



BULLETIN D'INFORMATION
DE LA
**FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM: (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

SOMMAIRE :

Communications diverses :			
A la veille du combat	13	La représentation du personnel auprès de la Société des Chemins de fer allemands	18
Chronique syndicale	15	Conditions de travail des cheminots chinois	19
L'I.T.F. et la Chine (Résolution)	15	Ouvriers du Transport :	
Un avertissement à l'adresse des Etats-Unis	16	La situation actuelle de la navigation intérieure en Europe	20
Communications du Bureau	16	Assurance facultative de la Fédération allemande du Trafic pour l'assistance judiciaire et la responsabilité en cas d'accidents,	20
Cheminots : Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Pologne)	17		
		Conditions de travail des marins et ouvriers du port de Tripoli	22
		Les frais de déchargement dans les principaux ports européens	22
		Gens de Mer :	
		La session de la Commission paritaire maritime	23
		A tous échos	24
		Espéranto	24

Prière d'emprunter des communications
à notre Bulletin - en mentionnant la source

COMMUNICATIONS DIVERSES

A la veille du combat.

Lorsque, après la guerre mondiale, les représentants des gouvernements d'une soixantaine d'Etats se réunirent à Washington afin d'établir sur le papier — se sentant menacés par le spectre de la révolution — de concert avec les délégués patronaux et ouvriers de leurs pays, une réglementation internationale de la journée de huit heures, la conférence crut, dans sa toute-sagesse, devoir placer les gens de mer en dehors du cadre de la réglementation.

Elle estima que leurs conditions de travail et les circonstances dans lesquelles ils vivent étaient de nature si spéciale — de même que celles des ouvriers agricoles et de la main-d'oeuvre de couleur des pays coloniaux, les chinois, hindous et autres coolies, — qu'il fallait qu'une conférence spéciale s'occupe de régler leurs heures de travail et de rédiger une «convention» spéciale à leur usage.

Cette conférence spéciale fut tenue en juin 1920 à Gênes. Des débats spéciaux eurent lieu, une «convention» spéciale fut présentée qui, mise aux voix,

fut repoussée. Depuis lors, 7 ans se sont écoulés et les marins attendent toujours la réglementation uniforme de la durée du travail qui leur fut promise, à eux également; les marins attendent toujours l'introduction internationale de la journée de huit heures.

On ne saurait cependant prétendre que ce fait les place — pour le moment du moins — dans une situation défavorable comparativement aux centaines de mille travailleurs de nombreux pays qui, à Washington, ont conquis les huit heures. Car, à l'heure actuelle, 7 ans après son adoption, on constate que la convention de Washington n'est toujours pas ratifiée, abstraction faite d'un petit nombre de pays — la Belgique, la Bulgarie, le Chili, la Grèce, la Roumanie et la Tchécoslovaquie. Et même dans ces pays, la ratification de la convention de Washington ne signifie pas grand'chose dans la pratique, en raison des nombreuses dérogations qui y ont été prévues à la journée de huit heures, tandis que l'Italie qui a ratifié de façon *conditionnelle*, a introduit de façon *inconditionnelle* la journée légale de 9 heures, ce qui signifie que, dans la pratique, les heures de travail y dépassent ce nombre. Somme toute, dans tous les pays — dans le petit nombre de ceux qui ont ratifié et dans le grand nombre de ceux qui, en dépit de toutes les déclarations et promesses solennelles, n'ont pas encore procédé à la ratification — la situation est telle que là où la classe ouvrière ou certaines catégories de travailleurs ont conquis les huit heures et sont en mesure de défendre et de sauvegarder de leurs propres forces cette conquête, la journée de huit heures existe toujours. Dans tous les autres cas, la journée de huit heures, qu'elle ait été ou non prévue par la loi ou promulguée officiellement, a depuis longtemps disparu.

Ce qui n'empêche pas que les marins attendent toujours que la promesse solennelle qui leur fut donnée soit réalisée; et que depuis l'échec de la conférence de Gênes, les efforts sont poursuivis avec zèle, par la voie du Bureau international du Travail, pour obtenir que la journée de huit heures soit stipulée internationalement. Dans la Commission paritaire maritime, créée dans le

Les nouvelles ayant un 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.

emps comme une espèce de consolation, les délégués des marins ont tenté à maintes reprises d'obtenir que la question des heures de travail fût inscrite à l'ordre du jour d'une session de la Conférence du Travail. Jusqu'à tout récemment, ces efforts ont été vains. Les délégués des armateurs dans la Commission paritaire maritime formaient toujours un bloc solide et refusaient toute concession. Les délégués ouvriers constituaient un petit groupe intérieurement divisé, manquant de cohésion et de discipline, et dont certains membres défendaient, fut-ce consciemment ou inconsciemment, les intérêts des armateurs.

Cette situation a pris fin grâce à l'intervention de l'I. T. F. Depuis la conférence de Gênes, lorsque presque toutes les organisations de marins appartenaient à la «International Seafarers Federation», créée par M. Havelock Wilson et dirigée par lui, cette organisation internationale s'est effondrée, comme suite à l'activité de l'I. T. F. d'une part et au manque absolu d'activité de la I. S. F. de l'autre. Toutes les organisations de marins de cette Internationale, à une ou deux près, ont adhéré à présent à l'I. T. F. ou se sont engagées à suivre ses directives. Une espèce de communauté de travail a en outre été établie entre la section des marins de l'I. T. F. et l'Internationale des Officiers de la Marine marchande.

Comme une conséquence de cette modification dans la situation internationale, il a été possible non seulement d'élaborer, dans une réunion tenue à Amsterdam en janvier 1926, au nom de toutes les organisations de marins, un projet de réglementation de la journée de huit heures, mais encore de donner à entendre au Bureau international du Travail que les marins exigeraient que fût examinée la question des heures de travail et que, si la conférence devant se réunir en juin refusait de décider l'inscription de la question des heures de travail à bord à l'ordre du jour d'une prochaine session, les marins quitteraient la conférence et la boycotteraient.

La conférence en question qui s'ouvrit le 7 juin de l'année passée et dont les résultats furent par ailleurs minimes pour les marins, décida par 67 voix contre 23 de prier le Conseil d'administration du B. I. T. d'inscrire la question des heures de travail à l'ordre du jour d'une session de la conférence à tenir en 1928. Tel fut le premier résultat, bien qu'encore assez maigre, de l'attitude unie des gens de mer sous la direction de l'I. T. F.

Un deuxième résultat fut le renouvellement complet des mandats dans la Commission paritaire maritime. Aucun des délégués ouvriers qui y siégeaient jusqu'alors ne fut réélu. Furent élus à leur place 7 délégués (5 délégués titulaires et 2 suppléants), candidats de l'I. T. F. et responsables envers elle de leurs actes.

Dans la session de la Commission paritaire maritime, tenue à Genève le 20 janvier et jours suivants — la première session de la commission dans sa nouvelle composition — le groupe des délégués ouvriers agit pour la première fois avec une parfaite cohésion. Le résultat fut tel que, du premier coup, ils réussirent à obtenir ce que leurs prédécesseurs avaient tenté en vain

pendant 6 ans: la commission décida par 7 voix contre 5 de recommander au Conseil d'administration l'inscription de la question des heures de travail à bord à l'ordre du jour d'une session maritime de la Conférence de 1928. Dans sa réunion du 29 janvier dernier, le Conseil a décidé depuis, par 12 voix contre 9 et 2 abstentions, de suivre la recommandation de la Commission paritaire: en 1928 la question des heures de travail sera donc inscrite à l'ordre du jour de la conférence; en 1928 la question pourra et devra être débattue.

Il dépendra des organisations des marins et de leurs Comités directeurs, mais avant tout des marins eux-mêmes, de savoir si, dans la Conférence de 1928, on fera autre chose que *discuter* la question de leurs heures de travail. C'est d'eux-mêmes que dépendra le résultat des débats; c'est d'eux qu'il dépendra si ce résultat sera heureux, c'est à dire si les débats aboutiront à une introduction internationale de la journée de huit heures. C'est d'eux aussi qu'il dépendra de savoir si pareille réglementation, une fois votée, sera réellement appliquée et respectée dans la pratique.

Car une chose est certaine: sans une action très énergique de la part des marins, les discussions de la Conférence de 1928 aboutiront de nouveau à rien et à moins de rien. Et même si en 1928 une réglementation des heures de travail est réalisée, même si les marins «obtiennent» les huit heures, la décision restera une décision sur papier, l'application échouera complètement, si les marins ne sont pas disposés et en mesure d'obtenir et de maintenir par la force son introduction. Seule la menace, exprimée ou non, mais nettement perceptible, que les marins sont résolus à prendre, par la voie de l'action directe, ce qui leur fut retenu jusqu'à présent, déterminera, ainsi qu'il a été le cas dans le passé et qu'il sera le cas à l'avenir, en 1928 les patrons et les gouvernements à accorder aux travailleurs, c'est à dire aux marins, autre chose que des déclarations et des promesses sur papier.

Ce sont le désir et la disposition à la lutte qui sont nécessaires. Pour les obtenir, une préparation systématique et consciente s'impose. Lorsque ces lignes verront le jour, une réunion aura eu lieu à Amsterdam de représentants de toutes les organisations de marins adhérentes à l'I. T. F., dans le but d'étudier les moyens propres à entamer la propagande pour la journée de huit heures, à préparer l'action pour sa conquête et à organiser la lutte à venir.

Ceci afin que les armateurs et les gouvernements ne renouvellent pas en 1928 le jeu joué en 1920 à Gênes, mais surtout afin que les marins ne deviennent pas la dupe de promesses non tenues et de serments violés, ainsi que ce fut le cas à Washington où la classe ouvrière entière fut victime de la tactique d'adroits diplomates et d'employeurs rusés.

EDO FIMMEN.

Chronique syndicale.

Autour de la Convention de Washington.

Pendant la session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail, tenue à Genève à la fin de janvier dernier, les débats ont porté de nouveau sur la question de la ratification de la Convention de Washington relative à la durée du travail. Le résultat de ces débats est loin d'être encourageant. Une fois de plus, il s'est trouvé qu'il est vain d'espérer une ratification prochaine de cette convention importante entre toutes. Tout ce qui a été avancé de la part des patrons et des gouvernements se réduisait, généralement parlant, au vieux refrain accordé dans la négative et qui commence à devenir rabaché. Était seule nouvelle la découverte subite du délégué gouvernemental anglais Wolfe, qui constata que la documentation réunie par le Bureau international du Travail sur la question des heures de travail n'était pas assez complète pour permettre une décision définitive. Jusqu'ici le gouvernement anglais n'avait jamais fait valoir des objections de ce genre, mais avait simplement motivé son attitude négative par l'allégation que d'autres Etats industriels négligeaient de procéder à la ratification et que le texte de la convention permettait plusieurs interprétations. Afin de parer à ces soi-disantes difficultés, le gouvernement anglais, donnant suite à une suggestion des trade-unions, arrangea, en mars 1926, une entrevue des ministres du Travail des principaux pays industriels, entrevue qui, après des débats relativement courts, aboutit à un accord. On sait que «d'interprétation» adoptée par cette conférence ne laisse pas d'être inquiétante pour les travailleurs, attendu qu'elle constitue sur certains points un écart assez sensible du texte de la convention, mais elle offre en tout cas l'avantage d'infirmier, une fois pour toutes, les objections alléguées par le gouvernement anglais. On s'attendait donc de façon générale à ce que la Grande-Bretagne ne tarderait pas à faire part à Genève de la ratification, mais au lieu de cela, le représentant anglais vient raconter à Genève que la question n'a pas encore été étudiée suffisamment et il remet au Directeur du B.I.T. deux grandes pages de nouvelles questions.

Il n'est pas difficile de deviner à quoi vise cette tactique: il faut trouver un nouveau prétexte qui dispense les gouvernements du devoir de procéder à la ratification. C'est à cela uniquement que tend le gouvernement conservateur anglais et, à présent que ses anciens arguments contre la ratification ont perdu leur valeur, il est à la recherche d'autres moyens qui lui permettent de dissimuler son intransigeance.

L'attitude du délégué gouvernemental anglais à Genève démontre en tout cas que le gouvernement ne veut point de la Convention de Washington et on ne peut s'empêcher de ressentir une impression assez curieuse en lisant que le Directeur du B.I.T. continue à vivre dans l'optimisme et déclare — ainsi que mande le correspondant genevois de la Frankfurter Zeitung — qu'il est «persuadé que dans un temps relativement rapproché les principaux pays industriels procéderont à la ratification». Un pareil optimisme ne semble point justifié, lorsqu'on vient de lire dans la presse que la loi votée en France portant ratification de la Convention de Washington, rend l'application de cette convention dépendante de la ratification par les gouvernements allemand et anglais.

Il est évident que, dans ces circonstances, la classe ouvrière doit se demander ce qu'elle peut désormais

attendre de Genève et si le moment n'est pas venu d'engager, indépendamment de l'Organisation internationale du Travail et de ses décisions, la lutte pour la journée de huit heures. Car si l'on continue de la sorte à Genève, le rôle assigné au Bureau du Travail lors de sa création semble inversé: au lieu de servir le progrès social, il servira la réaction sociale.

Un autre indice de ce danger se trouve dans l'étrange restriction que s'est imposée le Conseil d'administration du B.I.T., lors de la fixation de l'ordre du jour pour la session ordinaire de la Conférence internationale du Travail de 1928. Contrairement à la recommandation du Directeur Albert Thomas, le Conseil n'a retenu qu'un seul point et encore, non pas, ainsi que l'avait proposé le groupe ouvrier, celui de l'assurance-chômage; mais la question de la prévention des accidents qui, quel qu'importante qu'elle soit, présente certainement un caractère moins urgent que la première qui, dans presque tous les pays, attend encore une solution. Or, il devient de plus en plus d'usage — le délégué ouvrier Thorberg l'a signalé de façon expresse — que les Gouvernements et Parlements des divers pays reculent la discussion des questions sociales, en alléguant qu'il faut attendre d'abord que l'Organisation internationale du Travail se prononce dans la question. C'est à dire qu'on excuse sa propre inactivité en se réclamant de Genève et qu'à Genève on s'efforce méthodiquement de saboter les travaux.

Il nous semble que la récente session du Conseil d'administration a clairement démontré l'existence de cette tactique.

— le.

Résolution votée par le Comité Exécutif de l'I. T. F. concernant les événements de Chine.

Le Comité Exécutif de l'I.T.F. a pris acte avec satisfaction de l'action engagée par le mouvement ouvrier britannique pour protester contre les préparatifs militaires provocateurs qui pourraient mener au déclenchement d'une guerre en Extrême-Orient.

Il se réjouit des efforts des travailleurs chinois tendant vers l'unité et de leur détermination d'obtenir un niveau de vie plus élevé, du fait qu'ils se rendent compte que les conditions de travail des ouvriers des nations occidentales se trouvent avilées par la concurrence de la main-d'œuvre inférieurement salariée d'Orient.

Il insiste auprès des dirigeants chinois pour qu'ils comprennent qu'il est nécessaire d'éviter de donner lieu à des actes de violence, du moment qu'il est possible de réaliser une entente pacifique, basée sur la justice internationale — qui implique le principe de la libre détermination des peuples — et fait appel à toutes les organisations adhérentes pour qu'elles suivent avec attention les événements et fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour empêcher le déclenchement d'une guerre qui renforcerait le capitalisme international et affaiblirait la classe ouvrière internationale.

Un avertissement à l'adresse des États-Unis.

«Votre loi sur l'immigration» — ainsi déclara M. Harold Butler, Directeur adjoint du Bureau international du Travail, à un représentant de la Federated Press d'Amérique — «affecte directement le marché du travail du reste du monde, attendu qu'elle déranger l'écoulement naturel du surplus de la main-d'œuvre d'un endroit à l'autre. Vos mesures d'exclusion ont un effet analogue et vos tarifs influencent la production des autres pays. Et votre accumulation de surplus de capitaux n'est pas seulement un facteur d'une importance primordiale dans les centres financiers du monde, mais elle prend une espèce de revanche sur votre propre pays, en sapant les effets désirés par vos lois sur l'immigration.

Vous éloignez la main-d'œuvre étrangère, mais, en même temps, vous lancez vos capitaux dans le monde, donnant ainsi à des étrangers le travail qui, auparavant, était effectué par des américains chez eux; vous envoyez des machines en Chine, au Japon et aux Indes où la population, tenue à l'écart de vos rivages, trouve du travail dans les usines et supplante les ouvriers des usines de chez vous».

«La logique de M. Butler» — ainsi le Locomotive Engineers Journal — «est péremptoire. Les capitalistes américains qui, à l'affût de gros bénéfices, placent leurs fortunes dans des tissanderies de soie chinoises ou dans des filatures indiennes à bas salaires, ruinent ce faisant la prospérité de l'Amérique en donnant naissance dans leur pays au chômage et à des temps très durs.»

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

La session du Comité Exécutif de l'I. T. F.

Les 31 janvier et 1er février dernier, eut lieu à Utrecht, dans le nouvel immeuble de l'Union néerlandaise des cheminots une session du Comité Exécutif de l'I. T. F. à laquelle tous les membres étaient présents.

Un rapport détaillé avait été présenté par le Secrétariat concernant son activité depuis le Congrès de Paris; la discussion de ce rapport occupa la première journée des travaux. L'assemblée prit acte avec satisfaction de l'adhésion de l'Union des marins de l'Inde (30.000 membres), de celle des marins du Bengale (20.000 membres) et de l'Union des conducteurs d'automobiles de Pologne (1.800 membres), ainsi que de la possibilité d'une adhésion prochaine de l'Union des cheminots australiens qui groupe environ 50.000 membres. Il ressortait en outre du rapport que l'I. T. F. a versé à la Fédération française des Ports et Docks, en secours aux lock-outés de Dunkerque, un montant total de 83.500 francs et que les organisations avaient réuni une somme de 27.668 livres à titre de prêt à l'Union des transports de Grande-Bretagne. Le mouvement en faveur des syndicats italiens avait produit un total de 8500 florins, mais une activité ultérieure de l'I. T. F. en Italie avait été rendue impossible du fait de la destruction du Bureau de Rome.

La deuxième journée des délibérations fut consacrée en majeure partie à l'étude de la mise en exécution des décisions prises par le Congrès de Paris. Il fut décidé, sur la proposition du secrétariat, de

tenir en 1927 une conférence de conducteurs d'automobiles, ainsi qu'une conférence d'agents des tramways. En plus, une session de la Commission consultative des gens de mer aura lieu au siège de l'I. T. F. les 21 et 22 février et une session de la Commission consultative de la section des ports et docks se réunira à Rotterdam les 27 et 28 février. Le Secrétariat fut chargé de soumettre à la Conférence internationale du Travail de cette année un rapport contenant un résumé des griefs et des plaintes de diverses organisations adhérentes au sujet des restrictions à la liberté syndicale. Une autre décision du Comité porte sur l'enquête à entreprendre concernant les effets du plan Dawes sur les conditions de travail et le statut des cheminots allemands, enquête qui sera entreprise par l'I. T. F., attendu que la F. S. I. n'a pas donné suite à la demande de l'I. T. F. d'entamer une enquête générale sur les conséquences du plan Dawes.

Le camarade Döring fut désigné pour représenter l'I. T. F. au prochain congrès de l'organisation des transports de Hongrie, tandis que les camarades Cramp, Bidegaray et Fimmen assisteront pour l'I. T. F. au Congrès de la F. S. I. qui doit se réunir cet été à Paris. Le camarade Cramp, président de l'I. T. F., reçut en outre mission de tâcher d'entrer en contact, à l'occasion d'un voyage dans l'Amérique du Nord, avec les organisations de travailleurs des transports de ce pays.

Dans le but d'examiner les accusations formulées contre le secrétaire général lors du Congrès de Paris, une commission fut créée composée, outre le président, des membres du Comité Directeur. Les organisations entrant en ligne de compte seront invitées par celle-ci à déposer par écrit leurs griefs et à les étayer de preuves. Un rapport basé sur la documentation ainsi réunie sera alors soumis à la prochaine session du Conseil Général.

Le Comité Exécutif s'occupa également des envois de forces militaires en Chine et vota à ce sujet une résolution reproduite par ailleurs dans ce numéro.

La prochaine réunion du Conseil Général aura lieu en juillet probablement, dans le nouvel immeuble de l'Union néerlandaise des transports.

L'assemblée discuta encore, pour terminer, des questions de caractère plus interne.

Cotisations.

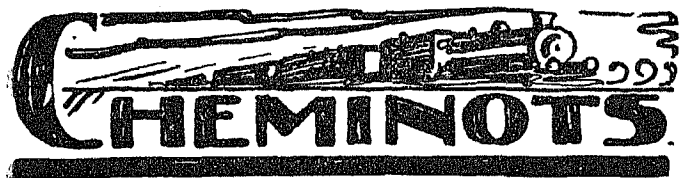
Ont été reçues les cotisations ci-après:

1926

Syndicat National des Ch. P. T. T. M. de Belgique . . .	fl. 750.—
Union des Cheminots esthoniens	„ 79.20
Union des Cheminots polonais	„ 1092.54
Union des Agents des Tramways de Lettonie	„ 12.60
Centrale belge des Tramways et Vicinaux	„ 276.02

1927

Union des Ouvriers des Transports finlandais	„ 90.—
Union des Chauffeurs danois	„ 120.—
Union des Cheminots autrichiens	„ 1000.—
Union des Cheminots allemands	m. 5040.—
Association des Employés des Chemins de fer anglais	£ 82.0.0
Union des Marins lettons	fl. 21.—
Fédération allemande du Trafic	m. 5000.—
Union allemande des Mécaniciens et Chauffeurs	fl. 75.—
Union des Cheminots suédois	„ 2100.—
Union britannique des travailleurs des transports auprès des Coopératives de consommation	£ 75.0.0
Union britannique des Transports	„ 168.18.7
Fédération suisse des Cheminots	frs. 4569.90
Union des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie	fl. 600.—
Union norvégienne des Transports	„ 330.—
Union néerlandaise des Transports	„ 1330.20
Fédération des Mécaniciens tchécoslovaques	„ 150.—
Union danoise du Personnel de la Locomotive	cour. 92.—
Union des Chauffeurs tchécoslovaques	fl. 81.81



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

POLOGNE.

I. La forme d'exploitation.

Le réseau ferré de Pologne est, à l'exception de quelques petits parcours qui mesurent ensemble environ 1½ % de la longueur totale, la propriété de l'Etat et a été jusqu'à l'automne 1926 exploité directement par lui, le Parlement exerçant le contrôle, ainsi qu'il est le cas pour toutes les administrations dépendantes du budget de l'Etat. Depuis lors, une réorganisation a eu lieu par la transformation des chemins de fer de l'Etat en une entreprise autonome, relevant du ministère des Communications.

Le réseau comprend 11682 km. de lignes à voie normale, dont 5268 km. sont à voie double, à quoi il convient d'ajouter 7564 km. de voies dans les gares et 1874 de voies secondaires. Les lignes à voie étroite ont une longueur totale de 2277 km., plus 407 km. de voies dans les gares.

Le 1er janvier 1925, l'effectif du personnel des chemins de fer se chiffrait à un total de 193530 unités. Il y avait, sur ce nombre, 78503 agents commissionnés, tandis que le nombre de ceux travaillant à titre définitif était de 100008 et de ceux engagés à titre provisoire de 14929.

II. Le rendement financier.

Par suite de la dévalorisation de la monnaie dont a souffert le pays, depuis la constitution de la Pologne en un Etat indépendant jusqu'à l'été 1924, il est impossible d'établir un aperçu exact des résultats financiers de l'exploitation. A partir du printemps 1925, diverses mesures ont été prises tendant à transformer en un excédent le déficit que l'exploitation accusait jusque là. Ces mesures consistaient en des majorations des tarifs, des compressions des effectifs et autres mesures d'économie.

On constate, ces derniers temps, une extension du transport automobile. Pour le moment, il reste limité aux communications entre les grandes villes et les localités des environs. Ce développement du transport automobile est favorisé par les tarifs élevés des chemins de fer.

III. Les rapports entre la Direction et les organisations du personnel.

Un décret ministériel accorde aux organisations du personnel le droit de recourir au ministre du Travail dans toutes les questions intéressant le personnel; mais ce droit n'est pas respecté par les gouvernements conservateurs, ce qui a donné lieu maintes fois à des froissements. Chaque organisation peut entamer des négociations de façon indépendante, mais il se produit aussi que les syndicats intéressés se concertent préalablement sur une question déterminée et entament l'action d'un commun accord.

Toutes les organisations sont reconnues par la Direction.

Lorsqu'une section locale est dans l'impossibilité de régler un différend de façon satisfaisante avec les autorités locales, elle renvoie la question au groupement régional afin que celui-ci en saisisse la Direction de réseau. Si des différends subsistent, le Comité central intervient auprès du ministre des Communications. Des représentants de l'organisation peuvent à tout moment engager des pourparlers avec des chefs de service, des ingénieurs etc.

Les membres du Comité central bénéficient de congés pour l'exercice de leur mandat; ces congés sont accordés avec solde et maintien des droits acquis. Chaque organisation peut demander un congé dans les conditions sus-visées pour un membre sur 4000.

Le personnel n'a aucun droit de co-gestion.

IV. Le droit de grève.

Formellement, la grève n'est pas interdite aux cheminots, mais elle est combattue du fait qu'elle est considérée comme un acte hostile à l'Etat. Ces derniers temps, la tendance se fait jour de soumettre à un tribunal d'arbitrage obligatoire tous les différends n'étant pas solutionnés dans un délai déterminé par la voie de négociations. Un pareil tribunal d'arbitrage a déjà été créé pour les travailleurs agricoles.

Depuis 1919, des grèves générales et partielles se sont produites à maintes reprises aux chemins de fer. Des grèves générales ont eu lieu en mars et en octobre 1920, en février 1921 et en octobre 1923. Tous ces mouvements trouvaient leur cause dans des motifs d'ordre économique. Au moins la moitié du personnel y prit part et les ouvriers des ateliers participèrent presque toujours sans exception aux mouvements. La catégorie dont la participation suivait en importance était celle du personnel de la locomotive et des trains.

Dans presque toutes les grèves, les autorités eurent recours à l'aide de l'armée. Les premières grèves apportèrent au personnel certains résultats; dans la suite, leur issue fut de plus en plus défavorable. Généralement, le gouvernement promettait monts et merveilles pendant le mouvement, mais oubliait ensuite de tenir les promesses faites. Contrairement aux promesses, la réintégration des grévistes ne se faisait que comme une faveur.

Il n'y a pas de dispositions interdisant l'usage de la résistance passive.

V. Les organisations du personnel.

Les principales organisations du personnel sont les suivantes:

1. Union des Cheminots de la République polonaise, 58957 membres (adhérente à l'I.T.F.).
2. Union de Cheminots du Syndicat polonais, 16552 membres (nationaliste).
3. Union polonaise des Cheminots, 27281 membres (chrétienne).
4. Union des Mécaniciens, 7020 membres (réactionnaire).
5. Union du Personnel des trains — jadis Union chrétienne — 4981 membres (chrétienne).
6. Union des Employés des Chemins de fer, 7215 membres (nationaliste).

Il existe en outre quelques petites associations qui n'ont pour ainsi dire pas d'importance.

Dans des questions de principe, les organisations citées s'efforcent d'agir d'un commun accord. A part cela, elles n'entretiennent pas de relations. Seule l'organisation mentionnée en première ligne est adhérente à la Centrale syndicale du pays, affiliée à la F.S.I.; elle est également la seule qui fasse partie de l'I.T.F.

Dans la partie de la République polonaise qui faisait dans le temps partie de la Russie, il n'y avait pas autrefois de syndicats, vu que sous le régime tsariste ces groupements étaient considérés comme dangereux pour la sécurité de l'Etat. Ce ne fut qu'en 1905 que fut créée l'Union panrusse des Cheminots. Celle-ci joua un rôle important dans la révolution de 1905, mais elle fut de nouveau dissoute par le Gouvernement en 1906. Pendant la guerre encore, fut créée en Pologne du Congrès une association d'anciens fonctionnaires des chemins de fer qui visait surtout au secours mutuel des membres, mais devait, même dans cette forme, fonctionner de façon secrète. Cette association à laquelle adhèrent dans les dernières années de la guerre un nombre de plus en plus grand de cheminots démobilisés, constitua la base pour l'Union des Cheminots, fondée immédiatement après la guerre, mais qui, en 1919 déjà, se décomposa en divers nouveaux groupements. Pour commencer, les éléments conservateurs se détachèrent et créèrent l'Union polonaise des Cheminots, après quoi les éléments conscients se groupèrent en l'Union actuelle des Cheminots de la République polonaise. En 1919, de sérieux efforts furent tentés pour réunir les deux groupements, mais ces efforts restèrent sans résultat, les conceptions de principe n'étant pas conciliables.

VI. La fixation des conditions de travail.

Tandis que jusqu'ici les conditions de travail du personnel des chemins de fer de l'Etat étaient régies par la loi, elles seront arrêtées, à présent que les chemins de fer ont été transformés en une entreprise autonome, par décret rendu par le ministre des Communications, de concert avec le ministre des Finances. Auprès des chemins de fer privés, les conditions sont par contre réglées par contrat collectif; ces contrats sont généralement valables jusqu'à résiliation, un délai de préavis de trois mois étant prévu.

Le ministre du Travail exerce la surveillance sur l'observation des conditions stipulées.

Les conditions de travail sont toujours portées d'une façon ou de l'autre à la connaissance du personnel.

VII. Les conditions de travail (statut du personnel).

Le règlement du service prévoit les cas où une révocation disciplinaire peut avoir lieu. Les agents commissionnés ne peuvent être révoqués qu'en vertu d'un jugement du tribunal disciplinaire.

Il n'est pas possible de faire appel des jugements du tribunal disciplinaire, étant donné qu'il n'existe pas, auprès des chemins de fer de l'Etat, d'instance judiciaire supérieure.

Le personnel a le droit d'exercer des fonctions publiques. Les agents qui obtiennent un mandat de député à la Diète conservent le bénéfice de tous les droits acquis et bénéficient d'un congé sans solde pour l'exercice de leur mandat. Les conseillers municipaux, par contre, ne peuvent exercer leurs fonctions qu'en tant que ceci est compatible avec les intérêts du service.

(A suivre).

La représentation du personnel auprès de la Société des Chemins de fer allemands.

Le numéro 12 de l'année 1926 du «Bulletin d'Information» contenait un article donnant des renseignements sur la composition des conseils du personnel auprès de la Reichsbahn d'après les résultats de dernières élections. Le présent article traite de la situation juridique de cette représentation du personnel. Un article suivant contiendra une description du domaine d'action des conseils d'entreprise et un autre portera sur la situation juridique des conseils de fonctionnaires et leur domaine d'action.

La loi sur les conseils d'entreprise du 4 février 1920 stipule à l'article 61 qu'auprès des entreprises et administrations du Reich, la création des organismes de représentation du personnel, ainsi que la démarcation de leur compétence doivent avoir lieu, par voie de décret d'administration publique, conformément à la structure de l'entreprise ou de l'administration. Ce décret doit être rendu par le Gouvernement du Reich après consultation des associations économiques des salariés. En vertu de cette disposition, le ministre des Communications a rendu, pour le réseau entier des chemins de fer allemands, une ordonnance sur les conseils d'entreprise qui, dans les traits essentiels, est conforme à la loi sur les conseils d'entreprise et reste, en outre, à quelques exceptions près, dans le cadre des compétences octroyées par l'art. 61 de la loi.

Ce décret règle la création et la structure de la représentation du personnel conformément à l'organisation administrative de la Reichsbahn. La représentation se subdivise, ainsi qu'il a été indiqué dans un article précédent, en trois degrés, à savoir: les conseils locaux, les conseils régionaux et le conseil central. L'organisation administrative est subdivisée, par contre, en quatre degrés: les lieux de service, les directions de secteur, les directions de réseau et l'administration centrale à Berlin. Il y a, à côté de cela, comme une concession à la Bavière, une administration pour la Bavière qui a son siège à Munich. En ce qui concerne le deuxième degré de la hiérarchie administrative, contrairement aux revendications des syndicaux, aucune représentation du personnel n'y a été instituée. Un conseil auprès de l'Administration de Bavière a cependant été créé à côté du Conseil central, probablement dans le but d'intéresser davantage le personnel bavarois aux tendances fédératives existant dans les milieux des fonctionnaires supérieurs de l'administration.

La composition des conseils locaux du personnel est réglée d'après les dispositions de la loi sur les conseils d'entreprise, c'est à dire qu'il faut que soit élu dans les gares ou dépôts occupant moins de 20 ouvriers, un chef d'entreprise et, dans les lieux de service plus importants, un conseil d'entreprise. Le nombre des membres du conseil d'entreprise varie selon le nombre des ouvriers employés. Les conseils locaux consistent de trois membres au moins et de 30 au maximum. Les conseils régionaux comptent de 7 à 18 membres, d'après le nombre des ouvriers employés dans le réseau. Le conseil central se compose de 25 membres, la durée du mandat est d'un an. Les élections ont lieu généralement dans la première quinzaine du mois de mai.

La situation légale des représentations du personnel ne repose pas sur le droit privé, mais sur le droit public. Le conseil d'entreprise constitue la représentation des ouvriers dans l'entreprise. Les ouvriers d'une entreprise sont groupés, en vertu de la loi sur les conseils d'entreprise, en une unité légalement reconnue.

Le conseil est le mandataire des ouvriers de l'entreprise; il est un organe administratif de l'entreprise, tandis que les ouvriers sont les véritables porteurs de la démocratie industrielle. (Le mandat conféré par les salariés ne porte que sur les personnes des mandataires chargés d'appliquer en leur nom les droits octroyés par la loi sur les conseils d'entreprise; il ne porte pas sur la tâche incombant à ces personnes du fait de leur élection).

La situation de droit public de la représentation du personnel donne lieu à des devoirs déterminés et exige, par conséquent, les droits nécessaires à l'exercice de ces devoirs. Les dispositions légales concernant la tâche et les attributions des conseils d'entreprise ont un caractère coercitif pour ces conseils mêmes, aussi bien que pour le patron. Le patron a le devoir d'accorder aux membres du conseil d'entreprise le temps nécessaire pour l'accomplissement des devoirs qui leur ont été prescrits par la loi. Lorsqu'il n'y a pas accord entre les deux parties concernant la mesure de ce «temps nécessaire», le tribunal du travail doit être invoqué pour liquider le différend. L'effet pratique du caractère de droit public de sa tâche et de ses attributions consiste en ce que la représentation du personnel ne peut pas, juridiquement parlant, renoncer aux droits qui lui sont conférés. Les salariés n'ont cependant pas le pouvoir d'étendre la compétence du conseil d'entreprise au-delà des limites de la loi. Ils ne peuvent pas non plus confier à leurs représentants des mandats qui sortent du cadre de la tâche prescrite par la loi. Les décisions de l'assemblée d'entreprise, prévue par la loi comme organisme supérieur pour les travailleurs d'une entreprise, ne sont obligatoires pour le conseil, qu'en tant qu'elles restent dans les limites tracées par la loi. Les rapports entre l'assemblée d'entreprise et le conseil ou le chef d'entreprise correspondent quelque peu aux rapports qui existent entre le Parlement et un gouvernement démocratique. Il est possible d'étendre, au moyen de conventions arrêtées par contrat collectif ou conclues dans une entreprise, les attributions des conseils. Les modifications peuvent étendre, mais non pas limiter les dispositions légales.

La loi n'accorde au patron aucune influence sur les actes de la représentation du personnel. L'unique directive qui soit tracée aux représentants se trouve dans la mesure des droits et devoirs prévus par la loi. Ils ont une complète liberté d'action dans les limites tracées par la loi et sont à l'abri de toute critique, tant de la part du patronat que des salariés.

La Société des Chemins de fer du Reich peut avoir recours à différents moyens pour infirmer après-coup certains actes de la représentation du personnel, lorsqu'elle estime que ces actes n'étaient pas justifiés. Elle peut, à l'heure actuelle, soumettre au Conseil économique du Reich tous litiges en matière de compétence ou d'activité des conseils d'entreprise ou de l'assemblée d'entreprise. Après la mise en application de la loi sur les tribunaux de travail que le Reichstag vient de liquider, les tribunaux de travail seront compétents pour juger ce genre de litiges. L'employeur peut, en outre, lorsqu'il estime que la représentation du personnel, ou certains de ses membres, ont agi contrairement à la loi, saisir le tribunal de travail d'une demande de dissolution du conseil ou d'annulation de la participation au conseil. L'employeur peut aussi, lorsque des frais — sous forme de salaires, espèces ou matériel — découlent pour lui de certains actes du conseil d'entreprise pendant les heures de travail ou de sa gestion en général, frais qu'il ne reconnaît pas comme étant des «dépenses nécessaires», refuser de prendre ces frais à sa charge. Il peut dans ce cas être son propre juge et

refuser de payer le salaire pour la période en question ou de prendre sur lui les autres dépenses. Le conseil d'entreprise ne peut que porter plainte devant le tribunal de travail.

Le personnel d'une entreprise a la faculté, lorsque le conseil d'entreprise néglige de remplir ses devoirs dans la mesure prescrite par la loi, de porter plainte contre lui devant le tribunal de travail pour grave oubli de ses devoirs légaux. Le conseil porte donc l'entière responsabilité de ses actes.

Br.

Conditions de travail des cheminots chinois.


Le numéro du 24 janvier 1927 des «Informations Sociales», publication du Bureau international du Travail, contient le résumé suivant d'un rapport officiel sur les conditions de travail en vigueur auprès du chemin de fer Pékin-Moukden:

«La gare de l'Etat de Tientsin comporte cinq services occupant 1.293 travailleurs. La plupart de ces travailleurs vivent dans des villages avoisinant la gare, mais construits sur des terrains marécageux. Bien qu'ils soient mieux traités que les travailleurs des autres lignes du pays, ils vivent dans des cabanes de boue. Le personnel de la gare touche des salaires qui oscillent de 9 à 22 dollars chinois par mois; la majorité des travailleurs touche 30 dollars.

Dans le service de la voie et des travaux, le salaire moyen est de 31 et 44 cents par jour. Dans le service de l'électricité et du matériel, les travailleurs les mieux rétribués reçoivent 70 dollars par mois. Les apprentis ne touchent que 5 dollars par mois. La majorité d'entre eux s'assurent un gain de 20 dollars.

La durée du travail diffère selon les services. A l'exception des chauffeurs et des mécaniciens, les travailleurs du service de la traction effectuent une journée de dix heures, sans bénéficier d'aucun repos, le dimanche. Bien que, d'après les règlements, les travailleurs du service de l'électricité doivent effectuer une journée de dix heures, ils ne font, en réalité, que huit heures. Pour le service de la construction, la journée de dix heures est en vigueur. Dans les gares, les hommes doivent parfois travailler douze heures par jour. D'autre part, dans le service de la voie et des travaux, les cheminots n'ont pour ainsi dire rien à faire lorsqu'aucune réparation n'est nécessaire.»

Tel est le rapport officiel, reproduit dans l'organe du B.I.T. sans le moindre commentaire. Sans le vouloir, ce rapport donne une image frappante des bénédictions que la civilisation occidentale comptant à son actif tant de merveilles techniques, a apporté à l'Empire céleste qui peut s'enorgueillir d'une culture datant de bien des milliers d'années. Ainsi que le souligne le rapport, il s'agit en ce qui concerne les cheminots de la ligne Pékin-Moukden, d'un groupe privilégié en comparaison des autres travailleurs des communications et de l'industrie, d'une espèce d'aristocratie du prolétariat industriel dont les conditions de travail se trouvent bien au-dessus du niveau général. En dépit de ce fait, les travailleurs vivent dans des cabanes sordides, construites sur des terrains marécageux; en dépit de ce fait, la plupart des agents des gares ne touchent pas plus de 11 dollars par mois, les travailleurs du service de la traction ne reçoivent que 30 dollars et ceux de la voie et des travaux pas plus de 31 et 44 cents par jour. Quant aux heures de travail, la situation de cette aristocratie du prolétariat n'est guère plus brillante. Des journées de dix heures sont la règle et la plupart d'entre eux ne connaissent pas le repos hebdomadaire, sans parler encore d'un congé annuel.



OUVRIERS DU TRANSPORT

La situation actuelle de la navigation intérieure en Europe.

Avant qu'on eût réussi à utiliser la vapeur comme force propulsive, les canaux et rivières étaient les principales voies de transport à l'intérieur d'un pays. L'essor du chemin de fer fit rapidement perdre à la navigation fluviale cette place dominante et il sembla même un temps qu'elle était condamnée à disparaître. Dans la deuxième moitié du siècle écoulé, une évolution surprenante se manifesta cependant sur le continent d'Europe et la navigation fluviale connut une nouvelle phase de prospérité qui s'accroît encore tous les jours. Dans tous les pays pour ainsi dire, on procéda à des travaux de régularisation des bassins fluviaux et au creusement de canaux et c'est ainsi qu'au cours de quelques décades, un réseau étendu de voies d'eau a été créé en diverses parties d'Europe.

Quelle était la cause de cette évolution? Une des principales causes doit être cherchée dans la naissance de grands centres industriels, dépendants du ravitaillement et de l'écoulement en masse de matières peu précieuses, telles que le charbon et le minerai, pour lesquelles la durée du transport joue un rôle relativement subordonné, mais dont le transport par rail est trop coûteux. Une autre explication est fournie par le fait que les progrès de la technique se sont également étendus à la navigation fluviale et ont considérablement accru ses possibilités. Le chaland remorqué par la force humaine ou animale ou actionné au moyen de voiles fut remplacé par le vapeur des canaux et rivières dont la capacité de transport et de remorquage s'est encore accrue ces dernières années. Des navires d'une jauge brute de 2000 tx. naviguent, par exemple, aujourd'hui sur le Rhin.

Le tableau suivant que nous empruntons au périodique nautique allemand «Hansa» renseigne sur la situation actuelle du réseau fluvial dans les pays entrant principalement en ligne de compte.

Les pays suivants comptent, par kilomètre de voie d'eau navigable:

	Superficie de terrain	Habitants
Allemagne	36,8 km. carrés	5 114
Hollande	7,1 „ „	1 430
France	45,8 „ „	3 258
Grande-Bretagne	37,3 „ „	6 995
Belgique	18,4 „ „	4 506
Autriche	97,7 „ „	7 610
Tchécoslovaquie	188,8 „ „	18,297
Roumanie	111,3 „ „	6 124
Russie	234,4 „ „	932

Une meilleure image de l'importance économique de la navigation intérieure dans les divers pays est fournie par un parallèle entre les quantités de marchandises transportées par voie d'eau et par rail, tel qu'il se trouve dans le tableau ci-après, également emprunté à la «Hansa»:

Pays	Année	Voies d'eau navigables	Marchandises transportées en millions de tonnes		Différence en %
			par eau	par rail	
Allemagne	1925	12 216 km.	86,2	395	21,8
Hollande	1925	4 800 „	38,0	16,2 ¹⁾	—
France	1924	12 033 „	36,8	209 ²⁾	16,2 ¹⁾
Gr.-Bretagne	1922	6 114 „	19,3	306	6,3
Belgique	1922	1 657 „	22,3	79,5	28,1
Autriche	1924	859 „	1,4	23	6,0
Tchécoslovaquie	1925	744 „	4,2	—	—
Roumanie	1923	2 840 „	3,4	13,8	24,6
Russie	1925	89 142 „	24,3	—	—

¹⁾ pour 1924. ²⁾ pour 1923.

C'est donc en Hollande que la navigation intérieure a le plus d'importance; les quantités de marchandises transportées par elle s'élèvent au plus du double de celles transportées par chemin de fer. Suivent, par ordre d'importance, la Belgique, la Roumanie et l'Allemagne. Le chiffre pour la Grande-Bretagne est remarquablement petit. Bien que la longueur du réseau fluvial anglais dépasse de plus de 25 % celui de la Hollande, les quantités de marchandises transportées restent de plus de la moitié au-dessous de celles transportées en Hollande (19,3 contre 38 millions de tonnes). L'importance minime de la batellerie anglaise s'explique sans doute par la lutte méthodique que les Compagnies de chemins de fer lui livrent depuis bientôt un siècle.

Les chiffres reproduits ci-dessus n'indiquent d'ailleurs que de façon incomplète l'importance réelle de la batellerie dans les divers pays, car les tableaux n'ont trait qu'aux quantités de marchandises transportées. Une comparaison exprimée en tonnes-kilomètres, c'est à dire qui se rapporte aussi bien aux quantités transportées qu'aux distances de transport, donnerait une image bien plus exacte et, attendu que ces distances sont généralement plus grandes pour la batellerie que pour les chemins de fer, la proportion entre le rendement de la navigation intérieure et des chemins de fer se déplacerait probablement pour la plupart des pays en faveur de la première. C'est ainsi qu'il ressort d'un article publié dans l'organe de l'Office de Statistique du Reich allemand «Wirtschaft und Statistik», (7e année No. 1) que les prestations en tonnes-kilomètres de la batellerie allemande atteignaient en 1925 deux cinquièmes de celles de la Reichsbahn, tandis que, limitée aux quantités transportées, la proportion n'est que d'un cinquième.

— le.

Assurance facultative de la Fédération allemande du Trafic pour l'assistance judiciaire et la responsabilité en cas d'accidents.

Partant de la considération que les travailleurs des transports et des communications sont exposés dans l'exercice de leur profession à des dangers qui souvent donnent lieu pour les membres à de sérieux préjudices économiques, la Fédération allemande du Trafic a créé, à côté d'autres institutions sociales, l'assurance facultative pour l'assistance judiciaire et la responsabilité en cas d'accidents. Cette institution qui est ouverte à tous les adhérents fonctionne à partir du 1er avril 1910.

On comprendra que les adhérents à cette assurance facultative se recrutent pour la plupart parmi les con-

ducteurs d'automobiles, attendu que leur profession les expose plus que d'autres à des risques. Ce fait, ainsi que celui que les dispositions légales relatives à la responsabilité des conducteurs d'automobiles sont fort défavorables, a déterminé la décision, prise à l'unanimité par la conférence nationale des conducteurs d'automobiles, tenue à Francfort s/M. en mai 1925, de rendre obligatoire pour les conducteurs d'automobiles syndiqués dans la Fédération du Trafic, à l'exception des chauffeurs au service des Postes, l'adhésion à la Caisse d'assurance.

Les secours accordés sont les suivants:

I Assistance judiciaire et assurance de responsabilité en cas d'accidents

- a) pour les travailleurs des transports automobiles et autres moyens de communication;
- b) pour les agents des P.T.T.;

II Assistance judiciaire.

Les recettes consistent en un droit d'entrée égal au montant du salaire hebdomadaire et en des cotisations hebdomadaires. Ces cotisations s'élèvent:

pour les membres visés sous Ia dans les localités de la première classe de dangers à 30 pfennig, dans celles de la deuxième classe des dangers à 40 pfennigs;

pour les membres visés sous Ib, dans toutes localités, à 10 pfennigs;

pour les membres de toutes catégories visés au point II à 5 pfennigs per semaine.

Les prestations suivantes compensent ces cotisations:

I. *Assistance judiciaire et assurance de responsabilité en cas d'accidents.*

1. Les membres qui ont payé des cotisations pendant au moins 60 semaines ont droit, outre à l'assistance judiciaire accordée par l'organisation en cas de poursuite en correctionnelle, à un secours intégral et devant toutes les instances judiciaires en cas d'actions de dommage-intérêts, intentées en vertu des dispositions légales sur la responsabilité.

2. L'assistance judiciaire comprend, outre les frais découlant du choix d'un défenseur compétent, le remboursement, le cas échéant, des frais du procès. Sur une proposition spéciale, les frais découlant d'une action éventuelle en correctionnelle, intentée pour cause du même délit, peuvent aussi être remboursés.

3. Les membres condamnés à payer une amende ou à payer des dommages-intérêts, comme suite à une action judiciaire intentée en vertu des dispositions légales relatives à la responsabilité, peuvent obtenir un dédommagement selon le barème ci-après;

jusqu'à concurrence de 50 marks-or la totalité de la condamnation; au-dessus de cette somme 50 % du montant;

en cas de dommages matériels excédant 600 marks-or, aucune compensation n'est versée pour le montant dépassant cette somme;

les dommages causés à un véhicule appartenant à l'intéressé ou conduit par lui, ainsi que ceux subis à un lieu d'arrêt, ne sont pas compensés.

4. Pour les membres visés sous Ib, les montants ci-dessus sont réduits de 75 %.

II. *Assistance judiciaire.*

Les membres qui ont payé des cotisations pendant au moins 60 semaines à l'institution d'assurance visée au point II, bénéficient pour toutes les affaires civiles ou correctionnelles qui ne découlent pas d'un acte malhonnête, d'une assistance judiciaire dont les frais ne peuvent pas, comme règle, dépasser dans chaque instance le taux fixé par l'organisation à cet effet.

Pour les membres de l'Union des Chauffeurs dans la Fédération du Trafic pour qui l'adhésion à l'assurance est obligatoire, il existe, sur la base des décisions prises par la 6e Assemblée nationale, confirmées par le 12e Congrès fédéral, des dispositions spéciales concernant le taux des cotisations et l'importance des secours. Il y a également deux classes de cotisations, qui s'élèvent à 20 pfennigs dans la classe I et à 30 pfennigs dans la classe II.

Bien que les cotisations soient un peu moins élevées, les secours sont quelque peu supérieurs. L'assistance judiciaire, en cas de procès pour dommages-intérêts, est accordée aux chauffeurs selon le barème que voici:

1. après 15 semaines d'adhésion	25 pour cent
" 30 " "	50 " "
" 45 " "	75 " "
" 60 " "	100 " "

des sommes à payer dans toutes les instances.

2. L'assistance comprend, outre le paiement des frais découlant de la désignation d'un défenseur compétent, le remboursement de tous les frais du procès.

Les membres condamnés, comme suite à une action intentée en vertu des dispositions légales relatives à la responsabilité, à payer des dommages-intérêts ou une amende, peuvent toucher de l'assurance des compensations dans la mesure que voici:

jusqu'à 100 marks, la totalité du montant; au-dessus de cette somme 75 % de celui-ci;

en cas de dommages matériels au-dessus de 2500 marks, aucune indemnité n'est accordée pour l'excédent.

Les dommages matériels causés à un véhicule appartenant à l'intéressé ou conduit par lui ne sont pas compensés.

Les sommes mentionnées ci-dessus indiquent le maximum des secours; celui-ci n'est accordé qu'après 60 semaines d'adhésion. Le barème reproduit plus haut indique les quotes-parts accordées en cas d'adhésion de moindre durée.

Tous les secours versés en vertu de l'assurance sont facultatifs. Les membres, ni leurs familles ou des tiers ne peuvent y faire valoir de droits légaux ou les réclamer en justice.

L'institution d'assurance dont il s'agit qui avait déjà eu précédemment des effets heureux pour ceux qui y participaient, prit un nouvel essor après qu'elle eut été déclarée obligatoire pour les chauffeurs. Les chiffres suivants le démontrent.

Furent notifiés au Conseil d'administration de la caisse pendant le trimestre 1926: 351 accidents, dont 197 étaient dus à des collisions avec d'autres véhicules; 9 cas de dommages causés à des routes, champs ou constructions; 96 cas d'accidents personnels; 11 cas de blessures d'animaux; 38 cas divers. Furent notifiés pendant la même période 28 cas de dommages matériels causés à des autos, tramways, bicyclettes, charrettes etc. Des dénonciations pour dommages physiques eurent lieu dans 96 cas, dont 3 ayant eu des conséquences mortelles. Dans tous les cas cités, l'assistance judiciaire fut accordée. A part ces affaires ayant uniquement rapport à des accidents, le Conseil accorda pour autres causes en litige et pour amendes, des indemnités dont le total se chiffre à 2192 marks.

Le 1er janvier 1927, l'assurance dont il s'agit fut notablement étendue, du fait que ses cotisants peuvent toucher à présent — outre l'indemnité de funérailles à laquelle ont droit tous les membres de la Fédération du Trafic — un secours supplémentaire qui s'élève, après le paiement de cotisations pendant 60 semaines, à 100 fois la cotisation hebdomadaire et, après le paie-

ment pendant 1560 semaines, à 3000 fois la cotisation. Lorsque le décès est la conséquence immédiate d'un accident du travail, le secours peut être doublé, ce qui veut dire que les ayants-droit d'un adhérent à l'assurance facultative touchent, lorsque l'accidenté a payé ses cotisations pendant 1560 semaines, à part l'indemnité de funérailles qui leur revient en vertu de l'art. 21 des Statuts, un secours supplémentaire de 1800 marks.

Comparativement aux cotisations, les prestations de l'assurance peuvent être considérées comme très favorables. Ceci devient possible du fait que tous les travaux d'administration que l'institution comporte sont effectués à titre honoraire.

L.

Conditions de travail des marins et ouvriers du port de Tripoli.

Les «Informations sociales» du 24 janvier 1927 publient un résumé d'un rapport adressé au B.I.T. concernant les conditions de travail en Tripolitaine. Nous en reproduisons le passage que voici:

«Quelques tentatives ont été faites ces dernières années en vue d'organiser les indigènes occupés à des travaux maritimes. A Misurata Marina, par exemple, les indigènes du groupe de Gasser Hamed, qui sont presque tous des marins et des débardeurs, ont été, dès 1924 et sur l'initiative du commandant du port, organisés en une coopérative de travail. Cette association englobe des propriétaires de barques, des marins et des débardeurs. Les membres de la coopérative se partagent les bénéfices provenant du travail collectif dans la proportion suivante: trois parts aux propriétaires de barques, quatre parts aux marins, trois parts aux débardeurs. La société est administrée par le plus âgé des membres qui, à la fin du mois, procède à la répartition des bénéfices. Cette association n'est pas régie par des règles écrites, mais un accord verbal intervenu entre tous les membres, fixe la durée du travail et le mode d'exécution de ce dernier.

En vertu de cet accord, le travailleur obligé de quitter son travail pour cause de maladie, participe aux bénéfices faits durant son absence. Assistance lui est due le cas échéant. Par contre, des sanctions sont prévues envers les membres de l'association qui se soustrairaient au travail sans de justes motifs. L'application de ces sanctions doit être demandée au commandant du port, qui exerce un contrôle sur l'association. Cette organisation a fonctionné jusqu'à présent d'une façon régulière et satisfaisante.

Dans le port de Tripoli, existe une organisation de travailleurs appelée la «Compagnie des portefaix du port». Le règlement spécial qui la régit a été approuvé par un décret du 16 mars 1925. Aux termes de l'article 5 de ce règlement, la Compagnie est dirigée par un «consul» qui doit être de nationalité italienne. Tous les adhérents sont assurés auprès de la Caisse nationale d'assurance contre les accidents du travail. Les journaliers indigènes qui font temporairement partie de cette association sont également inscrits sur la police d'assurance; ils sont rétribués quotidiennement à raison de huit liras par journée de huit heures. Chaque heure supplémentaire est payée deux liras.

Le loi relative à la journée de huit heures n'a pas encore été étendue à la Tripolitaine; mais en fait elle y est appliquée d'une façon générale. Toutefois, dans le port de Tripoli, la durée quotidienne du travail est ordinairement de neuf heures.»

Les frais de déchargement dans les principaux ports européens.

Nous empruntons les renseignements qui suivent à un récent rapport du Traders Coordinating Committee relatif aux frais dans les ports.

Les frais de déchargement se chiffraient:

1/ pour un vapeur de 2200 tx. de jauge nette, 3500 tx. de jauge brute et une capacité de transport de 5000 tonnes, chargé de 3850 tonnes de céréales en grenier et de 450 tonnes en sacs:

Dans le port de:	1913/14	1926	Différence en %
Leith	£ 272	£ 525	+ 93
Belfast	258	576	+ 123,3
Londres	377	553	+ 46,7
Anvers	275	211	— 23
Rotterdam	202	317	+ 56,9
Le Havre	500	241	— 51,8
Dunkerque	424	197	— 53,5

2/ pour un vapeur de 2200 tx. de jauge nette, 3500 tx. de jauge brute et une capacité de transport de 5000 tonnes, chargé de 4200 tonnes de sucre brut en sacs de l'île Maurice:

Leith	290	538	+ 85,5
Belfast	282	604	+ 114,2
Londres	543	918	+ 69,1
Anvers	263	230	— 12,5
Rotterdam	186	379	+ 103,8
Le Havre	585	302	— 48,4
Dunkerque	518	214	— 58,8

3/ pour un vapeur de 2200 tx. de jauge nette, 3500 tx. de jauge brute et une capacité de transport de 5000 tonnes, chargé de 4600 tonnes de minerai d'Algers:

Leith	314	540	+ 72
Hartlepool	276	517	+ 87,3
Belfast	359	659	+ 73,6
Londres	465	907	+ 95,1
Sunderland	—	557	—
Anvers	275	274	+ 0,4
Rotterdam	220	370	+ 68,4
Dunkerque	495	248	— 49,7

En ce qui concerne les droits de port, le rapport contient le tableau comparatif que voici:

	1913	1925	Différence en %
Ports britanniques appartenant aux chemins de fer	9 p. par t.	1/3 par t.	+ 60
Autres ports britanniques	1/— par t.	1/6 par t.	+ 50
Anvers	fr. 0.50 par t. Moorsom	fr. 1.25 par t. Moors.	+ 150
Rotterdam	cents 3.75 par m. cube	cents 5.4 par m. cube	+ 45
Hambourg	pfennig 12	pfennig 8	— 33 1/3
Le Havre	frs. 0.40 par t.	fr. 1.20 par t.	+ 200
	de jauge nette	de jauge nette	+ 275
Marseille	frs. 0.40 par t.	fr. 1.50 par t.	+ 275
	de jauge nette	de jauge nette	+ 107
Gênes	livre 1.45 par t.	livre 3.00 par t.	+ 107
	de jauge nette	de jauge nette	

L'augmentation relativement grande des droits de port d'Anvers, Le Havre, Marseille et Gênes n'est que nominale. Si l'on traduisait en la valeur-or les taux de 1925, on constaterait pour les ports en question une diminution en comparaison de l'avant-guerre. La dévalorisation de la monnaie belge et française offre aussi la principale explication du fait que, dans les ports français et belges, les frais de déchargement exprimés en monnaie-or ou, ainsi que ci-dessus, en livres sterling, sont sensiblement inférieurs à ceux d'avant-guerre.



La session de la Commission paritaire maritime.

La première session de la Commission paritaire maritime, depuis sa reconstitution de l'année passée, a eu lieu à Genève du 20 au 22 janvier 1927. Les marins y étaient représentés par les camarades Ehlers (France), Henson (Grande-Bretagne), Köhler (Allemagne), Lundgren (Suède) et Finmen (I.T.F.).

Nous extrayons des «Informations Sociales» du 31 janvier 1927 le compte rendu suivant concernant les débats et les résultats de la réunion:

«La Commission a examiné le rapport de M. Albert Thomas sur l'activité générale du Bureau en matière maritime. Elle a constaté le progrès de ratification des conventions maritimes, dont le nombre est passé, dans le courant de l'année, de 55 à 69.

La Commission a pris connaissance des suites données par le Bureau à certains problèmes dont elle lui avait demandé l'étude. Elle a approuvé le programme détaillé d'enquêtes qui lui a été soumis par le Bureau au sujet des conditions de travail dans l'industrie de la pêche. Le problème des assurances sociales pour les marins a également retenu son attention. La Commission a été informée qu'en vue de la Conférence de 1927, le Bureau prépare un rapport général sur l'assurance-maladie qui contiendra des dispositions applicables aux marins.

Passant à la question de la protection générale de la santé des marins, la Commission a enregistré avec satisfaction la création d'une commission permanente mixte entre la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge, la Section d'hygiène de la Société des Nations et le Bureau international du Travail, afin d'étudier les mesures susceptibles de faciliter le traitement médical des marins et le développement de leur bien-être à bord et dans les ports. La Commission a examiné ensuite les mesures de sécurité concernant le chargement et le déchargement des navires. Elle a été d'avis que la question de la marque du poids des colis transportés à bord des navires pourrait être inscrite à l'ordre du jour d'une conférence générale.

La Commission a abordé l'examen des décisions de la neuvième Conférence internationale du Travail, et notamment d'une résolution concernant l'étude des sanctions apportées dans les divers pays à la violation du contrat des gens de mer. Elle a estimé qu'il convenait de continuer l'étude législative des textes en vigueur. Elle a envisagé favorablement l'inscription à l'ordre du jour d'une prochaine conférence maritime, en vue d'une recommandation, de la question des con-

ditions de séjour des marins dans les ports. Enfin, elle a approuvé le plan d'enquête proposé par le Bureau international du Travail au sujet des conditions de travail dans la pêche des éponges et des perles.

Conformément à une résolution de la Conférence de 1926, la Commission a été appelée à donner son avis sur l'opportunité d'inscrire la question de la réglementation du travail à bord à l'ordre du jour d'une session maritime de la Conférence de 1928.

Les armateurs ont déclaré qu'il ne leur paraissait pas possible d'appliquer d'une façon uniforme la journée de huit heures à bord et de poser, dès maintenant, ce problème devant une conférence internationale. Ils ont expliqué que le Traité de Paix n'avait considéré la journée de huit heures que comme un idéal à atteindre et que les conditions spéciales et complexes des entreprises maritimes empêchaient de modifier en ce moment, suivant des principes généraux, le régime de travail établi.

Les représentants ouvriers ont fait remarquer que la question de la réduction des heures de travail dans la marine avait été envisagée dès 1919 par la Conférence de Washington, qu'il s'agissait d'ailleurs de donner suite à une résolution formellement votée en juin dernier par la Conférence, d'étudier la possibilité de réglementer*) internationalement les heures de travail à bord et non pas d'établir de prime abord le régime strict de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante-huit heures. Les principes posés par la Conférence de Washington, aussi bien que l'intérêt de la paix économique et du progrès social exigent que les entreprises maritimes ne restent pas en retard sur les entreprises industrielles ou agricoles et qu'elles s'efforcent de réduire à leur tour, suivant des règles appropriées, la durée du travail.

Certains délégués ont exposé que l'application de la loi des huit heures dans la marine marchande française avait conduit à une organisation plus rationnelle du travail et que ses résultats avaient été favorables dans l'ensemble.

Finalement, la Commission a décidé, par sept voix contre cinq, de recommander au Conseil d'administration d'inscrire la question de la réglementation des heures de travail à bord, à l'ordre du jour d'une session maritime de la Conférence de 1928.

A l'unanimité, la Commission a proposé de joindre également à l'ordre du jour de cette session maritime deux autres questions: la protection des gens de mer en cas de maladie, y compris le traitement des blessés à bord, et l'amélioration des conditions de séjour des marins dans les ports.

La Commission a examiné enfin plusieurs questions concernant sa composition. Elle a décidé de suggérer au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de porter de cinq à sept le nombre des membres de chaque groupe (armateurs et marins).»

*) Quelques mots ont été ajoutés ici au texte afin de compléter le sens de la phrase. (Réd.)

A TOUS ÉCHOS.

La navigation aérienne en Allemagne.

La longueur totale du réseau aérien allemand a monté — ainsi que nous en informe un article du «*Zeitung des Vereins*» — de 7000 km. en 1924 à 23.000 km. en 1925. En 1924, 26 villes sur 12 parcours différents, et en 1925, 61 villes sur 56 parcours, étaient des lieux d'escale. En l'été 1926, un total de 38 000 km. a été parcouru par des avions en Allemagne. D'après les relevés relatifs aux ports aériens allemands, des avions allemands et étrangers ont transporté en 1924 16 900 passagers et 162 tonnes de marchandises. Les chiffres correspondants pour 1925 sont de 55 185 passagers et 808 tonnes de marchandises (dont 287 tonnes de courrier). Le nombre de vols fut de 4198 en 1924, contre 18 634 en 1925. L'usage fait des places se trouvant à la disposition des passagers se chiffre à 54,4 % pour 1924 et à 51,3 % pour 1925.

Usage croissant de charriots électriques.

Ces derniers temps, la charrette à bras utilisée pour le transport de colis sur courtes distances est remplacée de plus en plus par le charriot électrique. Dans les grands magasins et les usines, le charriot électrique est devenu depuis longtemps une apparition tout à fait normale. A l'heure actuelle, les chemins de fer aussi procèdent de plus en plus à en faire usage et une notice du supplément technique de la «*Frankfurter Zeitung*», mentionnant que par l'introduction des charriots électriques, le personnel d'une gare moyenne allemande a pu être diminué de 48 à 36 unités, indique nettement les conséquences de ce changement. Le même journal cite un exemple non moins frappant des effets de la «*rationalisation*» dans la grande Société allemande d'électricité, l'A. E. G. Dans l'usine des machines de cette Société, il a été possible de réduire d'un tiers le nombre des 300 ouvriers des transports employés, par la seule substitution d'un transport méthodique et réglé par charriots électriques au transport irrégulier par charrettes. Attendu que ces charriots servent en même temps au transport du courrier, le nombre des facteurs a pu être diminué dans la même mesure.

La concurrence livrée par l'automobile au chemin de fer.

A l'heure qu'il est, des transports de marchandises jusqu'à une valeur d'à peu près 100 millions de marks par an ont été dérobés à la Société des chemins de fer allemands par les transports automobiles. La Société a déjà pris diverses mesures pour récupérer une partie du trafic qui lui échappe. Elle envisage encore les mesures suivantes : meilleure organisation de l'expédition, transport plus rapide et, dans certains cas, réductions des tarifs.

Aviation transatlantique.

La Société «*Colon transaerea Espanola*» a obtenu du Conseil d'Etat espagnol la concession pour l'établissement d'une ligne régulière de transport aérien entre Séville et Buenos-Ayres. Elle s'est engagée à ouvrir le service dans un délai de trois ans au maximum et à organiser pour commencer un voyage d'aller et retour par mois. Le service devra être effectué par des avions offrant place à au moins 40 passagers et pouvant transporter en outre 10 tonnes de marchandises. La Société concessionnaire s'est engagée en même temps à organiser un service pour les îles Canaries.

Journées de travail perdues par des grèves et lock-outs.

Le numéro de janvier de la «*Internationale Rundschau der Arbeit*» contient l'intéressant tableau que voici, indiquant la moyenne annuelle des journées de travail perdues à la suite de grèves et de lock-outs :

Grande-Bretagne	35.586.000	journées
Suède	4.696.474	„
Allemagne	35.350.906	„
Australie (Commonwealth)	2.228.314	„
Italie	13.657.522	„
France	10.173.415	„
Canada	1.705.835	„

Comparativement au nombre des habitants, la perte en journées de travail a été la plus marquée en Grande-Bretagne où, sur 1000 habitants, 819 journées de travail furent perdues. La Suède ne le

eède pas de beaucoup à la Grande-Bretagne à cet égard, le chiffre correspondant étant de 795, tandis qu'en Allemagne le nombre de journées perdues était, sur 1000 habitants, de 591, en Australie de 411, en Italie de 352, en France de 259 et au Canada de 194.

Le mouvement à travers le Canal de Panama.

Les chiffres ci-après renseignent sur le développement du mouvement à travers le canal de Panama.

Le tonnage des bâtiments ayant traversé le canal était :

dans l'exercice	bateaux-citernes	paquebots et cargos	total
1922/23	5.374.384	13.231.402	18.605.786
1923/24	10.212.047	15.936.831	26.148.878
1924/25	6.424.622	16.430.529	22.855.151
1925/26	6.324.240	18.450.351	24.774.591

Depuis l'ouverture jusqu'au 30 juin 1926, un total de 34.902 navires jaugeant 148.450.139 tonneaux et transportant 157.907.275 tonnes de marchandises ont passé le canal. Le total des droits perçus jusqu'à cette date se chiffre à 142.134.397,95 dollars.

Pendant l'exercice 1925/26, les rentrées brutes s'élevaient à 22.931.055,98 et les rentrées nettes à 15.151.668,06 dollars. Pour 1914/25, les chiffres correspondants étaient de respectivement 21.400.523,50 et 13.465.924,72 dollars. (Ces chiffres ne portent que sur les recettes perçues en droits de passage.)

En 1925/26, 24 nations ont participé au trafic à travers le canal. Calculée d'après le tonnage, la part prise par les États-Unis fut de 53 %, celle prise par la Grande-Bretagne de 26 %, par la Norvège de 4 %, par l'Allemagne de 3½ % et par la Suède de 2¼ %; le total de la participation de ces cinq pays s'élevait donc à 89 %.

ESPÉRANTO.

Protection officielle de l'espéranto en Angleterre.

Le ministère anglais de l'Instruction publique a accordé, comme les années précédentes, une subvention aux cours d'espéranto, qui figurent dans le programme des cours du soir pour adultes dans différentes villes. Ces cours sont soumis au règlement et à l'inspection officiels. A Londres seulement, il y a actuellement 15 cours sous les auspices du London County Council ainsi que de l'Association pour l'Éducation Ouvrière.

I. E. S.

L'espéranto dans l'enseignement commercial.

L'École de Commerce «*Merkur*» de Zagreb a introduit l'espéranto à titre obligatoire dans son programme d'enseignement de 1926-27.

I. E. S.

L'université et l'espéranto.

Nous avons déjà mentionné que l'Université de Zagreb (Yougoslavie) a créé une chaire pour l'espéranto dans sa faculté commerciale.

Sous le patronage officiel de la Chambre de Commerce, l'Université de Valencia (Espagne) a institué un cours d'espéranto dans son programme de langues étrangères.

I. E. S.

L'Espéranto au service public.

Deux délégués des Chemins de fer finlandais viennent de faire un voyage en Europe pour étudier les conditions spéciales du trafic dans les différents pays. Ils ont visités 25 villes et 15 états et parcouru une distance de presque 10.000 km. La seule langue étrangère qu'ils aient employée fut l'espéranto qui leur a suffi partout.

I. E. S.