



**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 :

<p><b>Communications diverses:</b></p> <p>Des paroles aux actes. . . . . 25</p> <p>Chronique syndicale . . . . . 27</p> <p>Communications du Bureau. . . . . 27</p> <p><b>Cheminots:</b> Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Pologne). . . . . 28</p> <p>L'électrification des chemins de fer de Suède . . . . . 30</p>	<p>Les salaires dans les ateliers des chemins de fer chinois. . . . . 31</p> <p><b>Ouvriers du Transport:</b></p> <p>Accidents dans le port de Hambourg . 32</p> <p>Session de la Commission consultative des ports et docks, à Rotterdam, les 27 et 28 février 1927 (Photo) . . . . . 32</p> <p>Résolutions . . . . . 33</p>	<p><b>Gens de Mer:</b></p> <p>La situation dans la navigation maritime internationale. . . . . 33</p> <p>Fusionnements dans la navigation maritime allemande . . . . . 34</p> <p>Résolution . . . . . 35</p> <p>Accidents maritimes en 1926 . . . . . 35</p> <p>A tous échos. . . . . 36</p> <p>Espéranto . . . . . 36</p>
---	---	--

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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### Des paroles aux actes.

Lorsque, peu de mois après la guerre, il fut décidé à Amsterdam, les 29 et 30 avril 1919, dans une réunion de représentants des organisations des ouvriers des transports de Grande-Bretagne, Allemagne, Hollande et Belgique, de reconstruire la Fédération internationale des transports sur la base des ruines qui en restaient après la conflagration mondiale, celle-ci reçut un caractère fortement centralisé. Les statuts, adoptés au mois de mars de l'année suivante par le premier congrès d'après-guerre de l'Internationale des transports, confirmèrent de façon expresse ce caractère centralisé. L'I. T. F. ouvrait ses portes toutes grandes à toutes les organisations pouvant être considérées comme groupant des ouvriers des transports, que ces ouvriers exercent leur profession à terre, sur l'eau ou dans les airs, que ce soient des cheminots ou des marins, des dockers ou des aviateurs, des agents des tramways ou des livreurs de journaux, des bateliers ou des conducteurs d'automobile. Le principe que tous ceux qui travaillaient dans l'industrie des transports devaient, internationalement du moins, être groupés en un organisme unique, se trouvait à l'avant-plan des préoccupations

et ni les congrès, ni les organes directeurs de l'I. T. F. n'accordèrent de représentation spéciale aux diverses catégories professionnelles. Pendant les premières années après sa reconstitution, ce caractère centralisé resta intact dans l'I. T. F. C'étaient les années de reconstruction de ce que la guerre avait détruit dans l'organisation internationale, les années de propagande pour ranimer le sentiment de la solidarité internationale, de recrutement pour amener l'adhésion des organisations non encore affiliées et pour transformer de la sorte l'I. T. F. en quelque chose de plus qu'une Internationale en paroles: une Internationale de fait.

Graduellement, sans de longs pourparlers concernant la tactique et la structure de son organisme, mais par la force même de l'activité pratique, la centralisation rigoureuse dans l'I. T. F. fit place, de plus en plus, à une décentralisation. Les organisations adhérentes réclamaient — et à juste titre — que leur Internationale, en outre de tracer des directives internationales générales, fit du travail pratique en faveur des travailleurs syndiqués et que — ainsi qu'il était naturel — les intérêts spéciaux des catégories spéciales reçussent l'attention qui leur était due.

La décentralisation commença par la tenue, avant ou au cours des congrès internationaux, de conférences spéciales pour certaines catégories, conférences au cours desquelles ces groupes pouvaient, en dehors des séances plénières du congrès, examiner entre eux leurs intérêts corporatifs et prendre des décisions concernant des actions intéressant uniquement leur catégorie. Comme suite à cet usage, les cheminots et marins se réunirent bientôt en des conférences internationales, indépendamment des congrès généraux de l'I. T. F., conférences qui, notamment pour les marins, eurent lieu à maintes reprises et qui furent suivies par des conférences de dockers.

Cette tendance a abouti au résultat que, non seulement toutes les catégories professionnelles — plus particulièrement celles que nous venons de citer — se réunissent de temps à autre en des conférences corporatives pour étudier les questions qui les intéres-

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.

sent plus spécialement, mais encore que la section des marins, de même que celle des ports et docks disposent d'un organisme, dit commission consultative, au sein duquel chaque organisation a le droit de déléguer un représentant. Ces commissions consultatives, celle des marins aussi bien que celle des dockers, remplissent dans la pratique le rôle d'un Comité directeur de la section en cause et décident de façon autonome, sous le contrôle du Conseil Général et du Comité Exécutif, sur ce qui doit être fait dans le domaine international au profit de la catégorie représentée.

Au courant du mois écoulé ont eu lieu, respectivement à Amsterdam et à Rotterdam, des sessions des Commissions consultatives des sections des marins et des ports et docks. On trouvera ailleurs dans ce numéro le texte des résolutions votées par elles.

Les délibérations de la Commission consultative des marins furent consacrées presque entièrement à l'examen du mouvement à engager par les organisations de marins, sous la direction de l'I. T. F., en faveur d'une réglementation internationale des heures de travail à bord. La Commission décida d'adopter comme base pour son action le programme rédigé en janvier 1926 et portant réglementation de la journée de huit heures pour toutes les catégories de marins. Il fut décidé d'entamer une action internationale de large envergure, en collaboration, si possible, avec les organisations non adhérentes qui souscrivent au programme de l'I. T. F. L'institution d'une caisse spéciale qui serait alimentée par des cotisations supplémentaires, fut décidée. L'assemblée décida que, comme un premier prélèvement, on demanderait à toutes les organisations de marins, outre la cotisation régulière à l'I. T. F., un versement de 25 cents hollandais par membre. Cette décision, prise à l'unanimité, fut très favorablement accueillie par les organisations affiliées. On tâchera, en outre, d'intéresser et de faire concourir les marins individuellement à l'action et à la propagande qui sera menée, de vive voix et par écrit, au moyen de manifestes, de feuilles volantes et de meetings nationaux et internationaux dans les principaux ports. En prenant cette décision, la Commission consultative des marins s'est laissée guider par la considération que, quoiqu'on dise ou décide dans des conférences internationales à Genève et ailleurs, la question de savoir si les marins obtiendront réellement la journée de huit heures, sera déterminée uniquement par la puissance et le pouvoir qu'ils réussiront à faire valoir. La campagne entamée a donc pour but d'accroître la puissance et le pouvoir des gens de mer dans le domaine national et international, en telle sorte qu'ils soient en mesure de contraindre le patronat et les gouvernements à leur accorder la journée de huit heures.

Les décisions de la Commission consultative de la section des ports et docks sont moins positives par égard à l'action à entamer, ce qui s'explique par le fait que c'était la première fois que cette Commission se réunissait, tandis que les décisions de la commission des marins sont le résultat de toute une série de réunions. Bien que moins concrètes, les décisions de la Commission des dockers sont cependant également d'une haute importance et constituent la base pour des actions à venir. A côté de la décision

qui vise à apporter plus d'uniformité dans les conditions de salaires et de travail des ouvriers des ports de la mer du Nord — lequel but ne sera aussi atteint en fin de compte que si les travailleurs réussissent à faire valoir internationalement la puissance nécessaire pour faire aboutir leurs revendications dans la pratique — sont d'une extrême importance, les décisions relatives à la solidarité internationale à observer à l'égard d'autres organisations affiliées à l'I. T. F. et plus particulièrement celles ayant rapport au secours à fournir à des organisations non adhérentes.

Jusqu'à présent, ce fut toujours aux organisations de dockers affiliées à l'I. T. F. que l'on a demandé et redemandé qu'elles fissent acte de solidarité pratique au profit d'autres groupes. Cela s'applique dans le cas d'une lutte d'une certaine catégorie ouvrière dans un pays déterminé, lorsqu'il s'agit de boycotter des navires ou de mettre à l'index le transport de certaines marchandises; cela s'applique également dans le cas d'une action générale, lorsqu'il s'agit d'empêcher, par le refus du travail, le chargement de matériaux de guerre ou d'autres marchandises, dans l'intérêt de la classe ouvrière en son ensemble. A maintes reprises, de vive voix et par écrit, dans des congrès et dans des articles, les ouvriers des ports et docks ont reconnu qu'il était de leur devoir de faire acte de solidarité au profit de leurs camarades d'autres professions, mais ils ont en même temps demandé à ces camarades de les assister financièrement dans des cas de ce genre et de veiller à ce que les charges financières de pareils mouvements de solidarité ne retombent du moins pas entièrement sur les organisations de dockers ou sur l'I. T. F. Les efforts tentés pour amener les autres travailleurs, et particulièrement leurs organisations centrales, à la reconnaissance et à l'exécution de ce devoir, ont été vains jusqu'à présent. L'I. T. F. s'est à diverses reprises adressée à la F. S. I. en la priant d'examiner la question et de prendre, ou du moins de préparer, les mesures susceptibles de faire droit aux désirs nullement indiscrets ou injustifiés des organisations de dockers. Ces démarches n'ont pas abouti jusqu'ici.

La Commission consultative des dockers a cherché à exposer clairement dans quelles conditions il pourrait à l'avenir être compté sur l'appui des organisations de dockers adhérentes à l'I. T. F. et il sera donc dorénavant de la faute des autres travailleurs s'ils n'obtiennent pas de l'I. T. F. et des organisations affiliées l'appui qui leur a été accordé par le passé et qu'ils réclameront à l'avenir lorsqu'ils se trouveront en détresse.

Les deux réunions ont contribué à renforcer le sentiment de la solidarité et, en outre, à augmenter la collaboration réciproque et, ce faisant, à faire de plus en plus de l'I. T. F. une Internationale réelle et agissante.

Ce ne serait sûrement pas défavorable pour l'I. T. F., si les autres sections des travailleurs des transports, les cheminots, les chauffeurs, les agents des tramways et les bateliers, procédaient graduellement à la création de commissions consultatives, semblables à celles que possèdent déjà les sections des marins et des ports et docks; ce serait, au contraire, à leur propre avantage et également à celui de l'I. T. F.

## Chronique syndicale.

Les dernières semaines nous ont apporté une série d'événements qui sont l'indice qu'une sérieuse tension sociale existe dans l'industrie des chemins de fer. Dans la plupart de ces cas, ce sont les administrations et les gouvernements qui ont passé à l'offensive.

C'est ainsi que l'aboutissement de la loi sur les traitements, objet de vifs débats en Suisse, a été subitement compromis par la décision du Conseil fédéral, sur les instances de la Direction des Chemins de fer fédéraux, d'y rattacher un avilissement, en partie assez marqué, de la réglementation des heures de travail. Une attaque dans le même sens a été entreprise par l'Administration des Chemins de fer de Norvège, qui soumit au gouvernement une proposition tendant dans la pratique à supprimer la journée de huit heures et à la remplacer par des journées de travail de neuf, dix et onze heures. Au Danemark, le Conseil des Ministres a approuvé un projet du ministre des Finances prévoyant une réduction d'environ 25 millions de couronnes du total des salaires annuels et dont la mise à exécution signifierait pour certaines catégories une diminution du revenu allant jusqu'à 33 pour cent.

La plus grave inquiétude a cependant été suscitée par l'attitude du gouvernement de Tchécoslovaquie. Après que la Direction des Chemins de fer eut récemment relevé de 200 pour cent le tarif des billets au prix de régie et donné lieu, de la sorte, à un vif mécontentement parmi le personnel, un nouveau règlement de service vient à présent d'être élaboré à l'insu des syndicats, règlement qui comporte, à part certains avilissements dans les dispositions concernant l'avancement, une prolongation des heures de travail. Il est à prévoir que les cheminots de Tchécoslovaquie ne se résigneront pas ainsi à accepter cette attitude dictatorial de l'administration et que, dans un proche avenir, une lutte acharnée s'engagera dans l'industrie des chemins de fer du pays. Quelques affirmations faites par le ministre des Chemins de fer après l'adoption de son projet par le Conseil des Ministres sont à retenir à ce propos. Dans un discours public, il dit que le gouvernement ne se laisserait pas intimider par des menaces de suspension du travail et d'application de la résistance passive. En 1912 les cheminots avaient pu obtenir encore un certain résultat par de pareils moyens de combat, mais à présent il n'en était plus ainsi, attendu que depuis lors les transports automobiles avaient pris une telle ampleur qu'ils pouvaient en grande partie assumer la tâche des chemins de fer. Le ministre rattacha une menace très nette à cette affirmation. Une grève des chemins de fer — assura-t-il — aurait comme conséquence immédiate une extension de la circulation automobile qui finirait pas déterminer un resserrement durable du trafic ferroviaire et partant de l'effectif du personnel. Il ne faut pas perdre de vue, pour une appréciation exacte de ces déclarations, qu'elles tendent avant tout à faire reculer le personnel devant un mouvement de défense énergique, que ce soit au moyen d'une grève ou de la résistance passive. On pourrait sans doute aussi, pour terminer, soulever la question de savoir si les préjudices durables auxquels fit allusion le ministre comme une conséquence possible d'un conflit ouvert, n'atteindraient pas les chemins de fer pour le moins dans la même mesure que le personnel.

L'éventualité d'un autre grand conflit dans l'industrie des chemins de fer se dessine en Allema-

gne où les syndicats ayant contracté avec la Reichsbahn le contrat collectif national concernant les salaires, ont résilié divers articles du contrat et ont réclamé une augmentation des salaires, de même qu'une réduction de la durée du travail et l'application de la journée de huit heures. Cette résiliation prend effet le 1er avril. En même temps, l'Union des Cheminots allemands a adressé à l'Administration centrale de la Reichsbahn une missive demandant pour les fonctionnaires des neuf échelles inférieures une augmentation des allocations versées en sus du traitement de base, ainsi que de l'indemnité de logement.

En Belgique, de longues négociations au sein de la Commission paritaire pour les chemins de fer ont abouti à un accord sur la révision des salaires et traitements. L'accord a un effet rétroactif au 1er janvier, mais en même temps un caractère provisoire. Généralement parlant, il signifie une augmentation du revenu du personnel, mais la mesure en est inégale. Les catégories subalternes se voient notamment traitées de façon bien moins favorable que les grades supérieurs.

Mentionnons pour finir la grève dans les Indes britanniques sur le chemin de fer Bengal-Naghpur. Pendant quatre semaines, 20000 à 25000 cheminots (d'après des renseignements de source anglaise 40000 cheminots) ont déposé le travail, en protestation contre les agissements arbitraires de la Direction. Ainsi que cela se pratique presque toujours lors de grèves dans les chemins de fer de territoires coloniaux, les autorités ont procédé de vive force contre les grévistes et ont cherché — du moins au début du mouvement — à les contraindre par la violence à reprendre le travail. La grève a été levée le 8 mars, sur la promesse qu'il n'y aurait pas de représailles et que les révocations décidées antérieurement seraient soumises à une révision. (Des détails ultérieurs sur la grève seront donnés dans le prochain numéro.)

(— le).

## COMMUNICATIONS DU BUREAU.

### *Demande d'adhésion.*

A adressé une demande d'adhésion à l'I.T.F. la «Magyrországi Gépjárművezetők Egyesülete» (Union des Chauffeurs hongrois).

### *Effectifs et situation financière au 1er janvier 1927.*

Les organisations n'ayant pas encore envoyé les renseignements demandés à cet égard sont priées de le faire sans délai.

### *Enquête concernant les heures de travail et de repos du personnel des chemins de fer.*

Les organisations adhérentes recevront sous peu un aperçu élaboré par le Secrétariat concernant les heures de travail et de repos des cheminots suisses et seront priées de fournir des renseignements analogues pour leur pays.

### *L'attelage automatique et la Conférence internationale du Travail.*

D'après les renseignements que le Bureau international du Travail nous a fournis à notre demande, la question de l'attelage automatique sera traitée par la Conférence de 1928 lors des discussions concernant le point «Prévention des accidents».

Nous reviendrons sous peu sur la question, à propos du manque d'influence du personnel des chemins de fer dans la réglementation des questions touchant ses conditions de travail.

### *Conférence internationale de conducteurs d'automobiles.*

La Conférence internationale de conducteurs d'automobiles dont la tenue a été décidée par le Congrès de Paris, aura lieu très probablement à Paris, dans la deuxième quinzaine de juin.

Un rapport sur diverses questions à examiner par la conférence sera adressé en temps voulu aux organisations.

Des renseignements plus détaillés suivront par circulaire et dans le prochain numéro.

*Conférence internationale des agents des tramways.*

Une conférence des agents des tramways se réunira, si possible, comme suite à la Conférence des chauffeurs visée plus haut. La possibilité de la convocation dépendra de la collaboration des organisations au recueil de la documentation nécessaire en vue du rapport à soumettre à la conférence et à la rédaction du programme de revendications.

Une nouvelle circulaire ainsi qu'un projet de rapport seront expédiés prochainement.

*Congrès des organisations affiliées.*

Union autrichienne des Transports, à Vienne, les 17 et 18 avril.  
Union danoise du Personnel de la Locomotive, à Copenhague, du 20 au 29 avril.

Fédération suisse des Ouvriers du Commerce, des Transports et de l'Alimentation, à Lucerne, le 21 et 22 mai.

Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et Tramways, à Utrecht, du 21 au 24 mai.

Association des Employés des Chemins de fer anglais, à Ramsgate, du 22 au 25 mai.

Syndicat National du Personnel des C.P.T.T.M. de Belgique, à Bruxelles, les 29 et 30 mai.

*Cotisations.*

Sont rentrées les cotisations que voici:

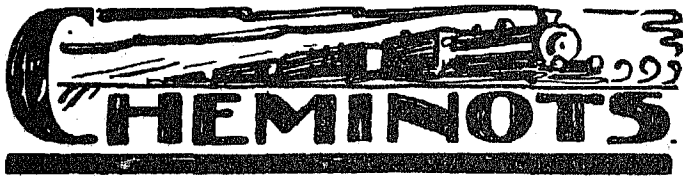
Union belge des Ouvriers du Transport	fl. 1477.56
Union tchécoslovaque des Marins et Bateliers	„ 36.36
Union des Transports de Tchécoslovaquie	„ 299.16
Union autrichienne des Transports	„ 2419.—
Union des Cheminots du Canada	„ 600.—
Union suédoise des Chauffeurs de navires	„ 216.—

*Cotisations supplémentaires pour la Caisse de propagande des marins.*

Union suédoise des Marins	fl. 1000.—
Union suédoise des Chauffeurs de navires	„ 900.—

*Mouvement de secours aux grévistes du chemin de fer Bengal-Naghpur.*

Union néerlandaise des Transports	„ 150.—
Union finlandaise des Transports	„ 250.—
Fédération allemande du Trafic	mk. 1000.—
Union autrichienne des Cheminots	fl. 200.—
Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie	„ 147.44



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

**POLOGNE.**

(Suite. \*)

**X. Les pensions et secours en cas de maladie.**

Le secours-maladie n'est pas réglé de façon uniforme; il diffère d'après les nations auxquelles appartenait autrefois les différentes parties du territoire polonais. Dans le territoire jadis allemand et autrichien, les agents commissionnés touchent en cas de maladie leur traitement intégral pendant une année entière, tandis que les ouvriers ont droit pendant une période de durée égale à 60 % du salaire.

Dans le territoire ayant appartenu dans le temps à la Russie, les agents commissionnés ont droit, en cas de maladie, au traitement intégral pendant 4 à 6 mois. Dans certains cas une prolongation peut être accordée, tandis que les ouvriers ne touchent le salaire intégral que pendant les deux premières semaines de la maladie et n'ont plus droit par la suite à aucun secours.

En ce qui concerne le secours en cas d'accidents, il existe pour le personnel non-commissionné, dans la Grande et la Petite-Pologne des caisses d'assurance obligatoires. Le secours versé par ces caisses s'élève, en cas d'incapacité totale, à 66 à 100 % du salaire touché en dernier lieu. Il n'est versé 100 % que si l'accident s'est produit en dehors de la faute de l'accidenté.

Dans la Pologne du Congrès, les cheminots employés aux services de la locomotive, des trains, ou des manœuvres, ou ceux dont l'activité comporte des dangers spéciaux, ont droit, en cas d'accidents du travail donnant lieu à une incapacité totale, à une rente de 75 %; tous les autres agents ont droit à une rente de 66 % du salaire ou traitement touché en dernier lieu.

\*) Les chapitres VIII, IX et XVIII paraîtront dans le prochain numéro.

Lorsqu'il ne s'agit que d'une incapacité partielle, le secours est diminué en conséquence. La rente est par contre augmentée pour les agents devenus totalement invalides à la suite d'un accident et se trouvant, par suite de troubles mentaux, de cécité, de perte des bras ou des pieds, dans une situation qui nécessite qu'ils soient assistés par quelqu'un. Elle peut aller dans ce cas de 75 à 120 % ou de 66 à 100 % du salaire, d'après le service auquel travaillait l'intéressé.

Le personnel commissionné touche en cas d'accidents des secours dans la mesure que voici:

En cas d'une durée de service de moins de 10 ans, 40 pour cent du dernier traitement ou salaire; lorsque la durée du service est plus longue, la rente est augmentée de 2,4 % par an jusqu'à un maximum de 100 %. Lorsqu'il ne s'agit que d'une incapacité partielle, la rente est diminuée proportionnellement, mais pour les agents ayant effectué plus de 10 années de service, la durée du service est majorée de la façon suivante, d'après le degré de l'incapacité:

invalidité de 55 à 54 %	de 2 ans
„ „ 55 à 74 %	„ 4 „
„ „ 75 à 84 %	„ 6 „
„ „ 85 à 94 %	„ 8 „
„ „ 95 à 100 %	„ 10 „

Dans des cas exceptionnels, une rente plus élevée peut être accordée, de concert avec le ministère des Finances; elle ne peut cependant pas excéder 100 % du salaire touché en dernier lieu.

Les ayants-droit d'agents commissionnés touchent, comme indemnité de funérailles, une somme égale à trois mois de traitement, les ayants-droit d'ouvriers permanents décédés touchent un mois de salaire.

Après une durée de service ininterrompue de 10 ans, tous les agents commissionnés peuvent faire valoir des titres à la pension de retraite. Si l'agent devient invalide avant ce moment sans qu'il y ait de sa faute, les droits à la retraite naissent après cinq années de service. Les taux de la pension de retraite sont les mêmes que ceux de la pension d'invalidité versée comme suite à un accident du travail, c'est à dire qu'après 10 années de service, on verse 40 pour cent du salaire ou traitement touché en dernier lieu, pourcentage qui est augmenté de 2,4 % pour chaque année de service en plus, le maximum étant de 100 %. Lors du calcul des années de service pour l'établissement du montant de la retraite, 12 mois de service sont, à partir de la 11e année de service, pour le personnel de la locomotive et des trains, assimilés à 14 mois. Une

projet d'amendement à la loi sur les retraites prévoit pour ces catégories une augmentation de la valeur de calcul d'une année de service à 16 mois. Pour les autres groupes, aucune différenciation n'a lieu pour le calcul des années de service.

La pension de la veuve s'élève à 50 % de la pension à laquelle aurait eu droit l'agent. Le même taux est applicable aux orphelins de père et de mère. Les orphelins n'ayant perdu qu'un des parents reçoivent un quart de la pension. Le total des pensions de la veuve et des orphelins ne peut pas excéder le montant de la pension du décédé.

Le droit à la pension de retraite naît à l'âge de 60 ans révolus ou après 35 années de service. Lorsqu'un agent quitte le service avant d'avoir rempli une de ces deux conditions — même contre son propre gré — il perd tous les droits acquis.

Les pensions sont versées du Trésor public. Il n'y a pas de Caisse spéciale de pensions. Des retenues de 3 pour cent du salaire ou traitement sont effectuées au profit de la pension.

#### XI. *Le libre parcours.*

Les agents commissionnés, ainsi que les ouvriers définitifs ont droit à des billets de parcours gratuit pour chaque congé excédant 24 heures. Lorsqu'ils doivent faire usage du chemin de fer pour se rendre au lieu de leur travail, ils reçoivent un permis permanent de libre parcours. Il reçoivent en outre une carte de légitimation qui leur donne droit de voyager à un cinquième du tarif. Ce droit s'étend également aux membres de la famille qui bénéficient en outre (les enfants jusqu'à l'âge de 18 ans) de trois billets de parcours gratuit par an. Pour obtenir la carte de légitimation, il faut verser, selon la classe utilisée, de 2,4 à 5 zloty.

Le personnel des échelles IV à VI a droit au transport en première, celui des échelles XII à IX, au transport en seconde et celui des échelles supérieures, au transport en troisième classe.

Il existe encore, outre les facilités de circulation mentionnées, des permis de parcours gratuit pour l'approvisionnement.

Les agents pensionnés et leurs familles ont droit au transport à prix réduit.

En cas de déplacement pour raisons de service, la famille et les biens sont transportés gratuitement.

#### XII. *Récompenses et sanctions pénales.*

L'octroi de récompenses repose entre les mains de la Direction qui se base, à cet effet, sur l'avis des autorités qui relèvent d'elle.

Le règlement du service prévoit les punitions suivantes:

**Punitions administratives:** réprimande, amende jusqu'à concurrence de 5 % du salaire ou traitement.

**Punitions disciplinaires:** blâme disciplinaire, amende jusqu'à 10 % du salaire ou traitement, déplacement, descente de grade, révocation avec titres à la retraite, révocation avec perte de tous les droits acquis.

Les agents ayant encouru une punition disciplinaire peuvent être condamnés à compenser les dommages matériels qu'ils ont causés.

Un agent inculpé a le droit de se défendre. Lorsqu'une cause est portée devant le tribunal disciplinaire, le prévenu peut se faire assister par un collègue ou par un permanent de son syndicat. S'il ne fait pas usage de ce droit, un défenseur est désigné d'office

par le tribunal. Il y a toujours quelques jours d'intervalle entre l'envoi du mandat de comparution et la séance.

Il n'existe pas auprès des chemins de fer de l'Etat polonais une instance d'appel des jugements du tribunal disciplinaire. L'intéressé peut cependant se pourvoir en appel auprès de l'autorité directement supérieure (Direction ou ministère des Chemins de fer).

La punition infligée est toujours portée par écrit à la connaissance de l'inculpé.

Une révocation immédiate du service peut être prononcée dans les cas suivants:

a) acte malhonnête passible de peine (vol, fraude, concussion);

b) le fait de cacher des choses qui mettraient l'agent dans l'impossibilité de continuer à remplir ses fonctions;

c) condamnation judiciaire pour cause d'un délit ou autre acte passible de peine;

d) absence du service pendant 14 jours sans motif valable;

e) abandon de poste.

La révocation pour un des motifs sus-énoncés comporte généralement la perte de tous les droits acquis. En cas de suspension du service, un agent continue à toucher la moitié de son salaire. Hormis dans les cas cités ci-dessus, il n'y a pas de sanctions déterminées pour certaines fautes.

#### XIII. *Le logement.*

L'administration des chemins de fer favorise certes la construction de logements, mais ses efforts sont insuffisants devant l'acuité de la crise. Généralement, les chemins procèdent à la construction de demeures; les relations avec les locataires sont réglées par bail. Vu que la loi sur la protection des locataires exclut les habitants des demeures appartenant aux chemins de fer, des frottements se produisent souvent.

Les taux des loyers sont moins élevés dans les habitations appartenant aux chemins de fer qu'ailleurs. Leur montant est retenu du salaire. L'éclairage et le chauffage sont calculés au prix coûtant, pour autant qu'il existe des installations centrales à cet effet. Dans les autres cas, le personnel commissionné a droit à une certaine quantité de charbon et peut acheter du pétrole au prix de revient.

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

Des installations de bains n'existent qu'à l'usage du personnel roulant. Il en est fait un usage très fréquent. Le personnel émet souvent des plaintes concernant l'entretien des installations de bains et autres institutions hygiéniques.

Les dortoirs spéciaux ont été installés au profit des agents de la locomotive et des trains. Les usagers ont à leur disposition un lit avec draps, une table de nuit ainsi qu'un porte-manteau. Là où il n'y a pas de ces dortoirs, on met généralement des voitures de chemins de fer à la disposition du personnel.

Dans les ateliers de quelque importance, des locaux sont à la disposition du personnel pour le casse-croûte. Il n'y a pas de cantines spéciales. Aux buffets des gares, les agents bénéficient d'une réduction de 25 pour cent sur les prix en vigueur. Ils n'ont pas le droit de prendre des boissons alcooliques, sauf la bière.

Des appareils mécaniques pour le nettoyage et la désinfection des voitures sont uniquement disponibles dans les grands centres, ce qui fait que la propreté laisse beaucoup à désirer.



### XV. *La tenue de service.*

Les agents qui, par leur service, entrent en contact avec le public, sont astreints à porter l'uniforme. L'administration leur vend les vêtements au quart du prix d'achat. La durée d'usage des diverses pièces de l'uniforme a été fixée comme suit:

- 1 an pour les casquettes, pantalons en drap, blouses et pantalons en toile;
  - 2 ans pour les tuniques;
  - 3 ans pour les paletots, capotes, vareuses et bottes feutre;
  - 8 ans pour les pelisses et gilets fourrés.
- L'uniforme consiste entre autres;
- pour les mécaniciens en une casquette, une pelisse et des bottes feutre;
  - pour les aides-mécaniciens et chauffeurs en une casquette, un gilet fourré, des bottes feutre et une blouse et un pantalon en toile;
  - pour les conducteurs et chefs de trains en une casquette, une tunique, un pantalon et un paletot;
  - pour les conducteurs de trains de marchandises et sous-chefs de gare en les mêmes pièces, en plus d'une pelisse et des bottes en feutre;
  - pour les nettoyeurs de voitures en une casquette et un complet de travail en toile.

### XVI. *La visite médicale et la visite des yeux.*

Un examen médical a lieu avant l'engagement au service et après une absence prolongée pour cause de maladie. Une nouvelle visite a en outre lieu tous les ans pour le personnel du service de l'exploitation et de la traction auprès des circonscriptions de Varsovie, Radom et Wilna et auprès des autres circonscriptions lorsque la nécessité s'en fait sentir. Les examens médicaux sont effectués par des commissions spéciales de médecins des réseaux.

Lorsqu'un agent est jugé inapte à la continuation de son emploi, il peut être employé à un travail plus léger ou licencié du service, avec bénéfice de la pension de retraite, pour autant que les dispositions y relatives lui accordent des titres à la pension.

L'intéressé est informé par écrit du résultat de l'examen. On ne peut demander une révision que si le résultat du premier examen comporte le danger d'un licenciement. Dans ce cas, l'agent en cause doit adresser par écrit une requête à la Commission centrale médicale qui est l'instance supérieure pour ces questions.

### XVII. *Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.*

Il existe des maisons de vacances qui ont été créées la plupart du temps par des associations constituées à cet effet auprès des différentes directions de réseaux. Les ressources financières de ces institutions consistent en des cotisations du personnel et des subventions de la part des chemins de fer. Les maisons sont généralement installées dans des immeubles appartenant aux chemins de fer. La gestion repose entre les mains des associations en cause. En tant que syndicat, l'Union des Cheminots polonais ne fait pas partie de ces institutions; ses membres y adhèrent cependant individuellement. Les maisons en question sont destinées principalement aux cheminots malades privés de ressources et aux membres de leurs familles.

(A suivre).

## L'électrification des chemins de fer de Suède.

On nous mande de Suède:

L'électrification des chemins de fer a déjà été entamée en Suède en 1910. La première ligne transformée pour la traction électrique est celle qui relie Kiruna à Riksgränsen. Plusieurs facteurs étaient décisifs pour l'électrification de cette ligne, la plus septentrionale du pays. Elle parcourt une contrée très inhospitalière et sert en premier lieu au transport du minerai de fer. Il est exigé par conséquent une grande puissance de la locomotive, d'autant plus que la ligne comporte d'importantes déclivités. On chercha donc relativement tôt déjà, comment il serait possible d'accroître la puissance des locomotives et, dès que la question de l'application de la traction électrique aux chemins de fer semblait solutionnée de façon satisfaisante par les essais tentés dans les environs de Stockholm, il fut décidé d'équiper la ligne pour la traction électrique. On eut recours à une des principales chutes d'eau du pays pour produire l'énergie électrique nécessaire.

Sans parler de la construction de l'usine électrique (de la propriété de l'Etat), les frais pour l'électrification de cette ligne de 437 km., affectée au transport du minerai, s'élevèrent à 46 millions de couronnes. En considérant ce chiffre, il ne faut pas oublier qu'une grande partie des travaux a été effectuée à un moment où les prix se trouvaient bien au-dessous du niveau normal.

En dépit de ces frais élevés, l'électrification se trouva être fort avantageuse et cela en première ligne pour la Société minière qui fut en mesure, comme suite à la transformation, de dépasser de 30 % la quantité de minerai transportée en 1913 lorsqu'on mettait à contribution la capacité totale de transport de la ligne. A cette époque, chaque convoi devait être remorqué par deux locomotives et, par endroits même, par trois, tandis qu'à présent une locomotive électrique peut seule remorquer un train et il devient en outre possible d'en augmenter le poids et d'accroître la rapidité de marche, ce qui permet à son tour d'augmenter l'intensité du trafic.

Pour les chemins de fer de l'Etat, la question financière rattachée à l'équipement pour la traction électrique a également été solutionnée de façon satisfaisante. La Société minière a dû s'engager à garantir un certain dividende pour le capital nouvellement engagé et peut donc, en cas de recul des recettes, être mise à contribution dans une mesure garantissant toujours un revenu minimum aux chemins de fer.

Les résultats favorables obtenus par l'électrification de cette ligne encouragèrent à faire de nouveaux essais dans ce sens sur d'autres lignes. A peine les travaux sur le premier parcours étaient-ils terminés que déjà de nouveaux projets d'électrification étaient élaborés. On envisagea en premier lieu l'électrification de la ligne Stockholm-Göteborg de 458 km. Dans une proposition à cet effet, déposée en 1920 au Parlement, les frais de l'électrification étaient évalués à 75 millions de couronnes, y compris un montant de 10 millions pour l'acquisition de locomotives. Après avoir, pour commencer, repoussé le projet de loi, le Parlement adopta un nouveau projet qui fut présenté dans la suite et où l'évaluation des dépenses était quelque peu inférieure. En 1923 les travaux d'électrification purent donc être entamés sur cette ligne. Le 15 mai 1925, une partie de la ligne fut ouverte à la traction électrique et le 1er octobre de la même année, la ligne entière. Les frais d'électrification

s'élevèrent à un total de 42 millions de couronnes, y compris les frais d'acquisition des locomotives. Ces frais étaient à eux seuls de 10 millions en chiffres ronds, à savoir de 215 000 couronnes par locomotive.

A côté des résultats favorables obtenus sur la ligne Kiruna-Riksgränsen, un autre facteur encore eut une influence stimulante sur les tendances vers l'électrification: le désir de rendre le pays plus indépendant des importations de charbon des pays étrangers. Cette tendance avait été accentuée par la difficulté de se procurer du charbon pendant la guerre, mais elle fut en même temps largement favorisée par des considérations d'ordre nationaliste. On peut d'ailleurs dire en général qu'immédiatement après la guerre une forte vague de protectionnisme passa sur la Suède et fit qu'on eut recours à des mesures qui, lors du retour à une situation plus normale, devaient se trouver n'être pas favorables à la vie économique du pays.

L'électrification de la ligne Stockholm-Göteborg doit, selon toute probabilité, tourner tôt ou tard au désavantage des chemins de fer de l'Etat. D'une part, le trafic sur la ligne ne s'accroît pas dans la mesure espérée et d'autre part, le mouvement des prix du charbon a renversé tous les calculs antérieurs, sur la base desquels on avait procédé à l'électrification. Aujourd'hui, le prix du charbon en Suède — abstraction faite de la majoration passagère lors de la grève dans les mines anglaises — est à peine supérieur à celui d'avant-guerre. La traction à vapeur serait donc bien meilleur marché que la traction électrique et cette différence au détriment de l'exploitation actuelle ne saurait point être compensée par la compression des effectifs que les chemins de fer désirent pratiquer. Au grand maximum, il ne pourrait d'ailleurs être question que d'une réduction de 220 unités, bien que lors d'une réduction, même dans cette mesure limitée, il soit douteux que le trafic actuel puisse être maintenu. L'administration des chemins de fer le comprend et elle tâche de réduire les frais du personnel par l'introduction de la conduite par un homme sur les locomotives électriques. A cet effet, elle a envoyé, au début de l'année passée déjà une commission en Allemagne pour y étudier le système de la conduite par un seul homme. Pour la Suède cependant, ce système ne peut pas entrer en ligne de compte du fait que le personnel des trains est à présent déjà à peine suffisant pour faire face à sa tâche. Aussi bien n'a-t-on jusqu'ici remplacé que sur quelques trains, l'aide-conducteur-électricien qualifié par un graisseur et cela, non pas sur les véritables convois pour le transport du minerai, mais simplement sur des trains-omnibus affectés au trafic-voyageurs. On a discuté à maintes reprises la question de l'équipage des locomotives faisant le service sur la ligne Stockholm-Göteborg, mais aucune décision n'a été prise jusqu'ici, car, plus que toute autre mesure d'économie, le passage à la conduite par un homme compromettrait la sécurité du trafic. La Direction s'en rend parfaitement compte et c'est sans doute là la raison qu'elle a reculé jusqu'ici devant des essais de ce genre.

Le personnel de la locomotive est nettement hostile au système de la conduite des locomotives électriques par un seul homme, vu qu'il considère que ce système comporte un très grave élément de danger. Il est d'avis, de même que ses collègues d'Allemagne, de

Norvège et de Suisse, que la tentative de réaliser des économies au moyen de la conduite par un seul homme, signifierait une telle surcharge physique et psychique du personnel de la locomotive, que la sécurité du trafic ferroviaire en serait inévitablement compromise à l'un des endroits les plus sensibles.

### Les salaires dans les ateliers des chemins de fer chinois.

La «Monthly Labor Review» d'Amérique publie, se basant sur les chiffres du Bulletin Economique Officiel (Pékin) du 22 octobre, le tableau ci-dessous sur les salaires minima et maxima payés dans les ateliers de divers chemins de fer chinois. Les taux sont indiqués en dollars chinois; un dollar équivaut à environ 2,50 francs-or:

Chemin de fer	Localité de l'atelier	Nombre des ouvriers	Salaire journalier	
			maximum	minimum
Pékin-Mukden	Tangshan	2943	1,95	0,25
" "	Shanhaikwan	478	1,55	0,16
Pékin-Hankow	Hankow	481	2,10	0,40
" "	Chengchow	188	1,65	0,35
" "	Changhsintien	190	2,20	0,35
" "	"	184	1,15	0,22
" "	Kiang An Hankow	169	1,25	0,25
Pékin-Suiyan	Nankow	530	1,55	0,25
" "	Kalgan	152	1,85	0,30
Tientsin-Pukow	Pucheng	483	1,50	0,38
" "	Tsinan	775	1,45	0,25
" "	Tientsin	234	1,30	0,28
Lung-Hai	Loyang	529	1,75	0,18
" "	Tungshan	472	1,75	0,18
Pienlo-Chem. de fer	Keifeng	140	1,95	0,18
" "	Loyang	148	1,95	0,18
Taokow-Chinghua	Siuwu	215	1,85	0,25
Canton-Hankow	Sukiapang	163	1,70	0,32
Keifeng-Pinghsiang	Anyuan, Pinghsiang	298	2,23	0,19
Chengting-Taiyuan	Shihkiachwan	564	1,42	0,35
" "	Taiyuan	111	1,42	0,35
" "	Yangchuan	75	1,42	0,35
Canton-Kowloon	Tasatow	138	1,30	0,90
Changchow-Amoy	Amoy	20	1,35	0,40
" "	Kiangtungchiao	20	1,35	0,40
Shanghai-Hangchow-Ningpo	Ningpo	522	2,55	0,38
Shanghai-Hangchow-Ningpo	Chakow	382	1,62	0,14
Shanghai-Nanking	Shanghai, Nanking Changchow, Soochow, Wushih, Tanyang, Kunshan, Lungtan, Futseuncheng	1480	1,45	0,24

# Ouvriers du Transport

## Accidents dans le port de Hambourg.

Nous empruntons le tableau ci-dessous au rapport moral annuel récemment paru de la section de Hambourg de la Fédération allemande du Trafic. Il se base sur les statistiques de l'inspection dans les ports et s'étend à tous les accidents qui se sont produits dans les entreprises relevant de l'inspection. En font également partie les quais de déchargement de l'Etat, les quais privés et les magasins situés dans le port. Les chiffres ne sont pas bien comparables entre eux, attendu que ce n'est qu'à partir de 1924 que la statistique s'étend à toutes les entreprises, sans parler encore des fluctuations de la main-d'œuvre employée.

Le nombre des accidents s'élevait aux chiffres que voici:

	1925	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
sur les navires maritimes	3400	3200	2230	1630	1121	568	239	1854
.. .. navires de la batellerie	965	987	558	409	282	145	59	464
dans d'autres entreprises	2028	1488	1114	816	561	284	120	927
total	6393	5675	3902	2855	1964	995	418	3245
Blésures légères	5835	5305	3676	2667	1845	926	389	3094
.. graves	531	355	192	162	99	60	26	100
.. mortelles	27	15	34	26	20	9	3	51

### Nature de la blessure \*)

à la tête	562	596	430	334	238	125	48	383
aux yeux	90	77	79	57	36	19	10	83
au torse	1187	1012	432	598	409	190	93	626
aux bras et mains	1884	1894	1226	930	642	371	141	983
aux jambes et pieds	2579	2289	1630	1091	730	341	145	1186
aux organes intérieurs	91	143	148	78	47	37	22	140
	6393	6011	3945	3088	2102	1083	459	3401

Sur le nombre total des accidents survenus en 1925, se produisirent:

par des moteurs	11
par des transmissions	—
par d'autres machines	38
par des chaudières et conduites de vapeur	7
par des matières explosives, empoisonnées et corrosives	72
lors de la manipulation de fardeaux	516
par l'effondrement, le renversement, la chute ou le bris d'un objet	1579
par la chute	489
par des outils simples à main	335
par des motifs divers	3346

\*) La différence entre les totaux de cette rubrique et les chiffres totaux des accidents enregistrés s'explique du fait qu'avant 1925 des blessures multiples survenant lors d'un même accident ont été enregistrés sous plus d'une catégorie.

Tout en usant de la prudence voulue pour juger de ces chiffres, on peut en tirer les conclusions que voici. Les accidents tendent à s'accroître sans cesse et particulièrement ceux donnant lieu à des blessures graves. Les chiffres sont encore plus impressionnants lorsqu'on y oppose le nombre de personnes employées en moyenne en un jour. Ce nombre est pour 1925 de 18 127, ce qui signifie qu'en 1925 plus de 30 % des travailleurs ont été victimes d'un accident. Le risque d'accidents est le plus important pour les débardeurs, dont pas moins de 2869 ont encouru des accidents en 1925.



Session de la commission consultative des ports et docks, à Rotterdam, les 27 et 28 février 1927.



### Résolution concernant la standardisation des salaires dans les ports de la Mer du Nord.

La Commission consultative de la Section des ports et docks de l'I.T.F., réunie à Rotterdam les 27 et 28 février 1927, donne mission au Secrétariat de recueillir une documentation aussi complète que possible concernant les salaires et les conditions de travail en vigueur dans les ports de la Mer du Nord et de la soumettre à une sous-commission désignée pour étudier les mesures susceptibles de porter ces salaires et conditions de travail le plus rapidement possible à un niveau aussi uniforme que faisable. La Commission invite en outre tous les syndicats intéressés à agir, dans le cas de mouvements pour l'amélioration ou le maintien des salaires ou conditions de travail, en une collaboration aussi étroite que possible avec les autres organisations adhérentes groupant des travailleurs des ports de la Mer du Nord.

### Résolution concernant la solidarité.

La Commission consultative de la Section des ports et docks de l'I.T.F., réunie à Rotterdam les 27 et 28 février 1927, estime que le Secrétaire général doit être mandaté pour signaler une fois de plus aux organisations adhérentes qu'on ne pourra s'attendre à un appui financier ou à des actes de solidarité de la part des organisations de dockers, si les organisations invoquant cet appui n'ont pas agi rigoureusement en conformité avec les articles XLI à XLVII des Statuts de l'I.T.F.

La Commission décide en plus:

que des mouvements de sympathie seront uniquement engagés par les organisations de dockers affiliées à l'I.T.F. dans l'éventualité d'un conflit important;

que des mouvements de sympathie en faveur d'organisations non-adhérentes ou d'organisations de travailleurs d'autres professions seront engagés par les organisations de dockers affiliées à l'I.T.F. uniquement après une consultation préalable ayant abouti à un accord;

que des mouvements de sympathie en faveur des travailleurs dans leur ensemble ou de portée générale seront engagés par les organisations de dockers affiliées à l'I.T.F., uniquement lorsque les autres catégories du mouvement ouvrier prennent sur elles une certaine responsabilité par égard aux charges financières découlant de la lutte.

### Résolution concernant les mesures pour la sécurité des ouvriers des ports et docks.

La Commission consultative de la Section des ports et docks de l'I.T.F., réunie à Rotterdam les 27 et 28 février 1927, donne mission au Secrétariat d'élaborer et de distribuer aux organisations affiliées un projet de réglementation pour la sécurité des ouvriers des ports et docks, et d'inviter ces organisations à soumettre des amendements éventuels dans un délai déterminé. Le projet, ainsi que les amendements proposés seront ensuite étudiés par une sous-commission nommée à cet effet, qui préparera un projet définitif en vue de la prochaine session de la Commission consultative. Une fois approuvé, ce projet sera considéré par la section des ports et docks de l'I.T.F. comme un programme minimum international des dispositions de protection. Les organisations adhérentes seront invitées à faire des efforts en vue de l'introduction de ce programme minimum et la sous-commission sus-visée examinera l'opportunité de saisir le Bureau international du Travail de la question en vue de la création d'une convention internationale à ce sujet.

### Résolution concernant les travaux dans la cargaison par l'équipage d'un navire.

La Commission consultative de la Section des ports et docks de l'I.T.F., réunie à Rotterdam les 27 et 28 février, est d'avis que tout travail de chargement ou de déchargement de navires, y compris le service des treuils et des grues, doit être effectué par les dockers du pays où le travail a lieu. Les organisations affiliées à l'I.T.F. sont invitées à œuvrer pour l'introduction dans leur contrats collectifs d'une clause à cet effet et à informer le Secrétariat des résultats éventuels obtenus qui seront communiqués par le Secrétariat aux autres organisations intéressées. Il faudra en outre qu'en cas de révision de la législation relative au travail maritime, des efforts soient faits, de concert avec la section des marins de l'I.T.F., pour tâcher de supprimer la contrainte légale imposant aux marins la manutention de la cargaison dans les ports.



### La situation dans la navigation maritime internationale.

L'élément dominant dans la situation économique de la navigation maritime internationale est toujours constitué par l'excédent de tonnage sur le marché des frets, conséquence de la construction considérable durant les années subséquentes à la guerre. C'est ce qui explique que, durant les dernières années, les taux des frets ne se trouvaient qu'à quelques pour cent au-dessus du niveau d'avant-guerre. Il faut toutefois, en jugeant des nombres-indices publiés régulièrement à ce sujet dans les revues économiques, tenir compte de ce que ces chiffres ont été établis sur la base du taux des frets dans le tramping et que la navigation régulière

dont l'importance tend à s'accroître sans cesse depuis la guerre et a depuis longtemps dépassé celle du tramping, n'a pas été prise en considération. Cette dernière est cependant relativement peu atteinte par l'excédent de tonnage. D'une part, la concurrence y a été fortement limitée au moyen de conventions internationales — ce qui a par exemple permis d'augmenter d'environ 100 pour cent les prix des passages par rapport à l'avant-guerre — et d'autre part, ces sociétés bénéficient presque sans exception de subventions officielles, sous une forme ou l'autre. Si le mouvement des indices des frets ne permet donc pas de conclusions immédiates sur la situation économique de la navigation internationale, autres que par rapport au tramping, l'excédent de tonnage indique cependant une situation malsaine et défavorable au développement économique de la navigation maritime, situation qui fait sentir son contre-coup sur les Sociétés d'armement de lignes régulières, du moins en ce qui concerne les frets. Les diverses tentatives, toutes vouées à l'échec, tendant à réaliser, par la voie d'une entente internationale, une restriction artificielle du tonnage mondial, prouvent bien d'ailleurs qu'elles en ont été atteintes.

L'année 1926 a apporté un événement qui, non seulement a fait disparaître passagèrement l'excédent de tonnage, mais qui en a même déterminé une pénurie. A partir de la moitié de l'année passée, une demande de tonnage s'est fait valoir dans une telle mesure que non seulement l'ensemble de la flotte marchande trouva un emploi, mais qu'elle était même insuffisante aux besoins. La conséquence directe en fut que les taux des frets s'élevèrent par bonds et atteignirent dans le *tramping* un niveau qui n'avait plus été enregistré depuis 1921. Le nombre-indice des frets, établi par le périodique anglais «The Economist» s'éleva par exemple de 116 points en juillet, à 123 en octobre et à 197 en novembre. Ce qui signifie qu'en novembre 1926, les taux des frets se trouvaient à 97 pour cent au-dessus de la moyenne des années 1898 à 1913.

Il n'est pas difficile de deviner ce qui a déterminé ce changement. C'est grâce à la longue et pénible lutte des mineurs anglais que la navigation maritime internationale s'est trouvée subitement délivrée de ses soucis. D'un seul coup, cette lutte a mis l'Angleterre dans la nécessité d'importer du charbon en grandes quantités du continent d'Europe et surtout de l'Amérique du Nord, afin de pouvoir maintenir sa vie économique. Ce fait détermina une modification si considérable dans le ravitaillement du monde en charbon que les bases du marché des frets en furent déplacées et qu'on eut besoin d'une capacité de transport n'entrant point en ligne de compte en des temps normaux. Cette influence fut accentuée par le fait que la Grande-Bretagne avait dû, pour remplacer sa production en houille, avoir recours dans une large mesure à celle des Etats-Unis, ce qui détermina des transports plutôt longs et un accaparement proportionnel du tonnage disponible: (Durant les premiers 9 mois de 1926 uniquement, les Etats-Unis exportèrent en Grande-Bretagne 5 027 027 tonnes de charbon, contre 20 852 tonnes pendant toute l'année précédente).

Cette hausse dans le mouvement des frets a marché de pair avec une hausse des bénéfices réalisés dans la navigation. La plupart des maisons d'armement du *tramping* ont pu se réjouir d'un tel afflux d'or que non seulement les mauvaises années précédentes ont pu être pleinement compensées, mais qu'elles ont même pu se créer des réserves. Les Compagnies de navigation régulière ont, par contre, pu retirer moins de profits de la situation, mais elles ne restèrent pas non plus les mains vides. La disparition uniquement de la forte pression exercée sur les taux par le *tramping* leur assura des frets plus avantageux et une utilisation plus économique du tonnage. En plus, la plupart des consortiums de navigation régulière ont décidé — soi-disant pour compenser la hausse du charbon — et appliqué des majorations des tarifs des frets.

C'est ainsi que l'année 1926 se trouvera inscrite en caractères d'or dans l'histoire de la navigation internationale. La grève des mineurs anglais a déclenché pour elle un «boom» qui a éloigné pour les premières années à venir tous les dangers de crise. Les bénéfices réalisés lui ont en effet permis de créer des réserves dans une mesure lui permettant d'attendre sans crainte le proche avenir.

Les perspectives de la navigation pour les premiers mois à venir ne sont d'ailleurs point défavorables. Il est vrai que la grosse poussée de bénéfices tend à décroître, mais en février les frets se trouvaient encore sensiblement au-dessus du niveau où ils s'étaient avant la grève dans les mines anglaises, maintenus pendant des années. Et s'il faut compter avec un recul ultérieur, celui-ci ne se réalisera cependant pas rapidement. Il semble probable également que le degré d'activité ne baissera pas notablement, du moins en ce qui concerne la navigation au long cours. Car un

nouveau facteur vient au secours de l'armement: la mauvaise récolte européenne en céréales de l'année écoulée qui nécessite des importations accrues d'Amérique. A l'heure qu'il est déjà, les stocks européens en céréales baissent sensiblement et de grosses quantités sont embarquées dans les pays d'outre-mer à destination de l'Europe. Il est probable que jusqu'à l'automne ces transports ne persisteront pas seulement, mais que leur importance ira en grandissant.

(— le)

## Fusionnements dans la navigation maritime allemande.

Au cours de l'année écoulée, se sont produits dans la navigation maritime allemande un nombre de fusionnements importants, dont les noyaux principaux étaient constitués par les deux plus grandes Compagnies de navigation: la Hamburg-Amerika-Linie et le Norddeutscher Lloyd. L'initiative émana du Norddeutscher Lloyd qui absorba les autres grandes maisons d'armement de Brème (Roland-Habal et Horn) et porta de la sorte le tonnage de sa flotte à 613 056 tonneaux. La Hamburg-Amerika Linie fit alors, en août dernier, l'acquisition des navires de la Harriman-Linie, extension qui fut suivie peu de mois plus tard par l'absorption des lignes Austral, Kosmos et Stinnes — récemment fusionnées — et elle rattrapa ainsi non seulement l'avance passagère du Norddeutscher Lloyd par égard au tonnage, mais dépassa même celui-ci de plus de 259 000 tonneaux. Disons plus: par cette fusion la Hamburg-Amerika-Linie est devenue l'armement le plus puissant du monde et la Société anglaise la plus importante, la British Indian Steam Navigation Company, qui possède une flotte de 759 000 tonneaux, doit même lui céder le pas. Il est vrai que l'image se modifie lorsqu'on ne considère pas les compagnies anglaises une à une, mais les consortiums. Dans ce cas, la Hamburg-Amerika-Linie occupe, avec sa flotte de 879 000 tonneaux, la sixième place.

Quelles sont les causes de ces fusionnements dans la navigation allemande? Il faut, pour commencer, les considérer comme faisant partie du mouvement général de concentration qui se fait jour actuellement dans toutes les industries. Une concentration d'une part réclame impérieusement une concentration de l'autre également, étant donné que, sinon, un groupe intérieurement divisé risque de devenir victime d'autres groupes qui ont subordonné la diversité de leurs intérêts à une action concertée et unie. La concentration dans la navigation doit donc être considérée en première ligne comme une mesure de défense contre les dangers menaçant de la part des groupes des expéditeurs s'unissant de plus en plus étroitement.

C'est là l'essentiel, mais ce n'est pas toutefois le facteur décisif, car cette défense pourrait être aussi bien réalisée au moyen de communautés d'intérêts ou de cartels et elle ne doit pas nécessairement aboutir à la fusion de diverses entreprises en une unique société. Il faut donc que d'autres considérations soient déterminantes pour cette tendance vers une concentration et un journal patronal allemand en indique comme suit la nature: «La coordination des ressources et de l'organisation prise dans un sens commercial et industriel, signifie une intensification de la production et, par conséquent, une augmentation de la capacité de concourir dans le domaine international, impérieusement nécessaire devant l'extension forcément progressante de la navigation allemande.»

La concentration dans la navigation allemande vise par conséquent au même but que les mouvements analogues dans d'autres industries: il faut que, par la

combinaison de l'administration et de l'organisation, le rendement, et, partant, la capacité de concurrence soient augmentés.

Il est à noter à ce sujet que dans le cas des fusions allemandes, l'initiative n'a pas émané des directions des grandes sociétés de navigation, mais que le branle a été donné par le capital bancaire dont l'influence est grande et prépondérante au sein des deux sociétés. Celui-ci a simplement acheté les actions des petits armements élus pour la fusion et les a imposés au Norddeutscher Lloyd et à la Hamburg-Amerika-Linie. «Passage de l'activité vivante et personnelle à celle froide et impersonnelle; du travail producteur au capital agissant» — ainsi observe mélancoliquement le périodique nautique allemand «Hansa» au sujet de cet événement, pour constater cependant dans la phrase suivante: «A leur point de vue, les dirigeants de la nouvelle orientation ont raison; pour eux, en effet, les concentrations allaient de pair avec des bénéfices considérables, sous forme de hausse des cours de leurs actions». Ce n'était certes pas là un des éléments les moins importants des transactions réalisées; le cours coté pas les actions du Norddeutscher Lloyd augmenta, par exemple, de 14,9 le 4 janvier 1926 à 154,5 le 7 avril et à 167,8 le 3 décembre 1926, tandis que la «Hapag» cotait à ces mêmes dates 94,9, 158,6 et 175. Les cours de la plupart des autres sociétés d'armement accusèrent un mouvement analogue; même celles n'ayant pas encore été atteintes par la vague générale de fusionnement accusèrent une hausse prodigieuse dans laquelle la prospérité générale de la navigation, comme suite à la longue grève dans les mines anglaises, a évidemment sa part. C'est ainsi que les actionnaires des Sociétés de navigation ont escompté dès l'abord à leur façon, en des augmentations considérables des cours, les avantages déterminés par les fusions.

On serait tenté de croire que les deux grandes sociétés d'armement d'Allemagne autour desquelles les fusions se sont réalisées, ont des intérêts contradictoires. Il n'en est cependant pas ainsi; si certaines questions de prestige entre Hambourg, comme siège de la Hapag, et Brême, comme siège du Norddeutscher Lloyd, jouent un certain rôle, il y a néanmoins entre les deux entreprises de si multiples points de contact que la possibilité de frottements quelque peu sérieux semble même pour ainsi dire exclue.

Nous n'avons qu'à signaler les lignes vers l'Afrique, exploitées en commun depuis des années par les deux sociétés; les communautés d'intérêts dans le trafic du Proche-Orient, de l'Australie et de l'Amérique, encore augmentées par les fusions, et les nombreuses autres ententes auxquelles participent les deux sociétés.

Tant le Norddeutscher Lloyd que la Hamburg-Amerika-Linie semblent d'ailleurs n'avoir créé, par les fusionnements survenus, que la base pour une extension ultérieure de leur tonnage. Ainsi le Norddeutscher Lloyd a placé, fin 1926, l'ordre pour la construction de deux paquebots de luxe de 46 000 tx. et on vient d'apprendre que la Hamburg-Amerika-Linie a adopté un programme de nouvelles constructions qui prévoit, à côté de la construction de deux paquebots à moteur du type «Cleveland», celle de 6 cargos à moteur de 10 000 tx. chacun et de 6 cargos de 5 500 à 6 000 tx.

(— le).

## Résolution

voquée par la session de la Commission consultative de la Section des Gens de mer de l'I.T.F., tenue à Amsterdam, les 21 et 22 février 1927.

La Commission consultative de la Section des gens de mer de l'I.T.F. confirme le programme relatif aux

heures de travail dans la navigation maritime, élaboré, les 18 et 19 janvier 1926, par une assemblée mixte de délégués de l'I.T.F. et de l'I.S.F.

Considérant que les organisations de marins ont le ferme désir d'obtenir, par tous les moyens dont ils disposent, l'introduction d'une réglementation internationale des heures de travail à bord,

la Commission fait appel à toutes les organisations de marins non affiliées à l'I.T.F. de se rallier à elle et de concourir à son action tendant au but sus-visé;

invite toutes les organisations affiliées à fournir tous les renseignements nécessaires,

décide qu'une campagne internationale énergique sera entamée et menée de concert avec toutes les organisations disposées à souscrire à ce programme et qu'un fonds spécial sera créé, destiné à financer cette campagne.

## Accidents maritimes en 1926.

D'après les relevés de l'Association des Assureurs de Liverpool, les pertes subies au total en 1926 dans la navigation internationale se chiffraient à 37 voiliers de 30 347 et 150 vapeurs de 378 045 tx. Ces chiffres ne tiennent cependant compte que des navires au-dessus de 500 tx. de jauge brute. Le chiffre se décompose comme suit sur les différents pavillons:

Pavillon	Tonnage total de bâtiments au-dessus de 100 tx. d'après Lloyds Register 1926/27		Voiliers		Vapeurs	
	Nombre	Tonn. brut	Nombre	Tonn.	Nombre	Tonn.
Grande-Bretagne	10.846	22.270.124	6	3.408	45	124.686
Etats-Unis	4.627	14.878.731	24	26.704	19	45.972
Belgique	225	507.473	—	—	—	—
Danemark	771	1.081.146	—	—	—	—
France	1.769	3.490.606	1	2.218	4	18.428
Allemagne	1.986	3.110.918	1	1.538	8	22.141
Grèce	467	924.944	—	—	5	11.697
Hollande	1.109	2.564.904	—	—	4	14.065
Italie	1.401	3.260.630	1	1.935	14	46.041
Japon	2.087	3.967.617	—	—	16	37.118
Norvège	1.844	2.841.905	—	—	10	22.619
Espagne	924	1.163.608	—	—	6	9.937
Autres pays	1.389	1.338.089	—	—	7	9.914
	—	—	4	4.571	12	15.427
Total	—	—	37	40.374	150	378.045

Le tableau ci-dessous indique la nature des accidents et porte également sur ceux n'ayant déterminé que la perte partielle d'un navire:

Nature de l'accident	Voiliers		Vapeurs et moteurs		Totaux	
	Perte totale	Perte partielle	Perte totale	Perte partielle	Perte totale	Perte partielle
	(Nombres des navires)					
Intempéries	1	24	1	506	2	530
Naufrage	13	—	22	—	35	—
Echouement	18	37	77	1784	95	1821
Collision	1	19	23	2000	24	2019
Incendie	3	5	18	567	21	572
Disparition	1	—	9	—	10	—
Domages aux machines	—	—	—	1159	—	1159
Autres causes	—	36	—	1254	—	1290
Total en 1926	37	121	150	7270	187	7391
" " 1925	36	146	138	6736	174	6882
" " 1924	45	207	167	6805	212	7012
" " 1923	44	236	178	6549	222	6785

On constate donc, en comparaison de 1925, une augmentation générale du nombre des accidents et cela non seulement par rapport au nombre des bâtiments, mais également par rapport au tonnage. La perte totale en tonnage s'éleva en 1925 à 342 120 tx., contre 418 419 tx. en 1926. La cause de cette augmentation se trouve peut-être dans l'activité accrue, comme suite notamment à la grève dans les mines anglaises.

## A TOUS ÉCHOS.

### Accroissement des services automobiles en Allemagne.

Le réseau routier desservi en Allemagne par des lignes d'autobus mesure, à l'heure qu'il est, une longueur totale de 30.000 km. en chiffres ronds. Sur ce nombre, 26.000 km. sont des lignes exploitées par l'Administration des Postes du Reich. Les chiffres ci-après qui ont trait uniquement aux services automobiles des Postes indiquent l'accroissement rapide des transports automobiles en Allemagne :

Année	Nombre des lignes	Longueur en km.	Kilomètres parcourus	Nombre des voyageurs
1910	?	1.234	2.230.000	1.537.000
1923	461	8.793	8.380.000	6.741.000
1924	583	10.547	10.100.000	8.507.000
1925	1.192	23.205	15.760.000	24.818.000
1926	1.373	26.165	25.997.000	23.143.000

Les nombres des kilomètres parcourus et des voyageurs transportés ont trait, pour 1925 et 1926, aux premiers neuf mois de l'année.

### Augmentation du nombre des personnes employées dans l'industrie des transports de France.

Les résultats du recensement de 1921 en France qui viennent d'être publiés, permettent de constater que le nombre d'habitants de l'ancien territoire du pays (c'est à dire sans l'Alsace et la Lorraine) avait baissé, comparativement à 1906, de 38.844.653 à 37.102.417. Simultanément toutefois, le nombre des personnes employées avait augmenté de 20.720.879 à 20.843.805. Cet accroissement était le plus marqué dans le groupe « transports ». Le nombre de travailleurs de ce groupe se chiffrait en 1906 à 887.337 et en 1921 (en laissant hors de considération l'Alsace-Lorraine) à 1.130.499; ceci constitue une augmentation de plus de 27 pour cent, tandis que l'augmentation accusée par le chiffre total n'était que de 0,6 pour cent.

En incluant l'Alsace-Lorraine, le nombre des travailleurs employés se chiffrait en 1921 à 21.720.604 dont 1.184.414 faisant partie de la catégorie des transports. Le pourcentage des travailleurs occupés dans cette industrie était donc de 5,4 pour cent contre 4,2 pour cent en 1906,

### La perte d'heures de travail et ses causes.

Une étude du « Institut für Konjunkturforschung » d'Allemagne concernant les nombres des heures de travail perdues et les causes de cette perte, a donné des résultats intéressants. D'après cette enquête furent perdues en Allemagne, les nombres ci-après d'heures de travail (en millions) :

	1925	1926
par le chômage	1.157	4.689
„ le chômage partiel	467	1.089
„ des conflits du travail	136	10
total	1.760	5.788

Sans parler de la grandeur impressionnante du chiffre des heures de travail perdues en 1926, les nombres reproduits ci-dessus permettent de constater combien le chiffre des heures perdues pour cause de conflits du travail est minime, relativement parlant. En 1925 leur nombre était d'environ 8 pour cent et en 1926 de pas même un quart de pour cent du chiffre total.

### Les tarifs des chemins de fer avant et après la guerre.

La Chronique des Transports publie le tableau ci-dessous présenté au Conseil supérieur des Chemins de fer français concernant le mouvement des tarifs-voyageurs et marchandises dans les divers pays depuis 1913. Les chiffres se rapportent à la situation de 1913, les taux de cette époque étant indiqués par le chiffre 1.00.

Pays	Tarifs-voyageurs		Tarifs marchandises	
	Valeur-papier	Valeur-or	Valeur-papier	Valeur-or
France (toutes classes)	3.40	0.69	6.30	1.29
Belgique	6.39	0.91	6.42	0.92
Allemagne, 1e classe	—	1.33	—	—
„ 2e „	—	1.46	—	1.40
„ 3e „	—	1.49	—	—
Italie (1e et 2e classe)	3.25	0.72	4.50	1.00
„ (3e classe)	3.—	0.67	—	—
Suisse	—	1.62	1.62	1.62
Espagne	1.15	0.97	1.15	0.97
Grande-Bretagne	1.50	1.50	1.60	1.60
Pays-Bas	1.90	1.90	1.83	1.83
Norvège	2.58	2.45	2.40	2.28
Suède	1.90	1.89	2.—	1.98
Autriche	14.000.—	1.—	15.500.—	1.10
Etats-Unis	1.49	1.49	1.55	1.55
Pologne	—	1.38	—	1.03
Tchécoslovaquie	5.—	0.80	—	1.20

Selon la valeur-or, les tarifs de chemins de fer de Norvège accusent donc l'accroissement le plus marqué depuis 1913. Les tarifs-voyageurs de ce pays se trouvent à 145 pour cent, les tarifs-marchandises à 128 pour cent au-dessus du niveau de 1913.

### Le mouvement des passagers transportés sur le nord de l'Atlantique en 1926.

Le nombre total des passagers transportés en 1926 (jusqu'au 23 décembre de cette année) sur le nord de l'Atlantique a été de 939.703, contre 825.847 en 1925, 701.941 en 1924 et 2.577.686 en 1913. Ces chiffres ne s'étendent pas au trafic sur la partie centrale de cet Océan.

La Cunard Line vient en tête en ce qui concerne le nombre de passagers transportés. Ses navires transportèrent en 1926 dans les deux sens un total de 193.439 personnes. Vient ensuite la White Star Line (146.279) et comme troisième la Canadian Pacific (113.594). Le Norddeutscher Lloyd transporta 69.957, la Hamburg-Amerika-Linie 50.560, la ligne Suède-Amérique 33.364 et la Holland-Amerika-Lijn 27.681 passagers.

### Une transaction de grande envergure dans la navigation maritime.

A la fin de l'année passée, la transaction la plus importante qui fut a été conclue dans la navigation maritime. La « International Mercantile Marine Corporation » dont la fondation par Morgan a dans le temps fait sensation, a vendu, la flotte de la White Star Line et les actions qu'elle possédait de deux autres Sociétés d'armement à la Royal Mail Steam Packet Company, ce qui porta de 2.097.807 à 2.695.265 le tonnage de cette compagnie anglaise. De ce fait, la Royal Mail est devenue le consortium d'armement le plus important du monde et contrôlant à lui seul plus de 4 pour cent du tonnage mondial. Il est encore intéressé, en outre, à d'autres entreprises de navigation. Citons, parmi les bâtiments vendus, le « Majestic » (ex Bismarck) de 56.551 tx, le « Olympic » de 46.439 tx et le « Homeric » de 34.351 tx. La transaction coûta au total au Royal Mail la coquette somme de 36,525.000 dollars.

### La fascisation des marins italiens.

Dans la « Gazzetta Ufficiale » du Royaume d'Italie du 27 janvier dernier, a paru — ainsi annonce la Hansa — un décret concernant la possibilité de rayer certains marins du rôle de l'équipage. Aux termes de ce décret, le ministre peut décider, pour une durée de cinq ans, la radiation de certains marins des rôles de l'équipage et des registres matricules, lorsque ceux-ci ont posé des actes ou fit preuve d'une attitude qui — bien que non passibles de peine — sont cependant contraires à la conscience italienne ou de nature à blesser l'opinion publique par leur inconciliable avec le caractère national de la marine marchande italienne. Une commission décide sur la radiation. Un recours est possible contre ses décisions; il n'a cependant aucun pouvoir dilatoire. « Dans cet ordre d'idées — ainsi ajoute la Hansa — on peut encore mentionner un autre décret-loi de date récente qui prévoit pour les capitaines de la marine marchande l'obligation de prêter serment. La formule du serment contient le vœu de fidélité au roi et à la patrie et l'engagement solennel de n'appartenir à aucun groupement qui soit hostile au régime national ».

Quiconque désire gagner son pain dans la marine marchande italienne doit donc adhérer au fascisme, car c'est ainsi qu'il faut expliquer les mots « conscience nationale » et « opinion publique ». Cependant, on s'est peu à peu tellement habitué à ces méthodes de Mussolini qu'en lisant la teneur de pareils décrets, l'on s'étonne simplement que quelque chose d'analogue n'ait pas encore existé jusqu'à présent. Nous recommandons toutefois le décret sus-visé à une étude plus approfondie de la part du Bureau international du Travail.

## ESPÉRANTO.

### L'espéranto et l'I. T. F.

Le cercle d'études de Bruxelles du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. M. de Belgique a ouvert, à la Maison des Huit Heures, un cours d'espéranto.

### L'espéranto facilite l'information réciproque.

Il ressort de presque chaque numéro du journal « Sennaciulo », l'organe officiel de l'Internationale espérantiste ouvrière (S. A. T., siège Colmstrasse 1, Leipzig) combien la langue auxiliaire favorise le contact entre les travailleurs des divers pays.

Le numéro dernièrement paru, du 5 mars, en est une nouvelle preuve. Il contient entre autres, des articles de Pologne (traduit du yiddisch), du Japon, de Sibérie, Turquie, Russie des Soviets, Angleterre, Allemagne, Yougoslavie, France, Hongrie, Autriche, Hollande, Finlande et Tchécoslovaquie. Tous les renseignements ont trait à la vie et la lutte de la classe ouvrière dans ces différents pays, ils ont été recueillis à la source même et peuvent être, par la voie de l'espéranto, portés directement, sans perte de temps ni d'énergie pour la traduction, à la connaissance générale.

### L'espéranto et l'œuvre d'éducation du mouvement ouvrier britannique.

L'espéranto a été inscrit au programme d'enseignement du National Council of Labour Colleges, tandis qu'un cours par écrit est donné sous la direction de Mark Starr.