseignements nécessaires sur la question.

Les organisations nationales sont en outre invitées à agir dans le sens sus-indiqué auprès des organisations patronales de leur pays.

*

Résolution concernant la législation sociale et pénale.

Le Congrès international du Personnel des Tramways et Chemins de fer d'intérêt local ayant discuté les dispositions légales de caractères pénal et social existant dans les divers pays;

Constata que les dispositions en question se trouvent être, presque sans exception, en faveur du patronat;

Réclame que les dispositions de caractère pénal soient soumises à une révision, que les dispositions de caractère social soient sensiblement améliorées et que soient créées des dispositions protectrices assurant aux travailleurs une existence convenable.

Afin d'arriver autant que possible à des revendications uniformes dans ce sens, le Secrétariat de l'I. T. F. est mandaté pour inviter les organisations adhérentes à le renseigner sur la situation existant à cet égard dans leurs pays respectifs.

Les données ainsi recueillies devront être soumises au prochain congrès international des transports afin que puissent être arrêtées des directives uniformes pour l'activité des organisations dans les divers pays.

La navigation aérienne en France.

Les chiffres suivants peuvent donner une idée du développement de la navigation aérienne en France.

En 1920 il a été effectué 2.386 voyages d'un parcours total de 853.959 km. Le nombre total de passagers était de 1.771, le poids total des marchandises transportées s'élevait à 77.083 kg et le poids total transporté pour le service des postes se montait 15.660 kg.

En 1924 il a été effectué 11.536 voyages d'un parcours total de 3.647.826 km. Le nombre total des passagers était de 16.729, le poids total des marchandises transportées était de 877.591 kg et le poids total transporté pour le service des postes se montait à 532.777 kg.

Les lignes principales à service régulier sont les suivantes:

- 1) Paris-Londres; 2) Paris-Bruxelles-Amsterdam; 3) Paris-Prague-Varsovie; 4) Paris-Prague-Constantinople; 5) France-Ajaccio; 6) Toulouse-Casablanca.

On donne les renseignements suivants par rapport à la sécurité:

En 1922 on enregistre sur 3.500.000 km de vol 20 accidents mortels, en 1923 sur 3.900.000 km 12. En 1924 on enregistre 1 accident sur chaque million de kilomètres et 1 accident mortel sur chaque 1.720.000 km.

Les perspectives de la navigation aérienne mondiale.

La « Verkehrswissenschaftliche Woche » (Semaine du Trafic) a eu lieu à Munich dans la deuxième quinzaine de juillet. Notons parmi les orateurs le *Dr. Eckener*, qui acquit une renommée universelle comme chef de la traversée du Zeppelin en Amérique. Les lignes qu'on va lire concernant l'avenir de la navigation aérienne sont empruntées au compte-rendu de son discours dans la Gazette de Francfort.

Jusqu'à présent les Etats ne s'étaient guère intéressés au subventionnement de la navigation aérienne et il était difficile de recruter auprès du capital privé les fonds nécessaires pour le trafic aérien, vu l'importance des sommes qu'exige la participation. L'orateur en a fait l'expérience en Amérique aussi.

Pour ce qui concerne les parcours de 2000 km au maximum, il faut peut-être répondre affirmativement à la question souvent posée : « L'avion a-t-il rendu superflue l'aéronef ? » Mais ce n'est pas le cas pour les parcours plus grands, lorsqu'on survole la mer ou des régions sans étapes. A mesure que croissent les dimensions des avions, leur capacité utile de transport relative diminue. Avec l'avion de l'avenir de 3 à 4000 H. P. on ne pourra effectuer économiquement qu'un parcours de 1500 km au maximum. Quant à la sécurité, l'aéronef est à l'abri de tout danger provenant des tempêtes, des condensations atmosphériques et de la foudre. Les questions décisives sont : l'aéronef peut-elle dans toutes les conditions atterrir, être remise et demarrer ? Le trafic par aéronef garantit-il un rendement suffisant ? Seuls les courants atmosphériques en sens vertical constituent un obstacle à l'atterrissage. Ces courants n'existant pas au-dessus de l'eau ou de terrains marécageux, on a procédé à la construction de hangars flottants. La disposition topographique de l'Espagne méridionale qui doit servir de point de départ de la ligne Espagne-Amérique du Sud ne permet l'atterrissage que la nuit lorsque les effets du soleil ne se font pas sentir. L'atterrissage de nuit est la solution définitive du problème, l'œuf de Christophe Colomb. Les points où la situation est défavorable au point de vue météorologique, n'entrent pas en ligne de compte comme ports. Pour l'Amérique on pourrait envisager Washington, pour la France le Midi.

Les lignes aussi devront être choisies judicieusement. La route Séville-Buenos-Ayres serait recommandable. Elle demande environ 72 heures pour une aéronef marchant 110 km l'heure et 96 heures pour le retour. La ligne San Francisco-Hawaï-Tokio qui s'étend sur 10.000 km peut être survolée en 76 heures ; en sens contraire le parcours de 8.400 km demande 57 heures. Une des expériences les plus utiles de la navigation aérienne a été la constatation qu'elle peut en utilisant les vents et plus particulièrement les vents alizés, atteindre à des vitesses considérables.

Il est difficile aujourd'hui de donner des renseignements définitifs sur le rendement. La ligne Séville-Buenos-Ayres demanderait un capital de 43 millions de marks en exploitant trois aéronefs. Les frais annuels s'élevaient à quelque 13 millions de marks. Si l'on transporte chaque fois 20 passagers et trois tonnes de poste (affranchissement 1 mark) on arriverait à une recette annuelle de 27 millions de marks à laquelle il convient d'opposer les frais se montant à 17 millions de marks inclusivement l'amortissement du capital investi. Ceci signifie un bénéfice de plus de 9½ millions de mark soit 22½%.



Collaboration internationale des organisations de gens de mer en vue de la réduction de la journée de travail.

Dimanche et lundi, 12 et 13 juillet dernier, fut tenue à Londres une conférence entre des représentants d'organisations de gens de mer affiliées à l'I. T. F. et d'un nombre d'organisations de gens de mer non encore affiliées à elle, à savoir la National Sailors' and Firemen's Union, la International Seamen's Union of America, l'Union des Marins danois et l'Union danoise du Personnel du Service Général. De la part de l'I. T. F. assistaient à la Conférence des représentants de l'Union néerlandaise du Transport (section des marins), de l'Union allemande du Trafic (section des marins), de l'Union suédoise des Marins, de l'Union suédoise des Chauffeurs, de l'Union danoise des Chauffeurs et de l'Union norvégienne des Marins.

Des discussions prolongées eurent lieu au sujet du refus du Conseil d'Administration du Bureau international du Travail de mettre à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de 1926 la question de la journée de travail pour gens de mer.

A la fin, la Conférence se mit d'accord sur la ligne de conduite à suivre par l'adoption unanime de la résolution suivante :

« Une commission commune de représentants du personnel du pont, de la machine et du service général sera constituée et aura pour tâche de soumettre à la Conférence internationale du Travail 1926 une demande de discussion de la question de la durée du travail en mer ; cette commission sera, en outre, chargée de dresser un tableau des heures de travail pour toutes les catégories du personnel à bord des navires. »

La commission commune sera composée de 3 délégués de chacune des parties en présence.

Il ne fut pas possible d'arriver à un accord au sujet des efforts pour l'introduction d'un Statut international des Marins. Les représentants de la National Sailors' and Firemen's Union et de l'organisation américaine déclarèrent ne pas désirer de Statut international. La lutte pour son introduction devra donc à l'avenir aussi être menée de façon indépendante par l'I. T. F. et ses organisations.

La flotte marchande du monde en 1925.

Comparativement à la situation en juin 1924 le tonnage mondial de la marine marchande s'est augmenté de 617.851 RT et atteint à présent 64.641.418 RT à l'exclusion de navires jaugeant moins de 100 RT. Si l'on ne tient compte que des vapeurs ou navires à moteur, l'augmentation est de 866.236 tonneaux (de 61.514.140 à 62.380.376) vu que le tonnage des voiliers a diminué simultanément de 2.509.427 à 261.042, soit de 248.286 tonneaux.

Le tonnage des navires entrant en ligne de compte pour la navigation maritime internationale (vapeurs et navires à moteur en fer ou acier) s'élevait à 58.785.000 tonneaux en juin 1925, se

répartissant comme suit sur les différents pays, comparative-ment à juin 1914 :

Pays	juin 1914	juin 1925	différence 1914/25
Grande-Bretagne et Irlande . .	18.877	19.274	+ 397
Dominions	1.407	2.230	+ 823
Etats-Unis	1.837	11.605	+ 9.768
Autriche Hongrie	1.052	—	—
Belgique	341	538	+ 197
Danemark	768	1.008	+ 240
France	1.918	3.262	+ 1.344
Allemagne	5.098	2.993	- 2.105
Grèce	820	890	+ 70
Hollande	1.471	2.585	+ 1.114
Italie	1.428	2.894	+ 1.466
Japon	1.642	3.741	+ 2.099
Norvège	1.923	2.555	+ 632
Espagne	883	1.120	+ 237
Suède	992	1.215	+ 223
Autres pays	2.057	2.875	+ 818
total	42.514	58.785	+ 16.271

La plus large part, et de beaucoup, de cette augmentation depuis 1924 incombe aux Etats-Unis. Ceci s'explique par le fait que, durant les dernières années de la guerre et les premières années de l'après-guerre on a procédé, aux Etats Unis, à une véritable construction navale en masse. Cet état de choses a complètement changé depuis 1922. On a construit moins de navires que l'on en a démolis de sorte que les Etats-Unis participent dans le recul du tonnage et qu'on constate par exemple une diminution de 862.000 tonneaux comparé à juin 1923 (11.605.000 contre 12.467.000). Ce phénomène est à peu près exclusif pour les Etats-Unis. Tous les autres pays ont augmenté leur tonnage au cours de ces deux dernières années à moins qu'il ne soit resté stationnaire comme c'est le cas pour la France et la Hollande.

Comparé à l'état de choses en 1914, on constate une diminution pour l'Allemagne seulement (l'Autriche-Hongrie se trouve exclue de la navigation maritime). Mais la flotte marchande allemande accuse, depuis 1921, une augmentation rapide : de 654.000 tonneaux en 1921 à 2.496.000 tonneaux en 1923 et 2.993.000 tonneaux en 1925. La situation actuelle de la Grande-Bretagne comme nation maritime mérite notre attention particulière. En 1914, près de 44½% des navires de mer battaient pavillon anglais. Le pourcentage actuel est de 33%. La Grande-Bretagne reste néanmoins à la tête des nations maritimes et n'est suivie que de loin par les Etats-Unis disposant d'à peu près 20% du tonnage mondial, particularité qui leur confère le second rang parmi les nations maritimes. La valeur réelle de la flotte marchande des Etats-Unis comme concurrente de l'Angleterre est bien moins grande qu'on ne le croirait au prime abord en comparant, sans plus, les chiffres de tonnage car sur les 11,6 millions de tonneaux de la flotte américaine quelque 4 millions de tonneaux se trouvent immobilisées depuis des années.

Les pays du continent européen ont bien moins encore porté atteinte à la maîtrise des mers par l'Angleterre. De fait, la flotte marchande de ces pays n'a augmenté que de 1 million de tonneaux à peu près dont la plus grande part doit être mise sur le compte de la Hollande. La France et l'Italie ont, il est vrai, sensiblement développé leur flotte marchande, mais cette augmentation est largement compensée par le recul du tonnage allemand et la suppression de tonnage austro-hongrois. Si, par conséquent, l'Angleterre a quelque peu perdu de son avance de 1914, c'est surtout en faveur des pays scandinaves, du Japon et, naturellement, des Etats-Unis.

Il résulte du Lloyd's Register, qui a servi de base pour l'établissement des chiffres ci-dessus, que le nombre des navires de 4000 tonneaux et plus est en progrès continu. En 1914 on enregistre un total de 3.608 navires de cette catégorie alors que ce nombre se trouve porté à 6.069 en 1925. Sur ce nombre 356 navires jaugent plus de 10.000 tonneaux et 36 plus de 20.000 tonneaux.

Sur le total de 32.916 navires (de 100 tonneaux et plus) enregistrés, 4.003 datent de moins de 5 années. Ceux-ci participent pour 21% au tonnage mondial. Le nombre des navires datant de 25 ans et plus s'élève à 7.068 et ceux-ci ne participent que pour 13¼% au tonnage mondial. Vingt-cinq et demi pour-cent du tonnage anglais date de plus de cinq années. Sous ce rapport l'Angleterre est distancée par plusieurs pays. Ainsi ce nombre est de 26,7 pour le Danemark, de 27 pour la France, de 33½% pour la Hollande et de 50,6 pour l'Allemagne.

Le tableau suivant représente le développement des divers types de navire et leur part au tonnage total.

	Part au tonnage brut total			
	juin 1914	juin 1923	juin 1924	juin 1925
Vapeurs employant le charbon comme combustible	88,8	68,9	66,2	64,8
Vapeurs employant l'huile comme combustible	2,6	24,2	26,8	27,5
Navires à moteurs	0,5	2,6	3,1	4,2
Voiliers	8,1	4,3	3,9	3,5

Nous constatons qu'au cours des 12 derniers mois le remplacement du charbon par l'huile comme combustible des navires (navires à moteur), commencé à la veille de la guerre, continue toujours et nous voyons simultanément décroître le nombre des voiliers. Il est curieux de rappeler qu'en 1891 par exemple, le tonnage brut des vapeurs était de 13.816.000 contre 9.000.000 pour les voiliers. Aujourd'hui le tonnage des voiliers se trouve réduit à 1.611.000 tonneaux dont 41% pour le compte des Etats-Unis.

Le Lloyd's Register donne cette année, pour la première fois, un aperçu du tonnage démoli. Ce tonnage s'élève, pour 1924, à 1.174.000 tonneaux, atteignant ainsi le maximum enregistré jusqu'ici. Pour 1923 ce chiffre est de 963.000, pour 1922 315.000 tonneaux. Le maximum enregistré avant la guerre était de 245.891 tonneaux.

La Construction navale dans le monde entier durant le second trimestre 1925.

Il résulte du Lloyd's Shipping Returns qu'un total de 674 navires marchands de 100 tonneaux et plus étaient en voie de construction à la fin juin. On trouvera dans le tableau ci-dessous la répartition des divers types de navires sur les pays de construction.

	Vapeurs		Navires à moteur		Voiliers		Total	
	na- vires	tonnage	na- vires	tonnage	na- vires	tonnage	na- vires	tonnage
Grande Bretagne et Irlande . .	196	687.607	58	399.070	19	6.910	273	1.093.587
Dominions britanniques .	19	31.723	1	200	6	3.070	26	34.993
Belgique	4	4.940	—	—	—	—	4	4.940
Chine	1	250	1	850	—	—	2	1.100
Dantzig	4	7.817	1	3.600	—	—	5	11.417
Danemark	4	4.250	17	73.511	3	300	24	78.061
Esthonie	—	—	1	150	3	1.280	4	1.430
France	29	130.805	6	38.480	2	200	37	169.485
Allemagne	39	92.217	52	313.309	4	1.840	95	407.366
Hollande	24	36.737	14	62.995	3	950	41	100.682
Italie	15	77.323	21	134.438	3	1.040	39	212.798
Japon	12	32.140	4	27.600	—	—	16	59.740
Yougoslavie	1	210	2	340	—	—	3	550
Norvège	30	19.011	4	4.170	—	—	34	23.181
Portugal	1	693	—	—	—	—	1	693
Espagne	3	10.500	1	127	—	—	4	10.627
Suède	6	5.730	14	61.350	—	100	21	67.180
Etats-Unis	18	70.572	2	9.725	25	11.704	45	92.001
Total	406	1.212.525	199	1.129.912	69	27.394	674	2.369.831

Le tonnage en voie de construction est de 27.000 tonneaux inférieur à celui de la fin du premier trimestre 1925.

Parmi les navires en voie de construction il s'en trouve 23 jaugeant de 10.000 à 20.000 tonneaux chacun et 9 de 20.000 tonneaux ou plus.

On enregistre pour le cours du deuxième semestre le lancement d'un total de 212 navires représentant un tonnage de 593,287 R. T. Sur ce nombre on relève 141 vapeurs (tonnage total 339,567) 15 navires à moteur (tonnage total 243,768 R. T.) et 21 voiliers (tonnage total 9.952 R. T.).

Il est fort curieux de noter, par rapport au tonnage en voie de construction, que les chiffres pour les vapeurs sont à peine supérieurs à ceux pour les navires à moteur.

Henry Ford armateur.

Depuis quelques temps déjà, Henry Ford, le roi de l'auto américain, s'est établi armateur. Il s'agit, il est vrai, d'une maison d'armement s'occupant exclusivement du transport de marchandises pour les usines Ford, mais comme celles-ci représentaient un client extrêmement important vu leur ravitaillement et leur exportation en masse, cette nouvelle ne laisse pas d'émouvoir les armateurs américains. Ford s'est rendu indépendant du capital de la navigation en fondant lui-même une entreprise d'armement qui lui amène sur place les matières premières de l'étranger et emporte à destination les produits finis. Si les armateurs n'ont donc pas à craindre un concurrent proprement dit, il y a par contre, outre la perte d'un bon client, un autre motif d'inquiétude. En adoptant dans son entreprise d'armement le système de salaire qui a donné de si beaux résultats dans ses usines, Ford a su former, en peu de temps, un corps de marins hors ligne, les enlevant aux autres armateurs. La maison d'armement de Ford paie des gages qui surpassent de 50 et même de 100% les gages usuels. Les soldes minima sont fixés à \$100.

Le premier navire de Ford, l'« Oneida », jaugeant 3600 tonneaux, a pris la mer au commencement de juillet avec destination pour Bordeaux, Copenhague et Anvers. Il avait un chargement de 5000 automobiles et 68 tracteurs. L'équipage se composait de 27 hommes. Le tableau ci-dessous représente les soldes payés par Ford et celles payées à bord d'un navire américain du même tonnage.

Grade	Navire Ford	Shipping Board	Maisons d'armement privées
	\$	\$	\$
1er officier	225	180	155
2e »	175	160	130
3e »	150	145	115
Maitre d'équipage	125	75	65
Matelot	105	62,5	55
Matelot léger	100	47,5	40
Radiotélégraphiste	150	105	90
1er Assistant machines	225	180	155
2e »	174	160	130
3e »	150	145	115
Graisneur	110	72,5	65
Chauffeur	105	65	57,5
Steward	160	120	105
Coq	100	100	90
Personnel du mess	100	52	40

L'équipage se compose, entre autres, de 6 matelots, 3 graisseurs et 3 chauffeurs, ce qui correspond à l'effectif des autres navires américains de même grandeur.

Présentement la maison d'armement de Ford compte 5 navires.

Echos divers.

Aux Etats-Unis 93% de toutes les entreprises employaient, en 1920, 100 ouvriers ou moins. Sur 100 entreprises, une seulement occupait 500 ouvriers ou plus, mais ce 1% des entreprises occupait plus de 32% de la totalité des ouvriers industriels. L'enquête du National Industrial Board à laquelle nous empruntons ces chiffres établit aussi que 4% de la totalité des entreprises industrielles participent à la production pour plus de 50%. On comptait au total, en 1920, 196.267 entreprises industrielles.

En ouvrant des lignes d'auto-camions pour le trafic des marchandises, l'Administration des Chemins de fer du Reich à Elberfeld a su réaliser les réductions suivantes de la durée du transport :

Elberfeld—Langenberg de 16 à 2 heures,

Elberfeld—Velbert de 25 à 3 heures,

Elberfeld—Mettman de 44 à 2½ heures.

Dans les cas cités les parcours en chemin de fer étaient respectivement de 24, 23 et 18 km, ceux des autos de 16, 15 et 15 km.

En intercalant encore quelques autres lignes de camions automobiles, l'Administration des chemins de fer a su réaliser des réductions analogues de la durée du transport. Elle espère ainsi reconquérir la plus grande partie du trafic qui s'était déplacé sur les services automobiles particuliers.

Au 1er janvier le nombre des appareils téléphoniques en usage dans le monde entier s'élevait à 24.576.121. Les Etats-Unis seuls participent à ce montant pour 15.369.454 appareils soit 63%. On y trouve un appareil sur 7 habitants alors que la moyenne des autres pays est d'un appareil sur 185 habitants. Après les Etats-Unis, c'est au Canada qu'on trouve le plus grand nombre d'appareils proportionnellement au nombre des habitants, c. à. d. 13,7 appareils sur 100 habitants. Pour le Danemark le chiffre correspondant est de 8,7, pour la Nouvelle Zélande 8,3, pour la Suède 6,7, pour la Norvège 6,1, pour l'Allemagne 3,8, pour la Grande-Bretagne 2,5, pour l'Uruguay 1,5. En 1923, le nombre des appareils téléphoniques dans le monde entier s'est accru de 1,5 millions soit 6,6%.

Il ressort des données statistiques officielles que les salaires journaliers payés à Shanghai sont les suivants (en dollars) : *Ouvriers du textile* : ouvriers qualifiés 0.20 à 0.36 ; ouvrières qualifiées 0.18 à 0.36 ; enfants 0.15 à 0.28 ; mécaniciens 0.60 à 0.80 ; charpentiers 0.42 à 0.50 ; ferblantiers 0.60 à 0.90 ; coolies 0.25 à 0.30. *Cheminots* (Salaires hebdomadaires) : Homme d'équipe 2.75 ; mécanicien de locomotive 6.25 ; chauffeur de locomotive 2.50.

Le 1er avril 1925 la flotte marchande des Etats-Unis comptait 1230 navires d'un tonnage total de 5.982.937 Br. R. T. Sur ce nombre, 900 navires représentant 64% du tonnage total, avaient été désarmés.

Comme conséquence des mesures restrictives à l'immigration aux Etats-Unis, le nombre de passages de 3me classe arrivés d'Europe aux Etats-Unis est tombé de 321.000 en 1923 à 117.500 en 1924. Pendant l'année 1924 le nombre total de passagers entre les Etats-Unis et les pays européens a été de 666.750.

Esperanto.

Apprenez la langue universelle de l'avenir.

« L'esperanto se parle aujourd'hui dans tous les pays du monde. Il y a des clubs et des associations d'esperantistes, des écoles d'esperanto dans tous les pays importants. L'usage de la langue auxiliaire s'étend chaque jour. Toi aussi, tu dois apprendre l'esperanto. . . . »

L'esperanto est la seule langue universelle qui servira, dans quelques années, à renseigner par voie de la T. S. F. le monde entier sur tous les événements qui se produisent.

Apprenez l'esperanto et utilisez les connaissances acquises par ce moyen. »

Extrait de la : Australian Railway Union Gazette, organe des cheminots d'Australie, du 20 mai 1925.

*

« Nous regrettons que la nécessité d'avoir recours à des interprètes ait été cause que les conversations entre délégués des divers pays ont du être abrégées. . . . »

Dans l'intérêt des relations internationales entre ouvriers et de la défense des droits de ceux-ci, dans le but d'assurer la paix dans un avenir prochain, les Conférences, telles que celles de Bellinzona, resteront indispensables. Lorsque tous pourront se faire comprendre en une seule langue un pas important aura été fait. »

J. Jarrigion. « La Tribune des Cheminots » du 10 Juillet 1925.

*

« Si les conditions pour le fonctionnement d'une Organisation internationale sont, en général sensiblement les mêmes que pour une organisation nationale, il n'en est pas moins vrai que le fait qu'un grand nombre de personnes de langue différente se trouvent en présence, entraîne des complications énormes. . . . »

L'usage général de la langue auxiliaire universelle, l'esperanto, nous permet de franchir allègrement les frontières marquées par les langues. Les avantages formidables que comporte l'emploi d'une langue auxiliaire universelle comme moyen d'expression verbal et écrit pour le mouvement syndical international—et non seulement pour celui-ci—sautent aux yeux. D'un coup, l'Internationale passerait de l'état de « conception idéale à celui de conception réelle » des masses, pour employer, mutatis mutandis, l'expression de Marx, d'un coup elle deviendrait populaire, elle sortirait de son exclusivité pour entrer dans l'atmosphère vitale du prolétariat et devenir ce qu'elle doit être de sa nature : un levier formidable pour élever le niveau de l'humanité. »

Extrait du : « Deutscher Eisenbahner » du 28 juin 1925.

*

Le rapport de la Société des Nations sur l'esperanto.

La troisième assemblée de la Société des Nations tenue à Gênes, le 21 septembre 1922, a approuvé le rapport présenté

par le Secrétariat concernant l'esperanto. En recommandant son approbation et son renvoi à la Commission pour la coopération intellectuelle, Lord Robert Cecil se déclara partisan de l'esperanto, affirmant qu'il se réjouissait de la double décision de la Commission en la matière. Il y voyait un grand succès pour l'esperanto et invita l'assemblée plénière à ratifier la décision de la Commission. Il recommanda aux esperantistes de poursuivre leur noble tâche.

Le rapport de la Société des Nations, paru chez M. M. Constable & Cie Ltd. à Londres, contient quelques déclarations remarquables. On a envisagé l'emploi de l'anglais, du français et du latin et également celui d'autres langues auxiliaires. Par rapport à ces dernières, on peut lire dans le rapport: L'intérêt universel exige *une seule* langue auxiliaire et non deux ou trois. Au point de vue pratique il y a moins de risques à faire le choix d'une langue avec laquelle on a fait quelques expériences et qui possède, jusqu'à certain degré, une tradition. L'esperanto est, sans contredit, la langue auxiliaire la plus employée dans les Congrès internationaux, dans les institutions internationales et mêmes au théâtre. Ceci l'élève au rang de langue vivante, caractéristique qui manque à toutes les autres langues qui s'écrivent mais ne se parlent pas. Depuis les 35 années de son existence, on a appris à exprimer des sentiments à l'aide de l'esperanto : il s'est développé un style esperantiste. Il y a un auteur et des orateurs maniant l'esperanto avec vigueur et élégance. Le son rappelle les langues romanes méridionales ce qui s'explique par le fait que l'accent tombe sur la pénultième et que la dernière syllabe se termine toujours par une voyelle. . . . L'esperanto compte 4000 mots environ qui sont ou bien traduits ou bien originaux. Il y a des revues et des publications de toute nature, des dictionnaires dans presque toutes les langues et dans beaucoup de pays on trouve un grand nombre de professeurs. »

*

La propagande pour l'esperanto est permise en France sans restriction aucune.

Un des ministères français précédents avait mis des obstacles de tout genre à la propagande pour l'esperanto, considérant cette langue comme un auxiliaire pour la propagande révolutionnaire. Ces dispositions restrictives ont été levées. Le ministre de l'Instruction publique a même ordonné la mise à disposition de locaux scolaires pour l'enseignement de l'esperanto. Le ministre du Commerce a autorisé l'emploi de l'esperanto dans le service télégraphique et s'est engagé à favoriser aussi l'emploi de l'esperanto dans le service international.

*

L'Esperanto dans l'I. T. F.

Voir le rapport sous la rubrique : Communications du Bureau.