



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

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

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: H. H. van Kol †	97	Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Russie)	101	La Fédération allemande du Trafic en 1924	105
Chronique syndicale	98	Les accidents des chemins de fer en France	103	Une statistique des accidents survenus en France dans les années 1914—1923	106
Communications du Bureau	98	Ouvriers du Transport: Les conditions de travail du personnel des tramways de Copenhague	104	Résolution adoptée par le Congrès de Bruxelles	106
Cheminots: La journée de huit heures et l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer	99	Les résultats du conflit du travail au Danemark intéressant les ouvriers des transports	104	Gens de Mer: Les nouvelles soldes dans la grande pêche allemande	106
La fondation de l'Union unifiée des Cheminots allemands	99	Les participants au 1er Congrès international du Personnel des Tramways Bruxelles, 18 au 20 juillet 1925	105	Indices comparatifs des salaires des différentes catégories de gens de mer au 1er septembre 1925	107
Le 11e Congrès des Cheminots luxembourgeois	100			A tous échos	107
La résistance passive à Cuba	100			Espéranto	108
A propos du rapport de l'Union pan-russe des Cheminots	101			Les Livres Reçus	108

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

H. H. van Kol

un des pionniers de l'organisation internationale des cheminots.

En la personne du citoyen *H. H. van Kol*, décédé le 22 août dernier, les partis socialdémocrates de Hollande et de Belgique non seulement, mais également les cheminots, ont perdu un de leurs plus anciens militants. Le défunct s'est acquis notamment de grands mérites par son activité en faveur du groupement international des travailleurs du rail, ayant eu la direction du premier Congrès international des Cheminots qui fut tenu à Zurich, le 14 août 1893, sur l'initiative de l'Union néerlandaise des Cheminots. A ce Congrès, auquel prirent part 21 délégués de 6 pays différents (Suisse, Autriche, Italie, France, Grande-Bretagne et Hollande), van Kol insista dans son discours d'ouverture sur l'impérieuse nécessité pour le personnel des chemins de fer de se grouper internationalement devant le patronat uni par-dessus les frontières. Van Kol se rendit à ce même Congrès utile comme interprète et, lorsque nous lisons dans le compte-rendu du Congrès qu'il ne fut possible de procéder à la publication qu'après que l'organisation hollandaise qui, à ce moment, était aussi pauvre que ses sœurs d'autres pays, eût pris sur elle de porter les frais des éditions française et hollandaise et que la création d'un Secrétariat international ne put être réalisée que grâce à l'offre de l'organisation hollandaise d'avancer les sommes nécessaires jusqu'à ce que des cotisations suffisantes aient été recueillies, il semble permis d'en déduire qu'à Zurich van Kol ne se borna pas à mettre ses ressources intellectuelles au service du mouvement qui lui tenait à cœur.

Il est certain que van Kol a dû être très heureux que précisément à une époque où de graves divergences d'opinion divisaient le mouvement ouvrier, les échanges de vues entre délégués-cheminots de divers pays eussent été animés d'un esprit de camaraderie et de concorde et que la tâche que s'était fixée le Congrès, d'arriver à un groupement international des cheminots, pût être réalisée. « Puisse ce Congrès », ainsi les paroles de clôture de van Kol, « où des hommes de tant de nations différentes se sont réunis et ont fraternisé, donner le signal de la victoire ultime qui brisera les chaînes du capitalisme. »

Au 2^e Congrès international des Cheminots qui siégea à Paris du 3 au 6 octobre 1894 et où, entre autres, le camarade Tomschik qui occupe actuellement encore une place dans notre mouvement, déposa un rapport sur les conditions de son pays, van Kol fut également présent, afin d'assister la jeune organisation de son expérience et de ses conseils. Si les délibérations de Zurich se rapportaient avant tout à des mesures de caractère organique, à Paris on se préoccupa de la rédaction d'un programme de revendications, où figuraient, entre autres désidérata, les huit heures, le salaire minimum et le droit à la retraite. Sur la proposition de la délégation hollandaise, le Congrès affirma que « l'émancipation économique de la classe ouvrière ne sera possible que par la socialisation des moyens de production. »

Plus tard aussi, van Kol continua à s'intéresser vivement au sort de notre Internationale et il prit part, au Congrès, tenu à Paris en 1900, de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport, créée, sur ces entrefaites, par la fusion des Internationales des Cheminots, des Dockers et des Marins.

Devant la tombe du grand militant, un mot de reconnaissance de la part des membres de l'I. T. F. s'impose. Car s'il a été possible d'arriver à la forme actuelle de notre organisation internationale, si l'I. T. F. groupe aujourd'hui les cheminots et les autres ouvriers des transports de presque tous les pays d'Europe, si les travailleurs des transports des autres parties du monde l'appuient de plus en plus dans sa tâche, et si elle est, par conséquent, en voie de devenir une véritable organisation mondiale, c'est en partie grâce à l'activité de van Kol qui ici, comme dans d'autres domaines du mouvement syndical, a fourni un travail de pionnier.

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

Chronique Syndicale.

Le mouvement des travailleurs des transports a pu enregistrer, au cours des dernières semaines un nombre de mouvements se terminant par une victoire. Citons, parmi les principaux, le relèvement des salaires dans les ports de Hambourg, Harbourg, Lübeck et les autres ports de la Mer du Nord et l'issue heureuse de la grève des marins-pêcheurs de la Rochelle. Tandis que le réajustement des salaires dans les ports allemands de la Mer du Nord a pu être obtenu sans suspension du travail, les marins des chalutiers de la Rochelle ont été contraints de déclencher une grève qu'ils ont menée avec une décision et une endurance exemplaires durant près de trois mois. La résistance acharnée des armateurs s'est brisée finalement devant l'agitation considérable qui s'était emparée de la population de la Rochelle.

Deux mouvements importants sont actuellement en suspens qui amèneront, tôt ou tard, des conséquences de longue portée: les conflits aux chemins de fer anglais et allemands. En ce qui concerne le premier, il est possible qu'une phase plus aiguë s'en fasse encore quelque peu attendre, étant donné qu'après l'issue heureuse du conflit dans l'industrie minière, dans lequel cheminots et ouvriers des transports se rangèrent de façon unie du côté des mineurs, les Compagnies de chemins de fer estimeront sans doute qu'il n'est pas opportun, pour le moment, de se mesurer avec leur personnel. Le conflit qui sévit en Allemagne peut, par contre, tourner, d'un moment à l'autre, en une grève. Cette possibilité n'est point écartée par le relèvement de 5 pfennig par jour par poste de travail, accordé, de son propre chef, par la Compagnie des chemins de fer du Reich dans les grandes villes et dans quelques autres centres, après que les négociations, ouvertes par l'intermédiaire du Ministère du Travail, eussent échoué. Cette décision n'a fait, au contraire, qu'augmenter l'indignation parmi les cheminots, car, sans parler encore de l'insuffisance absolue de l'augmentation, son introduction est ressentie par le personnel comme une provocation, du fait que la mesure a été prise sans entente préalable avec les représentants du personnel. Il n'est d'ailleurs un secret pour personne que le Gouvernement appuie l'Administration des Chemins de fer du Reich dans sa résistance contre les revendications présentées par les organisations du personnel et qu'il lui a même fait interdire, par le Chancelier d'Empire, M. Luther, de réaliser une entente. Si cette attitude ne se modifie point, une grève des chemins d'Allemagne sera inéluctable.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Affiliations.

Les organisations suivantes qui, jusqu'au 1er juillet dernier, adhéraient à l'I. T. F. en groupe, par la voie de la Fédération nationale des Transports de Grande-Bretagne, ont adressé à présent des demandes individuelles d'admission:

National Union of Enginemen, Firemen, Mechanics and Electrical Workers ;

National Union of Distributive and Allied Workers ;
Penarth and Barry Coal Trimmers' Union, Cardiff ;
National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland ;
Amalgamated Marine Workers' Union.

Comme on sait, la Fédération britannique des Transports est sortie de l'I. T. F. en date du 1er juillet 1925.

*
**

Délégation aux États-Unis.

Les difficultés spéciales naissant de mouvements en cours ou probables dans divers pays empêchent la plupart des militants, désignés pour faire partie de la délégation sus-visée, de donner exécution à leur projet. On espère que l'entrevue entre les représentants des organisations de cheminots, de gens de mer et d'ouvriers des transports d'Amérique et celles d'Europe pourra avoir lieu au printemps de 1926.

*
**

La nouvelle publication sur les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les divers pays.

Au début de septembre, 700 exemplaires avaient été commandés du deuxième volume sur les conditions de travail qui contient, comme on sait, des rapports concernant les pays suivants : Yougoslavie, Norvège, Autriche, Belgique, Italie et Canada, de même que des renseignements complémentaires au premier volume. Le nombre commandé n'est pas en rapport avec les frais et la peine qui ont été consacrés à cet ouvrage, ni avec les jugements élogieux qui nous sont parvenus de divers pays. Des commandes ultérieures, dans un but de distribution du volume parmi les principaux militants, nous semblent, par conséquent, souhaitables.

*
**

Changement d'adresse.

La nouvelle adresse de l'Union autrichienne des Ouvriers des Transports, adhérente à l'I. T. F., est celle-ci :

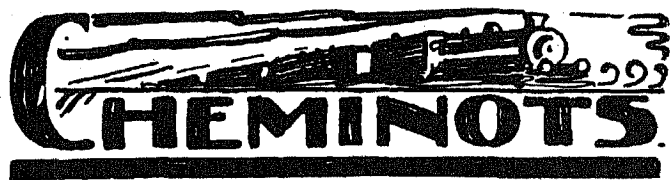
Freier Gewerkschaftsverband in Österreich, Wien XV., 6, Schuselkgasse.

*
**

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes :

Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. M.	fl. 1.590,—
Union britannique des Ouvriers des Transports	£ 412.10.0
Union des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie	tsch. Kr. 14.888,38
Union suédoise des Chauffeurs de navire	fl. 90,—
Union norvégienne des Ouvriers des Transports	fl. 312,—
Union des Travailleurs des Ports italiens	fl. 180,—
Union des cheminots finlandais	fl. 3,45
Fédération allemande du Trafic	GM. 4.000,—



La journée de huit heures et l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer.

Ainsi qu'il a été mentionné dans le dernier numéro du Bulletin, le Congrès de l'Association internationale des Chemins de fer tenu à Londres, à l'occasion du centenaire du chemin de fer, s'est longuement occupé de la journée de huit heures dans les chemins de fer. Les comptes-rendus parus dans le périodique hebdomadaire anglais « Modern Transport » nous permettent à présent de fournir quelques renseignements complémentaires sur les délibérations qui eurent lieu au sein de la section chargée d'examiner ce point.

Un des rapporteurs sur la question était M. Clower de la « London Midland and Scottish Railway ». Voici un des passages essentiels de son discours : « Après des efforts prolongés et acharnés pour obtenir l'introduction de la journée de huit heures, les cheminots et leurs syndicats ont à peu près atteint leur but et ils comptent sans doute voir ériger leur conquête en régime définitif. De événements récents font prévoir que la semaine de 48 heures n'est pas l'ultime revendication des cheminots. Dans certains pays, les syndicats préparent une campagne pour imposer une diminution ultérieure de la durée du travail. Devant la force croissante du mouvement, dans le sens d'une action concertée internationalement pour tout ce qui touche les conditions de travail, il est nécessaire que les Compagnies de Chemins de fer soient sur leurs gardes. Si, ce qui est manifeste, l'introduction universelle de la journée de huit heures était déjà peu justifiée, celle d'une journée plus courte l'est encore moins. Le mouvement est conduit avec habileté. Tout en traitant avec tout le respect voulu la sacrosainte journée de huit heures, les syndicats suggèrent qu'elle doit comprendre des pauses pour les repas. Cette revendication fait preuve d'une adresse un peu trop apparente et vise sans doute à gagner la sympathie d'autorités publiques compatissantes. Si cette suggestion est adoptée, les syndicats auront placé la fine pointe d'un coin, destiné à briser la généreuse réglementation actuelle de la durée du travail. » L'orateur insista ensuite sur l'impossibilité d'une application rigide de la journée de huit heures dans l'exploitation des chemins de fer et constata que les syndicats sont prêts à tenir compte de cette impossibilité, si le travail supplémentaire reste en deça de limites raisonnables, ce dont une garantie leur est offerte par le paiement supplémentaire des heures fournies en sus de huit. La transgression de limites raisonnables conduirait par contre inévitablement à des conflits, car les travailleurs y verraient une tentative de saper le principe des huit heures.

Après avoir entendu encore deux autres rapporteurs, le président de la section, le Dr. J. H. Parmelee d'Amérique, constata que trois conclusions s'imposaient :

- 1° l'établissement d'une distinction entre heures de travail effectif et heures de présence ;
- 2° la nécessité que la journée de travail se composât de huit heures de travail effectif ;
- 3° la nécessité d'un rendement majoré par homme et par heure.

Après des discussions prolongées, la résolution suivante fut adoptée à l'unanimité :

« Après avoir entendu les représentants des divers pays représentés, la Commission (section IV) est d'avis qu'une journée de huit heures rigide est inapplicable sur les chemins de fer, par suite des différences que présentent les conditions et les besoins des diverses régions, mais que chaque cas devrait faire l'objet d'un examen particulier en tenant compte des circonstances et du caractère des travaux à exécuter.

La section attire tout particulièrement l'attention sur la nécessité :

1° d'établir une distinction entre les heures de présence et les heures de travail effectif, et, d'autre part, de limiter raisonnablement la durée quotidienne de présence ;

2° de répartir sur une période suffisamment prolongée le nombre des heures de présence compensatrices de manière à obtenir la moyenne d'une journée de huit heures, avec un nombre limité d'heures supplémentaires, en tenant compte des circonstances spéciales dans lesquelles se trouvent les divers pays. »

La portée de cette résolution apparaît clairement lorsqu'on la compare à celle qui fut votée, presque simultanément, par le Congrès international des Cheminots, convoqué par l'I. T. F. à Bellinzona. Cette dernière réclame nettement l'abolition de la distinction entre durée de présence et travail « effectif », tout en admettant des exceptions justifiées par les conditions locales. La résolution du Congrès de l'Association internationale érige par contre cette distinction en principe. La pensée qui inspire le point 2° de cette résolution doit également être repoussée par les travailleurs du rail, car elle vise à étendre sur une période assez prolongée les heures compensatrices des heures supplémentaires, ce qui porterait à une diminution des allocations supplémentaires. De la sorte, les garanties que les cheminots anglais, par exemple, possèdent aujourd'hui contre les abus que permettrait une application non rigide de la journée de huit heures, seraient compromises et de sérieuses irrégularités de la durée du travail se produiraient. Ceci va à l'encontre du principe de la journée de huit heures, partant des intérêts du personnel. Celui-ci a, jusqu'ici, dans tous les pays, tenu pleinement compte des difficultés qui se posent lors de l'application de la journée de huit heures dans les chemins de fer ; il est, à son tour, en droit d'exiger que les compagnies et administrations de chemins de fer tiennent également compte des intérêts de leur salariés.

La fondation de l'Union unifiée des Cheminots allemands.

Le 27 juin 1915, l'Union allemande des Cheminots et le Syndicat national des Employés et Employés-Aspirants aux Chemins de fer allemands ont fusionné, lors d'un congrès commun, tenu à Cologne, et ont signalé cet événement à l'intérêt du monde extérieur en donnant à l'organisation, créée par cette fusion, le nom de « Union unifiée des Cheminots d'Allemagne » (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands).

Cet événement clôt l'histoire mouvementée de deux organisations du personnel des chemins de fer allemands. L'Union allemande des Cheminots fut fondée le 1er juin 1916, mais ne put prendre un réel essor qu'après la révolution qui apporta aux cheminots le droit d'association. Lors de sa fondation, l'organisation ne groupait que 1086 membres ; ce nombre augmenta en 1917 à 37.051 et en 1918 à 62.007 syndiqués. Les années 1919 et 1920 accusent l'accroissement le plus important, l'effectif augmentant respectivement à 284.656 et à 418.174 membres. Au cours des années qui suivirent, l'Union continua à s'étendre et l'apogée fut atteint en 1922. Ce fut ensuite que la compression des effectifs et l'occupation de la Ruhr exercèrent leur influence funeste et firent baisser le nombre des membres à 225.000. Le noyau des syndiqués était recruté parmi les ouvriers de l'exploitation, des ateliers et de l'entretien de la voie. L'organisation ne réussit guère à prendre pied parmi le personnel des cadres.

Le Syndicat des Employés et Employés-Aspirants recrutait ses membres uniquement parmi les employés et, au temps où il portait encore le nom de « Fédération syndicale » (Gewerkschaftsbund), il réussit à grouper la majorité du personnel des cadres, par l'union d'à peu près 80 syndicats d'employés existant avant la guerre. Cette organisation se trouva toutefois pendant longtemps sous la tutelle de l'Administration et ce ne fut qu'en décembre 1922 qu'elle réussit à briser ses liens. La grande masse des membres décida à ce moment de se débarrasser de ses dirigeants. Il est vrai que, sous l'influence aussi des bruits lancés par la Direction disant que l'organisa-



tion était devenue l'objet d'influences communistes, un grand nombre de fonctionnaires supérieurs, et moyens ensuite, quittèrent la Fédération, mais en même temps celle-ci se développa, ayant entretemps changé son nom en celui cité ci-dessus, en une véritable organisation syndicale de combat.

A l'heure actuelle, l'Union unifiée des Cheminots groupe environ un tiers de l'effectif du personnel de la Compagnie de Chemins de fer du Reich, mais il est à prévoir que la fusion survenue haussera pour les cheminots l'attrait du mouvement syndicaliste et que, dans les temps à venir, tant ouvriers qu'employés, rejoindront en nombres importants les rangs de l'Union. On constate dès à présent que la puissance des cheminots s'est considérablement accrue. La fusion des deux syndicats, grâce à laquelle, pour la première fois en Allemagne, ouvriers et employés des chemins de fer sont groupés en une seule organisation de combat a pu être désignée, à juste titre, par le Camarade *Scheffel*, lors du Congrès, comme un événement d'importance historique pour la totalité des travailleurs du rail. Nous sommes certains que les organisations de cheminots groupées dans l'I. T. F. sauront également apprécier à sa juste importance la création de l'Union unifiée des Cheminots allemands.

Le 11e Congrès des Cheminots luxembourgeois.

Les 27 et 28 juin 1925, le 11e Congrès de la Fédération Nationale des Cheminots luxembourgeois se réunit à Wasserbillig.

Les assises eurent un cours normal et mirent en lumière la satisfaction des cheminots à propos du rejet de la convention ferroviaire qui visait à remettre les réseaux du pays dans les mains du capital privé. Car la Fédération des Cheminots luxembourgeois a mis le meilleur de ses forces au service de cette lutte, où il y allait de l'indépendance des chemins de fer du pays.

Le Congrès acquit une importance particulière du fait de la délégation officielle au Congrès par la nouvelle Chambre des Députés de son président et de son secrétaire, de même que par la présence du nouveau Ministre qui a tenu à venir remercier les cheminots, le second jour du Congrès, de leur attitude courageuse et désintéressée.

L'adoption à l'unanimité du rapport moral, ainsi que la confiance renouvelée au Bureau sortant, attestent du succès de l'activité des dirigeants. Le rapport financier fut également approuvé de façon unanime et l'assemblée donna décharge au trésorier en lui adressant ses remerciements. On décida, à côté de la création de plusieurs autres sources de revenus, la tenue d'une loterie, analogue à celle de l'année passée, en faveur de la fondation d'une maison de retraite et de convalescence et d'un orphelinat.

Concernant la *journée de huit heures*, la résolution suivante fut adoptée à l'unanimité :

« Le 11e Congrès national de la Fédération des Cheminots luxembourgeois proteste contre le sabotage de la journée de huit heures dans les chemins de fer, réclame, pour autant que possible, l'application de la durée du travail ininterrompue de huit heures à tous les services, demande que les heures de service, notamment du personnel de la locomotive et des trains, soient réglées de concert avec le personnel et fait appel à la Chambre et au Gouvernement de ratifier finalement la convention de Washington sur la journée de huit heures. »

Le fait que le régime des retraites et pensions n'est pas encore réglé par la loi donna lieu à un échange de vues approfondi qui se termina par l'adoption de la résolution que voici :

« Le 11e Congrès de la Fédération des Cheminots luxembourgeois, réuni à Wasserbillig, les 27 et 28 juin 1925, donne mandat au Conseil National d'entreprendre des démarches énergiques afin d'obtenir la mise à exécution, de l'art. 51 du Statut ferroviaire, et d'œuvrer pour que le Règlement des Retraites qui, depuis le 7 mars, se trouve à l'étude au Conseil d'Etat, soit liquidé dans le plus bref délai et que les retraités

touchent à la fin la pension légitime d'un montant raisonnable qui leur a été promise depuis longtemps. »

Le Conseil national fut en outre mandaté pour entreprendre, sans délai, de concert avec le Gouvernement, en vue de l'insuffisance du Statut actuel des cheminots, une révision totale du Statut et, plus particulièrement, pour mener à bien l'augmentation du minimum d'existence réclamée depuis longtemps.

Au cours de la séance de clôture, le camarade Hack, Vice-président, présenta un rapport détaillé sur la question ferroviaire. Pour exprimer sa confiance dans le Bureau, le Congrès adopta l'ordre du jour suivant, sans discussion et à l'unanimité :

« Le 11e Congrès de la Fédération des Cheminots luxembourgeois,

Considérant le changement survenu dans la question ferroviaire par suite de la situation politique des derniers mois ;

Confirme les ordres du jour votés par les Congrès précédents et préconisant la nationalisation du réseau ferré tout entier,

Déclare s'employer de toutes ses forces et par tous les moyens pour hâter une solution de la question ferroviaire dans ce sens ;

Espère que la possibilité sera offerte à la Fédération, en sa qualité de facteur de la production, de prendre une part effective à la solution de la question ;

Fait confiance au Bureau et passe à l'ordre du jour. »

Citons, pour terminer, la décision de participer pour une somme de 100.000 francs au capital de l'imprimerie coopérative, à fonder par la Commission Syndicale du Luxembourg.

La résistance passive à Cuba.

Un intéressant exemple de l'efficacité de la résistance passive, en remplacement de la grève, nous vient de Cuba. Le 16 février dernier, la Fédération ferroviaire de Cuba présenta à l'Administration des Chemins de fer consolidés de Cuba un projet de contrat. Celle-ci repoussa nettement toutes les propositions et refusa d'entamer des négociations.

Le Comité Exécutif de l'organisation, considérant que les circonstances n'étaient pas favorables au déclenchement d'une grève, décida d'essayer la méthode du « travail selon les règlements ». Les résultats furent des plus satisfaisants, car le 7 juin la Compagnie fit des propositions à l'organisation qui aboutirent à un accord, adopté par une assemblée générale du 25 du même mois.

Au termes de l'accord, la Compagnie s'engagea à réintégrer dans les 24 heures tous les agents qui avaient été révoqués ou suspendus pour avoir pris part au mouvement et à examiner avec bienveillance les propositions avancées par l'organisation, cet examen devant être suivi par des négociations à ouvrir le 6 juillet au plus tard et à mener à bonne fin dans les 30 jours.

Le mouvement se trouva facilité par le fait que les lignes et le matériel roulant des chemins de fer cubains se trouvaient en mauvais état, ce qui était dû, d'une part aux tentatives d'économies de la Compagnie et d'autre part aux conditions climatiques du pays. Avec cela, le matériel roulant ne suffisait pas pour faire face de façon satisfaisante aux nécessités du trafic.

Le fait que la Direction a été en mesure de tenir bon pendant quatre mois semble indiquer que la méthode ne fut pas appliquée aussi rigoureusement qu'elle l'a été à certaines occasions dans d'autres pays ; toutefois elle n'a pas manqué son effet. On dit que la consommation de combustibles par les locomotives augmenta de 100% et que la Compagnie eut d'importantes surestaries à payer à d'autres réseaux.

La Compagnie répliqua au mouvement, ainsi qu'il résulte des termes de l'accord, par la révocation ou la suspension sous toutes espèces de prétextes. Vers la fin du conflit, le personnel de cinq trains fut informé, en arrivant le matin, qu'il avait été licencié. La Compagnie suspendit ensuite ces trains, prétextant

que les hommes avaient refusé de les conduire, avec le but manifeste de dénigrer les hommes aux yeux de l'opinion publique. L'organisation fit alors appel aux autorités qui contraignirent la Direction à réintégrer les hommes et à faire marcher les trains.

La Fédération des Cheminots cubains est évidemment remplie d'enthousiasme par sa victoire. En rapportant sur les résultats du mouvement, le Président exprima l'opinion qu'un mouvement de ce genre ne peut pas ne pas réussir, si les hommes suivent strictement les instructions qui leur ont été données.

A propos du rapport de l'Union pan-russe des Cheminots.

Afin d'éviter des malentendus, il nous semble opportun de faire précéder de quelques observations la publication, dans le présent Bulletin, des conditions de travail des cheminots russes.

Le rapport que nous publions est uniquement basé sur les communications que nous a adressées l'Union pan-russe des Cheminots, en réponse à notre questionnaire. Les renseignements n'ont pas été reproduits textuellement; de même que pour les rapports d'organisations adhérentes, nous avons quelque peu synthétisé les réponses, ce qui toutefois n'a porté aucune atteinte au contenu du rapport. Également, nous n'avons rien omis de ce qui peut aider à se rendre compte des conditions existant en Russie et des rapports entre l'organisation et l'administration. Au contraire nous avons cherché, dans cette partie du rapport, à suivre, d'aussi près que possible, le texte de l'organisation russe. Nous croyons devoir souligner ceci plus particulièrement, étant donné que le lecteur attentif ne sera pas toujours en mesure de se faire une idée très nette de la participation des cheminots à la gestion de l'entreprise et devra parfois se contenter d'assertions assez vagues. Le manque de clarté auquel on se heurtera ci et là dans le rapport doit donc être attribué aux formules choisies par les cheminots russes eux-mêmes.

Nous regrettons tout particulièrement que le rapport ne fournisse pas une image plus complète des traitements et salaires. Dans cette partie, les renseignements dont nous disposons se bornent à un aperçu des normes qui en régissent le calcul. Seul pour le mécanicien, l'image devient plus concrète, en tant que le pouvoir d'achat de son « salaire hebdomadaire » est indiqué par rapport à certains articles de première nécessité. Il n'est pas dit ce qu'il faut exactement entendre par salaire hebdomadaire. Il est permis de supposer que les primes d'économie et l'indemnité de parcours y sont incluses; leur montant est assez important pour le personnel de la locomotive, car, ainsi qu'il ressort des données, elles s'élèvent à à peu près 100 à 120 pour cent du salaire de base.

Si l'on considère en outre que le mécanicien est classé en Russie dans une échelle de salaire assez élevée (il se trouve, par exemple, à trois échelles au-dessus du chef de train), on arrive à la conclusion que la situation économique du mécanicien dépasse de beaucoup celle de la moyenne des cheminots russes conclusion dont il faut tenir compte en appréciant le pouvoir d'achat de son salaire. On constatera également que la proportion entre les prix des divers articles cités diffère beaucoup en Russie de celle existant dans la plupart des autres pays. Généralement, par exemple, le prix d'une paire de chaussures et celui d'un complet sont dans le rapport 1 à 5, tandis qu'en Russie le rapport n'est pas même de 1 à 3. Il en est de même pour d'autres articles. Nous ne sommes pas en mesure de juger d'ici jusqu'à quel point on entend en Russie par un complet « de qualité moyenne » autre chose que dans les autres pays.

La partie du rapport qui a trait aux retraites et secours en cas de maladie pourrait également donner lieu à de nombreuses remarques. Nous préférons toutefois laisser aux

cheminots le soin de juger eux-mêmes. Nous tenons entre-temps à déclarer de façon expresse que nous sommes bien loin de vouloir imputer au régime des Soviets ou aux syndicats russes les conditions de travail existant en Russie. Le Gouvernement soviétique a pris sur lui la conduite d'un navire qui prenant l'eau de tous les côtés et qui ne pouvait être empêché de sombrer qu'au prix d'efforts excessifs. Dans la période où ces travaux d'amélioration devaient être effectués, la Russie fut sans cesse dérangée par des interventions étrangères. Aujourd'hui encore, les difficultés ne sont pas surmontées. Le développement économique de la Russie est sérieusement entravé par le refus de crédits de la part des États capitalistes, ce qui est d'autant plus funeste que les organismes de production et de communications de la Russie ne pourront être maintenus et perfectionnés qu'à l'aide de l'industrie d'autres pays. Nous sommes, par conséquent, d'avis que dans la phase actuelle de la révolution russe, il n'est guère possible de s'attendre à ce que les travailleurs russes soient dans des conditions économiques beaucoup meilleures que les autres travailleurs et nous ne nous croyons pas le droit d'exercer de la critique à ce sujet. Toutefois, nous estimons ne pas devoir renoncer à critiquer l'expression insuffisante par rapport à certains points. Il est parlé, par exemple, sans cesse du droit à la retraite, tandis qu'il est bien évident qu'il n'existe pas de droit à la retraite, mais uniquement une assurance contre l'invalidité.

Il y a un autre passage dans le rapport lequel nous ne voulons pas passer sous silence. Nous voulons dire la phrase suivante : « Les taux des salaires et les augmentations périodiques sont fixés par entente entre l'organisation ou ses sections locales et l'administration de l'entreprise en question et dépendent évidemment des possibilités financières de l'entreprise. » L'admission d'une pareille corrélation entre la fixation des salaires et le rendement de l'entreprise a toujours été repoussée par le mouvement syndicaliste et surtout lorsqu'il s'agissait, comme aux chemins de fer, d'entreprises d'intérêt. Il nous est possible de comprendre qu'en Russie il ait fallu déroger et qu'on ait dérogé à ce principe, mais ce qui nous semble incompréhensible, c'est que l'Union des Cheminots russes considère un écart semblable de principes syndicaux incontestés comme une « évidente » et partant parfaitement normale. Nous savons que ce principe du rendement est une part essentielle de la nouvelle politique économique russe, mais avons cru cependant ne pas devoir laisser sans contredit un pareil renversement des principes syndicalistes. Pour le reste, nous recommandons le rapport à l'étude attentive de tous les cheminots.

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

Russie.

1. La forme d'exploitation.

Les chemins de fer de Russie forment une régie autonome et constituent, avec les autres industries principales de production, (industrie métallurgique, minière, du textile etc.) une partie fondamentale de l'économie socialiste de l'U.R.S.S. (Union des Républiques soviétiques socialistes). Cette forme d'exploitation est une conséquence de la révolution d'octobre qui a mis tous les chemins de fer (réseau de l'État et compagnies privées) à la disposition de l'État soviétique.

La direction centrale, tant au point de vue technique que commercial, repose entre les mains du Commissaire des Communications, nommé par le Comité Central Exécutif des Soviets. Les chemins de fer se divisent en 27 réseaux, dirigés par des administrations qui relèvent, à leur tour, du Commissariat des Communications. Chaque réseau a une administration séparée; les budgets de ces divers réseaux sont réunis et constituent un chapitre de la loi des finances. La fixation des conditions de travail est du ressort du Comité Central Exécutif des Soviets.

II. Le rendement financier.

Le rendement des chemins de fer était très variable dans l'ancien Etat. Les rentrées nettes furent les suivantes dans les années ci-dessous :

1890	1,1 millions de Roubles (0,6 % du capital)
1898	51,1 millions de Roubles (12,6 % du capital)
1908	15,4 millions de Roubles (1,1 % du capital)
1913	203,9 millions de Roubles (10,5 % du capital)
1916	419,0 millions de Roubles (14,68% du capital)

Les chiffres se rapportant aux années de guerre donnent une image fautive de la situation car, 1^o ils ne tiennent pas compte de la dépréciation de la monnaie ; 2^o les divers impôts de guerre y sont inclus.

Les années de 1917 à 1920 furent les années de la révolution, de la guerre civile, de l'intervention et du blocus. Ces événements de même que la baisse ininterrompue du change empêchèrent toute comptabilité. En 1921 et 22, on tenta de remettre sur pied l'administration financière des chemins de fer, tentatives qui ne commencèrent à donner des résultats, à la suite de la stabilisation de la monnaie, que dans les années 1922, 1923 et 1924.

Des biens ferroviaires en nombre considérable furent détruits pendant les années 1917 à 1920, à savoir : 3672 ponts, 175.000 verstes de conduites télégraphiques et téléphoniques, 5000 bâtiments, 21.250 verstes de voie ferrée, 2904 appareils de manœuvre d'aiguillage, 381 remises de locomotives et ateliers. Une quantité considérable de matériel et d'autres biens fut en outre détruite ou aliénée.

Les chiffres suivants renseignent sur l'état actuel des chemins de fer et sur leur développement au cours des dernières années.

	1913	1922	1923	1924	Janv. 1925
1^o Longueur d'exploitation du réseau ferré (en verstes)					
Voie normale (russe)	61.694	63.518	63.831	67.950	68.646
Voie étroite	4.415	1.567	1.437	1.279	1.217
total	66.109	65.082	65.278	69.238	69.863
2^o Parc du matériel roulant					
Locomotives	20.030	19.067	19.507	20.211	20.086
Locomotives en bon état	16.538	6.778	7.924	8.898	9.147
Wagons de marchandises (en milliers)	476	422	405	435	437
Wagons affectés au service de petite vitesse (en milliers)	398	240	214	230	243
3^o Rendement du matériel roulant					
Milliers de locomotives-verstes	572.365	189.350	215.071	241.728	—
Milliers d'essieux-verstes	19.599	5.455	6.868	8.619	—
4^o Service de marchandises					
Quantité de marchandises transportées (en millions de poud)	9.658	2.437	3.544	4.115	—
Milliards de poud-verstes	4.394	919	1.346	1.929	—
Nombre moyen des voitures chargées par jour	33.000	9.590	11.741	13.607	—
5^o Emploi du matériel roulant					
Parcours moyen journalier d'une locomotive de train de marchandises (en verstes)	112	85	100	108	—
Parcours moyen d'un wagon de marchandises (en verstes)	70	30	43	52	—
Chargement moyen d'un wagon de marchandises (en poud)	654	833	650	718	—
Chargement net moyen d'un train militaire ou de marchandises (en poud)	19.572	13.920	17.737	20.392	—
6^o Main-d'œuvre					
Nombre total de personnes employées					
Pour le compte de l'entreprise	1.176.725	714.898	714.872	694.493	—
Pour d'autres comptes à l'exception des travaux de construction et de réparation	—	—	46.017	55.676	—
Journaliers auxiliaires	—	—	108.563	53.501	—
Total	—	—	869.452	803.670	—
Effectif par verste					
Pour le compte de l'entreprise	12,5	12,9	11,0	10,3	9,9
Pour d'autres comptes	—	—	—	0,7	0,8
Journaliers auxiliaires	—	—	—	1,5	0,8
Total	—	—	—	12,5	11,5

(N. B. 1 verste russe = 1,097 km ;
1 poud russe = 16,4 kilogrammes)

En jugeant ces chiffres, il faut tenir compte de ce qui suit.

L'effectif du personnel était en 1913 supérieur de 60.000 à 70.000 unités aux chiffres donnés par la statistique officielle, vu que celle-ci n'a pas tenu compte des journaliers auxiliaires. L'année 1913 fut particulièrement favorable ; le rendement, tant économique que financier, des chemins de fer atteignit son maximum en cette année. L'exercice financier des Chemins de fer de l'U. R. S. S. va du 1er octobre au 30 septembre ; exercice 1921 veut dire la période allant du 1er octobre 1921 au 30 septembre 1922.

Durant la guerre civile, les chemins de fer se trouvèrent privés des combustibles principaux — le charbon et le naphte — et se virent contraints de chauffer au bois. Après la fin de la guerre, une modification se produisit. Les chiffres suivants permettront de se faire une idée des quantités utilisées des divers combustibles.

	1913	1921	1922	1923	Avr. 1924
Bois	13	49	37	36	11
Charbon	65	27	29	35	54
Naphte	22	24	33	28	34,6

« Ce qui est avant tout remarquable », observe l'Union pan-russe des Cheminots, « c'est que l'assainissement de l'entreprise ne s'est pas tant fait dans le sens d'une augmentation de la quantité du matériel roulant, que dans celui de l'emploi de plus économique possible. En fin de compte, la meilleure preuve de l'assainissement des chemins de fer est fournie par la liquidation du déficit qui, en dépit des difficultés excessives et de la lourde succession laissée par la période de la guerre civile, de l'intervention et du blocus, a pu être réalisé en 1924. Ce résultat a été obtenu, moins par les mesures de nature administrative et économique, que par les efforts considérables et le sentiment dont était animé le personnel, de sa responsabilité pour la bonne marche de l'entreprise des chemins de fer appartenant aux ouvriers et paysans de l'U. R. S. S. Ordre dans l'administration et exploitation aussi économique que possible, voilà pour les cheminots et leurs organisations des questions du plus haut intérêt, car seuls l'augmentation du rendement individuel, l'accroissement du rendement de l'entreprise et une lutte inlassable contre tout désordre économique peuvent amener une amélioration de la situation économique des cheminots. C'est pour cette raison que toutes mesures d'économie sont décidées par l'administration des chemins de fer, d'un commun accord avec l'organisation et qu'on demande pour leur mise en application la collaboration de tous les organismes syndicaux, des premiers jusqu'aux derniers. L'organisation et ses sections locales doivent veiller à ce que les mesures d'économie ne portent point préjudice aux travailleurs mais produisent, au contraire, une amélioration de leurs conditions d'existence. »

Les tarifs des chemins de fer sont arrêtés par les autorités supérieures de l'Etat. Le système des tarifs est revu d'année en année par le Conseil dit des Tarifs, composé de représentants des organisations de l'industrie et du commerce, de même que de l'Etat et des divers réseaux ferrés. Comme règle générale, les tarifs actuels s'élèvent à peu près à 85% de ceux d'avant-guerre.

Les services automobiles ne concurrencent pas les chemins de fer, mais collaborent avec eux ; ils sont surtout affectés aux transports urbains. Si les services automobiles étaient plus développés, ils ne pourraient que favoriser l'exploitation des chemins de fer.

Les chemins de fer effectuent le transport de courrier et de colis et mettent à la disposition des Postes des wagons spéciaux qui roulent en conformité des horaires établis, ainsi que des locaux dans les gares. Les Postes se charge de rendre à destination la correspondance des différents réseaux entre eux.

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

Les relations générales entre les organismes économiques et les syndicats de l'U. R. S. S. sont réglées par le Code du Travail, de même que par les contrats collectifs généraux. Dans les diverses entreprises, les rapports sont régis par des règlements internes, élaborés par l'administration et soumis à l'approbation des syndicats. Le personnel dirigeant des services économiques est élu avec la collaboration des organisations ; celles-ci participent à l'organisation du travail et ont le droit de demander des comptes aux dirigeants de l'entreprise. Le Conseil du Commissariat des Communications est nommé avec la participation du Comité central de l'Union des cheminots. Les nominations à des positions administratives aux chemins de fer de l'U. R. S. S. sont faites, après accord avec le Comité central de l'organisation ou avec les organismes locaux.

Des questions particulièrement importantes qui nécessitent un accord entre l'organisation et le Commissariat des Communications sont liquidées dans des conférences de représentants des parties intéressées. Dans certains cas, une conférence est convoquée réunissant le Bureau du Comité central de l'Union et le Conseil du Commissariat. Les divergences concernant des questions touchant la situation matérielle des travailleurs, sont soumises à une Commission d'arbitrage du Commissariat du Travail ou bien l'intervention directe du Conseil du Commissariat du Travail est demandée. Le choix de l'arbitre doit être approuvé par les deux parties. Des divergences d'autre nature (politique économique, questions financières etc.) sont traitées par le Conseil du Travail et de la Défense (abréviation russe « STO ») ou par le Conseil des Commissaires du Peuple.

L'Union des Cheminots et ses sections locales ont le droit d'inviter, à des intervalles réguliers ou lorsque la nécessité s'en fait sentir, les dirigeants du Commissariat, ainsi que ceux des réseaux ou les chefs des divers services, à rapporter sur leur activité.

Lors d'absence du service pour acquittement de fonctions syndicales, les agents bénéficient, durant toute la période de leur absence, du salaire moyen touché par leur catégorie dans leur lieu de résidence.

Dans les entreprises, les fonctions de l'organisme syndical sont accomplies par des Conseils locaux (Conseils d'entreprise). Il existe en outre, dans les diverses localités dans le but de favoriser une exploitation économique et efficace, des Commissions pour l'exploitation et des Conférences pour la production. Ces Conférences ont été créées par l'organisation et regroupent un nombre important de représentants des ouvriers des ateliers de diverses professions et d'autres services. Elles sont chargées d'étudier, entre autres choses, les mesures à prendre pour la réalisation d'améliorations techniques, les mesures d'économie projetées par l'administration ainsi que les mesures en vue de la suppression du désordre économique. A côté des ouvriers, les techniciens, participent aux délibérations de ces commissions et conférences. Une partie de ceux-ci émet des rapports, une autre partie prend part aux travaux. Les Conférences entendent les rapports des chefs d'atelier, des ingénieurs, des contre-maitres etc. Leur activité a déjà contribué de beaucoup à relever le rendement économique des chemins de fer.

IV. Le droit de grève.

Tous les salariés de l'U. R. S. S., y compris les cheminots, possèdent le droit de grève. Toutefois, il n'y a pas et il n'y a pas eu de raisons justifiant l'application de ce droit, vu que les droits consentis aux syndicats permettent de liquider les différends, sans avoir recours à ce moyen de lutte.

Ce nonobstant, en vertu de l'article 61 des Statuts, l'Union dispose d'une Caisse de grève. Vu qu'il n'y a pas eu de grève, les fonds ont été, en exécution des décisions des Congrès et Conférences, affectés au secours de camarades étrangers et de collègues sans travail.

V. L'organisation du personnel.

Il existe aujourd'hui une organisation unique des cheminots de l'U. R. S. S. Après la révolution de février 1917, le développement du mouvement des cheminots donna lieu à la création d'un grand nombre de syndicats professionnels. Au cours de la révolution, ceux-ci s'amalgamèrent graduellement et en 1919 fut fondée l'organisation unique des cheminots.

L'Union adopte — ainsi que le disent les Statuts — le principe de la lutte des classes à outrance et se fixe, de même que le prolétariat de l'U. R. S. S., comme but ultime la réalisation du socialisme par la voie de la dictature du prolétariat. Ni l'organisation, ni une de ses sections adhérent de quelque sorte à l'Internationale d'Amsterdam. L'Union des Cheminots est affiliée au Conseil Central des Syndicats pan-russes qui englobe tout le mouvement syndical du pays.

A l'heure actuelle, l'Union des Cheminots compte 813.457 membres. Le personnel de la locomotive des chemins de fer de l'U. R. S. S. compte 43.410, celui des services administratifs 31.784, les télégraphistes 39.228 et les ouvriers de l'entretien de la voie 148.430 unités. Aucune tendance ne se fait jour vers une sécession de certaines catégories ou la création de sections autonomes.

VI. La fixation des conditions de travail.

Les conditions de travail des cheminots sont régies, tant par le Code du Travail que par les contrats collectifs généraux et locaux et par les règlements du service.

Le contrat collectif général est conclu entre le Comité central de l'organisation et le Commissariat des Communications. Les contrats locaux sont conclus entre les Conseils des Sections de l'organisation et les Administrations des réseaux, sur la base du contrat général et en tenant compte des circonstances locales.

Tous les contrats conclus sont enregistrés par les deux parties au Commissariat du Travail. L'enregistrement a pour but d'empêcher que les contrats contiennent des clauses moins favorables que n'en prévoit la législation et de les mettre sous la protection de l'autorité de l'Etat.

La durée de validité des contrats est arrêtée par accord entre les parties. Des modifications peuvent être adoptées avant l'expiration des contrats ; tout changement doit également être enregistré au Commissariat du Travail.

Les accidents de chemins de fer en France.

Le Secrétariat de l'I. T. F. avait espéré publier dans le présent numéro du Bulletin un article sur le nombre remarquablement élevé d'accidents de chemins de fer, survenus en France ces derniers temps, exposant le point de vue du personnel en la matière. A notre regret, nous avons dû renoncer à ce projet, n'ayant pas reçu en temps voulu les renseignements requis. Nous espérons faire paraître l'article en question dans le numéro d'octobre.

2. La clause existant à Neuköpping et dans d'autres ports aux termes de laquelle le déchargement de navires doit être effectué en des délais déterminés, sera supprimée. Font exception les ports où le déchargement est fait par une coopérative ouvrière.

3. La clause suivante est insérée dans tous les contrats : Les hommes touchant un salaire horaire doivent être payés pour 4 heures au minimum. Si toutefois, les hommes d'une équipe d'après-midi travaillent 3 heures $\frac{1}{2}$, ils sont rétribués pour la durée effective du travail.

Le contrat prévoit, en outre, que des négociations locales devront avoir lieu concernant les conventions locales et pour la fixation des salaires à la tâche. A défaut d'entente, une commission d'arbitrage, composée de deux représentants de chacune des parties et d'un président, nommé par le tribunal permanent d'arbitrage, devra liquider le différend. L'Union des Ouvriers des Transports espère obtenir de la sorte des améliorations pour les travailleurs.

Les ouvriers des transports danois sont en droit d'enregistrer les résultats de leur lutte avec satisfaction d'autant plus,

qu'il s'agissait en ce conflit d'écarter une offensive préparée depuis longtemps. « Diminutions des salaires et prolongation des heures de travail » voilà le mot d'ordre du patronat qui, prétextant que l'économie danoise serait autrement ruinée, n'a pas hésité de déclencher et de laisser persister pendant près de trois mois le conflit du travail le plus considérable qui ait jamais ébranlé le Danemark. Le patronat avait mobilisé toutes ses forces et toutes ses ressources pour livrer aux travailleurs une bataille décisive et leur infliger une défaite dont ils n'auraient pas tôt fait de se relever. Ces projets toutefois ont honteusement échoué. Dirigés par leurs syndicats, les travailleurs danois leur ont opposé une résistance si acharnée que finalement les employeurs se sont vus contraints de capituler sur toute la ligne et de faire encore de nouvelles concessions. Ce qui mérite d'être remémoré avec une satisfaction toute particulière, c'est que, dans cette lutte, l'Internationale a pu donner la preuve d'être autre chose qu'un facteur idéologique ou moral, en accordant à la classe ouvrière danoise — le rapport de l'Union des Ouvriers des Transports danois l'atteste à nouveau — au moyen du boycottage des navires suédois par la Fédération internationale et par la Fédération inter-scandinave des Transports, un appui effectif de grande valeur et en augmentant, de la sorte, son esprit de combativité.

Les participants au 1^{er} Congrès international du Personnel des Tramways Bruxelles, 18 au 20 juillet 1925.



Les délégués qui n'ont pas encore reçu, contre remboursement, la photographie reproduite ci-dessus et qui désirent la posséder, sont priés de s'adresser directement à la Centrale du Personnel des Tramways du Brabant, Place Fontainas, 13, Bruxelles, sous remise de 9 francs belges.

La Fédération allemande du Trafic en 1924.

Ainsi qu'il ressort du rapport moral pour 1924, le recul dans l'effectif qui s'était manifesté en 1923 a continué encore en 1924. L'effectif était fin 1924, de 274.275 contre 428.240, fin 1923. La majeure partie de ce recul se produisit au cours du 1^{er} trimestre de l'année sur laquelle porte le rapport ; dans le 4^e trimestre, les pertes furent minimales. L'effectif de l'organisation à la fin de l'année se répartit comme suit : entrepôts et magasins 75.929 ; entreprises industrielles 24.495 ; manutentions 39.918 ; automobilisme et aviation 15.829 ; ports et docks 22.661 ; navigation intérieure 12.095 ; navigation maritime 8.802 ; tramways et chemins de fer secondaires 32.413 ; P. T. 19.632 ; gens de maison 14.184 ; théâtres, cinémas etc. 4.460 ; divers 3.857.

La Fédération mena au cours de l'année 108 grèves offensives, 22 grèves défensives et fut englobée en 15 lock-outs. Le total de travailleurs participants à ces conflits fut de 44.826.

L'aperçu suivant renseigne sur le nombre de contrats collectifs conclus dans l'industrie des transports d'Allemagne. Etaient en vigueur :

le 1 ^{er} janvier 1923	1.576 contrats englobant	64.402 entreprises et	681.200 personnes ;
le 1 ^{er} janvier 1924	810 contrats englobant	46.422 entreprises et	493.074 personnes ;
le 1 ^{er} janvier 1925	610 contrats englobant	33.750 entreprises et	359.500 personnes ;

Il résulte des chiffres ci-dessus que le patronat allemand a profité de l'affaiblissement du mouvement syndical pour écarter systématiquement le contrat collectif.

Les rentrées de la Fédération se montèrent au cours de l'année à 4.250.000 Mark, les dépenses à 3.042.267 Mark. Sa fortune totale s'élevait, fin 1924, à environ 1 million $\frac{1}{2}$ de Mark. Notons encore que, du 1er au 4e trimestre, les rentrées avaient doublé. Le rapport émet l'espoir que la fin de l'année 1925 accusera une augmentation de l'effectif.

Une statistique des accidents survenus en France dans les années 1914-1923.

Le dernier numéro du Bulletin du Ministère du Travail de France (Avril-Mai-Juin 1925) contient une statistique des accidents déclarés dans les industries soumises à la loi du 9 avril 1898, à l'exception des chemins de fer et des mines, pendant les années 1914-1923. Dans l'aperçu ci-après, nous avons établi une comparaison entre les chiffres se rapportant aux deux catégories professionnelles des Transports et Manutention, et les nombres totaux d'accidents déclarés par année :

Année	Morts	Incapacité		Suites inconnues	Totaux
		permanente	temporaire de plus de 4 jours		
1914					
Transports et manutention	347	385	48.926	733	50.391
Totaux toutes catégor.	1.147	3.163	292.103	4.759	301.172
1915					
Transports et manutention	373	350	48.518	680	50.921
Totaux toutes catégor.	1.246	3.539	242.921	4.604	252.310
1916					
Transports et manutention	420	419	55.809	907	57.555
Totaux toutes catégor.	1.546	3.746	392.145	8.894	406.331
1917					
Transports et manutention	479	550	58.852	887	60.768
Totaux toutes catégor.	1.561	4.387	470.896	12.011	488.855
1918					
Transports et manutention	477	361	61.323	880	62.041
Totaux toutes catégor.	1.558	3.043	467.344	7.441	479.986
1919					
Transports et manutention	569	564	90.584	550	91.267
Totaux toutes catégor.	1.559	4.070	481.522	3.866	491.017
1920					
Transports et manutention	538	709	93.135	1.100	115.482
Totaux toutes catégor.	1.932	5.931	640.528	7.959	656.350
1921					
Transports et manutention	494	593	79.225	1.193	81.505
Totaux toutes catégor.	1.822	5.298	600.583	7.936	615.639
1922					
Transports et manutention	476	679	85.040	849	86.044
Totaux toutes catégor.	1.837	6.513	668.713	5.767	682.830
1923					
Transports et manutention	536	659	90.058	587	91.840
Totaux toutes catégor.	2.082	7.259	763.986	4.648	777.975
1914-1923					
Transports et manutention	4.709	5.269	711.470	8.336	747.824
Totaux toutes catégor.	16.290	64.949	5.020.741	67.885	5.169.865
Pourcentage transports	28,9%	8,1%	14,1%	12,2%	14,5%

Cette statistique atteste, une fois de plus, des sérieux dangers auxquels sont exposés les travailleurs des transports. A remarquer particulièrement le pourcentage élevé des morts, car, tandis que les transports accusent 14,5 pour cent des nombres totaux, le pourcentage des accidents mortels est de

28,9, phénomène qui se répète avec régularité dans chacune des dix années auxquelles a trait la statistique. Ce qui mérite également d'être remarqué c'est l'augmentation considérable du nombre des accidents à partir de l'année 1920. Ce nombre qui en 1919 était encore de 491.017 monte subitement en 1920 à 656.350, baisse en 1921 à 615.639, pour remonter en 1922 à 682.830 et en 1923 à 777.975. Le nombre d'accidents mortels accuse également une progression notable et atteint en 1923 à 2.082, chiffre maximum de toute la période.

Résolution adoptée par le Congrès de Bruxelles.

Le Congrès de Bruxelles a encore voté la résolution que voici :

Le Congrès international du Personnel des Tramways affilié à l'I. T. F. exprime son adhésion sans réserves au vœu émis par le Congrès des camarades cheminots, tenu récemment à Bellinzona, s'élevant pour la défense des libertés syndicales — malmenées par la réaction croissante — et pour la défense du prolétariat chinois tout entier, victime de l'odieuse rapacité capitaliste internationale. Il élève en même temps ses protestations contre l'attitude des autorités politiques italiennes qui, en vue du Congrès international du Personnel des Tramways, ont refusé au représentant de la Centrale italienne le document nécessaire pour pouvoir passer la frontière afin de participer aux délibérations du dit Congrès.



Les nouvelles soldes dans la grande pêche allemande.

Sur la base d'une sentence arbitrale rendue, fin août, par une commission spéciale d'arbitrage, les salaires fixes dans la grande pêche allemande ont été augmentés. Ils se montent actuellement aux taux que voici (les chiffres entre parenthèses indiquent les soldes précédentes) :

1er officier	146 Mark (135) par mois	plus 1% du produit net
2e officier breveté	119 Mark (110) par mois	plus 0,7% du produit net
2e officier non-breveté	103 Mark	
Remmailleur de filets	103 Mark (96) par mois	plus 0,6% du produit net
Matelot	90 Mark (84) par mois	plus 0,5% du produit net
Novice	48 Mark	
Coq	103 Mark (93) par mois	plus 0,6% (jusqu'ici 0,5%) du produit net
1er mécanicien	161 Mark (150) par mois	plus 0,1% du produit net
2e mécanicien	129 Mark (120) par mois	plus 0,7% du produit net
Chauffeur	101 Mark (94) par mois	plus 0,5% du produit net

Les nouveaux taux s'appliquent avec effet rétroactif au 1er août 1925. Est considéré comme produit net de la pêche le prix touché, déduction faite des droits de port, droits de marché et droits de déchargement. Le total de ces droits s'élève en moyenne à 5% du produit brut.

L'équipage a, en outre, droit à un certain paiement en nature et à 50% du produit des foies, des œufs et huiles de poisson. Les hommes sont nourris par l'armement.

Les marins sont exempts du déchargement du poisson ; la durée du travail dans le port est de 8 heures par jour. Après chaque voyage, les hommes ont droit à 24 heures de repos ininterrompu. Une indemnité de nourriture de M. 2,25 par jour leur est accordée dans ce cas.

Après avoir fourni une année de service auprès de la même maison d'armement, les hommes ont droit à 7 jours de congé,

pendant lesquels ils touchent la solde et l'indemnité de nourriture. Leurs effets sont assurés pour les montants que voici : capitaine 750 Mark ; officiers, mécaniciens, remmailleurs de filets, matelots et novices 600 M. ; chauffeur et coq 400 M. Les hommes malades touchent, outre l'indemnité de maladie légale, l'indemnité de nourriture, au cas où ils ne sont pas hospitalisés.

L'équipage d'un chalutier faisant la pêche sur la mer du Nord se compose de : 1 capitaine, 2 officiers, 1 remmailleur de filets, 2 matelots, 1 coq, 2 mécaniciens et 2 chauffeurs. Sur les chalutiers faisant la pêche d'Islande, l'effectif est augmenté d'un matelot, entre le 1er juillet et le 31 janvier, et de 2 matelots, entre le 1 février et le 30 juin.

Supposant que 7 voyages dans la Mer du Nord sont faits par trimestre, accusant un produit net moyen de 4000 Mark,

les hommes toucheraient par trimestre, en salaire fixe plus part de pêche : 1er officier 704,— ; 2e officier 543,20 ; remmailleur 498,60 ; matelot 403,— ; coq 498,60 ; 1er mécanicien 749,— ; 2e mécanicien 573,20 ; chauffeur 436,— Mark. Ces chiffres ne comprennent pas la quote-part du produit des foies etc. (en moyenne 525 Mark par trimestre).

Lors de pêches d'Islande (supposant 4 voyages $\frac{1}{2}$ par trimestre, accusant un produit net moyen de 8000 Mark), les hommes toucheraient en salaire fixe plus part de pêche : 1er officier 780,— ; 2e officier 596,40 ; remmailleur 514,20 ; matelot 441,— ; coq 514,20 ; 1er mécanicien 825,— ; 2e mécanicien 626,40 ; chauffeur 474,— Mark. Il faut ajouter à cela une moyenne de 675 Mark, pour l'équipage entier, comme part au produit des foies.

Indices comparatifs des salaires des différentes catégories de gens de mer au 1^{er} septembre 1925.

Pays	Tonneaux de jauge brute au 30. 6. 25	Matelot par rapport		Conducteur petite chaudière par rapport		Charpentier par rapport		Chauffeur par rapport		Soutier par rapport		1er Maître d'équipage par rapport		Matelot léger par rapport	
		au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.
Grande-Bretagne et Irlande.	19.274.000	100	100	117	100	128**)	100	106	100	100	100	117	100	69	100
Etats-Unis.	11.605.000	100	143	120	147	—	—	104	141	—	—	120	147	76	156
France	3.262.000	100	57	113	56	113	51	106	55	100	58	113	56	75	63
Allemagne.	2.993.000	100	48	119	49	124	47	113	47	96	47	124	51	54	42
Pays-Bas	2.585.000	100	92	115	91	115	83	105	91	85	78	115	91	50	66
Norvège.	2.555.000	100	77	113	75	113	59	103	75	59	46	113	75	54	60
Australie	2.230.000*)	100	183	118	186	—	—	112	195	100	183	106	166	71	188
Suède.	1.215.000	100	92	114	90	114	82	100	87	69	63	114	90	83	109
Danemark	1.008.000	100	100	113	97	113	88	103	97	68	68	113	97	49	70
Belgique	538.000	100	55	113	53	121	52	104	55	100	55	113	53	73	58
Lettonie	?	100	36	119	36	119	33	113	38	100	46	119	36	88	45
Russie	?	100	67	138	78	121	63	108	68	88	58	129	74	79	74

*) Chiffre total pour les Dominions britanniques — **) Minimum.

Les soldes des matelots ont servi de base pour la comparaison entre les différents pays ; les soldes payées en Grande-Bretagne ont servi de base pour la comparaison entre les différents pays. Les chiffres indiquent les soldes au 1er septembre 1925, calculées d'après le change en vigueur à cette date

£ 1.- = \$ 4,85 $\frac{3}{4}$ = 102,35 frs. fr. = 20,40 Mark = 12,09 $\frac{5}{8}$ florins = 26,62 $\frac{1}{2}$ cour. norv. = 18,07 cour. suéd. = 21,62 $\frac{1}{2}$ cour. dan. = 105,35 frs. belges = 25 roubles lettonnes.

Le tableau ci-dessus se borne à une comparaison entre la valeur-or des soldes et n'établit aucun parallèle entre leur pouvoir d'achat. La solde d'un matelot, exprimée dans la monnaie des divers pays, était au 1er septembre 1925 : en Grande-Bretagne de £ 9.0.0, aux Etats-Unis de \$ 62.50, en France de frs. 530, en Allemagne de Mark 89, aux Pays-Bas de fl. 100, en Norvège de cour. 185, en Australie de £ 16.10.0, en Suède de cour. 149, au Danemark de cour. 195, en Belgique de frs. 525, en Lettonie de Rb. 80, et en Russie de £ 6.0.0. Les autres soldes payées en Grande-Bretagne, se montent aux chiffres suivants : Conducteur de petite chaudière £ 11.10.0, Charpentier (minimum) £ 11.10.0, Chauffeur £ 9.10.0, Soutier £ 9.0.0, 1er Maître d'équipage £ 10.10.0, Matelot léger £ 6.5.0.

A tous échos.

Un nouvel idéal humanitaire nous vient d'Amérique. Du moins, Reuter nous informe que la récente assemblée de l'Association américaine de Chimie a pris position contre la décision de la Conférence de Genève qui interdit l'usage de gaz empoisonnés comme moyen de combat ; elle a motivé son attitude en alléguant que l'interdiction de la guerre chimique signifie l'abandon des méthodes de guerre humaines et un retour aux horreurs du champ de bataille. Selon cette logique américaine, les guerres deviendront d'autant plus humaines que la puissance destructrice des armes sera plus grande. Heureusement, il n'a pas été possible de mettre cet idéal en pratique au cours de la dernière guerre, étant donné que les méthodes de guerre « humaines » n'avaient pas encore atteint leur degré actuel de perfectionnement technique.

Tandis que les tentatives faites pour utiliser les avions au service de la grande pêche n'ont pas donné jusqu'ici de résultats dans la Mer du Nord par suite des conditions climatiques, on a eu plus de chance dans l'Océan Pacifique. Le *Temps* nous informe que la pêche de thons et de sardines y a augmentée en 1924 d'environ 50%, par rapport à l'année précédente, ce qui serait dû, en partie du moins, à l'usage de trois avions qui, survolant une certaine partie de la mer, informaient la côte par T. S. F. de la présence de bancs de poisson en indiquant la grandeur et la direction dans laquelle ils se mouvaient.

Une industrie où les travailleurs sont syndiqués, pour 100 pour cent, est l'industrie du papier en Grande-Bretagne. Ce phénomène plutôt rare s'explique avant tout par la lutte tenace menée par les travailleurs organisés contre tous leurs collègues non-syndiqués. Récemment encore, 500 syndiqués de Culter (Aberdeenshire) ont fait une grève de 3 semaines, parce que cinq travailleurs de leur entreprise n'étaient affiliés à aucun syndicat. Le travail ne fut repris qu'après que les hommes eussent adhéré à une organisation syndicale.

Nous reproduisons ci-dessous une statistique officielle des Etats-Unis qui donne un aperçu intéressant sur le développement des salaires et de la part qu'il constituent des valeurs produites par l'industrie.

Année	Salaire moyen par personne employée	Valeur moyenne produite par personne employée	Pourcentage du salaire par rapport à la valeur produite
1849	\$ 247.38	\$ 1.064.83	23.23
1859	288.95	1.438.22	20.09
1869	302.08	1.648.42	18.32
1879	346.90	1.965.01	17.65
1889	444.83	2.204.46	20.17
1899	437.40	2.450.01	17.85
1904	477.37	2.705.35	17.64
1909	518.06	3.125.00	16.57
1914	579.62	3.445.93	16.82
1919	1.157.97	6.861.86	16.87

On constate qu'à l'ascension continue du salaire réel, correspond une baisse, presque aussi régulière, de la quote-part

que les salaires représentent de la valeur produite. Tandis qu'en 1849, on pouvait, avec le montant du salaire, racheter 23,23 pour cent de la production, ce pourcentage a diminué au cours de 7 décades à 16,87 pour cent. Nous ne disposons pas de données plus récentes, mais il est hors de doute que la mécanisation du travail survenue aux Etats-Unis ces dernières années, aura diminué davantage la quote-part représentée par le salaire. La crise de débouchés qui se fait sentir partout — également aux Etats-Unis — en est un indice.

Le 1er juillet 1925, 420 navires jaugeant 777.179 tonneaux étaient désarmés en Grande-Bretagne.

Dans le premier trimestre 1925, le mouvement des frets dans les ports de l'Afrique du Sud accuse, par rapport à la même période de 1924, une augmentation de 1.551.075 à 1.862.468 tonnes. Cette augmentation se rapporte surtout au transport de charbon, de maïs et de matériel de chemins de fer.

Le nombre d'automobiles enregistrées aux Etats-Unis était, le 1er juillet 1925, de 17.550.000, ce qui signifie une augmentation de 2.000.000 voitures, en comparaison avec le chiffre du 1er juillet 1924 et une légère diminution par rapport au 31 décembre 1924.

Dans un article de la « Monthly Labor Review », M. Ethelbert Stewart, Commissaire des Etats-Unis pour la statistique du travail, signale que l'indice du salaire mensuel moyen par personne employée a baissé en août 1924, par rapport à août 1923, dans la mesure que voici (salaire mensuel moyen de 1923 = 100).

Industrie du textile	de 100,8 à 96,9
Production de fer et d'acier	» 100,1 à 95,8
Industrie du cuir	» 98,6 à 99,4
Métaux autres que le fer et l'acier	» 97,3 à 88,8
Véhicules pour transports terriens	» 100,9 à 96,8

L'indice du total des salaires a baissé dans la même période dans la mesure suivante :

Industrie du textile	de 98,0 à 78,4
Production de fer et d'acier	» 102,4 à 75,6
Industrie de cuir	» 97,1 à 86,8
Métaux autres que le fer et l'acier	» 90,5 à 71,9
Véhicules pour transports terriens	» 102,7 à 81,0

L'indice du degré d'occupation était en août 1924, par rapport à août 1923 :

Industrie du textile	80,9 contre 97,2
Production de fer et d'acier	78,9 » 102,3
Industrie du cuir	87,3 » 98,5
Métaux autres que le fer et l'acier	81,0 » 93,0
Véhicules pour transports terriens	83,7 » 101,8

M. Stewart cherche dans ce mouvement des salaires et du marché du travail l'explication principale du fait qu'en dépit de l'augmentation de la population, il a été consommé aux Etats-Unis, pendant les mois d'été 1924, 37.000.000 Livres de beurre en moins que dans la même période de 1923.

Espéranto.

Usage pratique de l'espéranto dans l'I. T. F.

Par l'intermédiaire des associations espérantistes ouvrières, le Secrétariat de l'I. T. F. a adressé dans le temps un appel à un certain nombre d'organisations d'Esthonie, de Perse, du Japon, de Chine et de Turquie, les invitant à adhérer à l'I. T. F. Comme suite à cet appel, un échange de correspondance en espéranto eut lieu avec l'organisation des cheminots d'Esthonie, correspondance qui se termina par l'adhésion de cette organisation. A présent, le Secrétariat de l'I. T. F. vient de recevoir de la Fédération japonaise des Ouvriers des Transports une lettre en espéranto où il est dit que le Comité directeur s'est prononcé en faveur de l'affiliation et soumettra au prochain Congrès une proposition dans ce sens.

L'espéranto — la langue de la T. S. F.

La terre est devenue fort petite en considération des moyens de s'entendre et de communiquer que l'esprit humain a su, dans son activité inlassable, conquérir sur la nature. Nous, habitants du globe terrestre, nous nous sommes rapprochés et nous nous rapprocherons encore davantage. Le fait que, ce nonobstant, les peuples ne se sont pas encore mis d'accord sur la question si éminemment importante d'une langue internationale est un indice regrettable de la lenteur avec laquelle se réalisent les choses les plus nécessaires et les plus évidentes. L'introduction d'une langue internationale, à côté des diverses langues internationales, se fait sentir comme une nécessité des plus impérieuses dans la situation économique et de civilisation où se trouvent actuellement les peuples. C'est pourquoi l'espéranto doit devenir la langue par excellence de ce moyen de traverser l'espace avec une rapidité à peine concevable, la langue de la T. S. F., destinée à nouer autour du monde des liens de rapprochement entre les peuples.

Du « Freie Eisenbahn-Jugend ».

L'espéranto et la science.

« The Signal », l'organe mensuel de la « Association of Wireless and Cable Telegraphists », publie quelques détails concernant la Conférence internationale, tenue à Paris en mai dernier, pour étudier l'usage de l'espéranto dans les sciences appliquées. La conférence avait été convoquée par la Internacia Sciencia Asocio sous les auspices de l'Académie des Sciences et réunit les délégués de 140 organisations, de vingt pays.

Citons, entre autres orateurs, M. Daniel Berthelot, Président de la Société française de Chimie et le Docteur Pierre Corret, Président de la Internacia Radio Asocio. M. Berthelot signala les précieux services qu'une langue, construite de façon aussi logique et aussi simple que l'espéranto, peut rendre aux hommes scientifiques du monde entier, tandis que le Docteur Corret souligna la nécessité qu'on éprouve d'une langue internationale dans la téléphonie sans fil. Le commerce ne ressent par en premier lieu cette nécessité, ayant recours, pour les communications internationales, à des procédés d'abréviation, qui toutefois ne sauraient être utilisés par tout le monde.

Des résolutions furent votées recommandant que toutes les institutions d'enseignement inscrivent à leur programme l'espéranto comme matière facultative et que toutes les organismes techniques ou scientifiques fassent, pour leur conférences et rapports internationaux, usage de l'espéranto comme des autres langues, jusqu'à ce que la pratique ait démontré la possibilité d'utiliser l'espéranto comme unique moyen d'entente internationale.

LES LIVRES REÇUS

De Woninghuurregeling. — « Der Indische Ambtenaar en zijn Positie ». — (La situation du fonctionnaire indien, — Les foyers), publié par le Comité central de l'Union des Employés des Chemins de fer des Indes néerlandaises.

Rapport moral et financier sur les années 1923 et 1924 de la Fédération suisse du Personnel des Services publics.

Compte-rendu du Congrès national, tenu à Amsterdam, du 8 au 11 mai 1925, de l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et des Tramways.

Annuaire pour 1924, publié par la Fédération allemande du Trafic.

Troisième rapport annuel, 31 décembre 1924, de la Transport and General Workers' Union.

American Labor Press Directory. — (Livre d'adresses de la Presse ouvrière américaine), publié par la Rand School of Social Science, 7 East 15th Street, New-York N. Y.