



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:			
La Chine et nous	37	Cheminots: Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Pologne)	42
Le niveau de vie anglais avant et après la guerre	39	Les représentations du personnel auprès de la Reichsbahn	45
Nouvelles méthodes de lutte du patronat allemand	39	La grève au chemin de fer Bengal-Nagpur	46
L'étendue de l'industrie allemande des communications	40	Ouvriers du Transport: Ordre du jour de la conférence du personnel des tramways	47
Chronique syndicale	41	Ordre du jour de la conférence des conducteurs d'automobiles	47
Communications du Bureau.	42	Accord entre les syndicats intéressés à la navigation danubienne	47
		Les salaires des agents des tramways en Allemagne	48
		La circulation automobile internationale	49
		Gens de Mer: 1929 et non pas 1928!	49
		Enrôlements et libérations en Suède en 1926	50
		La construction nautique mondiale en 1926	50
		Les soldes des marins dans les différents pays	51
		A tous échos	51

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

LA CHINE ET NOUS.

Il est un fait à peine contestable qu'au sein du mouvement ouvrier européen, on n'accorde qu'un intérêt fort limité à la vie et aux souffrances des peuples — et plus particulièrement des classes laborieuses de ces peuples — qui appartiennent à une autre race que nous et dont la peau a une autre couleur que la nôtre. Il a même pu sembler que le mot de Karl Marx: «Prolétaires de tous les pays unissez-vous!» ne s'adressait qu'au prolétariat de peau blanche et que, pour cette raison, les efforts faits pour syndiquer les travailleurs restaient limités à la race blanche.

Il y a évidemment des raisons nombreuses, de caractère économique aussi bien que psychologique, pour expliquer ce phénomène. Cependant le fait persiste: tandis que l'Europe, l'Amérique et l'Australie créaient, nationalement aussi bien qu'internationalement, des organisations syndicales, il s'est produit en dehors de ces parties du monde un développement économique

dont l'importance nous a échappé. C'est ainsi que les faits qu'on apprend à connaître à présent concernant le développement industriel des pays d'Extrême-Orient, la Chine, les Indes, le Japon, sont pour beaucoup de personnes une révélation. On apprend que des milliers de millions de livres et de dollars ont été engagés par le capitalisme européen et américain dans des entreprises industrielles d'Extrême-Orient et que des centaines de mille ouvriers indigènes y travaillent et peinent dans des usines et mines à l'outillage moderne et produisent directement pour un marché qui, dans un passé relativement rapproché, était ravitaillé uniquement par l'industrie européenne et américaine.

Selon des statistiques tout à fait récentes, le nombre des ouvriers occupés dans les principales industries de la Chine se chiffre à 6 millions en chiffres ronds. Sur ce chiffre, pas moins de 300.000 environ sont employés dans l'industrie du vêtement, 600.000 dans celle du bâtiment, 600.000 dans les diverses branches du textile, 200.000 dans l'industrie métallurgique et environ le même nombre dans celle de la céramique, 720.000 dans les mines dont 300.000 dans les mines de sel, 100.000 dans les chemins de fer, un nombre égal dans la navigation et 700.000 dans les transports par route. Tous ces hommes travaillent dans des conditions des plus misérables. La journée de huit heures est inconnue; les engrenages des usines fonctionnent pendant 365 jours par an; il n'y a pas de dimanches, ni de jours de fête. Dans les cas les plus favorables, la journée de travail est de 12 heures, mais des journées de 15 et de 16 heures ne font pas exception. Aucune différence n'est établie à cet égard entre adultes, hommes et femmes, ou enfants. Le congé annuel est une institution inconnue. Aucune indemnité n'est accordée en cas de maladie ou d'accident; lorsqu'un ouvrier est victime d'un accident, il y en a des centaines pour le remplacer. Les salaires

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.

sont déplorables. Un charpentier gagne de 1 sh. 2 p. à 1 sh. 10 p. par jour; un ouvrier métallurgiste de 1 sh. 5 p. à 1 sh. 7 p.; un maçon 1 sh. 5 p.; un ouvrier des ports 1 sh. 2 p.; les manœuvres touchent de 7 à 10 pence par jour, tandis que les ouvrières ne reçoivent que 5 à 7 pence. Dans les chemins de fer, les salaires accusent de grands écarts. Dans un cas des plus favorables, un agent peut arriver à toucher à peu près 5 sh. par jour, mais un pareil salaire est tout à fait exceptionnel. Pour la grande masse des cheminots, les salaires restent bien au-dessous de ce niveau. Dans les ateliers, le salaire tombe même parfois à 3 pence par jour.

On conçoit que des conditions de travail aussi exécrables font de la Chine un réel eldorado pour le capitalisme. La main-d'œuvre n'y coûte à peu près rien et on n'y constate guère de traces de toutes les restrictions qu'en Europe et en Amérique, les lois ont imposées à l'exploitation. Quelques chiffres indiqueront combien l'exportation des capitaux en Chine a augmenté au cours de ces dernières années.

Tandis qu'en 1890 la Chine n'importait que pour environ 0,5 million de taels *) en machines et en 1900 pour environ 1 million 500.000, ce chiffre avait monté en 1912 à plus de 50 millions et arrivait en 1921 à 78,5 millions.

Le nombre des broches dans l'industrie textile qui était en 1895 de 180.000 et en 1900 de 500.000, avait déjà atteint le million en 1913 et passait en 1923 à 1.800.000, pour monter ensuite dans le courant d'une seule année à 4.300.000.

Le développement du réseau ferroviaire offre une image encore plus frappante de l'entrée du capitalisme en Chine. En 1876, le premier chemin de fer y fut construit. C'était une ligne de 15 km. qui reliait Shanghai à Wusung. En 1900 la longueur totale du réseau ferré ne dépassait pas 650 km.; en 1910 il mesurait cependant déjà 7.500, en 1915 9.000 et en 1921 plus de 14.500 km. En même temps, des concessions pour pas moins de 25.000 km. étaient accordées.

Quiconque réfléchit pour peu que ce soit à ces choses, comprendra que cette exportation croissante de capitaux en Chine, et l'industrialisation progressante du pays qui en est la conséquence, ne manqueront pas d'influencer les conditions de travail des ouvriers européens et américains et de les compromettre dans une mesure de plus en plus grande. La corrélation et l'influence réciproque qui existent entre les conditions de travail dans des industries similaires de divers pays d'Europe et entre celles du continent d'Europe et d'Amérique, existent aussi par rapport aux conditions de travail

des industries d'Extrême-Orient. A l'heure actuelle déjà, les ouvriers européens du textile ressentent les conséquences directes du fait que les produits du textile qui, autrefois, étaient manufacturés surtout en Angleterre et en Hollande, sont confectionnés à présent en Chine et aux Indes et cela, en grande partie dans des entreprises contrôlées par le capital européen. Des milliers et milliers d'ouvriers du textile anglais chôment ou ne travaillent que peu de jours par semaine, parce que le travail, exécuté jusqu'à présent par eux, est fait actuellement aux Indes britanniques, dans des conditions qui permettent au patronat de tripler et de quadrupler ses bénéfices. C'est pour cette raison que l'établissement de relations entre le mouvement syndical naissant et en voie de progression de l'Extrême-Orient, et de la Chine particulièrement, et le mouvement ouvrier européen, est de la plus haute importance et ceci en première ligne dans l'intérêt des travailleurs européens eux-mêmes. Ce n'est sûrement pas une des moindres choses que nous devons à la révolution russe, que le fait que les ouvriers d'Orient, les coolies chinois et autres, se réveillent, se dressent et s'organisent contre les capitalistes étrangers aussi bien qu'indigènes.

La lutte des travailleurs chinois pour conquérir l'indépendance politique et économique fait partie de la lutte que le prolétariat de tous les pays a engagée pour se libérer du régime capitaliste. Si la révolution chinoise est victorieuse, cela signifiera le coup de grâce pour l'impérialisme mondial, car il sera affaibli à un point que les peuples opprimés et exploités des Indes anglaises et néerlandaises, d'Égypte, d'Arabie et de Mésopotamie pourront entreprendre, avec des chances de succès, la lutte contre la domination étrangère.

Les exploiters du prolétariat chinois qui sont en même temps nos exploiters, comprennent fort bien cette corrélation. C'est pourquoi ils s'efforcent de toutes les façons imaginables et par tous les moyens, de briser la résistance des travailleurs chinois et de faire persister et approfondir l'abîme qui sépare le prolétariat d'Extrême-Orient de celui des pays soi-disant civilisés. Car ils savent que l'unité entre les ouvriers d'Asie et d'Europe signifierait la fin de leur hégémonie.

Puissent les travailleurs d'Europe, d'Amérique et d'Australie, comprendre la gravité de la situation et reconnaître que la lutte que les coolies chinois mènent en ce moment en Chine contre les dominateurs étrangers, mais en même temps contre les exploiters indigènes, est également leur lutte et puissent-ils aider et secourir le prolétariat chinois dans toute la mesure de leurs moyens!

E. F.

*) 1 tael équivaut à à peu près 2,40 francs-or.

Le niveau de vie anglais avant et après la guerre.

Le rapport publié récemment par le «Committee on National Debt and Taxation» de Grande-Bretagne contient, entre autres choses, un chapitre relatif au niveau de vie de la classe ouvrière anglaise. Les conclusions des membres du comité ayant signé le rapport de la majorité sont résumées par eux comme suit :

«Il résulte des statistiques que le salaire réel du travailleur est resté en moyenne le même qu'en 1914 et, lorsqu'on tient compte des taux du travail aux pièces, il est même quelque peu supérieur.

Considérant la classe laborieuse en son ensemble, on constate que le chômage accru exerce une influence sérieusement déprimante. D'autre part, il est suppléé davantage au revenu par des secours de chômage, des indemnités de maladie, des pensions et autres secours. Des changements importants dans la situation relative des travailleurs de différentes industries sont survenus. Tant en ce qui concerne les salaires que la stabilité de l'emploi, les travailleurs des industries protégées ont généralement, si pas toujours, amélioré leur situation en comparaison de ceux des industries exposées à la concurrence étrangère.

Le revenu de la main-d'œuvre non spécialisée a, généralement parlant, augmenté davantage que celui de la main-d'œuvre spécialisée. Ce fait donne lieu à la supposition que s'il était possible de mesurer les dépenses et les économies, on constaterait que, comparées aux économies, les dépenses sont supérieures à celles d'avant-guerre. Il est vrai que certains chiffres statistiques semblent indiquer le contraire, mais ces chiffres sont loin d'être concluants. Les données purement statistiques relatives aux ressources et aux économies globales des classes laborieuses semblent indiquer qu'il y a une tendance à dépenser moins qu'en 1924. Mais ces données sont trop défectueuses pour justifier une conclusion. D'autre part, des indications relatives à la consommation de divers articles importants parlent dans un sens contraire.

Une considération d'ensemble indique une certaine amélioration du niveau de vie. Une pareille amélioration, que nous croyons exister, est peut-être due en partie à une diminution de la grandeur des familles et à des changements dans le genre des dépenses et la qualité des marchandises disponibles.

Ces données sont insuffisantes pour permettre des conclusions précises ou définitives. Lorsque nous pesons les diverses considérations auxquelles nous sommes arrivés, nous ne pouvons que conclure que, si le niveau de vie moyen des travailleurs diffère de celui de 1914, il est plutôt supérieur qu'inférieur. La situation actuelle est cependant celle-ci que, tandis que dans certaines industries, un grand nombre de travailleurs a obtenu un niveau plus élevé, dans d'autres industries beaucoup d'hommes ont eu à subir des avilissements. Il y a donc de sérieux changements et la situation des moins privilégiés se trouve encore aggravée par le souvenir des salaires élevés touchés pendant la période de prospérité subséquente à la guerre.»

On voit que les conclusions de la majorité de la

commission sont assez hésitantes et rien moins que convaincantes. Elles contiennent cependant une série de constatations intéressantes. Les signataires du rapport déclarent, par exemple, entre autres, que sur l'ensemble des salaires, moins d'économies sont faites aujourd'hui que précédemment, ce qui doit être considéré comme un indice de ce que l'ouvrier anglais *peut* moins économiser ce jour, vu qu'il n'est pas admissible que l'esprit d'économie aurait diminué de façon générale parmi les ouvriers, d'autant moins qu'ils se voient constamment menacés du spectre du chômage. Il importe, en outre, de remarquer que la majorité de la commission cherche les causes du niveau de vie soi-disant supérieur dans des facteurs indirects, tels que la réduction des familles, des modifications dans l'espèce des dépenses et la qualité des articles disponibles, et non pas dans le facteur direct qui serait le mouvement des salaires. En ce qui concerne l'influence du taux des salaires, on peut dire que ce sont presque exclusivement les ouvriers non-spécialisés qui en ont retiré des avantages. La question reste toutefois entière de savoir jusqu'à quel point ces modifications ont le pouvoir de compenser le recul du niveau des salaires des ouvriers spécialisés et, avant tout, le fléchissement du revenu comme suite aux longues années de chômage effroyable.

Nouvelles méthodes de lutte du patronat allemand.

Depuis qu'il se voit déçu en ses espérances de pouvoir vaincre en une lutte ouverte le mouvement syndical allemand, sensiblement affaibli par de longues années d'inflation, et qu'il est même obligé de constater que les organisations économiques des classes laborieuses allemandes sont en train de recouvrer leur puissance antérieure, le patronat allemand a recouru à d'autres méthodes de combat et attaque les syndicats d'un autre côté. Il essaie de détruire la solidarité de classe du salariat par le groupement des travailleurs en des communautés d'industrie et de saper par l'intérieur le mouvement syndical.

C'est à ce but que doit servir l'institut pour «l'apprentissage technique» créé par le patronat allemand avec de larges ressources financières. Le «D.I.N.T.A.» (Deutsches Institut fuer technische Arbeitsschulung) — ainsi l'institut est appelé couramment en Allemagne — se trouve sous la protection du Dr. V o g e l e r, le syndic général bien connu du patronat allemand et est dirigé par l'ingénieur A r n h o l d. Sa méthode de travail est basée principalement sur l'application de méthodes d'ordre psychologique. Il ne s'adresse pas seulement à l'ouvrier individuellement, mais aussi à sa femme et cherche, de la sorte, à établir un lien entre la famille et l'entreprise. Afin d'atteindre ce but, les diverses entreprises fondent des associations de jeux et de sport, organisent des soirées, créent des cercles pour travaux manuels etc. A côté de ces organismes, des journaux professionnels doivent servir de lien entre la famille ouvrière et l'entreprise. A l'heure qu'il est, 52 de ces feuilles, ayant un tirage de 330.000 exemplaires, existent en Allemagne. La plupart du temps, ces journaux sont rédigés de façon fort habile. Ils publient des articles populaires sur des questions de caractère professionnel et consacrent des rubriques spéciales à l'horticulture, l'élevage, le sport etc. Dans le domaine politique, ces journaux observent jusqu'ici une stricte neutralité. Ils évitent sciemment d'ef-

frayer le lecteur de prime abord par une certaine orientation politique. L'unique orientation qu'ils propagent est celle de la solidarité dans l'entreprise. Ils ont, pour le reste, le caractère de journaux d'agrément. L'institut organise en outre des cours de cuisine pour les femmes ouvrières, ainsi que des cours de ménage et il a aussi créé des crèches pour enfants.

Un soin tout spécial est consacré à l'éducation et à la formation des apprentis. En Allemagne, et en Autriche où le mouvement commence également à se faire valoir, 40 ateliers d'apprentissage ont été créés dans les entreprises les plus diverses; dans ces ateliers, le jeune ouvrier apprend d'abord pendant deux ans le métier de serrurier, qu'il se destine à devenir plus tard mineur, fondeur, tourneur, monteur ou quoi que ce soit. La formation professionnelle proprement dite ne commence qu'après l'apprentissage comme serrurier. Cette formation a une durée de deux ans. Lorsqu'un ouvrier a passé par ces 4 années d'apprentissage; il doit subir un examen et s'il a été reçu, il est libéré avec un cérémonial tout à fait moyen-âgeux.

Dans ces ateliers d'apprentissage, la semaine de travail consiste en 5 journées de travail pratique de 10 heures par jour et une journée de formation théorique. Les heures en dehors du travail sont consacrées aux jeux, aux sports, à l'étude des langues et à d'autres passe-temps.

Au premier abord, cette activité du D.I.N.T.A. semble bien inoffensive, mais il est certain que ce caractère inoffensif n'est qu'une apparence. Le mouvement ne se trouve encore qu'à ses débuts et doit pour cette raison se garder de susciter de la méfiance parmi les travailleurs, car sinon il se fermerait pour toujours la voie vers l'âme de l'ouvrier, au recrutement de laquelle visent tous ses efforts. C'est pour cette raison qu'il n'est pas possible pour le moment de constater chez le D.I.N.T.A. d'autres intentions que «l'éducation d'hommes capables et la formation d'un esprit professionnel.»

Une seule fois, l'ingénieur Arnhold a permis de jeter un coup d'œil sur les buts véritables de l'institut qu'il dirige. Ce fut à l'occasion d'un discours qu'il fit pour un auditoire d'étudiants de l'Université de Bonn. Ce discours comprenait le passage qui suit: «En fin de compte, l'éducation des effectifs du personnel de nos industries doit remplacer celle de l'ancienne armée. Il faut que l'ouvrier apprenne à comprendre que dans le processus de production, il faut songer davantage à servir qu'à gagner. Nous avons la conviction que c'est Dieu qui nous a mis à cette place et nous tâcherons de mener à bonne fin la tâche qui nous est échu.»

On conclurait de ces paroles que le mouvement du D.I.N.T.A. vise à éduquer l'ouvrier dans la soumission et la discipline à l'égard de l'entreprise et du patron, ce qui pourrait bien aboutir à la création, tôt ou tard, d'associations professionnelles jaunes, lorsque le mouvement se sentira suffisamment résistant pour pouvoir sans danger lancer un défi aux organisations ouvrières syndicales.

On peut considérer comme une première démarche vers la création de ces associations jaunes, le système créé par la D.I.N.T.A., des «Einsatzingenieur» (techniciens de rechange). Ces hommes sont formés et exercés dans des cours spéciaux d'une durée de 4 mois. Ceux qui y participent touchent une subvention mensuelle de 200 marks. Seuls les hommes les plus capables entrent en ligne de compte pour suivre ces cours et parmi ceux-ci une sélection sévère a encore lieu. A présent le nombre de ces techniciens est limité à 40, mais ils occupent des fonctions importantes, car, au

fond, ce sont eux qui sont les réels propagandistes de «l'esprit d'entreprise». Leur nombre augmente tous les jours, si bien qu'à un moment donné, ils pourront fort bien faire fonction de dirigeants d'associations jaunes. Ils constituent pour le reste un corps fermé. Chaque samedi, ils sont convoqués à Dusseldorf, le siège du D.I.N.T.A., où ils reçoivent de nouvelles instructions et sont exercés à nouveau.

Le mouvement syndical d'Allemagne se rend pleinement compte des dangers que renferme le D.I.N.T.A., dangers qu'il a combattus dès le début.

H. JAHN.

L'étendue de l'industrie allemande des communications.

D'après le recensement industriel allemand du 16 juin 1925, il y avait à cette date en Allemagne 91.267 entreprises de transport occupant un total de 1.451.713 personnes (dont 97.037 femmes). Ces chiffres englobent, à côté de la Reichsbahn, également le personnel des postes. Le recensement portait sur un total de 3.455.111 entreprises employant un total de 18.388.696 personnes.

Une comparaison avec les chiffres de 1907 n'est pas possible sans autres données, attendu que, sans parler de la restriction du territoire du Reich, le nouveau recensement porte sur diverses entreprises auxquelles la statistique de 1907 ne s'appliquait pas. Il en est, par exemple, ainsi pour les chemins de fer et les postes. Lorsqu'on élimine ces entreprises, et ne tient compte, en vue du parallèle, que du territoire actuel du Reich, le pourcentage pris par l'industrie des transports et des communications, dans le nombre total des salariés, accuse une augmentation de 3,8 à 4,3 pour cent.

D'après l'enquête pour 1925, les chiffres du groupe «transports et communications» se décomposent comme suit:

	Nombre d'entreprises		Nombre des personnes employées	
	total	des femmes	total	des femmes
Navigation maritime	1105		42 655	1 177
Navigation intérieure	8790		41 982	1 827
Cabotage etc.	1028		24 946	361
Postes et télégraphes	15348		355 878	71 192
Chemins de fer	11421		755 529	11 512
Chemins de fer secondaires	2514		115 957	8 609
Autres transports terrestres	50050		111 297	6 550
Transports aériens	45		904	70
Renseignements de voyage	405		2 117	583
Divers	52		3 448	150

Il est à remarquer que le pourcentage des personnes occupées industriellement sur le territoire actuel du Reich a, depuis 1907, monté plus rapidement que celui de la population à l'âge de pourvoir à son entretien. Car, tandis que la population masculine capable de pourvoir à ses besoins a augmenté de 22,1 pour cent et celle féminine de 30,5 pour cent, le nombre total des hommes ayant des occupations dans l'industrie a augmenté de 25 % et celui des femmes de 39,1 %. Pendant la même période, le total de la population dans le territoire actuel du Reich n'augmenta que de 13,5 pour cent.

La revue *Wirtschaft und Statistik*, publiée par l'Office de Statistique du Reich, observe ce qui suit en commentant ces chiffres: «Le processus d'industrialisation a donc fait de nouveaux progrès importants. Sur l'accroissement total en hommes capables de gagner leur vie, qui s'est produit sur le territoire actuel du Reich dans la période allant de 1907 à 1925, et qui peut être évalué à environ 3,7 millions, plus de 3 millions ont trouvé à s'employer (d'après les chiffres pour juin 1925) dans l'industrie, le commerce et les communications. La répartition économique des forces de la nation s'est donc déplacée encore davantage dans le sens d'une augmentation de l'importance numérique de la main-d'œuvre de l'industrie, du commerce et des communications.»

Chronique syndicale.

Une attaque contre le mouvement syndical anglais.

L'événement le plus important qui se soit produit dans la vie syndicale internationale au cours des dernières semaines est la déposition, le 4 avril, sur le bureau de la Maison des Communes d'un projet de loi du gouvernement Baldwin, portant réglementation des droits et attributions des trade-unions. Depuis un certain temps déjà, des bruits couraient disant que le cabinet conservateur était en train de préparer un projet tendant à entraver, par la voie législative, l'activité des syndicats. Toutefois, les dispositions du projet de loi dont il s'agit dépassent même les pires attentes, car une loi pareille constituerait, dans les mains d'un gouvernement réactionnaire, une arme permettant de priver les syndicats de toute liberté de mouvement. Le projet prévoit des atteintes de trois espèces aux droits actuels des syndicats. En premier lieu, le droit de grève sera rétréci; en deuxième lieu, le gouvernement désire rendre plus difficile aux syndicats de prélever de leurs membres des cotisations au parti *politique* ouvrier (Labour Party) et troisièmement, le projet limite le droit d'association pour les salariés de l'Etat.

Les dispositions décidément les plus importantes et les plus grosses en conséquences sont celles qui ont trait au *droit de grève*. Avec celles-ci, la notion de «grève illégale» fait son entrée dans la législation anglaise. Le passage en question est, en traduction textuelle, celui-ci:

«Il est déclaré ici, que toute grève ayant un autre objet que de faire aboutir un conflit industriel au sein d'une entreprise ou industrie où sont employés les grévistes, est une grève illégale si elle vise ou est destinée à exercer une pression sur le gouvernement ou à intimider la communauté ou une partie importante de celle-ci.»

Celui qui participe d'une façon quelconque à une grève qualifiée d'illégale, qui l'engage, l'appuie ou incite d'autres à y participer, peut être condamné à une amende jusqu'à concurrence de 10 livres sterling ou à une peine d'emprisonnement jusqu'à 3 mois ou jusqu'à 2 ans (selon que la cause est jugée par un tribunal de première instance ou devant une Cour).

Il n'est pas difficile de comprendre à quoi tendent ces dispositions: il faut, en premier lieu, que les grèves de sympathie deviennent impossibles. Si elles n'avaient d'autre but, celui-ci suffirait déjà pour justifier l'indignation qui s'est emparée du mouvement syndical anglais en prenant connaissance du projet de loi. Mais la clause citée donne en même temps une définition si vague de la notion «grève illégale» qu'on peut très bien comprendre sous ce terme d'autres grandes grèves au sein d'une même et unique industrie. Le passage ayant trait aux tentatives de débauchage prouve bien que le gouvernement anglais vise également à entraver par tous les moyens les

grèves purement économiques. Ici encore, les mots ont été choisis de manière que presque toute tentative d'exercer de l'influence sur les salariés d'une entreprise où une grève a éclaté peut être qualifiée de «intimidation» et donner lieu à une procédure pénale.

En ce qui concerne la perception par les syndicats de cotisations au parti travailliste, le projet de loi détermine que dorénavant les membres devront individuellement approuver de façon expresse la perception de pareilles cotisations, tandis que, jusqu'à présent, il était d'usage que les membres, désirant en être exemptés, devaient faire une déclaration dans ce sens. A maintes reprises déjà, des députés conservateurs avaient réclamé une pareille revision, dans l'espoir de pouvoir de la sorte ruiner financièrement le parti travailliste auquel presque tous les syndicats adhèrent en bloc. Jusqu'à présent cependant, il n'avait pas été possible de trouver au Parlement anglais une majorité en faveur d'une pareille modification.

D'autres dispositions importantes sont celles qui portent sur le droit d'association pour les salariés de l'Etat. Il leur est interdit de se syndiquer en des groupements qui englobent également d'autres catégories de travailleurs et il leur est défendu, d'autre part, d'adhérer au Congrès des trade-unions, de même qu'au Parti travailliste. De la sorte, une partie importante de la législation anglaise relative au droit d'association serait éliminée. Le projet de loi ne se limite pas à cela toutefois, car, dans un autre article, il rend passible de peine toute grève de travailleurs des services publics, déclarée en violation des contrats, et il les prive ainsi pratiquement du droit de grève.

Tel est, dans les grandes lignes, le contenu du projet de loi. Reste à savoir jusqu'à quel point le cabinet Baldwin réussira à en imposer la réalisation. Le projet n'a point trouvé jusqu'à présent un accueil favorable auprès de l'opinion publique. D'une part, on reproche au gouvernement que les électeurs ne lui ont pas donné le droit de prendre des mesures aussi radicales et d'autre part, on signale que cette restriction des droits des syndicats, nécessitée soi-disant par le bien public, doit déterminer une restriction correspondante des droits du patronat, attendu que la communauté n'est pas exposée à de moindres menaces de leur part.

La déposition du projet de loi a été pour le mouvement syndical anglais le signal pour entreprendre un grand mouvement de protestation. Les travailleurs sont unanimes pour qualifier le geste du gouvernement Baldwin comme une déclaration de guerre aux syndicats et comme l'expression d'une haine de classes acharnée des capitalistes contre le prolétariat.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Effectifs et finances syndicales.

Les organisations ne nous ayant pas encore communiqué les renseignements demandés concernant leurs effectifs au 1er janvier 1927, et leur situation financière au début de l'année 1926, sont priées de le faire sans délai.

Volume relié de l'année 1926.

Les organisations adhérentes ont reçu un exemplaire relié, muni d'une table des matières, de l'année 1926 du Bulletin d'Informations de l'I.T.F.

Conférence internationale des Conducteurs d'automobiles.

Les organisations entrant en ligne de compte ont été invitées à envoyer des délégués à une Conférence internationale des Conducteurs d'automobiles qui se réunira à Paris, du 27 au 29 juin prochain. (Voir pour l'ordre du jour à la rubrique «Ouvriers du transport»).

Conférence internationale du personnel des Tramways.

Sous condition que les organisations intéressées envoient en temps voulu les rapports demandés au secrétariat de l'I.T.F. une Conférence internationale du personnel des Tramways se réunira à Paris, du 30 juin au 2 juillet prochain. (Voir pour l'ordre du jour à la rubrique «Ouvriers du transport»).

Cotisations:

Sont rentrées les cotisations suivantes:

Union islandaise des ouvriers des ports	fl.	80.40
Fédération panhellénique des cheminots	„	66.—
Union des cheminots de Palestine	£	2.11.3
Union suédoise des ouvriers des transports	fl.	1008.36
Union danoise des ouvriers des transports	„	1625.76
Union des cheminots tchécoslovaques	„	2480.28
Fédération des cheminots luxembourgeois	„	300.—
Union des charretiers et ouvriers des ports de Roumanie	„	418.—
Union suédoise du personnel de la locomotive	„	294.—
Union suédoise des marins (solde)	„	294.96
Union des cheminots bulgares	„	247.—
Union des cheminots allemands	M.	5056.80
Union suédoise des cheminots (solde)	fl.	20.64

Cotisations spéciales à la Caisse de propagande des marins.

Union centrale des mécaniciens et chauffeurs d'Allemagne	fl.	1250.—
Union centrale néerlandaise des transports	„	461.50
Union danoise des chauffeurs	„	500.—

Secours aux grévistes du chemin de fer Bengal-Naghpur.

Association des employés des chemins de fer anglais	£	25.0.0.
Union allemande des ouvriers des transports de Tchécoslovaquie	fl.	73.50

Congrès des organisations adhérentes.

Union danoise du personnel de la locomotive,	du 26 au 29 avril 1927 à Copenhague.
Fédération suisse des ouvriers des Transports, du Commerce et de l'Alimentation,	les 21 et 22 mai à Lucerne.
Union néerlandaise du personnel des Chemins de fer et tramways,	du 22 au 24 mai à Utrecht.
Association anglaise des employés des Chemins de fer,	du 22 au 25 mai à Ramsgate.
Syndicat National du Personnel des C.P.T.T.M. de Belgique,	les 29 et 30 mai à Bruxelles.
Union des Cheminots de Yougoslavie,	les 3 et 4 juin à Ljubljana.
Conférence balkanique des Transports,	du 4 au 6 juin à Ljubljana.
Union allemande des Ouvriers des Transports de Tchécoslovaquie,	les 5 et 6 juin à Reichenberg.
Union finlandaise des Ouvriers des Transports,	du 11 au 15 juin à Helsingfors.

Rapport de la Commission de contrôle des finances et écritures.

Les soussignés, membres de la Commission de contrôle, ont vérifié la caisse et les écritures de l'I.T.F. pour l'année 1926 et ont constaté que tout était dans un ordre parfait.

Le compte des recettes et des dépenses pour l'année en question accuse, après des amortissements notables, un excédent de recettes de fl. 3.622.27.

Quelques organisations ont à nouveau négligé pendant l'année écoulée de satisfaire à leurs obligations financières à l'égard de l'I.T.F., raison pour laquelle un montant de fl. 6.000, a été amorti, comme étant probablement non encaissable, sur les cotisations encore dues pour 1926.

La Commission de contrôle:

(signé) W. VAN DELFT,

Trésorier de l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et Tramways.

(signé) H. VAN DUGTEREN,

Trésorier de l'Union centrale néerlandaise des Transports.



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

POLOGNE.

(Suite).

VIII. La durée du travail.

La semaine de travail normale est de 46 heures; les jours de semaine la durée du travail est de 8 heures, les samedis de 6 heures.

Une distinction est établie entre durée du travail et durée du service, les heures de travail étant prolongées par les heures de simple présence.

Des coefficients pour la durée du service ont été établis, au moyen desquels on calcule les heures de service obligatoires pour les différentes catégories du personnel, comme l'indique le tableau ci-dessous:

Le coefficient pour la durée du service est de:

- 1 lorsque la durée du travail effectif est de 1 et la durée de présence de 0,
- 5/6 lorsque la durée du travail effectif est de 3/4 et la durée de présence de 1/4,
- 2/3 lorsque la durée du travail effectif est de 2/4 et la durée de présence de 2/4,
- 1/2 lorsque la durée du travail effectif est de 1/4 et la durée de présence de 3/4,
- 1/3 lorsque la durée du travail effectif est de 0 et la durée de présence de 1.

La durée du service obligatoire varie selon le coefficient. Le calcul en est fait de la façon suivante:

En cas de coefficient:

	par jour	par sem.	par mois
1 la durée du service est de	8 h.	46 h.	200 h.
5/6 „ „ „ „ „ „	9	56	240
2/3 „ „ „ „ „ „	12	70	300
1/2 „ „ „ „ „ „	16	91	400
1/3 „ „ „ „ „ „	20/*	138/*	600/*

/* Ces chiffres n'ont qu'une valeur théorique.

Afin de permettre au lecteur de se faire une idée de l'importance de la durée du service, nous faisons suivre ci-dessous les coefficients pour la durée du service de certaines catégories du personnel. Il s'agit simplement de quelques exemples, étant donné que l'ensemble du barème est tellement détaillé et compliqué que nous avons dû renoncer à le reproduire en son entier.

	Coefficient
<i>Services administratifs :</i>	
Employés	1
Portiers, gardiens, gardiens de nuit, garçons de bureau	2/3
<i>Service de la voie :</i>	
Manceuvres, ouvriers de la voie	1
Gardes-ponts	1/2
Gardes-tunnels (heures de service dans le tunnel)	1
„ „ („ „ „ „ hors du tunnel)	1/2
<i>Remises des locomotives :</i>	
Surveillants:	
lorsque le nombre des locomotives qui entrent et sortent est de 19 ou davantage	1
lorsque le nombre des locomotives qui entrent et sortent est de 13 à 18	5/6
lorsque le nombre des locomotives qui entrent et sortent est de 7 à 12	2/3
lorsque le nombre des locomotives qui entrent et sortent est de 3 au maximum	1/2
<i>Personnel de la locomotive :</i>	
durée du service pendant le parcours	1
„ d'attente dans la remise	2/3
„ d'attente sans locomotive	1/2
<i>Personnel des machines fixes, visiteurs, graisseurs :</i>	
Mécaniciens et chauffeurs de machines à vapeur et chaudières	1
Visiteurs et graisseurs :	
lorsque le nombre d'essieux à contrôler en 24 heures s'élève au moins à 480 en moyenne	1
lorsque le nombre d'essieux à contrôler en 24 heures s'élève au moins à 340 en moyenne	5/6
lorsque le nombre d'essieux à contrôler en 24 heures s'élève au moins à 182 en moyenne	2/3
<i>Personnel des ateliers :</i>	
Pour les ouvriers des ateliers, le coefficient est en général de	1
<i>Personnel des gares :</i>	
Le coefficient des heures de service pour le personnel des gares est déterminé par le nombre des convois arrivant, partant ou traversant la gare, par l'outillage de la gare, le nombre des locomotives relayées et la nature de la voie (simple ou double). Pour les sous-chefs de gare, commis, agents des manœuvres, aiguilleurs etc., le coefficient s'élève :	
en cas d'un nombre de trains moyen (en 24 heures) de 49 ou davantage à	1
en cas d'un nombre de trains moyen (en 24 heures) de 33 à 48 à	5/6
en cas d'un nombre de trains moyen (en 24 heures) de 17 à 32 à	2/3
en cas d'un nombre de trains moyen (en 24 heures) de 7 à 16 à	1/2
en cas d'un nombre de trains moyen (en 24 heures) de 6 au maximum à	1/3
Sont assimilés, entre autres, au passage d'un train, une demi-heure de manœuvres ou le relaiement de deux locomotives. Pour chaque embranchement, le nombre réel des convois est augmenté de 10 % et, lorsque la gare est mal outillée, il est augmenté de 30 %.	
Pour les contrôleurs de gare le coefficient s'élève:	
lorsque le nombre des trains est en moyenne de 33 ou davantage par jour à	1
lorsque le nombre des trains est en moyenne de	

21 à 32 à 5/6
lorsque le nombre des trains est en moyenne de 9 à 20 à 2/3
lorsque le nombre des trains est en moyenne de 8 au maximum à 1/2

Personnel des trains :

Coefficient des heures de service établies depuis le moment de la prise en charge jusqu'à la remise, sur tous trains de voyageurs, trains mixtes et trains de marchandises directs, sur des parcours ayant une inclinaison de plus de 10 % 1
Sur tous autres trains et autres parcours 5/6
Simple présence ou attente de trains ayant des retards 1/3

Télégraphistes :

En cas d'expédition d'une moyenne de 270 dépêches de 10 mots par jour 1
En cas d'expédition d'une moyenne de 180 à 270 dépêches de 10 mots par jour 5/6
En cas d'expédition d'une moyenne de 90 à 180 dépêches de 10 mots par jour 2/3
En cas d'expédition d'une moyenne de 90 et moins de dépêches de 10 mots par jour 1/2

Téléphonistes :

Pour le personnel des téléphones, le coefficient est de 1

Service de marchandises :

Employés des services des transports et des tarifs, caissiers, comptables, surveillants de dépôts de marchandises, préposés au pesage, ouvriers du service marchandises 1

Divers :

Pour les courses de service d'un lieu de service à un autre, y compris le retour, le coefficient est de 1/2

Autres dispositions :

Lorsque le coefficient de la durée du service est de 1 ou de 5/6, la durée de service *ininterrompue* peut être au maximum de 12 heures et, en cas de retard de trains, pour le personnel de la locomotive et des trains de 16 heures. Lorsque le coefficient est de 2/3 ou 1/2, la durée du service maximum est de 16 heures. Pour le personnel faisant un service de relaiement, auquel le coefficient 1 s'applique, la durée du service ne peut pas excéder 56 heures par semaine. Une exception est faite pour le personnel des locomotives et des trains, pour lequel les heures qui dépassent 46 heures par semaine, sont considérées comme heures supplémentaires.

Chaque agent a droit à un repos ininterrompu de 24 heures, toutes les deux semaines. Après une durée de service ininterrompue de 8 heures au moins et, en cas de coefficient de 1 à 5/6, une période de repos doit être accordée au domicile dont la durée doit être au moins égale à la période de service ayant précédé. Lorsque le repos ne peut pas être passé au domicile, sa durée doit s'élever pour le moins à la moitié du service de jour effectué ou à la totalité du service de nuit. (Sont considérées comme service de nuit les heures effectuées entre 21 et 5 heures.)

Après chaque période de service ininterrompue d'au moins 12 heures et en cas de coefficient de 2/3 à 1/2 une période de repos devra être accordée, dont la durée doit être au moins égale à la moitié de la période de service ayant précédé.

Sont considérées comme *heures supplémentaires* les heures de service dépassant la durée du service établie au moyen du coefficient. Les heures supplémentaires fournies des jours de semaine sont rétri-

buées à 50 % pour les deux premières heures et pour les autres heures, à 100% au-dessus du taux normal. L'indemnité de 100 % est également versée pour les heures supplémentaires effectuées les jours fériés. En cas de service de relaiement, toutes les heures supplémentaires sont rétribuées par une indemnité de 25 %. Il en est de même pour le personnel devant régulièrement faire du service le dimanche. Toutes les indemnités mentionnées sont calculées d'après le salaire de base.

Congés.

Un décret du ministre des Chemins de fer datant de 1925, fixe comme suit la durée du congé annuel:

a) pour les agents commissionnés:

après une à trois années de service: 2 semaines
 „ trois à dix „ „ „ : 3 semaines
 „ dix années de service : 4 semaines

b) pour les ouvriers définitifs:

après 1 à 3 années de service: 8 jours
 „ 3 „ „ „ : 15 jours

c) pour les employés des services administratifs non-commissionnés et les apprentis sous 18 ans:

après une année de service 15 jours

d) les ouvriers saisonniers n'ont pas droit à un congé annuel.

Des congés spéciaux sont accordés dans des cas exceptionnels jusqu'à un maximum de trois jours. Les députés à la Diète bénéficient pour l'exercice de leur mandat, de congés permanents sans solde. Dans ce cas, le congé n'entre pas en considération pour le calcul des années de service.

IX. La réglementation des salaires.

Le personnel est groupé en trois catégories, en vue de la réglementation des salaires:

- agents commissionnés,
- ouvriers permanents travaillant à la journée,
- ouvriers permanents travaillant en équipes.

Au sein de ces catégories, le personnel est classé selon des échelles de salaires et traitements et des échelons d'ancienneté.

a) Agents commissionnés :

Le tableau de points ci-dessous indique les traitements du personnel appartenant à cette catégorie.

Echelles.	Echelons d'ancienneté.						
	a	b	c	d	e	f	g
IV.	1400	1500	1600	1700	1800	—	—
V.	1100	1200	1300	1400	1500	1600	—
VI.	800	875	950	1025	1100	1175	—
VII.	600	660	720	780	840	900	—
VIII.	480	520	560	600	640	680	—
IX.	390	420	450	480	510	540	—
X.	330	350	370	390	410	430	450
XI.	270	290	310	330	350	370	390
XII.	240	255	270	285	300	315	330
XIII.	210	225	240	255	270	285	300
XIV.	180	195	210	225	240	255	270
XV.	150	165	180	195	210	225	240
XVI.	130	140	150	160	170	180	190

Chaque échelle et échelon correspond donc à un nombre de points déterminé. Le calcul du traitement se fait de telle façon, que le nombre de points indiqué est multiplié par un coefficient fixé par une Commission d'enquête sur le coût de la vie. Le chiffre ainsi obtenu indique le traitement mensuel en gros polonais, (1/100 zloty). Depuis fin 1925, le coefficient est à 43.

Avant de procéder à la multiplication, le nombre de points dont il s'agit est majoré de 60, comme indemnité de vie chère, et de 44 pour chaque personne à la charge de l'agent, comme allocation familiale (avec un maximum de 5 personnes). Le chiffre ainsi obtenu est augmenté ensuite de 10 %, ce qui constitue une allocation supplémentaire de vie chère. Nous illustrons à l'aide de deux exemples cette méthode de calcul.

1. Un agent célibataire commissionné, de l'échelle X, échelon d.

Nombre de points sur la base du tableau ci-dessus 390
 Indemnité de vie chère 60
 Indemnité supplémentaire de 10 % 45

495
 Coefficient 43

21.285 gros

soit 212 zloty 85 gros.

2. Agent commissionné marié (ayant femme et deux enfants) de l'échelle X, échelon d.

Nombre de points sur la base du tableau ci-dessus 390
 Indemnité de vie chère 60
 Indemnité familiale (3 fois 44 points) 132

582
 Indemnité supplémentaire de 10 % 58,2

640,2
 Coefficient 43

27.528 gros

soit 275 zloty 28 gros

Ci-dessous quelques fonctions groupées dans les diverses échelles:

Echelle V: Chefs de section, adjoints au chefs de service.

Echelle VI: Chef de gare de Varsovie, inspecteur de la voie et de l'exploitation; médecin de première classe, technicien principal, chef de gare de première classe.

Echelle VII: Contre-maître principal, surveillant en chef de la signalisation, surveillant principal de la voie, caissier de gare de première classe.

Echelle VIII: Technicien, mécanicien-instructeur, surveillant de la voie, chef de gare de deuxième classe, caissier de gare de deuxième classe, mécanicien de première classe, chef divisionnaire d'atelier, contre-maître de première catégorie.

Echelle IX: Contrôleur en chef du matériel, chef de gare de troisième classe, chef de train de première classe, mécanicien de deuxième classe, contre-maître de deuxième catégorie.

Echelle X: Commis principal, employé principal, chef de gare de quatrième classe, chef de train de deuxième classe, aide-surveillant de la voie, chef-manoœuvre, chef-distributeur, aide-mécanicien de première classe, électricien de première classe, contrôleur du matériel de première classe.

Echelle XI: Commis de première classe et employé de première classe, chef de canton, sous-chef de manoeuvres, chef-aiguilleur, conducteur de première classe, aide-mécanicien de deuxième classe, conducteur et électricien de première et deuxième classe, chauffeur principal de remise de locomotives, surveillant du service électrique.

Echelle XII: Employé de deuxième classe, chauffeur de première classe, chauffeur de remise de locomotives, chauffeur de première et de deuxième classe de

machine fixe, chef-ouvrier de la voie, aiguilleur de première classe, conducteur de deuxième classe.

Echelle XIII: Chef-gardien, surveillant de ronde, portier de gare, aiguilleur de deuxième classe, chauffeur de deuxième classe, ouvrier des manœuvres, garçon de magasin, conducteur de train de marchandises.

Echelle XIV: gardien.

L'avancement dans les échelons supérieurs se fait automatiquement tous les trois ans.

Les représentations du personnel auprès de la Reichsbahn. *)

II.

Les *devoirs et attributions des conseils d'entreprise* de la Reichsbahn sont conformes, dans les points essentiels, aux dispositions de la loi sur les conseils d'entreprise et reposent comme celles-ci sur le droit public. La tâche des conseils d'entreprise se décompose en *trois* parties: 1° participation à la fixation des conditions de travail; 2° protection en cas de révocations; 3° activité relative au système de production. Il ne sera fait allusion dans le présent exposé qu'aux principaux devoirs et attributions.

Le droit de co-gestion et l'égalité de droits des conseils d'entreprise avec l'employeur trouve son expression la plus frappante dans les dispositions relatives à *l'accord dans l'entreprise* (*Betriebsvereinbarung*) (art. 70 al. 8 et art. 76 du décret sur les conseils d'entreprise). D'après ces dispositions, la représentation compétente du personnel a le droit de régler avec la Société des chemins de fer l'organisation du travail «dans le cadre des contrats collectifs en vigueur». Le conseil central du personnel entre en premier lieu en ligne de compte comme représentation compétente du personnel. Lorsqu'une entente concernant l'ordonnance du travail entre le Conseil central et la Direction générale se trouve impossible, les deux parties peuvent faire appel au *Conseil de conciliation* qui rend un jugement exécutoire. L'ordonnance actuelle du travail qui, dans sa deuxième partie, laisse encore place à des accords spéciaux entre les autorités locales et les conseils locaux du personnel repose sur un accord libre. Lors de la conclusion de l'accord dans l'entreprise, les deux parties (administration et représentation du personnel) ont des droits égaux. Ni l'administration, ni la représentation du personnel n'ont qualité pour décréter, de leur propre initiative ou de leur propre volonté, des règlements de service. L'ordonnance du travail et autres règlements de service sont toujours subordonnés à une entente entre la représentation du personnel et l'employeur. A côté de l'accord concernant l'ordonnance du travail, d'autres accords sont encore possibles. C'est ainsi, par exemple, que la représentation du personnel a la tâche «pour autant qu'il n'existe pas de réglementation contractuelle, de collaborer, de concert avec les associations économiques intéressées, à la fixation des salaires et autres conditions de travail» (art. 70, al. 7).

Cette collaboration a la même signification juridique que celle relative à l'ordonnance du travail. Sur la base de cette disposition, les conseils du personnel dans les ateliers centraux et dans le service de l'entretien de la voie ont le droit de régler, de concert avec l'administration, *le début et la fin de la journée de*

travail, ainsi que les *pauses*, et de faire appel, à défaut d'entente, aux autorités d'arbitrage. La décision de l'autorité d'arbitrage n'est pas exécutoire dans ce cas, mais elle peut être, à la demande d'une des parties, déclarée obligatoire. Pareille déclaration n'a toutefois lieu que si l'intérêt public le réclame. Les autorités d'arbitrage (Commissions d'arbitrage et arbitre) doivent, en vertu du décret sur l'arbitrage du 30 octobre 1923, accorder leur concours en cas de conclusion de conventions collectives.

Dans le service de l'exploitation, les représentations du personnel doivent collaborer à la composition des tableaux de service, conformément aux dispositions sur la durée du travail. A défaut d'accord, il n'y a pas lieu, dans ce cas, de faire appel à une autorité d'arbitrage. Une procédure d'appel a cependant été prévue qui laisse au président du Conseil de direction de la Reichsbahn la décision définitive. Lors de la composition des tableaux de service, les représentations des ouvriers et des fonctionnaires collaborent généralement d'un commun accord.

En cas de *protection lors de licenciement*, les relations entre le conseil d'entreprise et le patron sont analogues à celles dont il s'agit en cas d'accords dans l'entreprise. Ici également, la faculté du patron d'agir de sa propre initiative est limitée par la possibilité du recours au *tribunal de travail*. Aux termes de l'article 80 du décret sur les conseils d'entreprise, les ouvriers ont, dans certains cas lors d'un licenciement, la faculté de faire appel à l'intervention du conseil d'entreprise. La protestation peut, par exemple, s'appuyer sur l'affirmation que le licenciement a eu lieu en raison d'activité politique ou syndicale, ou bien qu'il est une mesure d'une rigueur inéquitable. Le conseil d'entreprise peut, s'il estime que la protestation est fondée, saisir le tribunal de travail de la question.

Une tâche importante de la représentation du personnel consiste en outre dans la *surveillance*, qui lui a été conférée par l'art. 70, al. 6 du décret, sur *l'application stricte* dans l'exploitation et dans les dépôts, des règlements de service et des *contrats du travail*. Le conseil d'entreprise ne saurait, certes, se constituer partie pour la conclusion d'un contrat collectif; il peut simplement appeler l'attention de l'employeur sur une application défectueuse de la loi ou des contrats du travail ou autres conventions. Lorsque le conseil ne réussit pas de cette manière à remédier aux déficiences incriminées, il ne lui reste qu'à les signaler à l'organisation syndicale compétente comme partie contractante. La représentation du personnel a, en outre, la tâche de «veiller à ce que soient combattus les *dangers d'accidents* et les *dangers pour la santé*, et de seconder les autorités compétentes dans ce sens et d'insister pour l'application des prescriptions relatives à la sécurité.»

A côté de la sauvegarde du personnel dans son ensemble, le conseil d'entreprise a également le devoir d'examiner les *griefs individuels* et de s'efforcer d'y remédier au moyen de pourparlers avec l'administration. Aucune autorité d'arbitrage n'a été prévue pour des cas de ce genre. En vertu de l'ordonnance du travail passée avec le conseil central du personnel, les conseils ont le droit de collaborer dans *l'infliction de punitions* légères et la faculté de faire appel, à défaut d'entente avec les autorités de l'administration, au tribunal de travail.

Les devoirs les moins nettement définis des conseils d'entreprise sont ceux décrits dans l'art. 70, al. 1 et 2, comme *devoirs relatifs* à la *politique de production*. Ils consistent en le concours à accorder à la Société des chemins de fer, au moyen de suggestions

*) Voir le Bulletin d'Information de février 1927.

permettant de réaliser un *maximum de rendement* et un rendement *aussi économique* que possible. La représentation du personnel doit en outre favoriser l'introduction de *nouvelles méthodes* de travail. L'employeur n'est tenu dans ces cas que de prendre connaissance des recommandations des conseils du personnel; il conserve toute liberté, quant à leur mise en pratique.

A part les devoirs et attributions exposés ci-dessus, les représentations du personnel ont encore quelques devoirs spécifiés de moindre importance. Les travaux sont effectués principalement par le président qui convoque les sessions et établit l'ordre du jour, ou par son suppléant. Fait également partie de ces travaux la mise en pratique de la *procédure d'appel*, telle qu'elle ressort des attributions accordées au conseil d'entreprise, aux termes de l'art. 61 de la loi.

Les membres des conseils d'entreprises bénéficient, aux termes des articles 91 à 93 du décret, d'une *protection légale plus étendue que les autres salariés contre les licenciements et les mutations*. Le licenciement de membres des conseils d'entreprise ne peut, comme règle, avoir lieu qu'avec le consentement des dits conseils ou, à défaut de celui-ci, le consentement du tribunal de travail. L'art. 99 de la loi sur les conseils d'entreprise menace en outre l'employeur ou son représentant de sanctions pour le fait d'agir intentionnellement en infraction aux dispositions protectrices de la loi, d'entraver les ouvriers dans l'exercice de leurs droits électoraux, de les limiter dans la reprise ou l'exercice de fonctions de membre de la représentation légale du personnel ou les préjudicier pour cette raison. Il ne s'est cependant pas encore jusqu'à présent, pour autant que nous sachions, trouvé d'avocat pour poursuivre les infractions à la loi, cependant multiples.

Nous avons tenté, dans le présent exposé, de tracer une image du contenu essentiel de la loi sur les conseils d'entreprise, ainsi que de la situation juridique des conseils et de leur devoirs et attributions. La *signification pratique* des conseils est déterminée, à côté de cela, par l'observation consciencieuse de leurs droits et devoirs. L'application rigoureuse de la loi dépend donc en première ligne des travailleurs eux-mêmes et des permanents de leurs organisations. Reconnaisant cette vérité, l'Union des Cheminots allemands vise en premier en lieu à former les membres des conseils du personnel en vue de la tâche qui leur incombe, afin de réaliser de la sorte une application uniforme et intégrale des dispositions de la législation sociale. Ses efforts ont déjà donné des résultats satisfaisants.

Br.

La grève au chemin de fer Bengal-Nagpur.

Après avoir duré pendant près d'un mois, la grande grève sur le chemin de fer de Bengal-Nagpur, dans l'Inde anglaise, a pris fin le 8 mars. L'histoire de cette grève remonte au fond au 24 novembre 1926, quand des représentants de l'Union du personnel de la ligne Bengal-Nagpur remirent au représentant de la Compagnie une liste de plaintes en demandant que remède soit apporté à leurs griefs. Les plaintes du personnel étaient groupées sous quatre en-têtes:

1. Instabilité d'emploi; révocations arbitraires.

La plainte générale formulée signalait les nombreux cas de licenciements frappant souvent des hommes ayant de longues années de service irréprochable, pour des fautes insignifiantes et sans enquête suffi-

sante. L'organisation demandait une enquête dans un certain nombre de cas spécifiés, ainsi qu'une instruction convenable à l'avenir en la présence de représentants syndicaux.

2. Mauvais traitements du personnel.

Un nombre de cas étaient signalés, où le personnel avait été maltraité par les supérieurs. Certains de ces cas semblent assez graves. Un homme évanoui par suite d'une insolation avait été trainé par les cheveux et battu. L'organisation demandait qu'à l'avenir, des cas de ce genre soient l'objet d'un examen impartial de la part de représentants de l'organisation et du chemin de fer et que les coupables soient punis ou que, sinon, les plaignants aient le droit de porter la chose devant le tribunal sans devoir craindre d'être révoqués.

3. Insuffisance des salaires.

Les salaires sont extrêmement bas, les manœuvres ne touchant pas plus de 10 à 14 roupies par mois. (On se rendra compte de la valeur d'un pareil salaire, en considérant que l'Office du Travail de Bombay est arrivé, il y a quelque temps, après une enquête approfondie, à la conclusion qu'une famille ouvrière indienne moyenne, avait besoin pour subsister d'un revenu mensuel de plus de 30 roupies.)

L'organisation demandait un salaire minimum de 15 roupies, ainsi qu'une augmentation de 20 % pour les ouvriers gagnant jusqu'à 30 roupies et une augmentation de 10 % pour ceux gagnant plus de 30 roupies.

4. Plaintes au sujet du logement et griefs généraux.

Les plaintes au sujet du logement ont généralement trait à l'exiguïté ainsi qu'au manque de confort et aux conditions peu hygiéniques des demeures disponibles. Pour bien comprendre la situation, il est nécessaire de se rappeler que la localité de Khargpur, où sont situés les ateliers de la ligne Bengal-Nagpur et où la grève a été déclarée, est un centre ferroviaire où il n'y a pas d'habitations privées. Dans bien des cas, des agents se trouvant dans l'impossibilité d'obtenir une habitation de la part des chemins de fer, ont dû construire, avec l'autorisation de la Compagnie, des cabanes pour y vivre en attendant un autre logement. La démolition de quelques unes de ces cabanes a été une des principales causes directes de la grève.

On pourrait ajouter aux griefs mentionnés un grand nombre de demandes d'ordre général (traitement médical gratuit, facilités pour l'éducation des enfants, suppression de la distinction de race, congés, heures de travail, tenue de service etc.) que l'espace du présent article ne nous permet pas d'approfondir.

Le représentant de la Compagnie promit une réponse aux revendications formulées par la délégation du personnel et une enquête immédiate concernant certains des griefs, mais, en réalité, l'organisation ne reçut de réponse que deux mois plus tard, et encore était-elle de nature fort peu satisfaisante, la promesse de remédier aux griefs n'ayant pas été tenue. Le retard que l'on mit à répondre a donné lieu à un grave mécontentement parmi le personnel, mécontentement qui fut accentué par une série d'incidents de caractère provocateur. Un certain nombre de cabanes construites par des agents qui n'avaient pu obtenir d'autres logements furent démolies par les autorités et la commission des gares (une commission paritaire au sein de laquelle le personnel est représenté) fut mise dans l'impossibilité de discuter certains cas de licenciement dont la légitimité était contestée. Le 8 février, le déplacement du secrétaire local de l'organisation qui fut placé sous les ordres du fonctionnaire exécutif de la commission des gares, ne fit que verser de l'huile sur le feu. Ce qu'il y

avait de révoltant dans cette mesure, c'était le fait que le secrétaire local, Naidu, est un membre élu de la commission sus-visée dont le fonctionnaire exécutif est un employé rétribué, ce qui fait qu'il était placé, au fond, sous les ordres de son subalterne. Cet acte arbitraire mit les travailleurs dans une telle colère, qu'ils déposèrent immédiatement le travail et que les permanents de l'organisation ne purent les décider à reprendre le service qu'après que le représentant de la compagnie eût ordonné l'annulation de la mutation. Malheureusement, les fonctionnaires locaux n'exécutèrent pas l'ordre du représentant de la compagnie et le 11 février, un grand meeting tenu à Khargpur, auquel participèrent 8 000 ouvriers des ateliers, décida de proclamer la grève.

Le début du mouvement fut marqué par un incident pénible. Les autorités avaient mobilisé le Corps auxiliaire des chemins de fer (un organisme semi-militaire composé de volontaires presque exclusivement européens ou anglo-indiens) et quand un groupe ouvrier s'est rendu à la gare pour tâcher de décider le personnel de l'exploitation à déclarer une grève de sympathie, les officiers dirigeant ce corps semblent avoir perdu la tête, ont fait feu sur la masse et fait exécuter une charge à la baïonnette blessant ainsi 13 hommes. Les choses furent compliquées du fait que c'étaient précisément les employés contre lesquels les plaintes de mauvais traitements avaient été élevées par l'organisation, qui étaient membres du Corps auxiliaire et participèrent aux coups de feu. Le lendemain, l'organisation décida de proclamer une grève générale. Le mouvement s'étendit rapidement tout le long de la ligne et il a été constaté que, sur un personnel total de 60.000 unités, 40.000 agents ont pris part à la grève.

Le résultat fut que les ateliers durent être fermés et que la circulation des trains fut sérieusement limitée.

Le 8 mars, la grève fut levée sur la promesse du gouvernement qu'une enquête serait ouverte concernant les griefs des travailleurs. Il paraît que cette promesse n'a pas été pleinement tenue, mais nous ne disposons pas pour le moment de détails à ce sujet.



L'ordre du jour de la conférence internationale du personnel des tramways qui se réunira à Paris, du 30 juin au 2 juillet, est le suivant:

1. Ouverture.
2. Election du Bureau.
3. L'organisation du personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local dans les différents pays.
4. Le droit ouvrier et la législation sociale.
5. Les sanctions pénales.
6. Les dispositions légales applicables aux entreprises de tramways considérées en relation avec les prescriptions régissant la circulation automobile.
7. Type du matériel roulant et attelage automatique.
8. Création d'une Commission consultative pour la section du personnel des tramways.

L'ordre du jour de la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles qui se réunira à Paris, du 27 au 29 juin, est le suivant:

1. Ouverture.
2. Election du bureau.
3. Les organisations des chauffeurs dans les différents pays. (Rapporteur N. Nathans, secrétaire de l'I.T.F.)
4. a) Les dispositions concernant la délivrance des permis de conduire dans les différents pays. (Rapporteur A. Henderson, Grande-Bretagne.)
b) Les disposition concernant la sécurité de la circulation automobile. (Rapporteur J. Guinchard, France.)
5. Rapports sur les Conférences internationales de Milan et de Paris. (Rapporteurs A. Forstner, Autriche et A. Reitz, Allemagne.)
6. Programme international de revendications des chauffeurs professionnels. (Rapporteur A. Reitz, Allemagne.)
7. Création d'une Commission consultative pour la section des conducteurs d'automobiles.

Accord entre les syndicats intéressés à la navigation danubienne.

Le 19 mars dernier eut lieu à Budapest une conférence internationale des bateliers du Danube, à laquelle participèrent des délégués de la Fédération allemande du Trafic, de l'Union hongroise des transports et l'Union autrichienne des transports. L'I.T.F. était représentée par le camarade D e r i n g, membre du Comité Exécutif. De concert avec la Commission syndicale de Hongrie, les délégués des diverses organisations se sont mis d'accord pour travailler en commun afin de favoriser l'organisation syndicale des bateliers du Danube sur la partie moyenne et inférieure du fleuve.

«A cet effet» — ainsi le texte des directives dressées en commun — «la Fédération allemande du Trafic et l'organisation autrichienne des transports nommeront un permanent à Budapest. Celui-ci s'occupera d'encaisser les cotisations syndicales auprès de tous les bateliers, indifféremment de l'entreprise qui les emploie, et se conformera en cela aux instructions de l'Union autrichienne. Il aura, en outre, comme tâche de transmettre aux travailleurs des communications de la part des deux organisations précitées. L'Union hongroise des transports, de même que la Commission syndicale de Hongrie aideront et seconderont cet employé et favoriserons de leur mieux l'ensemble de l'action de propagande.

«La Fédération allemande du Trafic et l'Union autrichienne des transports reconnaissent en principe le droit de l'Union hongroise de syndiquer le personnel des entreprises ayant leur siège social en Hongrie (disposition des Statuts de la Communauté du travail) et passeront à l'organisation hongroise leurs adhérents faisant partie dudit personnel, lorsqu'il pourra être établi d'un commun accord, que des garanties suffisantes existent pour le maintien et pour le développement ultérieurs d'une section de la batellerie au sein de l'Union hongroise des transports.

«L'adhésion d'autres organisations à la présente convention ne sera possible qu'avec l'autorisation de tous les groupements signataires.»

La convention est signée par les organisations ci-après: Fédération allemande du Trafic; Union autrichienne des Transports; Union hongroise des Transports; Commission syndicale de Hongrie; Fédération internationale des Transports.

Les salaires des agents des tramways en Allemagne, selon les taux de janvier 1927.

La «Deutsche Privat und Strassenbahner-Zeitung» publiée par la Fédération allemande du trafic contenait dans son No. du 5 mars un tableau des salaires payés au personnel des tramways, selon les taux de janvier 1927. Nous reproduisons ci-dessous un extrait de ce tableau:

LOCALITÉ.	Le contrat est en vigueur depuis:	a) salaire de début b) salaire maximum		Le salaire maximum est atteint après années de service:	Ouvrier spécialiste	Manœuvre spécialisé	Manœuvre	Allocation pour épouse par heure:	Allocation pour enfants par heure:
		Wattman	Receveur						
		Marks par mois.			Pfennings par heure				
Mannheim	1. 4.26	a) 179,66 b) 248,—	a) 169,66 b) 238,—	16	90	85	77	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Munich	1. 4.26	a) 131,— b) 231,—	a) 131,— b) 231,—	24	87 96	77 81	73 77	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Francof. s./M.	1.12.26	a) 215,— b) 227,—	a) 213,— b) 225,—	16	97	89	77	12 M.	20 M.
Augsbourg	1. 4.26	a) 158,50 b) 222,—	a) 134,50 b) 189,50	16	79	69	69	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Nuremberg	1. 4.26	a) 140,50 b) 222,—	a) 140,50 b) 222,—	16	91 96	79 81	74 77	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Berlin (Métropolitain)	1.10.26	a) 190,50 b) 220,50	a) 175,50 b) 190,50	16 ¹⁾ 21 ²⁾	85 90	74 78	69 72	—	M. 4,60 resp. 3 Pf.
Stuttgart—Esslingen	1. 9.25	a) 182,— b) 216,—	a) 182,— b) 216,—	16	1,05	95	77 93	—	—
Hambourg	1.10.26	a) 189,— b) 214,—	a) 182,— b) 207,—	10	91	81 85	77 81	—	M. 4,50
Cologne	24. 7.25	a) 184,20 b) 190,60	a) 184,20 b) 188,60	5	90 94	80 84	70 80	M. 6,60 resp. 3 Pf.	M. 6,60 resp. 3 Pf.
Breme	1. 1.26	a) 135,— b) 166,50	a) 135,20 b) 166,50	10	77 85	72 82	69	3 Pf.	3 Pf.
		par tour de service en marks							
Dusseldorf		a) 7,59 b) 7,91	a) 6,97 b) 7,29	1	84	81	79	3 ..	3 ..
Bochum, Dortmund, Essen et 29 autres lignes	15.10.25	a) 5,79 b) 6,55	a) 5,49 b) 6,25	2	79	71	63	2 ..	2 ..
Muncheu—Gladbach Rheidt	1.11.25	a) 6,22 b) 6,52	a) 5,87 b) 6,17	1	79	71	63	3 ..	3 ..
Coblence Niewied	1.11.25	a) 6,04 b) 6,34	a) 5,71 b) 6,01	1	75	67	60	3 ..	3 ..
Hamm—Letmathe Unna—Kamen	15.10.25	a) 5,52 b) 6,23	a) 5,22 b) 5,93	2	75	68	60	2 ..	2 ..
Stegen i.W., Wesel—Emmerich—Rees— Empel	15.10.25	a) 5,24 b) 5,92	a) 4,94 b) 5,62	2	71	64	57	2 ..	2 ..
		par heure en pfennings							
Berlin (Autobus)	1.10.26	a) 85 b) 93	a) 69 b) 74	5	96	81	71	3 ..	3 ..
Berlin (Tramways)	1.10.26	a) 77 b) 90	a) 67 b) 80	5	79 92	67 76	61 68	3 ..	3 ..
Leipzig	1.12.26	85	81	immédiatement	83	77	72	2 ..	2 ..
Zwickau	1.11.26	80	76	..	81	72	67	2 ..	2 ..
Magdebourg Braunsch. Mersebourg	1.10.26	a) 71 b) 72	a) 67 b) 68	1	74	67	60	—	—
Hannovre	29. 1.27	a) 66 b) 70	a) 66 b) 70	20	72 76	66 70	61 65	—	—
Breslau	1.10.26	a) 65,5 b) 71,5	a) 60 b) 65	6	72	63	60	3 ..	3 ..

1) Receveur. 2) Wattman.

La circulation automobile internationale.

La tableau ci-dessous indique le nombre des véhicules automobiles en usage dans les différents pays au début de l'année 1926. Il a été emprunté — en éliminant les chiffres pour les motocyclettes — au volume V qui vient de paraître de l'œuvre de statistique «Die Welt in Zahlen» de Wl. Woytinsky et se base sur une publication des «Commerce Reports» de Washington.

Le nombre des véhicules automobiles s'élevait au début de 1926 aux chiffres suivants:

Pays;	Voitures de voyageurs	Autobus	Camions automobiles	Total
Allemagne	215 150	500	107 350	323 000
Grande-Bretagne et Irlande	660 734	18 000	224 287	903 021
France	450 000	35 000	250 000	735 000
Italie	78 000	4 700	32 000	114 700
Pologne	12 022	475	3 503	16 000
Espagne	65 000	5 000	6 000	76 000
Roumanie	9 500	500	3 000	13 000
Tchécoslovaquie	12 300	500	4 500	17 000
Yougoslavie	4 500	110	2 000	6 610
Hongrie	5 815	42	1 320	7 177
Belgique	50 270	1 000	41 443	92 713
Pays-Bas	40 500	1 800	14 000	56 300
Portugal	10 785	175	2 494	13 454
Autriche	11 200	250	5 850	17 300
Suède	60 300	2 500	18 800	81 600
Grèce	5 000	1 700	2 300	9 000
Bulgarie	1 000	—	450	1 450
Suisse	29 000	500	7 900	37 400
Finlande	8 100	900	3 000	12 000
Danemark	45 500	820	14 000	60 320
Norvège	17 000	960	7 700	25 660
Lithuanie	454	21	70	545
Lettonie	750	140	300	1 190
Esthonie	273	—	420	693
Chine	11 200	480	2 000	13 680
Japon	21 245	1 600	9 853	32 698
Inde	58 263	1 700	9 064	69 127
Perse	2 500	4	510	3 014
Turquie	3 300	—	1 100	4 400
Pays malais	16 500	2 000	2 200	20 700
Philippines	13 266	1 760	3 212	18 238
Ceylan	6 620	1 750	1 140	9 510
Iles Hawai	22 000	25	5 000	27 025
Etats-Unis	17 317 357	80 000	2 446 579	19 843 936
Canada	644 725	2 000	72 993	719 718
Bresil	50 000	150	13 500	63 650
Argentine	165 000	1 050	12 000	178 050
Mexique	31 579	400	5 845	37 824
Chili	13 250	1 200	2 520	16 970
Uruguay	20 000	200	3 400	23 600
Cuba	29 000	1 150	7 500	37 650
Egypte	13 775	1 000	1 350	16 125
Afrique du Sud	64 450	450	4 450	69 350
Algérie	17 700	600	2 500	20 800
Maroc	6 000	2 100	1 100	9 200
Australie	243 055	1 653	46 504	291 212
Nouvelle Zélande	81 698	1 386	13 264	96 348
Monde entier *)	20 799 151	181 573	3 454 939	24 435 663

*) Ces chiffres englobent également les véhicules automobiles des pays non cités nommément, à l'exception de la Russie.

La valeur principale de ce tableau consiste pour nous dans le fait qu'il cite séparément les autobus. La plupart des statistiques nationales n'établissaient pas jusqu'à présent cette distinction. C'est pour cette raison que les chiffres cités pour les autobus reposent presque exclusivement sur des évaluations, ce qui

explique que quelques erreurs s'y sont glissées. Ainsi, le chiffre cité pour l'Allemagne (500) est décidément bien trop bas, étant donné qu'en Allemagne précisément la circulation automobile est très étendue. On n'a qu'à considérer que les postes du Reich uniquement exploitaient en 1926 1373 lignes automobiles, ayant une longueur globale de plus de 26.000 km. Pour quelques autres pays, les chiffres des autobus nous paraissent également assez contestables. Toutefois, en considérant les chiffres ci-dessus avec toute la prudence voulue, on peut en déduire une constatation importante: l'extension relativement grande, au cours de ces dernières années, de la circulation automobile dans les pays arriérés jusqu'ici en ce qui concerne la technique des communications.

Les nombres cités pour les voitures de voyageurs et de marchandises semblent, généralement parlant, être assez proches de la réalité. Lorsqu'on considère les nombres totaux, on trouve qu'il y a à peu près un camion sur 6 voitures affectées au transport de personnes. Plus de $\frac{2}{3}$ de l'ensemble des camions sont en usage aux Etats-Unis, cependant la proportion de leur chiffre à celui des voitures de voyageurs en service dans ce pays est plus basse que dans la plupart des autres pays. On compte, en effet, aux Etats-Unis 1 camion sur 7 automobiles, tandis qu'en écartant les Etats-Unis, la proportion pour les autres pays est de 1 à $3\frac{1}{2}$.

Pour autant que nous disposons de chiffres permettant une comparaison avec les années antérieures (voir Bulletin No. 11 de l'année 1925), on constate comme un phénomène général que le nombre des camions a augmenté plus rapidement que celui des voitures affectées au transport de personnes, ce qui indique l'importance croissante de l'auto comme moyen de transport de marchandises.



1929 et non pas 1928!

Nous nous étions trompés! Dans le numéro de février du Bulletin nous disions que le Conseil d'administration du Bureau international du Travail avait décidé, dans sa session du 29 janvier dernier, par 12 voix contre 9 et 2 abstentions, d'inscrire la question de la réglementation internationale des heures de travail à bord à l'ordre du jour d'une session maritime spéciale de la Conférence de 1928.

C'était là une erreur de notre part. Ce que nous avons pris, nous et beaucoup d'autres avec nous, pour une décision n'était pas une décision, c'est à dire pas une décision définitive. Il ne s'agissait que d'une décision provisoire qui devait être remise sur le tapis dans la prochaine session du Conseil avant de pouvoir être érigée en décision définitive, c'est à dire en décision réelle et véritable. Ceci eut lieu dans la session du Conseil d'administration tenue à Genève, le 1er avril dernier. La décision provisoire fut à nouveau amplement discutée et finalement promue à décision définitive par 15 voix contre 6 et 3 abstentions, avec la réserve toutefois que ce ne serait pas en 1928 déjà, mais seulement en 1929, qu'on aurait l'occasion de discuter dans une Conférence internationale

du Travail sur l'opportunité et la nécessité d'une réglementation internationale des heures de travail à bord.

La question a donc été différée à nouveau d'une année. Les organisations de marins adhérentes à l'I.T.F. désiraient que la question fût discutée par la Conférence qui devait se réunir en 1926. On leur fit savoir à ce moment que la chose ne serait pas possible, attendu que l'ordre du jour de la Conférence avait déjà été fixé, en ajoutant toutefois la communication reconfortante que ce qui n'était plus possible pour 1926, serait possible en 1927. Finalement, la discussion en 1927 se trouva également impossible pour des raisons « techniques ».

Elle aurait donc lieu en 1928. La Commission paritaire maritime fit une recommandation dans ce sens; le Conseil d'administration prit une décision, Décision provisoire hélas! Car il est certain à présent, que la discussion n'aura par lieu avant 1929. Il y a aura alors exactement 10 ans que la convention prévoyant la journée internationale de 8 heures pour les travailleurs terriens a été adoptée à Washington. Sur papier!

Il appartient à présent aux marins de tous les pays de s'efforcer pour conquérir sans délai, nationalement et internationalement, une influence et une puissance assez grandes, pour pouvoir, non seulement exercer sur ces Messieurs qui se réuniront à Genève en 1929, une « douce pression », mais encore pour faire, par leur propre pouvoir et par leur action, de l'idéal de la journée de huit heures, une réalité.

E. F.

Enrôlements et libérations en Suède en 1926.

Selon les données fournies par les Foyers des Marins au ministère du Travail, 39.040 enrôlements et 37.176 libérations ont eu lieu en Suède en 1926. La proportion était donc de 105 enrôlements sur 100 libérations. La navigation intérieure participa aux enrôlements pour 8,1 % et aux libérations pour 8 %.

On compte parmi les marins enrôlés 2379 capitaines, 6521 officiers du pont et mécaniciens, 14.195 hommes du pont, 9507 marins appartenant au personnel des machines et 6439 agents du service général. Le nombre des marins libérés se répartit comme suit sur les diverses catégories: 2.146 capitaines, 5.992 officiers du pont et mécaniciens, 13.561 hommes du pont, 9.261 hommes des machines et 6.216 agents du service général.

En distinguant les nationalités, on constate que 98,4 % du personnel enrôlé et 97,8 % du personnel libéré étaient des suédois. Ont été enrôlés, en outre, 119 norvégiens, 133 danois, 134 allemands, 153 finlandais, 78 hommes appartenant à d'autres nationalités de race blanche et 10 hommes de couleur. Le nombre, des marins libérés de nationalité autre que suédoise se décompose comme suit: 179 norvégiens, 189 danois, 167 allemands, 193 finlandais, 87 hommes d'autres nationalités de race blanche et 17 hommes de couleur.

Le nombre des postulants auprès des bureaux de placement était de 56.364; le nombre des places disponibles de 20.697; le nombre des marins placés par l'intermédiaire des bureaux de placement fut de 20.245. Comparé aux chiffres de 1925, le nombre des postulants avait augmenté de 2 %, le nombre des places disponibles de 0,7 % et le nombre des marins placés de 3 %. La grande différence entre le nombre des enrôlements qui eurent lieu et le nombre des marins placés par les bureaux de placement, s'explique par le fait qu'un pourcentage élevé des marins enrôlés, n'a pas eu besoin d'avoir recours aux bureaux de placement, leurs contrats d'engagement ayant été renouvelés immédiatement après expiration.

La construction nautique mondiale en 1926

D'après le Lloyd's Register of Shipping, les lancements suivants de bâtiments de la marine marchande jaugeant plus de 100 tonneaux, ont eu lieu en 1926.

Pays	Voiliers et allèges		Vapeurs		Navires à moteur		Total	
	Nombre	Tx. de jauge brute	Nombre	Tx. de jauge brute	Nombre	Tx. de jauge brute	Nombre	Tx. de jauge brute
Allemagne . . .	2	3 644	36	106 426	22	70 478	60	180 548
Grande-Bretagne et Irlande . . .	18	5 822	142	431 833	37	201 913	197	639 568
Dominions angl.	16	4 413	17	27 818	9	1 447	42	33 678
Etats-Unis . . .	27	25 954	21	100 823	30	23 836	78	150 613
Danemark . . .	—	—	7	8 571	18	63 537	25	72 108
France	—	—	21	86 939	13	34 403	34	121 342
Italie	1	520	9	66 380	17	153 121	27	220 021
Japon	—	—	13	24 554	13	27 851	26	52 405
Pays-Bas	2	200	20	38 301	25	55 170	47	93 671
Norvège	1	600	20	7 876	4	761	25	9 237
Suède	—	—	2	1 858	12	51 660	14	53 518
Autres pays . . .	8	3 690	11	24 749	6	19 829	25	48 268
Total								
en 1926	75	44 843	319	926 127	206	704 006	600	1 674 977
„ 1925	113	51 079	544	1 298 696	198	843 629	855	2 193 404
„ 1924	86	47 010	689	1 698 943	149	501 798	924	2 247 751

La construction de nouveaux navires en 1926 reste donc bien au-dessous de celle des années précédentes, tant en ce qui concerne le nombre des bâtiments que l'importance du tonnage. Le tonnage lancé en 1926 reste d'un demi-million au-dessous du chiffre pour 1925 et ceci surtout aux dépens des bâtiments à vapeur. Les navires à moteur ne participent que pour un quart à ce recul. Ceci fait que la proportion entre le tonnage des navires à vapeur et celui des navires à moteur s'est déplacée davantage, au courant de l'année de 1926, en faveur de ce dernier. Si, en 1924, le tonnage des bâtiments à moteur lancés se trouvait bien au-dessous du tiers du tonnage à vapeur construit en même temps, la proportion pour 1926 était déjà de 3 à 4. Cette transformation du mode de propulsion se poursuivra sans doute dans les premières années à venir avec une grande rapidité. Le fait que, sur le tonnage en construction au 31 décembre 1926, un nombre de 1.005.224 tx. se rapportait à des vapeurs et un nombre de 905.675 tx. à des navires à moteur en est une preuve. Le tonnage des bâtiments à moteurs se trouvant en construction fin 1926 se chiffrait donc déjà aux 9/10 du tonnage des vapeurs. Il est à remarquer, que, pour certains pays, l'importance du tonnage des bâtiments à moteur lancés au cours de l'année écoulée dépassait déjà celle du tonnage des vapeurs. Ces pays sont le Danemark, le Japon, les Pays-Bas, et surtout la Suède où nous voyons un tonnage de navires à vapeur de 1.858, contre un tonnage de navires à moteur de 51.660 tonneaux.

Cette modification a des conséquences de large portée pour les gens de mer, car tandis qu'en 1923, par exemple, il y avait, dans la flotte suédoise, pour les vapeurs, 42,70 tonneaux de jauge nette par homme d'équipage, le tonnage des moteurs accusait dans la même année 70,73 tonneaux par homme. Sur la base de ce parallèle, les armateurs pourraient donc remplacer les navires à vapeur par des bâtiments à moteur d'un tonnage supérieur de 75 %, sans augmenter, ce faisant, les possibilités d'emploi pour les marins.

Les soldes des marins dans les différents pays.

(D'après les taux du début d'avril 1927).

Spécialités	Grande-Bretagne et Irlande		Etats-Unis		France		Allemagne		Pays-Bas	
	£	frs.	\$	frs.	frs.		mk.	frs.	fl.	frs.
1er maître d'équipage	10.10.0	1.302.—	72—74	1840.83—1891.96	610.—		124.—	750.95	115.—	1174.86
2e maître d'équipage	9.10.0	1.178.—	—	—	595.—		110.—	666.17	—	—
1er charpentier	15.10.0	1.922.—	74—78	1891.96—1994.19	610.—		124.—	750.95	—	—
2e charpentier	11.10.0	1.426.—	—	—	—		110.—	666.17	115.—	1174.86
Matelot	9.0.0	1.116.—	59—62	1808.45—1585.15	540.—		100.—	605.60	100.—	1021.62
Matelot léger	5 17.0	725.40	—	—	470.—		50.—	302.80	—	—
Novice	4.10.0	558.—	44—47	1124.95—1201.67	285.—		35.—	211.96	50.—	510.81
Mousse	—	—	—	—	215.—		26.—	157.46	25.—	255.41
Conducteur de petite chaudière	10.10.0	1.302.—	—	—	610.—		119.—	720.69	115.—	1174.86
Graisneur	10.0.0	1.240.—	67—71	1712.96—1815.25	610.—		119.—	720.69	115.—	1174.86
	9.10.0	1.178.—	62—65	1585.15—1661.85	580.—		112.—	678.29	105.—	1072.70
Soutier (qualifié)	9.0.0	1.116.—	—	—	—		—	—	85.—	868.38
Soutier	5.0.0	620.—	52—58	1329.48—1482.93	540.—		96.—	581.38	75.—	766.22
Boy	—	—	—	—	—		—	—	25.—	255.41

Spécialités	Australie		Suède		Norvège		Belgique		Russie	
	sh.	frs.	cour.	frs.	cour.	frs.	frs. b.	frs.	£	frs.
1er maître d'équipage	345	2139.—	160—170	1094.62—1163.—	178	1183.49	850	603.49	7.—7.15.0	868.—961.—
2e maître d'équipage	—	—	148—158	1012.53—1080.93	—	—	—	—	—	—
1er charpentier	—	—	160—170	1094.62—1163.—	178	1183.49	875	621.24	6.10—7.0.5	806.—870.59
2e charpentier	—	—	148—158	1012.53—1080.93	—	—	—	—	—	—
Matelot	325	2015.—	140—154	957.80—1053.56	160	1063.85	700	496.99	6.—	744.—
Matelot léger	—	—	104—123	711.50—841.50	85	565.14	—	—	4.15.0	589.—
Novice	—	—	80—103	547.30—704.67	61	405.57	350	248.49	—	—
Mousse	—	—	(33—55)	225.76—376.27	40	265.95	275	195.25	—	—
	—	—	(43—64)	294.18—437.86	—	—	—	—	—	—
Conducteur de petite chaudière	358	2219.60	160—170	1094.62—1163.—	178	1183.49	825	585.73	6.14.0	830.80 —
Graisneur	365	2263.—	148—158	1012.53—1080.93	—	—	800	567.99	—	—
	365	2263.—	99—123	677.30—841.50	165	1097.03	750	532.49	6.0.9	748.65 —
Soutier (qualifié)	—	—	94—103	643.09—704.67	93	618.33	—	—	—	—
Soutier	325	2015.—	64—73	437.86—499.41	—	—	675	479.23	5.0.5	622.59 —
Boy	—	—	43—64	294.18—437.86	40	265.95	275	195.25	—	—

Les calculs en francs français ont été établis sur la base du cours des changes au 1er avril 1927.

A TOUS ÉCHOS.

Rationalisation du transport du charbon allemand.

Afin de pouvoir concurrencer avec succès les transports par voie d'eau, la Société des chemins de fer allemands a ramené les tarifs du transport du charbon des territoires de la Ruhr et de la Haute-Silésie à destination de Berlin à 2,1 pfennigs par tonne-kilomètre. Afin de pouvoir bénéficier de ce tarif réduit, il faut que l'expéditeur s'engage à faire transporter dans le courant de l'année une quantité d'au moins 800.000 tonnes, répartie de façon égale sur les différents mois et transportée dans des wagons de marchandises de grand type et des convois fermés d'au moins 1.000 tonnes. Cette mesure tend surtout à faciliter à l'industrie minière allemande la concurrence avec le charbon étranger dans le ravitaillement en houille de la ville de Berlin. Une attention spéciale a été accordée dans ce cas à la rapidité de rotation de ces trains de charbon. La distance Haute-Silésie—Berlin et retour (1.000 km. en chiffres ronds) devra par exemple être parcourue, y compris le temps nécessaire pour le chargement, le déchargement, la pesée, la composition et l'expédition du train, en pas plus de deux jours. Le déchargement a lieu mécaniquement à une rapidité de 8 secondes par wagon de 50 tonnes, soit deux minutes et demie par train de 20 wagons d'un total de 1.000 tonnes. Avec cela, le personnel nécessaire pour ce déchargement est limité à deux personnes. Prochainement, la Société des chemins de fer mettra en service de nouveaux wagons de grand modèle pour le transport de charbon qui, en ayant un poids mort de plus de 19 tonnes, ont une capacité de charge de 60 tonnes, ce qui fait qu'un train transportant 1.020 tonnes de charbon ne devra pas être composé de plus de 17 wagons. Un convoi de ce genre mesure 170 mètres, tandis qu'un

train composé de 68 wagons d'une capacité de 15 tonnes, a une longueur de 570 mètres. Ces convois plus courts offrent l'avantage pour les entreprises minières que les wagons n'occupent pas beaucoup plus d'un quart de la longueur de rails nécessaire par le passé, et qu'en même temps, les manœuvres sont considérablement simplifiées, attendu que les nouveaux wagons sont équipés de boîtes à rouleaux et d'attelages ainsi que de boyaux d'accouplement flexibles automatiques.

Un navire conduit par un seul homme.

Le Daily Mail annonce qu'on construit actuellement en Angleterre, en exécution d'un ordre d'une Société pétrolière américaine, un bateau-citerne de 12.500 tonnes, qui devra être manœuvré par un seul homme. Le bateau est équipé de moteurs «Diesel», dont l'énergie n'est pas utilisée directement comme force propulsive, mais pour produire de l'électricité. Sur la passerelle a été placé un appareil qui ressemble beaucoup à l'appareil de commande d'une voiture motrice électrique. En actionnant une manivelle, le capitaine peut faire marcher le navire à chaque allure désirée, jusqu'à une rapidité de 11 nœuds. Il peut aussi arrêter le navire ou lui faire faire marche en arrière. Un gouvernail automatique maintient le navire dans le cours voulu. L'homme sur la passerelle est seul à s'occuper de la conduite du navire proprement dite. Le travail du restant du personnel consiste dans le graissage et l'entretien des machines, le nettoyage du navire etc. Il peut donc être limité à un minimum. Il est inutile que l'équipage du navire comprenne des mécaniciens ou des électro-techniciens.

Rachat d'une maison d'armement de navigation méditerranéenne.

Tous les armateurs de la navigation méditerranéenne collaboraient depuis longtemps en un consortium. Faisait seule exception la maison d'armement de Hambourg, Röehling-Menzell, qui allait son propre chemin et livrait par conséquent une con-

currency plus ou moins grande aux autres armements. Nous apprenons à présent que des négociations en vue d'une fusion sont en cours entre la Société de navigation Oldenbourg-Portugal et la Compagnie Röchling-Menzell. L'intention existe de répartir des bâtiments de cette dernière entre les autres sociétés d'armement participant à la navigation sur la Méditerranée.

Les revenus anglais découlant de la navigation.

Le ministère du Commerce de Grande-Bretagne évalue, pour 1926, le revenu net du pays découlant de la navigation (y compris les dépenses faites par des navires étrangers dans les ports anglais) à environ 120.000.000 livres sterling, tout en laissant une latitude de 5 pour cent au-dessus ou au-dessous de ce chiffre. Pour 1925, le chiffre correspondant était de 124.000.000 livres sterling et pour 1924 de 140.000.000 livres sterling.

Augmentation notable du nombre d'autobus et de camions-automobiles aux Etats-Unis.

La revue mensuelle «The Index», publiée par la «New-York Trust Cy.», annonce dans un de ses derniers numéros qu'au cours de la dernière décade, le nombre des camions-automobiles, tracteurs et autobus utilisés aux Etats-Unis a quintuplé. En 1926, 15.000 autobus environ ont été fabriqués. A l'heure qu'il est, il existe aux Etats-Unis un total d'environ 50.000 autobus. La production en autos-camions augmenta de 92.000 en 1916 à 530.000 en 1926.

Réduction des tarifs-voyageurs aux chemins de fer norvégiens de l'Etat.

A partir du 1er avril les chemins de fer de l'Etat de Norvège ont sensiblement baissé leurs tarifs pour le transport de voyageurs. Calculée en pour cent, la réduction est plus grande pour des parcours de courte durée. Pour une distance de 10 km., le prix du voyage en 3ème classe en train-omnibus est inférieur de 18,8% et pour une distance de 200 km., il est inférieur de 10,5% à celui pratiqué jusqu'à présent. En ce qui concerne les trains rapides, la réduction du prix (également en 3ème classe) se chiffre, pour une distance de 10 km. à 26% et pour une distance de 200 km. à 19,2%. Si l'ampleur actuelle du trafic est maintenue, la réduction décidée signifierait pour les chemins de fer de l'Etat, un recul des recettes d'environ 6 millions et demi de couronnes, mais on espère que le trafic deviendra plus intense et qu'il sera de la sorte possible d'éviter un fléchissement des recettes.

Résultats d'exploitation des chemins de fer suédois.

Les recettes des chemins de fer de l'Etat de Suède s'élevaient en 1926 à 191,3 millions de couronnes, les dépenses à 158,4 millions. L'excédent était donc de 32,9 millions. Pour 1925, les recettes étaient de 186,7 millions, les dépenses de 159,6 millions; l'excédent était donc de 27,1 millions. On évalue à 41,5 millions le montant nécessaire pour le service des intérêts des emprunts; l'exercice 1926 se clôturera donc pour les chemins de fer suédois par un déficit de 8,6 millions de couronnes.

Une assurance au profit des armateurs sans travail.

L'excédent de tonnage continue à procurer de graves soucis aux armateurs, vu qu'il exerce une forte pression sur les taux des frets. Bien des projets ont par conséquent déjà été élaborés en vue de supprimer cet excédent. La plupart de ces projets préconisaient un dégréage commun des vieux navires, d'après un barème déterminé, mais des difficultés insurmontables se sont posées dans l'exécution de ce projet. Aucun pays et aucun armateur n'a voulu jusqu'ici procéder à la démolition du tonnage disponible et c'est ainsi que tous ces projets de dégréage ont partagé plus ou moins le sort des projets de désarmement militaire discutés à Genève. Tandis qu'on débattait à leur sujet, de nouveaux navires étaient sans cesse mis en chantier. Afin de sortir de cette impasse, un certain M. Myrhe fait dans le numéro de février de la «Baltic and White Sea Conference» une nouvelle proposition, basée sur l'idée que les armateurs s'unissent en une société d'assurances et s'assurent de la sorte contre le manque d'occupation de leur tonnage. M. Myrhe, ne nous explique pas comment il conçoit l'application pratique de ce projet, mais on ne saurait dénier une certaine hardiesse à son idée, car, en fin de comptes, le projet aboutira à garantir à tous les armateurs un certain standard de bénéfices. Il tombe sous le sens que de là à un groupement de tous les armateurs en une communauté d'intérêts s'étendant sur le monde entier, il n'y a qu'un pas.

Augmentation notable du rendement de l'industrie sidérurgique allemande.

La *Kölnische Volkszeitung* (catholique) a constaté récemment que, dans le troisième trimestre de 1926, la production allemande en fer brut se trouvait à 91,5%, celle en acier brut à 111,82% et celle en produits de laminerie à 99,78% au-dessus de la moyenne de 1913.

L'augmentation du rendement des différentes entreprises est illustrée par les chiffres suivants:

	Effectif du personnel		Production	
	recul	%,	augmentation	%,
Gutehoffnungshuette	„	8,0	71,6	„
Vulkanwerke Duisburg	„	19,2	60,3	„
Tysenhuetten Hamburg	„	16,3	62,0	„
Krupp Rheinhausen	„	11,9	7,8	„
Hoersch Dortmund	„	14,5	31,2	„
Union Dortmund	„	9,6	22,9	„

On constate donc de façon générale un recul des effectifs, mais partout une augmentation, la plupart du temps considérable, du rendement des entreprises.

Augmentation des accidents du travail en Grande-Bretagne.

Selon les statistiques officielles anglaises, un total de 476.085 accidents personnels dont 3.030 ayant des conséquences mortelles, se sont produits en l'année 1925 dans sept industries différentes (à l'exclusion du transport par route et de l'industrie du bâtiment) occupant un total de 7.151.014 personnes. En comparaison de 1921, ces chiffres accusent une augmentation importante. Le nombre des accidents se répartit comme suit sur un nombre de 1000 travailleurs:

	accidents mortels		autres accidents	
	1921	1925	1921	1925
Navigation	1,2	1,5	20,6	33,4
Usines	0,2	0,2	26,1	38,1
Ports et docks	0,7	0,9	67,8	86,9
Mines	0,8	1,1	101,4	184,2
Carrières	0,7	1,2	58,8	88,5
Constructions (à l'exclusion du bâtiment)	0,6	0,6	42,8	81,2
Chemins de fer	0,6	0,6	28,5	41,8

L'augmentation des accidents est un phénomène qui se manifeste donc dans toutes les industries englobées par le tableau ci-dessus. Le pourcentage élevé des accidents mortels dans la navigation est à noter. Aussi bien en 1921 qu'en 1925, il dépassa le chiffre pour toutes les autres industries.

Rendement augmenté des cheminots américains.

M. Walter H. Dunlap, du Service de statistique de l'Office du Travail des Etats-Unis, signale, dans une étude, que le rendement moyen d'un cheminot des Etats-Unis était en 1926, deux fois et demie celui de 1880. Ce qui mérite particulièrement l'attention, c'est que l'augmentation annuelle moyenne a été, depuis 1912, bien supérieure à celle qui s'est produite pendant les 23 années précédentes. Pendant les années précédant 1912, l'augmentation annuelle n'était que de 2%, tandis que dans les années faisant suite à l'année 1912, elle s'éleva à 5,1%. Les calculs sont basés sur l'importance du trafic-marchandises pour lequel les chemins de fer touchent une rémunération. Les voyageurs-milles ont été traduits en tonnes-milles au moyen d'une multiplication par 3, selon la méthode adoptée par tous les statisticiens des chemins de fer. Les heures de travail effectuées ont servi de base pour le calcul du travail fourni.

La Société des Autobus de Londres défend à son personnel de chanter et de siffler.

La grande Société des Autobus de Londres a défendu à son personnel de chanter et de siffler pendant le service. Cette mesure a donné lieu à un nombre de personnes influentes, d'adresser au président de la Société une protestation émise contre cette mesure. «Nous désirons» — ainsi la lettre — «protester de la façon la plus expresse contre cette mesure regrettable. La vie est déjà assez terne pour qu'on ne procède pas à supprimer encore toutes les manifestations spontanées de la joie de vivre. Nous espérons, par conséquent, que cette ordonnance répréhensible sera annulée. Si les grognons ingrats qui ont émis des plaintes, ne peuvent pas supporter ces expressions de bonne humeur, on pourrait peut-être créer un service spécial silencieux à leur intention.»