

**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 :

<b>Communications diverses :</b>		<b>Le droit syndical et les cheminots . . .</b>	59	<b>Gens de Mer :</b>	
La portée de la loi anti-syndicale anglaise . . . . .	53	<b>Ouvriers du Transport :</b>		Appel. Aux marins de tous les pays. . . . .	62
Sacco et Vanzetti . . . . .	55	Enquête concernant l'organisation syndi- cale et le statut du personnel des tram- ways (Autriche) . . . . .	59	Session de la Commission consultative de la section des gens de mer de l'I.T.F. . . . .	63
Postes d'avant-garde sur terrain difficile . . . . .	55	La résistance passive dans la lutte syn- dicale du personnel des tramways . . . . .	61	Les armateurs se préparent à la lutte . . . . .	63
Chronique syndicale . . . . .	56	Décès de Hermann Rathmann . . . . .	62	A tous échos . . . . .	64
<b>Communications du Bureau . . . . .</b>	57			Espéranto . . . . .	64
<b>Cheminots : Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Pologne) . . . . .</b>	58				

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### La portée de la loi anti-syndicale anglaise.

Au moment où se réunira à Genève la Xe Conférence internationale du Travail pour discuter la création d'une convention internationale tendant à garantir le droit syndical solennellement proclamé dans les Traités de Paix, la Maison des Communes de Grande-Bretagne sera appelée à se prononcer sur un projet de loi qui, dans une large mesure, est de nature à entourer le droit syndical dont bénéficie la classe ouvrière anglaise, de pièges si nombreux et si habiles, que ce droit même s'en trouve compromis. Cette coïncidence est-elle un pur hasard ou le gouvernement vise-t-il, en déposant en ce moment précisément, le projet de loi en question, à des buts déterminés et le cabinet Baldwin désire-t-il donner à la Conférence internationale du Travail un avertissement non méconnaissable concernant la forme et la rédaction dans lesquelles une convention internationale sur la liberté syndicale peut seulement lui sembler admissible ?

Quoi qu'il en soit, il est inévitable que l'attitude du gouvernement conservateur anglais n'influe sur les délibérations de Genève et ne soutienne et appuie la résistance des délégués patronaux et gouvernementaux, contre la réglementation internationale du droit syndical d'après les directives tracées par les classes ouvrières.

Ce ne serait là toutefois que la première répercussion visible de ce projet de loi. Derrière lui guettent des dangers bien plus grands et de portée bien plus

profonde qu'on est trop facilement enclin à négliger en ce moment. Car il y a une tendance générale de considérer la mesure du gouvernement anglais comme un épilogue du grand mouvement de grève engagé l'année passée, et d'évaluer, par conséquent, le projet de loi déposé par lui, comme une mesure qui vise, non seulement, à entraver la répétition d'événements semblables, mais encore à les empêcher complètement. Une pareille explication ne fait cependant droit qu'en partie à la signification réelle du projet de loi anglais. La grande grève de l'année passée qui suspendit passagèrement le mouvement de la vie économique anglaise et secoua longuement jusque dans ses bases notre système économique actuel, ce grand événement était tout au plus pour les dominateurs du royaume insulaire anglais un *prétexte*, non pas un motif et une raison. Il y a en effet des indices, datant d'avant les événements de mai de l'année passée, qui indiquent la proximité d'une attaque de grande envergure contre le mouvement ouvrier anglais. Il est vrai que les paroles «peace and goodwill in industry» (paix et bonne volonté dans la vie économique) constituaient un des principes de base du programme du premier ministre Baldwin, mais cette devise, répétée jusqu'à devenir une rengaine, ne servait qu'à dissimuler les véritables buts et desseins des conservateurs. Au fond, Baldwin n'était que de la cire flexible aux mains de ses collègues qui, tandis qu'il parlait, lui, de la paix sociale et de la réconciliation des classes, pouvaient d'autant plus tranquillement élaborer les projets de guerre, ébauchés depuis longtemps contre la classe ouvrière et les condenser en le projet de loi sournois qui vient d'être déposé au Parlement.

Il est en effet caractéristique dans cette accumulation d'articles que les diverses dispositions paraissent, de prime abord, tout à fait inoffensives. La plupart d'entre elles créent l'impression qu'il ne s'agit que de tracer les directives pour l'activité des syndicats et d'empêcher les abus portant atteinte aux droits des membres, en d'autres termes à la liberté individuelle. Le texte même est, en outre, très indécis en très vague et laisse place à toutes espèces d'interprétations. Tout cela n'est cependant que calcul. Il faut que l'opinion publique

Ce numéro contient en supplément :

## Le droit syndical et le personnel des chemins de fer.

Mémoire présenté par l'I. T. F. à la  
Xe Conférence internationale du Travail.

anglaise soit bien disposée à l'égard du projet de loi et reste autant que possible dans l'ignorance concernant les buts réels du législateur. Ces articles de loi ne sont point le résultat d'un travail fait à la hâte; ils ont été établis mot par mot, dans de longues discussions, et les juristes les plus éminents du parti conservateur ont participé à leur création. C'est pour cette raison que l'on ne saurait admettre que cette loi monstrueuse n'est qu'une œuvre maladroite et que le manque de clarté des textes choisis n'est qu'un défaut dû au hasard. Non, il ne s'agit ici ni de hasard ni de superficialité; on peut dire, bien au contraire, que le peu de clarté et l'élasticité du projet de loi sont voulus. C'est à dessein qu'on a fabriqué un réseau de fils législatifs si embrouillé, que les syndicats courent à tout moment le risque de s'y laisser prendre et que les autorités ont toujours un motif pour intervenir et agir contre les syndicats.

A quoi donc vise le gouvernement conservateur anglais par cette loi radicale qui, au point de vue juridique, refoule le mouvement syndical du pays dans la situation de 1824? Qu'avaient en vue les juristes conservateurs lorsqu'ils créèrent ces clauses qui exposent les syndicats à être poursuivis à tout moment devant les tribunaux et quelle est la raison qu'en Angleterre, dans ce pays où la liberté syndicale était jusqu'ici une des parties essentielles du droit non écrit, où les classes laborieuses se groupèrent plus tôt et plus librement que dans n'importe quel autre pays du monde pour la sauvegarde de leurs intérêts économiques et dressèrent la puissance de leurs groupements contre le patronat — quelle est la raison que, dans ce pays classique de la liberté précisément, une pareille atteinte soit portée au droit syndical?

Ces questions surgissent tout naturellement. Celui qui cherche à y répondre, ne doit cependant pas se borner à jeter un regard rétrospectif sur la grande grève de l'année passée, mais il doit se rendre compte de l'important changement économique — dont les débuts se dessinent au commencement du siècle — qui se réalise depuis la guerre dans une mesure toujours accélérée et dont la conséquence la plus nette est celle-ci que la Grande-Bretagne a perdu son ancien monopole sur le marché mondial. L'industrie anglaise qui, pendant plus d'un siècle, occupa une position dominante dans le monde, qui ravitailla en chemins de fer, navires, fer, acier, charbon, machines, tissus et autres produits fabriqués les pays de toutes les parties du monde, qui, chaque fois qu'un pays passait à l'industrialisation, traversait une période d'épanouissement et pour laquelle la marche victorieuse de la machine autour du monde était une source incommensurable de revenus, cette même industrie anglaise se voit entourée aujourd'hui d'un nombre de pays où les engrenages tournent avec une rapidité égale ou supérieure à celle du pays qui fut le berceau de la vapeur et du chemin de fer, et qui fabriquent à présent, dans leurs usines à eux, tout ce qui, autrefois, devait être importé d'Angleterre. Il y a même plus: beaucoup d'entre ces pays qui étaient autrefois les meilleurs clients de l'Angleterre ont développé les méthodes de production industrielle, en une période d'une brièveté surprenante, jusqu'à un degré qui, non

seulement est suffisant à pour faire face à leurs propres besoins industriels, mais encore leur permet de rivaliser avec succès, sur le marché mondial, avec le pays qui les devança dans l'usage de la machine.

C'est ainsi que l'Angleterre commence aujourd'hui à ressentir le revers de son exportation en machines, jadis considérable. En dévoilant au monde le mystère de la vapeur, elle a donné naissance à des forces qui se dressent à présent contre l'industrie anglaise. Il est inévitable que cette transformation de la situation industrielle de l'Angleterre détermine également une transformation des relations entre les classes sociales du pays. Tant que l'industrie anglaise avait une importante avance sur celle des autres pays, tant que l'Angleterre était l'atelier du monde, aussi longtemps le patronat pouvait donner satisfaction aux salariés en leur payant des salaires convenables. Il n'avait en outre aucun motif de ronger les droits civiques du travailleur, car la bourgeoisie n'avait rien à craindre d'une classe laborieuse satisfaite de son sort. A présent cependant, la Grande-Bretagne n'est plus qu'un des nombreux ateliers du monde et, dans l'acquisition de commandes, elle se voit exposée à une sérieuse concurrence. A présent, les bénéfices ne sont plus aussi abondants qu'autrefois et le patronat ne peut plus s'acheter à aussi bon compte le contentement de ses salariés. Au contraire, la bourgeoisie anglaise se voit contrainte de plus en plus, si elle ne veut pas voir diminuer ses bénéfices, de porter atteinte au niveau d'existence des travailleurs.

Dans l'exécution de ce projet, elle se heurte à une résistance acharnée de la part de la classe ouvrière. Celle-ci a transformé les corporations de métier de jadis en de puissantes organisations syndicales, qui résistent d'un commun effort à toute attaque contre le niveau de vie des travailleurs. Il ne reste donc pas d'autre moyen à la bourgeoisie anglaise que de briser, pour commencer, la solide puissance de la classe ouvrière; quand cet obstacle aura été aboli, elle pourra seulement passer à l'attaque proprement dite.

Tel est le sens véritable du projet de loi que la Maison anglaise des Communes doit traiter ces jours-ci en dernière lecture. Il est, avec cela, sans grande importance que le texte subisse ou non des modifications; elles ne changeront rien au caractère même de la loi. Celle-ci restera toujours une loi qui vise à désarmer les travailleurs anglais et à les priver de leurs droits et son adoption restera, quelle qu'en soit la forme définitive, le premier pas vers une attaque bien plus sérieuse, à laquelle la bourgeoisie d'Albion procédera dans un délai très rapproché!

La plupart des pays industriels d'Europe ne se trouvent-ils pas aujourd'hui dans la même situation que la Grande-Bretagne? Ne doivent-ils pas tous se défendre d'une façon analogue, pour maintenir leur place sur le marché mondial? D'importantes parties de l'immense engrenage mondial ne se trouvent-elles pas arrêtées aujourd'hui déjà, parce que les commandes pouvant apporter des bénéfices, font défaut? Et ces pays ne suivront-ils pas tôt ou tard, la voie indiquée par l'Angleterre et ne tâcheront-ils pas, comme elle, de sortir victorieux de cette concurrence de plus en plus accentuée, aux frais de la classe ouvrière et d'enchaîner — pour autant qu'ils ne l'ont déjà fait — ses organisations? Il a été établi en Angleterre que le projet de loi avait déjà été traduit en 15 langues différentes. Ce fait seul nous semble une preuve convaincante de ce que la strangulation du droit syndical à laquelle il vise, ne touche pas uniquement les travailleurs anglais.

Ed. Weckerle.

## Sacco et Vanzetti.

*Sacco et Vanzetti* — ces noms résonnent douloureusement à nos oreilles, car ils nous rappellent un terrible crime judiciaire que l'on est sur le point de commettre aux Etats-Unis contre deux anarchistes italiens. Depuis 7 ans déjà, ces deux hommes vivent sous la menace de la peine capitale, sans que l'on ait pu fournir la moindre preuve de leur culpabilité. Récemment encore, on a pu espérer que Sacco et Vanzetti seraient remis en liberté, un malfaiteur récidiviste ayant confessé, en octobre de l'année passée, qu'il avait participé au meurtre pour lequel Sacco et Vanzetti étaient condamnés. Mais cette confession n'empêcha point la justice américaine, de condamner une deuxième fois, les deux italiens à mort.

Quelle est la raison pour laquelle les juges américains ne veulent point laisser en vie Sacco et Vanzetti et maintiennent la sentence de mort, bien que tout fondement juridique lui fasse défaut? Les deux italiens sont seuls à avoir connaissance des mauvais traitements pratiqués dans les prisons américaines sur un autre anarchiste, *Andrea Salsado*, auxquels celui-ci finit par se soustraire en se jetant du 14<sup>ème</sup> étage de sa prison. C'est ainsi que la justice américaine a fait arrêter Sacco et Vanzetti, afin de rendre impossible que ceux-ci élèvent une plainte contre des autorités américaines.

La mort qui devra leur être appliquée en vertu d'un double jugement, n'a par conséquent aucun autre but que d'étouffer pour toujours leur voix. C'est pourquoi l'ensemble du monde civilisé a été secoué par un frisson d'horreur en apprenant cette nouvelle et insiste auprès du gouvernement de l'Etat de Massachusetts, pour qu'il ne mette pas à exécution la sentence de mort, pour qu'il la soumette à une révision. Ces voix de protestation seront-elles entendues? S'ils négligent d'y prêter l'oreille, les Etats-Unis se chargeront d'un opprobre que rien ne réussira à effacer.

—le.

## Postes d'avant-garde sur terrain difficile.

### *Nos organisations dans les Balkans.*

#### I.

Les Balkans — voilà une partie de l'Europe encore assez peu connue qui nous fournit les rois d'opérette ainsi que les aventuriers infestant les salons de la bourgeoisie occidentale. C'est une région où, de l'avis de notre bourgeoisie éclairée et honnête, des conceptions très primitives, c'est à dire arriérées, règnent encore concernant les diverses manifestations de la vie et qui fournit sans cesse matière aux feuilles humoristiques du monde «civilisé» de s'égayer au sujet de la «propreté» balkanique, des usages balkaniques concernant la propriété d'autrui etc. etc. On connaît l'histoire, soi-disant caractéristique, de l'ambassadeur d'un pays occidental qui, lors d'un bal donné à la cour d'un des pays balkaniques, constata tout à coup, après un entretien avec son Excellence, le ministre des Affaires étrangères, qu'il n'avait plus sa montre en or. Une communication confidentielle au président du Conseil eut comme résultat que ce gouvernant, après un court entretien avec son collègue, rendit la montre à son propriétaire, et répondit, lorsque l'ambassadeur s'enquit pour savoir si l'entretien n'avait pas été trop pénible: «Je ne lui ai rien demandé, il ne sait même pas qu'il ne l'a plus...»

Nous, militants du mouvement syndical, avons nos propres idées concernant les Balkans. Nous connaissons ces pays comme le foyer où couve toujours le feu du danger de guerre, comme l'endroit où se trouvent entassés les barils de poudre des intérêts capitalistes contradictoires et où, à chaque moment, un geste imprudent peut faire monter la flamme bien haut et transformer à nouveau le monde en une mer de feu. Nous savons comment dans les pays des Balkans, aux gouvernements nationalistes et fascistes, le mouvement ouvrier — unique protection contre le danger de guerre — est persécuté de toutes façons, sous prétexte de combattre le danger communiste. Nous savons comment, dans certains de ces pays nouveaux, une législation sociale admirable, reproduite telle quelle des conventions internationales des Conférences du Travail, existe sur papier, mais aussi que le manque d'un mouvement ouvrier puissant et en mesure de protéger les droits ouvriers, fait que, dans la pratique, cette législation n'est guère appliquée et que le droit le plus élémentaire des travailleurs, celui de la liberté d'association, y devient une moquerie. Nous savons, en outre, que le mouvement ouvrier a encore à lutter contre les nombreuses difficultés découlant des éternelles disputes nationalistes qui sévissent sous le régime actuel et qui — hélas — réduisent encore, par des luttes intestines, la possibilité pour les travailleurs de faire valoir leur puissance et de résister aux attaques du patronat.

Nous savons tout cela, et le voyage que l'auteur de ces lignes a fait en avril dernier dans les divers pays balkaniques, dans le quadruple but, de rassembler des données relatives aux atteintes au droit syndical, de préparer la Conférence balkanique des organisations de l'I. T. F. devant se réunir à Ljubljana, les 5 et 6 juin prochain, et constituer en même temps une grande démonstration en faveur de la paix, de renforcer le contact avec les organisations adhérentes et finalement, d'obtenir l'adhésion des organisations se trouvant encore hors de nos rangs, ce voyage, disons-nous, n'a fait que confirmer les impressions que nous avions jusqu'à présent concernant les pays balkaniques.

A un seul égard cependant, il apporta, si pas une révélation, du moins une surprise heureuse; ce fut au sujet de l'activité et de la position de nos organisations balkaniques dans leurs pays respectifs. Cette activité ne fait pas seulement d'elles le noyau du mouvement syndical et du mouvement ouvrier général des pays balkaniques, mais elle les place, également d'ailleurs en ce qui concerne la valeur et l'énergie de leurs militants, au niveau des meilleures organisations d'autres pays; et cela en dépit des difficultés immenses et de toute nature avec lesquelles elles se trouvent partout aux prises.

Dans le rapport que nous avons préparé en vue de la prochaine Conférence internationale du Travail, on trouvera un résumé des restrictions de leurs droits et libertés, auxquelles se trouvent exposés sans cesse les ouvriers des transports — et particulièrement les cheminots — en dépit de toutes les promesses solennelles des Traités de Paix et des clauses des constitutions. Nous nous bornerons donc ici à raconter certains détails concernant les organisations mêmes.

Commençons par l'organisation la plus petite, celle des cheminots yougoslaves. Nulle part, les difficultés que rencontre l'activité syndicale et qui découlent des différences de nationalité ne sont aussi grandes que dans ce pays qui, officiellement, s'appelle le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, mais englobe, en réalité, 6 à 7 nationalités diverses, ayant chacune leur langue, leurs coutumes, leurs traditions et leur développement

historique. Ajoutez à cela, les persécutions de la part d'un gouvernement qui accorde à une organisation nationaliste toutes espèces de facilités, persécutions qui se manifestent non seulement par la défense des réunions et l'interdiction de faire fonctionner les sections locales, mais également par un grand nombre de mesures de représailles contre les membres des Comités centraux et régionaux. Rendez-vous compte de tout ceci et vous arriverez à vous faire une idée des difficultés auxquelles se heurtent nos camarades yougoslaves.

Le noyau de l'organisation se trouve en Slovénie, ancienne province autrichienne — témoignage de plus en faveur de l'organisation autrichienne des cheminots — mais on a réussi peu à peu à syndiquer également le personnel des autres parties du royaume. Il est hors de doute que les sévères mesures de persécution contre l'organisation, prises particulièrement ces derniers temps, ont quelque lien avec les mesures d'économie projetées, et appliquées en partie, par la Direction des chemins de fer, à la tête de laquelle se trouve un général au service actif qui fait fonction de ministre des Communications.

Les chiffres qui suivent renseigneront sur les économies auxquelles on vise. Il faut que le budget des chemins de fer, évalué à environ 4.332 millions de dinars, soit réduit à 2.452 millions. Il faut, par conséquent, que dans la circonscription de Ljubljana, les dépenses de personnel soient diminuées de 43 %, ce qui signifie des révocations en masse du personnel. Il a été décidé, en plus, que les ouvriers de la voie ne devraient, dorénavant, travailler que 4 jours par semaine en sousentendant qu'ils devaient, pendant ces 4 jours, faire autant de besogne qu'auparavant pendant toute la semaine. Les salaires des autres membres du personnel et leurs heures de service subissent également des avilissements notables et les dispositions relatives aux retraites sont également rendues moins favorables. Encore, le général-ministre a-t-il mis en perspective, dans un discours au Parlement, des réductions ultérieures des dépenses de personnel.

Nos camarades yougoslaves auront par la suite l'occasion de faire connaître plus de détails dans notre Bulletin. L'organisation qui groupe actuellement 5.200 hommes, sur un effectif de 75.000 unités, est considérée par le gouvernement comme une entrave à l'application intégrale des avilissements projetés par lui, raison qui explique son attitude de plus en plus sévère à l'égard de l'organisation, de ses dirigeants et de ses membres.

En Bulgarie également, nos camarades ont eu à souffrir des persécutions. Après la dernière grève perdue, qui dura de la mi-décembre 1919 jusqu'à la mi-février 1920, l'organisation était pour ainsi dire anéantie et dut continuer son activité de façon illégale jusqu'en 1922. Pourtant, en dépit des difficultés immenses, elle groupait de nouveau au 1er janvier de cette année, plus de 4.100 membres et, après la fusion avec l'organisation dite neutre, fusion qui eut lieu au début de l'année, l'organisation comprenait 6.000 membres sur un personnel total d'environ 15.000 unités.

Par leur tact et leur habileté, les dirigeants ont su préserver l'organisation des suites de la division qui sévit par ailleurs dans tout le mouvement ouvrier bulgare. Il est possible, en plus, que l'organisation qui se trouve entre les différentes tendances, devienne le point de ralliement de tous ceux qui, plaçant l'intérêt du mouvement au-dessus de considérations personnelles ou propres à un groupe déterminé, cherchent à réaliser l'unité.

Je voudrais signaler encore deux choses qui permettent de se rendre compte de la place qu'ont réussi à conquérir nos camarades de ce pays atteint si dure-

ment par les conséquences de la grande guerre. J'ai eu l'occasion, à Sofia, d'assister à une réunion combinée des Comités directeurs de l'Union des cheminots et de l'organisation des P. T. T., réunion ayant pour but d'examiner, d'un commun accord, les projets pour la création d'un nouvel immeuble syndical. Les frais en ont été évalués à environ sept millions de levas, dont  $\frac{1}{6}$  à peu près a déjà été réuni. La possibilité existe également qu'à l'avenir, les liens organiques entre les syndicats des cheminots et du personnel des P. T. T. soient resserrés, ainsi que cela s'est fait, par exemple, en Belgique où un seul syndicat groupe les deux catégories, et ainsi qu'il pourra être le cas — espérons nous — internationalement à l'avenir. Un autre fait, apparemment insignifiant, mais cependant bien caractéristique est celui-ci. A Sofia, le calendrier de l'organisation resplendissait, avec ses couleurs vives et son drapeau rouge portant le sigle de l'I. T. F., sur un des murs de la salle d'attente de la gare centrale.

C'est ainsi et par maints autres moyens que l'on tâche toujours et à nouveau d'attirer l'attention des membres sur l'existence et l'activité de l'Internationale et que l'on s'efforce de consolider en eux la pensée internationaliste. Le moyen auquel on a recours, de faire payer aux membres individuellement, la cotisation à l'I. T. F. et, parfois même, ainsi que je le signalerai plus loin, les frais de conférences et de congrès internationaux, nous paraît excellent pour arriver à ce but.

Ce qui m'a frappé aussi bien en Yougoslavie qu'en Bulgarie, c'était la part importante prise à l'activité de l'organisation par les fonctionnaires et employés. Lors de mon voyage à travers la Bulgarie, quand des délégués de l'organisation venaient me saluer dans les différentes gares, c'était presque toujours le chef de gare qui prenait la parole au nom du syndicat. J'ai retrouvé ce même phénomène en Grèce dans une plus forte mesure.

(A suivre.)

## Chronique syndicale.

### *La Charte du Travail de Mussolini.*

Cette année, la célébration de l'anniversaire de la fondation de Rome a trouvé son apogée dans la publication de la «Carta del Lavoro» qui veut être quelque chose comme une constitution dont les principes doivent régler la situation juridique des salariés. Depuis la marche sur Rome, on s'est habitué peu à peu aux phrases grandiloquentes et mensongères, mais Mussolini même n'avait pas réussi jusqu'à présent à en condenser une telle profusion dans un aussi petit espace.

Le premier article de la Charte est déjà à lui seul une perle de rhétorique fasciste: «La nation italienne est un organisme ayant des buts, une vie et des moyens d'action supérieurs à ceux des individus isolés ou associés qui la composent. C'est une unité morale, politique et économique qui, dans l'Etat fasciste, est intégralement réalisée». Il est vrai que la traduction fait perdre au texte beaucoup de son charme, mais, en fin de compte, il s'agit moins, pour une constitution, du son plus ou moins harmonieux des paroles, que du contenu concret de ses dispositions. A cet égard cependant, la phrase que nous venons de citer, nous laisse dans une profonde ignorance, car elle ne suscite en nous aucune idée concrète, à moins qu'elle ne vise à accorder à l'Etat fasciste, des pleins pouvoirs pour ses agissements terro-

ristes contre les individus et groupements qui restent à l'écart du fascisme. L'article suivant proclame le principe que le travail est un devoir social et est placé à ce titre seulement, sous la sauvegarde de l'Etat. «La production prise dans son ensemble est unitaire au point de vue national»; ces mots semblent presque une déclaration de guerre au système capitaliste qui repose sur l'individualisme, mais quelques articles plus loin, il est déclaré avec la même emphase: «L'Etat corporatif considère l'initiative privée dans le domaine de la production comme l'instrument le plus efficace et le plus utile pour la sauvegarde des intérêts de la nation».

Et le texte continue de la même façon. Lorsqu'on croit avoir trouvé quelque chose de concret dans une clause, l'article suivant détruit de nouveau cette idée. Un exemple typique à cet égard, nous est fourni par l'article III qui dit: «L'organisation professionnelle ou syndicale est libre, mais seul le syndicat reconnu par la loi et soumis au contrôle de l'Etat a le droit de représenter légalement toute la catégorie d'employeurs ou de travailleurs pour laquelle il est constitué, de défendre les intérêts de cette catégorie vis-à-vis de l'Etat ou des autres associations professionnelles, de conclure des contrats collectifs de travail, obligatoires pour tous les membres de ladite catégorie, d'imposer à ces membres des contributions et d'exercer vis-à-vis d'eux des fonctions déléguées d'intérêt public.»

Ceci signifie, en d'autres termes, que sur papier, les organisations ont droit à l'existence, mais que, pour autant qu'il ne s'agit pas de fondations fascistes, elles n'ont aucun droit de fonctionnement et que, par conséquent, l'ensemble de la population se trouve sous la tutelle fasciste.

«Le travail» ainsi nous a-t-on dit «est un devoir social», mais il est également un privilège fasciste, car l'article 23 qui règle l'activité des bureaux de placement, stipule expressément que les employeurs doivent, en embauchant du personnel, donner la *préférence* aux membres du parti et des syndicats fascistes. Celui qui n'est pas fasciste peut se croiser les bras et mourir de faim, à moins que l'infamie fasciste ne le déporte sur une des nombreuses îles de malfaiteurs que possède l'Italie. Il est à noter que les milieux patronaux ont vivement protesté contre ce passage précisément de la Charte du Travail, ce qui prouverait que le patronat craint de devoir exclure les bons ouvriers et que ce sont précisément ceux-ci qui restent à l'écart du fascisme.

Cela à l'air d'être une mauvaise plaisanterie, mais c'est cependant un fait que le gouvernement italien semble avoir l'intention de soumettre ce document unique à la prochaine Conférence internationale du Travail, afin de fournir la preuve qu'en Italie les droits des travailleurs sont mieux sauvegardés que dans n'importe quel autre pays du monde. Cette attitude semble bien le comble de l'impertinence.

(— le).

## COMMUNICATIONS DU BUREAU.

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

La Conférence internationale des conducteurs d'automobiles se réunira à Paris, du 27 au 29 juin prochain, dans la Maison de la Coopération, 31, Boulevard du Temple. Les organisations qui n'ont pas encore fait part des noms de leurs délégués, sont priées de le faire sans délai. Dans le courant de la semaine prochaine, une partie des rapports à soumettre à la Conférence sera expédiée aux organisations.

### *Conférence internationale du personnel des tramways.*

Les organisations intéressées ont été informées, par voie de circulaire, que la Conférence sus-visée a été ajournée jusqu'à nouvel ordre. Entretemps, les rapports déjà adressés au secrétariat seront publiés dans le Bulletin.

### *Protestation contre l'attitude réactionnaire du gouvernement yougoslave.*

Plusieurs organisations adhérentes nous ont informés qu'elles avaient protesté auprès du représentant diplomatique du gouvernement yougoslave dans leur pays, contre la dissolution de l'Union des Cheminots yougoslaves. La Fédération allemande du Trafic a attiré l'attention de l'opinion publique, au moyen d'un article paru dans le «Vorwärts», sur l'attitude réactionnaire du gouvernement yougoslave. Nous prions toutes les organisations adhérentes de vouloir bien appuyer les camarades yougoslaves de la façon indiquée.

### *Cotisations.*

Les cotisations suivantes sont rentrées:

Union norvégienne des matelots et chauffeurs . . . . .	fl.	180.—
Union nationale des cheminots anglais . . . . .	„	22.800.—
Union des employés des chemins de fer anglais . . . . .	£	54.0.0
Union des charretiers des ports de Roumanie . . . . .	lei	4.000
Union des cheminots autrichiens. . . . .	sch.	1.594.28
Fédération allemande du trafic . . . . .	mk.	9.998.10
Fédération française des moyens de transports. . . . .	frs.	5.000

### *Cotisations spéciales à la caisse de propagande des marins.*

Union norvégienne des matelots et chauffeurs . . . . .	fl.	750.—
Union des ouvriers des transports finlandais . . . . .	„	250.—

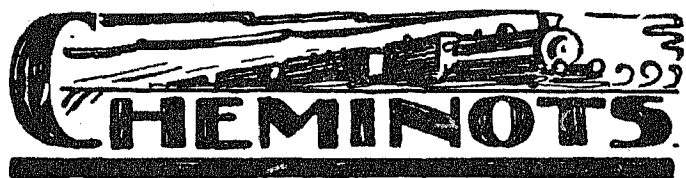
### *Secours aux grévistes de la ligne Bengal-Nagpur.*

Union des cheminots de Palestine . . . . .	piastres	150
--	----------	-----

### *Congrès des organisations affiliées.*

Syndicat national du personnel des Ch. P.T.T. M. de Belgique, les 29 et 30 mai à Bruxelles.
Union des cheminots argentins, du 2 au 4 juin à Buenos-Aires.
Union des cheminots yougoslaves, 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.
Fédération suisse des cheminots, les 2 et 3 juillet à Berne.





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

### POLOGNE.

(fin).

#### IX. La réglementation des salaires (suite).

##### b) Salaires des ouvriers définitifs à salaire journalier (service journalier).

Les salaires de cette catégorie du personnel sont calculés sur la base du suivant barème de points :

Catégorie	Echelons d'ancienneté		
	a	b	c
	(Nombre de points par journée de travail)		
1.	18,4	19,6	20,8
2.	16,0	16,8	17,6
3.	13,6	14,4	15,2
4.	12,4	13,0	13,6
5.	11,2	11,6	12,4
6.	10,0	10,6	11,2
7.	8,8	9,4	10,0
8.	8,4	—	—

La méthode de calcul est analogue à celle appliquée pour les agents commissionnés, avec cette différence, que l'indemnité de vie chère est déjà comprise dans les chiffres du tableau ci-dessus (60 points par mois pour les agents commissionnés) et que le produit du calcul indique un salaire journalier et non pas mensuel. On n'ajoute donc que 1,76 points d'allocation familiale, ce qui constitue 1/25 de l'allocation mensuelle (44 points) de l'agent commissionné.

#### Exemples :

1) Ouvrier définitif célibataire, catégorie 6, échelon d'ancienneté a :

Nombre de points de base (indemnité de cherté de vie incluse)	10 points
Indemnité supplémentaire 10 %	1
	11
Coefficient 43	x 43
	soit 473 gros
	ou 4 zloty, 73 gros

2) Ouvrier définitif marié, père de deux enfants, catégorie 6, échelon d'ancienneté a :

Nombre de points de base (indemnité de cherté de vie incluse)	10 points
Allocation familiale (3 fois 1,76 points)	5,28
	15,28
Indemnité supplémentaire 10 %	1,52
	Total 16,80
Coefficient 43	x 43
	soit 722 gros
	ou 7 zloty, 22 gros.

##### c) Salaires des ouvriers définitifs à salaire journalier (service en équipes) :

Pour cette catégorie du personnel, le tableau ci-dessous est appliqué.

Catégorie	Echelons d'ancienneté		
	a	b	c
	(Nombre de points par journée de travail)		
1.	15,3	16,3	17,3
2.	13,2	14,0	14,7
3.	11,3	12,0	12,7
4.	10,3	10,8	11,3
5.	9,3	9,8	10,3
6.	8,3	8,8	9,3
7.	7,3	7,8	8,3
8.	7,0	—	—

La méthode de calcul est conforme à celle appliquée pour les ouvriers en service journalier, avec cette différence que le salaire journalier est multiplié par 30 pour établir le traitement mensuel.

Citons parmi les agents appartenant aux groupes visés aux points b et c, les fonctions suivantes :

*Catégorie 1 :* Horloger, compositeur.

*Catégorie 2 :* Chef-ouvrier, ouvrier particulièrement spécialisé, typographe.

*Catégorie 3 :* Commis auxiliaire, employé et employées qualifiés auxiliaires, ouvrier spécialiste, conducteur d'automobile, imprimeur.

*Catégorie 4 :* Sténo-dactylographe particulièrement qualifiée, aide-mécanicien auxiliaire de 2e classe, aide-mécanicien auxiliaire de machine fixe, wattman, chef-magasinier, contrôleur de voiture de 2e classe, électricien de 2e classe, ajusteur de signaux de 2e classe, artisan.

*Catégorie 5 :* Employé auxiliaire, sténo-dactylographe qualifiée, chef d'équipe dans ateliers centraux et secondaires, chef d'équipe de dépôt de marchandises, chef d'équipe de magasin, ouvriers auxiliaires de machine fixe, graisseurs, chef-ouvrier de la voie.

*Catégorie 6 :* Ouvrier des manœuvres, conducteur sur train de marchandises, aiguilleur de 2e classe, aide-ouvrier de la voie, chauffeur de locomotive de 2e classe, gardien, agent de police ferroviaire, garde-voie, téléphoniste, chauffeur de voitures (toutes les fonctions citées ci-dessus, pour autant qu'il s'agit de personnel provisoire); en outre, manœuvres spécialisés, lampistes, etc.

*Catégorie 7 :* Manœuvres ayant fait une année de service aux chemins de fer.

*Catégorie 8 :* Manœuvres autres que ceux de la catégorie 7.

L'avancement dans un échelon supérieur a lieu, de même que pour les agents commissionnés, automatiquement tous les trois ans.

Lorsque les augmentations de salaire ne sont pas accordées au moment voulu, les agents peuvent porter plainte par la voie hiérarchique.

Pour les agents ayant fait la guerre, les années de service militaire entrent en ligne de compte pour le calcul des salaires.

En ce concerne le barème des salaires en vigueur aux chemins de fer de l'Etat, l'Union des Cheminots de Pologne observe :

«Nous estimons que les salaires des catégories inférieures sont bien trop bas et ne correspondent pas au coût de l'existence pour une famille de quatre personnes.»

Les prix de quelques articles et aliments permettront de quelque peu se rendre compte du coût de la vie :

1 paire de chaussures . . . . .	zl. 40.—
1 costume complet en loden . . . . .	„ 120.—
1 kilo de pain de seigle . . . . .	„ 0.60
1 kilo de viande . . . . .	„ 1.60
1 kilo de saindoux . . . . .	„ 2.—
1 litre de lait . . . . .	„ 0.40
1 kilo de fèves . . . . .	„ 0.80
1 mètre cube de charbon . . . . .	„ 4.50

Le loyer pour un logement ouvrier s'élève dans la capitale du pays à à peu près 20 zloty par mois.

#### *Indemnités de lieu de résidence.*

Dans la capitale, une indemnité de lieu de résidence est accordée, dans une mesure de 20 % du salaire.

#### *Primes.*

Il existe des primes pour économies de combustibles et de lubrifiants. En ce qui concerne l'usage d'huile de graissage, le barème établi est tel que des primes ne sont pour ainsi dire jamais accordées. La prime pour l'économie de charbon varie entre 40 et 60 zloty par mois, mais il n'y a que peu d'agents qui en bénéficient. Il est versé en outre des allocations de parcours. (Nous ne disposons pas de détails à ce sujet.)

#### *Retenues.*

Des retenues de 3 % sont effectuées sur les salaires des agents commissionnés au profit de la Caisse des retraites. Il n'y a pas d'autre retenues.

#### *Divers.*

Les agents, dont l'aptitude au travail se trouve diminuée par suite d'un accident du travail, sont généralement déplacés. Un pareil déplacement n'entraîne pas de réduction du salaire.

Lors de détachement, des indemnités sont accordées, dont le montant est fixé par décret.

Lorsqu'il s'agit d'un déplacement d'office, les frais du déménagement sont remboursés.

En cas d'intérim à une fonction mieux rétribuée, l'ancien salaire ou traitement est continué.

Il n'est pas payé de gratifications en cas de jubilé de service.

### XVIII. *L'apprentissage technique.*

Des écoles spéciales ont été créées par l'administration des chemins de fer pour l'apprentissage technique des conducteurs de locomotive et de leurs aides. Il existe, en outre, dans trois circonscriptions, des cours pour les mécaniciens, aussi bien que pour le personnel de l'exploitation et des services administratifs.

Les chemins de fer ont pris l'initiative pour ces cours. Ce n'est que dans quelques sections locales de l'Union des cheminots que des cours préparatoires aux examens de service ont été créés.

L'organisation estime que le soin de l'apprentissage technique du personnel est avant tout de la tâche et du devoir de l'administration. Les syndicats ne disposent pas en général des ressources voulues pour pouvoir pratiquement s'occuper de ces questions.

## Le droit syndical et les cheminots.

On sait que l'ordre du jour de la Xe Conférence internationale du Travail contient, entre autres questions, celle de la liberté syndicale. En vue du fait que, pour les cheminots, le droit d'association est souvent réglé par des dispositions que ne s'appliquent pas aux autres catégories ouvrières et que, par conséquent, les cheminots occupent une place plus ou moins à part, le secrétariat de l'I.T.F. jugea opportun de rédiger un aperçu succinct de la réglementation actuelle du droit d'association pour les cheminots

et de le soumettre, sous forme de mémoire, aux délégués à la Conférence.

Ce mémoire se compose de quatre parties. Dans la première, il est fait allusion aux pays dans lesquels le personnel des chemins de fer est totalement privé du droit syndical; la deuxième partie mentionne un nombre de cas dans lesquels l'usage collectif du droit syndical — notamment le droit de grève — est sujet à des restrictions, tandis que la troisième partie cite des cas où l'usage individuel du droit syndical est entravé. La dernière partie, finalement, trace les revendications des organisations du personnel des chemins de fer en matière de droit syndical.

Le mémoire est présenté aux délégués à la Xe Conférence internationale du Travail en cinq langues différentes (français, anglais, allemand, espagnol et suédois) dans un volume d'environ 80 pages.



## Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways.

Nous commençons par le rapport ci-dessous, la publication des rapports reçus jusqu'ici concernant l'organisation syndicale et la situation juridique du personnel des tramways et des chemins de fer secondaires.

### AUTRICHE.

#### *Divers.*

Sont considérés en Autriche comme chemins de fer, toutes entreprises qui transportent par voie ferrée, des personnes ou des marchandises. Le texte légal entrant en ligne de compte date de l'année 1851 et fut promulgué dans tous les pays de la monarchie, sous forme d'un décret sur l'exploitation des chemins de fer. La loi n'était applicable qu'aux lignes principales, servant aux communications rapides et au transport de marchandises en grandes quantités, mais le développement économique réclama également par la suite la construction de lignes ferrées affectées uniquement aux besoins locaux.

Jusqu'à la création de la loi du 5 mai 1880, qui peut être considérée comme étant la première loi sur les chemins de fer secondaires, les concessions et autorisations nécessaires pour l'exploitation d'entreprises de ce genre furent accordées par des lois spéciales. L'extension des moyens de communication d'intérêt local, rendit cependant nécessaire la création d'une nouvelle loi. Cette loi (du 8 août 1910) relative aux chemins de fer secondaires, prévoit une distinction entre chemins de fer secondaires et chemins de fer d'intérêt local. Les *chemins de fer secondaires* sont des chemins de fer, inférieurs aux lignes principales, en ce qui concerne la construction et la capacité de rendement, desservant cependant un territoire relativement étendu et destinés particulièrement à alimenter le trafic des lignes principales et qui, dans les concessions, sont désignés comme étant des lignes secondaires. Les *chemins de fer d'intérêt local* sont des chemins de fer qui ne sont que d'une importance restreinte pour le trafic général et servent principalement aux communications dans une localité ou entre des localités rapprochées. Font partie de cette catégorie, les chemins de fer funiculaires, les chemins de fer suspendus et autres moyens de transports

par fer, pour autant qu'ils servent aux transports publics et sont reconnus par le gouvernement comme chemins de fer d'intérêt local.

Il résulte de cet exposé que les chemins de fer d'Autriche peuvent être répartis en trois catégories, à savoir :

1. Lignes principales.
2. Lignes secondaires.
3. Lignes d'intérêt local (inclus les tramways).

A côté des lois précitées, il y a encore un nombre de décrets et ordonnances qui complètent ces lois. Les dispositions pénales sont les mêmes pour les trois catégories de lignes ferrées ; il en est également ainsi pour les règlements policiers. Pourtant, des prescriptions policières spéciales nécessitées par les exigences du transport par route, sont applicables aux lignes d'intérêt local. La longueur des réseaux des tramways et chemins de fer d'intérêt local d'Autriche s'élève à 431,25 km., l'effectif total du personnel est de 1.238 fonctionnaires et 17.909 agents.

#### *L'organisation syndicale.*

Bien que, selon des accords passés avec la Commission syndicale d'Autriche, l'organisation syndicaliste des transports d'Autriche soit l'organisation désignée pour syndiquer le personnel des tramways et chemins de fer d'intérêt local, le personnel des tramways, qu'il fasse partie du personnel roulant ou du personnel des ateliers, est groupé dans les organisations libres suivantes :

1. Freier Gewerkschaftsverband in Oesterreich (Union des transports).
2. Allgemeiner Reichsschutz und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner (Union des cheminots).
3. Bund der öffentlichen Angestellten (Union du personnel des services publics).
4. Reichsverband der Gemeindegewerkschafter (Union nationale des ouvriers municipaux).
5. Bund der Industrieangestellten Oesterreichs (Union des employés de l'industrie).

L'organisation nommée en dernier lieu groupe une partie des techniciens. Conformément aux décisions des congrès des syndicats d'Autriche concernant le groupement industriel, les ouvriers des ateliers sont syndiqués, non pas dans leur organisation professionnelle, mais dans un des syndicats sus-mentionnés. On peut dire que ni l'organisation des cheminots, ni celle des travailleurs des services publics ou des ouvriers municipaux ne comptent beaucoup de membres parmi le personnel des tramways. La grande majorité de ce personnel est syndiquée dans l'organisation des transports qui publie un organe spécial pour les agents des tramways.

Il n'existe pas, entre les diverses organisations, des conventions de réciprocité, mais des entrevues ont régulièrement lieu ayant pour but de favoriser l'action uniforme dans les domaines du droit ouvrier et de la législation sociale. Les cotisations et les institutions de prévoyance des diverses organisations diffèrent entre elles et l'on constate à cet égard, que les organisations prélevant des cotisations peu élevées, livrent une certaine concurrence à l'Union des transports. Le passage de membres d'une organisation dans une autre n'est pas possible sans l'approbation de l'organisation dont il s'agit ; des décisions des congrès syndicaux existent à ce sujet. Il s'est cependant produit à maintes reprises, que certaines organisations faisaient de la propagande pour recruter de nouveaux membres, bien que le personnel parmi lequel elles engageaient cette propagande, fût syndiqué dans l'Union des transports. Cette organisation comprenait fin décembre 1926, 13.715 agents des tramways dont 12.413 au service d'entreprises municipales.

La Compagnie des Tramways de Vienne de même que les Tramways des villes de Lintz, Salzbourg et Innsbruck, exploitent des lignes d'autobus. Le personnel des deux entreprises citées en premier lieu, est syndiqué de façon intégrale dans l'Union autrichienne des transports.

#### *Droit ouvrier et législation sociale.*

##### *A. Droit ouvrier.*

En vertu de la loi confédérale du 5 avril 1925 concernant les tribunaux industriels, les travailleurs employés dans l'industrie des transports sont traités de façon identique que les autres travailleurs, qu'il s'agisse d'entreprises exploitées par l'Etat, par une province, par un arrondissement, une municipalité ou un autre organisme, soit public soit privé.

Lorsqu'un agent a des raisons de se plaindre de l'entreprise qui l'emploie et lorsque ses griefs ne sont pas liquidés à l'amiable, il peut porter plainte devant le tribunal industriel duquel relève le siège de l'entreprise où il est employé. Les tribunaux industriels sont composés d'un président et de son suppléant (qui, tous deux, doivent être des juges régulièrement élus) et d'assesseurs désignés sur une base paritaire parmi les groupes des employeurs et des salariés, en tenant compte des branches professionnelles qui entrent en ligne de compte pour le tribunal en question. La procédure devant le tribunal industriel est telle que, généralement, la première séance a lieu dans les trois jours après que la plainte a été portée devant le tribunal, séance qui peut avoir lieu sans la présence des assesseurs. Cette première séance est destinée, dans la plupart des cas, à tâcher d'amener une conciliation entre les deux parties. Lorsqu'il n'est pas possible de réaliser une entente, le tribunal se réunit à nouveau en la présence des assesseurs. Les parties peuvent se faire représenter aux séances par des parents, les dirigeants ou employés par des collègues ou des mandataires de leur association professionnelle. Les syndicats sont, par conséquent, officiellement reconnus comme associations professionnelles. Les parties ne peuvent se faire représenter par un avocat que si la valeur de l'objet en litige dépasse 1.500 schillings. La procédure doit être liquidée dans le délai le plus bref. Lorsque des séances prolongées ne sont pas nécessaires, elle peut prendre fin dans les 15 jours.

Pour liquider des différends découlant du contrat du travail, pour régler les conditions de travail et favoriser la conclusion de conventions collectives, les *Offices de Conciliation*, créés en vertu de la loi du 18 décembre 1919, entrent en ligne de compte pour le personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local. Lorsque l'entreprise est exploitée par un organisme public et les conditions de travail sont réglées par un règlement de service, les dispositions de la loi sur les Offices de Conciliation ne sont point applicables. Les Offices de Conciliation ont une triple compétence : une compétence arbitrale, une compétence de juridiction et une compétence d'intervention et de collaboration dans le domaine du droit du contrat collectif. L'exercice de la compétence arbitrale réclame que les deux parties acceptent les sentences rendues. Un délai de 15 jours a été prévu à cet effet ; lorsque, dans ce délai, les parties ne se sont point déclarées au sujet de la sentence, ce silence est interprété comme un rejet. La compétence de juridiction de l'Office de Conciliation a trait uniquement à la tâche qui lui est conférée par la loi sur les conseils d'entreprise. Les décisions de l'Office de Conciliation exerçant sa faculté de juridiction, sont exécutoires et il en est de même des sentences arbitrales ou des accords qui ont été approuvés par les deux parties en litige.



Selon la lettre du texte, la loi sur les conseils d'entreprise ne s'applique pas au personnel des tramways. L'article 2 prévoit cependant, que pour les entreprises exploitées par le département des Communications ou contrôlées par lui, les chemins de fer, les entreprises de navigation et les P.T.T., des institutions, analogues à celles prévues par la loi sur les conseils d'entreprises, seront créées, au moyen de conventions spéciales passées entre les administrations en cause et le personnel intéressé. En vertu de cette disposition, le département des Communications a émis des directives pour l'élection de la représentation du personnel auprès des diverses entreprises de tramways. Pour les agents des tramways de Vienne, les stipulations prévues dans le règlement du service, sont applicables. Elles fixent les droits de la représentation du personnel, droits qui sont, dans les lignes essentielles, semblables à ceux des conseils d'entreprise. Généralement parlant, les représentants du personnel peuvent protester contre le licenciement ou la révocation d'un agent, lorsque celui-ci a eu lieu pour des motifs politiques, ou lorsqu'ils a quelque rapport avec l'activité de l'agent en cause comme membre de la représentation du personnel ou avec l'usage fait par l'agent du droit d'association dont il dispose. Une pareille protestation doit avoir lieu dans les 8 jours auprès de l'Office de Conciliation. Lorsque celui-ci estime que les motifs sur lesquels se base la protestation sont légitimes, le licenciement ou la révocation sont annulés. L'Office de Conciliation se compose d'un président et de délégués patronaux et ouvriers à nombres égaux. Il a le droit de prendre des décisions, lorsque, en dehors du président, sont présents au moins un assesseur du groupe des patrons et un assesseur du groupe des ouvriers.

#### B. Législation sociale.

##### *Durée du travail.*

Aux termes de la loi du 17 décembre 1919 sur la loi des 8 heures, la durée du travail pour le personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local a été fixée à 48 heures par semaine. Dans certaines entreprises de tramways, la journée de 8 heures est en vigueur; dans une entreprise ayant un personnel d'environ 40 unités qui ne sont pas syndiqués dans l'Union des transports, une durée de travail mensuelle de 208 heures est prévue. Attendu que la loi des 8 heures s'applique au personnel des tramways et chemins de fer d'intérêt local, aussi bien qu'aux autres travailleurs, on peut dire qu'ils ne sont pas moins bien traités; il n'y a qu'une exception en ce qui concerne les heures supplémentaires. Tandis que pour les travailleurs en général, les heures supplémentaires ne sont admises que 30 à 60 jours par an au maximum et que l'autorisation doit être accordée par l'inspecteur du travail pour chaque cas séparément, une autorisation générale pour 8 heures supplémentaires par semaine a été donnée aux entreprises de transports en commun. Les contrats du travail prévoient également que du travail supplémentaire jusqu'à deux heures par jour peut être réclamé, mais que le total ne peut pas excéder 8 heures par semaine. Les heures supplémentaires doivent être rétribuées à 50 % au-dessus du salaire normal.

##### *Durée de présence.*

La durée du travail est analogue à la durée de présence, attendu que 90 % environ des tours de service sont fournis sans interruption. Lorsque le service est intermittent, il faut que l'ensemble du service journalier se déroule sur une période de 14 heures au maximum. Les périodes d'interruption constituent pour les agents des heures de congé.

##### *Jours de congé.*

Les contrats du travail prévoient pour le personnel roulant le droit à 1 jour de congé par semaine. Dans une seule entreprise, il a été prévu que 6 jours de congé doivent tomber un dimanche. On peut dire que 95 % du personnel bénéficie de 61 à 68 jours. Le personnel des ateliers ne doit pas travailler les dimanches et jours fériés. Une exception existe pour le personnel des ateliers des gares d'entreprises à service continu. Lorsque les ouvriers des ateliers sont employés les dimanches et jours fériés au service roulant, les dispositions valables pour le personnel roulant leur sont applicables.

(à suivre)

## La résistance passive dans la lutte syndicale du personnel des tramways.

L'article ci-dessous a été emprunté en son entier au périodique «Der Oesterreichische Strassenbahner».

L'usage de la résistance passive comme moyen de lutte syndicale est de date très récente; la résistance passive a été, pour la première fois, appliquée par les cheminots autrichiens en l'année 1925, et avec succès.

Depuis lors, on lit fréquemment, particulièrement ces dernières années, que telle ou telle catégorie d'ouvriers ou d'employés a eu recours à la résistance passive dans sa lutte pour l'aboutissement de ses revendications. On entend par là que, en faisant leur service, les travailleurs s'appliquent à observer à la lettre toutes les prescriptions de service, ce qui a comme conséquence que l'exécution du service est considérablement ralentie. De telle façon, la résistance passive devient un moyen de lutte très efficace, particulièrement dans les entreprises de transports publics, pour lesquelles des prescriptions officielles, réglant le service jusque dans les moindres détails, ont été édictées. La mise en marche des convois est retardée de plusieurs heures et le trafic régulier devient tout simplement impossible. Les agents n'ont qu'à observer consciencieusement les prescriptions, pour que le trafic soit embouteillé.

Le personnel des tramways de Graz a eu recours à ce moyen, l'automne dernier, lorsque la direction de la Compagnie des Tramways de la ville se montra hostile à faire droit aux revendications du personnel, modestes cependant et des plus légitimes.

Attendu que c'était, pour autant que nous sachions, la première fois que le personnel des tramways avait recours à ce moyen de lutte et que, par conséquent, on n'avait point encore acquis d'expériences à ce sujet, nous croyons bien faire, en esquissant ci-dessous les conséquences que l'observation stricte des règlements de service eut sur le trafic.

Commençons par signaler que le mouvement fut appliqué de façon intégrale, à quelques rares exceptions près, et que les fonctionnaires et employés sympathisaient avec le personnel roulant. Le personnel roulant ne fit pas autre chose que suivre les prescriptions à la lettre. Dans ce mouvement, les wattmen se trouvaient en première ligne de combat. On sait, en effet, que le trafic des tramways est réglé par des horaires de service et que les durées de parcours prescrites doivent être respectées, si l'on désire que le service fonctionne normalement. Pour que ceci soit possible, il faut que le personnel passe simplement outre aux prescriptions des autorités, d'après lesquelles les freins doivent agir dans chaque courbe et devant chaque aiguille et la marche du convoi doit être ralentie aux carrefours ou autres endroits dangereux, de même que sur les pentes.

Ce furent ces prescriptions particulièrement que le personnel se mit à observer à la lettre et il en résulta des retards qui, pour chaque convoi, s'accrurent au cours de la journée jusqu'à trois heures. Afin d'effectuer les relais en temps voulu, le personnel roulant changea de voiture et passa sur des convois de la même ligne allant en sens contraire.

Si, dans l'observation des règlements, certains agents ont été plus royalistes que le roi, c'était inévitable, car chacun devait concourir individuellement et on n'avait pas pu faire d'avance des cours pour enseigner comment chacun devait appliquer les prescriptions. Les intervalles de 6 minutes entre les convois se prolongèrent jusqu'à 12 minutes ; lorsqu'ils étaient normalement de 8 minutes, leur longueur s'accrut jusqu'à 16 minutes.

Il est évident que les voyageurs n'étaient pas très satisfaits de cette espèce de trafic. A maintes reprises, le personnel se vit injurié par des voyageurs impatients. Dans un cas particulièrement grave, un professeur voulut arracher au wattman la manivelle de commande, afin de conduire lui-même la voiture. Ce professeur eut par la suite à rendre compte de son acte devant le tribunal.

Les travailleurs syndiqués, par contre, suivaient la lutte avec le plus grand intérêt et les ouvriers et employés se mettaient en route de meilleure heure pour arriver à temps à leur travail. En ce qui concerne le transport des voyageurs, il faut se former un jugement bien différent sur l'application de la résistance passive aux tramways qu'aux chemins de fer. Si ces derniers ont à faire face à un trafic sur grandes distances, les premiers ne servent que des besoins locaux. Dans ce dernier cas, chaque distance peut également, lorsqu'il le faut, être parcourue à pied. Bien des gens ne prennent le tram que par habitude et par commodité et, lorsque le mouvement se prolonge, le danger existe que plusieurs voyageurs s'habituent à marcher. Les chemins de fer, par contre, n'ont pas à tenir compte de cette circonstance. On a pu, d'autre part, constater que bien des gens attendaient patiemment le tramway pendant 20 à 30 minutes, pour faire ensuite une course de 5 minutes. Le personnel qui se trouvait précisément sur cette voiture, pouvait être certain de ne pas être accueilli très aimablement. On peut dire, somme toute, que ce moyen de lutte pose des exigences formidables aux nerfs de tous les agents du service roulant, mais offre l'avantage que les travailleurs ne doivent consentir à aucun sacrifice, ni matériel, ni autre.

Ce fut la Direction qui porta uniquement les frais du mouvement et qui dut payer cher son intransigeance. Les expériences acquises par ce mouvement de résistance passive peuvent nous être, tôt ou tard, à nous ou à d'autres camarades, d'une grande utilité.

### Décès de Hermann Rathmann.

La Fédération allemande du Trafic a été frappée par une grave perte. Après une courte maladie, Hermann Rathmann, le dirigeant de la section du personnel des tramways de la Fédération du Trafic décéda le 12 mai, des suites d'une grave opération. Le défunt n'était âgé que de 56 ans. Presque la moitié de sa vie active fut consacrée au mouvement syndical allemand en général et à l'organisation du personnel des tramways en particulier.

Rathmann fut un des premiers parmi les agents au service de l'importante société des tramways berlinois qui, en 1898, adhérèrent au mouvement syndical. Il ne tarda pas à déployer une propagande active parmi ses

collègues, ce qui eut comme résultat qu'en 1900 déjà, le syndicat put se risquer à opposer une grève aux agissements arrogants et arbitraires de la société. Il fut possible au moyen de cette grève, d'obtenir certains avantages pour le personnel, mais le syndicat n'était cependant pas encore assez puissant pour pouvoir empêcher des représailles de la part de la société. Celle-ci refusa notamment, de façon radicale, de réintégrer les agents ayant participé à la grève.

La présence de Rathmann l'offusquait, car elle voyait en lui un des promoteurs du mouvement de grève. Dans ces circonstances, l'organisation n'hésita pas à mettre à profit les talents d'organisateur de Rathmann et le prit à son service en qualité de permanent. Depuis lors, il consacra pour ainsi dire toute son activité à l'organisation des agents des tramways qui forme aujourd'hui un puissant noyau au sein de la Fédération allemande du Trafic.

La Fédération internationale des ouvriers du Transport perd également en la personne du défunt un collaborateur des plus capables. A maintes reprises, le secrétariat de l'I. T. F. mit à contribution ses connaissances profondes concernant toutes les questions intéressant le personnel des tramways et il trouva toujours en lui un conseiller obligé et expert. Les préparatifs pour la conférence projetée du personnel des tramways furent faits notamment de concert avec lui. Aux congrès de l'I. T. F. également, Rathmann était une figure connue. Lors du Congrès de Paris de l'année passée, il fit fonction de secrétaire de la conférence du personnel des tramways, sur les travaux de laquelle il rapporta à la séance plénière du congrès.

Comme une preuve de sa reconnaissance, l'I. T. F. a fait déposer une couronne sur la tombe du défunt. Elle conservera toujours, du militant décédé, un souvenir de respectueuse admiration.



## APPEL.

### Aux marins de tous les pays.

CAMARADES,

«Un navire est une espèce de prison flottante».

Ce ne sont pas là les paroles d'un marin «mécontent» ou d'un «fauteur de troubles» ; ce sont des paroles prononcées par le représentant officiel des armateurs français, lors d'une Conférence tenue à Genève au début de l'année.

Il serait difficile de donner une définition plus exacte. A partir du moment de son enrôlement jusqu'au moment de sa libération, le marin est le prisonnier de l'armateur et le navire est sa prison.

Et c'est dans cette «prison» qu'il doit peiner, pendant de longues journées de travail, dans des circonstances souvent difficiles et pénibles : 10 heures, 12 heures, 14 heures sur 24 et parfois davantage. La loi des 8 heures qui, pour d'importantes catégories de travailleurs terriens, prévoit une diminution de la journée de travail, ne s'applique pas à lui, pas plus d'ailleurs que tant d'autres lois qui protègent du moins quelque peu les ouvriers qui se trouvent à terre. A plus d'un égard,

le marin est toujours le paria, le souffre-douleur de la société.

Il en est ainsi, il en était ainsi et il en sera ainsi, tant que les marins ne s'assureront pas, par un groupement uni en des organismes syndicaux nationaux et internationaux, dirigés par des militants capables et conscients, une puissance qui soit en mesure de défendre et de sauvegarder leurs intérêts.

La section des gens de mer de la Fédération internationale des ouvriers du transport groupe 24 organisations de marins de 20 pays différents et compte plus de 120.000 membres. Elle lutte en faveur des intérêts des marins et ses efforts tendent à procurer aux gens de mer un meilleur salaire, un statut plus favorable, plus de liberté et, avant tout, une journée de travail plus courte :

**une journée de travail qui ne dépasse pas 8 heures,  
une semaine de travail qui ne dépasse pas  
48 heures, pour toutes les catégories de marins.**

A Genève, se réunira une session de la Conférence internationale du Travail où sera discutée la question des heures de travail à bord et où l'on s'efforcera d'obtenir une limitation internationale de la durée du travail des marins.

Il n'est pas possible de prévoir dès à présent à quels résultats aboutira cette conférence. Il est possible, toutefois, de prévoir qu'elle aboutira à un échec, si les marins mêmes n'élèvent pas la voix, si les marins mêmes n'engagent pas la lutte en faveur d'une journée de travail plus courte, s'ils ne s'organisent pas assez solidement pour vaincre, par leur puissance menaçante, la mauvaise volonté des armateurs et des gouvernements. **Une organisation unique pour les marins dans chaque pays, tous les marins groupés internationalement dans l'I.T.F.** - c'est ainsi seulement que l'on réussira à établir la puissance nécessaire pour la réalisation internationale de la journée de huit heures!

*Camarades!*

Si vous êtes las de votre vie d'esclaves; si vous voulez une existence plus décente; si vous en avez assez des «travaux forcés» dans votre «prison flottante»; si vous voulez une journée de travail plus courte et des logements convenables,

**Participez à notre lutte!**

Appuyez l'action de la section des marins de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport! Adhérez aux organisations des marins! Faites vôtre la devise:

**Un pour tous, tous pour un!**

Camarades, nous comptons sur votre aide, car c'est de votre aide et de votre concours que dépendra l'aboutissement de notre action tendant à conquérir, pour vous également,

**LA JOURNÉE DE HUIT HEURES.**

*Pour la*

*Fédération Internationale des Ouvriers du Transport*  
EDO FIMMEN, Secrétaire.

Session de la Commission consultative de la section des gens de mer de l'I.T.F.

Les 18 et 19 mai dernier, eut lieu à Anvers une session de la Commission consultative de la section des gens de mer de l'I.T.F., dans le but de discuter

les mesures ultérieures à prendre pour la conquête internationale de la journée de huit heures et de la semaine de 48 heures à bord des navires.

Etaient présents 12 délégués, représentant 9 organisations maritimes des pays suivants: Belgique, Danemark, Allemagne, Finlande, Hollande, Norvège et Suède. L'assemblée était présidée par Henson (Grande-Bretagne). Etaient présent, en outre, Edo Fimmen, secrétaire général de l'I.T.F. et deux délégués auditeurs de l'Internationale des Officiers de la marine marchande.

La Conférence commença par l'examen du rapport moral du secrétariat portant sur l'activité durant les trois mois écoulés. Après approbation du rapport moral, l'assemblée envisagea les travaux à entreprendre et prit la décision de faire paraître un manifeste international en 9 langues, dans un tirage provisoire de 150.000 exemplaires.

Il fut en outre décidé de faire imprimer des cartes de propagande, également en 9 langues, et de les vendre aux marins. Le but auquel tend la vente de ces cartes est double. Les marins auront ainsi l'occasion: 1<sup>o</sup> de manifester leur sympathie pour l'action entamée par l'I.T.F. dans la question des heures de travail et 2<sup>o</sup> de participer directement aux frais que comporte cette action.

La Fédération française des syndicats maritimes qui n'adhère pas, pour le moment, à l'I.T.F. s'est déclarée prête à appuyer le mouvement de toutes manières. Les représentants de l'Internationale des officiers ne manquèrent pas non plus de manifester leur approbation des projets formés par l'I.T.F.

**Les armateurs se préparent à la lutte.**

Les armateurs sont toujours mécontents du Bureau International du Travail. Bien que le Conseil d'administration ait décidé récemment, contrairement à la recommandation de la Commission paritaire maritime, de ne tenir que dans deux ans une session de la Conférence internationale du Travail devant s'occuper de questions maritimes, ils continuent à manifester leur mécontentement à l'égard du B.I.T. C'est ainsi que la «Baltic and White Sea Conference» a voté une résolution dans laquelle il est constaté que la Conférence:

«a pris connaissance avec regret de l'intention de l'Organisation internationale du Travail de tenir en 1929 une Conférence qui devra discuter, entre autres questions, l'introduction de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures dans la navigation maritime et désapprouve de façon expresse cette intervention dans l'industrie de la navigation maritime, attendu que le moment est mal choisi à cet effet et que cette intervention est, en outre, de nature à créer ou à augmenter l'agitation et à retarder ainsi le retour à la prospérité, dont l'importance dépasse toute autre considération, dans l'intérêt des marins autant que dans celui des armateurs, et approuve pleinement l'attitude de la Fédération internationale de l'Armement dans la question.»

Messieurs les armateurs se remuent de bonne heure! Il faut que cela soit, pour les organisations des marins, une incitation de plus pour poursuivre de façon inlassable et avec acharnement la lutte pour l'aboutissement de leurs revendications concernant la durée du travail. Il s'agit de créer d'ici 1929, un front uni des marins, assez résistant pour imposer de force aux armateurs l'introduction de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures.

## A TOUS ÉCHOS.

### *La rationalisation dans l'industrie américaine des chemins de fer.*

Le ministre américain du commerce M. Hoover constata récemment qu'au cours des 5 dernières années, le parcours moyen journalier effectué aux Etats-Unis par un wagon de marchandises, avait augmenté de 22 à 30 milles. Le ministre constata en même temps que l'effectif du personnel employé l'année passée — année de record pour l'importance du trafic-marchandises — n'était que de 1.850 000 unités, contre 2.050.000 il y a 6 ou 7 ans. Le transport accéléré par fer avait en outre permis à l'industrie et au commerce de diminuer les stocks de marchandises, de manière à libérer un capital de 200 millions de livres sterling qui peut être autrement utilisé.

### *Le mécanisation du commissionnaire viennois.*

La coopérative des commissionnaires de Vienne a décidé, lors d'une assemblée générale qui eut lieu le lundi de Pâques, de créer un service de transports par charriots automobiles. Huit charriots seront, pour commencer, mis en service et 16 commissionnaires recevront l'apprentissage voulu pour les conduire, les autres feront fonction de livreurs ou de représentants. Cette modification des entreprises semble l'unique moyen pour pouvoir maintenir la profession. D'aucuns espèrent d'ailleurs que l'innovation décidée donnera un nouvel essor aux entreprises de factage. L'administration municipale de Vienne s'est déclarée disposée à accorder à la nouvelle coopérative à créer à cet effet, un appui financier au moyen d'un prêt important pour l'achat des véhicules. Le grand intérêt que la ville de Vienne porte à l'industrie de factage qui traverse une grave crise, se traduit également par le fait que le maire en personne assista à l'assemblée de la coopérative.

### *Les accidents de la circulation survenus en Grande-Bretagne en 1926.*

D'après des statistiques officielles, le nombre des personnes tuées ou blessées en Grande-Bretagne par suite d'accidents de la circulation s'élevait en 1926 à 138.774. Le nombre des tués était de 4.886. Pour l'Angleterre et le pays de Galles, les chiffres sont de 4.307 tués et 121.783 blessés. La majeure partie de ces accidents ont été causés par des véhicules à propulsion mécanique. Ceux-ci sont responsables de 3.826 tués et de 95.550 blessés. Les véhicules à traction hippomobile n'ont, par contre, causé que 202 décès et 4.656 blessures. 279 personnes ont été tuées et 21.577 blessées dans des accidents causés par des bicyclettes.

### *Augmentation croissante du charbonnement mécanique dans le port Hambourg.*

Le rapport de l'Association patronale du port de Hambourg qui vient de paraître contient, entre autres renseignements intéressants, le tableau suivant concernant le charbonnement dans le port de Hambourg (en milliers de tonnes)

	1913	1923	1924	1925	1926
Charbonnement à la main	1 506	1 400	1 555	737	445
"    mécanique	449	235	470	787	1 337
<b>Total</b>	<b>1 955</b>	<b>1 635</b>	<b>1 625</b>	<b>1 524</b>	<b>1 782</b>

Ce tableau permet de constater que, comparé aux chiffres de 1913, le rapport des quantités de charbon manutentionnées à la main et celles manipulées par des engins mécaniques, était absolument inversé en 1926. Tandis qu'en 1913 le charbonnement mécanique ne s'élevait qu'à un quart du chiffre total, il était en 1926 des 3/4 du total, les quantités chargées à la main ayant baissé dans une même proportion. Il est à noter que cette modification s'est surtout réalisée au cours des deux années écoulées.

### *Autobus et chemin de fer dans les pays coloniaux.*

On constate de façon générale que, dans les pays encore arriérés en ce qui concerne la technique des transports, la circulation automobile a déjà pris une extension considérable. Ce phénomène s'explique aisément, car contrairement à ce qui est le cas pour le chemin de fer, la création de lignes automobiles ne comporte que des frais

d'établissement relativement bas. Attendu que dans les pays en question, les nécessités du trafic ne sont en même temps que peu développées, l'exploitation des chemins de fer se fait généralement à perte. Ce furent en effet surtout des considérations d'ordre stratégique bien plus qu'économique, qui déterminèrent la construction de lignes ferrées dans les pays coloniaux peu développés économiquement parlant, notamment dans la partie «noire» du monde. Il paraît d'autre part que la plupart du temps, les indigènes préfèrent l'automobile au chemin de fer. Ce fait vient d'être constaté lors de la Conférence coloniale de l'Empire britannique et cela, particulièrement par rapport aux Straits et à la colonie africaine de Kenya. Le trafic-voyageurs de la Compagnie de l'Afrique orientale ne s'élèverait plus actuellement pour la visite du marché de Nairobi, par exemple, qu'à 1/3 du chiffre réalisé il y a quelques années.

### *Ouverture du canal du tunnel du Rove.*

En présence du président la République française, eut lieu récemment l'ouverture du canal du tunnel du Rove. Ce canal relie Marseille au Rhône et déterminera sans doute, après que les projets pour rendre le Rhône navigable auront été mis à exécution, un essor important de la batellerie française, étant donné qu'il établit une voie d'eau directe entre la Méditerranée et les ports français de la Mer du Nord et de la Manche. Il est donc à prévoir qu'à l'avenir, une partie considérable du trafic maritime actuel passera à la batellerie française. Le tunnel du Rove est un chef d'œuvre de la technique. Il a une longueur de 7 266 mètres, une hauteur de 15.60 mètres et une largeur de 18 mètres. La profondeur minimum est de 4 mètres, ce qui fait que des chalands de 1500 tonnes peuvent le traverser. Les travaux de perçage comportaient de très grosses difficultés, vu qu'on a dû percer sur toute la longueur un massif de montagnes rocheuses.

## ESPÉRANTO.

### *L'utilité de l'espéranto dans la pratique.*

Pendant le voyage que je fis aux Balkans en avril dernier, la nouvelle de mon passage en Bulgarie avait été répandue le long de la ligne (Sofia-Roustchouk) où je voyageais et des membres de l'organisation des cheminots vinrent, aux différentes gares, apporter leur salut au secrétaire de l'I.T.F.

Des paroles de bienvenue, de reconnaissance et d'encouragement à poursuivre la lutte internationale furent échangées, prononcées, la plupart du temps, de la part des camarades bulgares en leur langue maternelle que, pour l'instant, je ne comprends pas encore.

Heureusement, le Comité Directeur de l'organisation avait eu l'obligance de me faire accompagner jusqu'à la frontière par un de ses membres. Depuis septembre 1926, ce camarade s'était appliqué, pour autant que ses multiples occupations le lui permettaient, à apprendre l'espéranto, résultat heureux de la propagande de l'I.T.F. Il eut pour la première fois l'occasion de mettre en pratique les connaissances acquises, avec le résultat que les brefs discours prononcés de part et d'autre furent parfaitement compris. Dans quelle autre langue, ceci eut-il été possible après si peu de temps d'études faites dans les loisirs extrêmement réduits dont dispose un militant syndicaliste?

Pour toute autre langue, le commençant se trouverait encore dans la période de la conjugaison des verbes réguliers ou serait en train d'approfondir les mystères de quelque autre partie grammaticale de la langue. Avec la langue auxiliaire l'espéranto, il fut possible, malgré les circonstances entravantes, d'interpréter complètement les pensées réciproques. Certaines rares fois, l'interprète n'eut pas besoin d'offrir ses services; c'était quand le représentant des camarades bulgares parlait lui-même l'espéranto. Ces courtes entrevues, pendant que le train se trouvait dans une gare, suscitèrent, comme on le comprend, un vif intérêt. Le voyage ne se mua pas seulement en une tournée de propagande pour l'I.T.F., grâce au contact personnel avec les membres, mais il fut en même temps une propagande pour l'usage de l'espéranto dans notre mouvement international. Divers espérantistes n'appartenant pas au personnel des chemins de fer dont l'attention avait été attirée par ces entrevues, donnèrent expression, pendant le parcours, à leur appréciation pour ce que l'I.T.F. a fait et continue à faire dans ce domaine.

N. NATHANS.