

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 liberté syndicale et l'«atmosphère de Genève»	65
La structure organique de l'Internationale syndicale	68
Chronique syndicale	69
Communications du Bureau	70

Cheminots :

La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer (Suisse).	71
--------------------------------------------------------------------------------------------	----

L'Association des Employés des chemins de fer anglais (R. C. A.) et la grève générale de mai 1926	75
Mort de W. E. Williams	76

Ouvriers du Transport :

Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Autriche)	76
---------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Gens de Mer :

Comment l'Union belge des Marins manifesta, à Anvers, le 1er mai, en faveur de l'introduction de la semaine de 48 heures	78
Un jugement de la Cour d'appel de Norvège concernant l'exécution des travaux de chargement et de déchargement par l'équipage d'un navire.	79
A tous échos	80
Espéranto	80

COMMUNICATIONS DIVERSES

La liberté syndicale et l'«atmosphère de Genève».

«Attendu que la Société des Nations a pour but d'établir la paix universelle, et qu'une telle paix ne peut être fondée que sur la base de la justice sociale;

Attendu qu'il existe des conditions de travail impliquant pour un grand nombre de personnes l'injustice, la misère et les privations, ce qui engendre un tel mécontentement que la paix et l'harmonie universelles sont mises en danger, et attendu qu'il est urgent d'améliorer ces conditions, par exemple en ce qui concerne. . . l'affirmation du principe de la liberté syndicale. . . .

Attendu que la non-adoption par une nation quelconque d'un régime de travail réellement humain fait obstacle aux efforts des autres nations désireuses d'améliorer le sort des travailleurs dans leurs propres pays;

Les Hautes Parties Contractantes, mues par des sentiments de justice et d'humanité aussi bien que par le désir d'assurer une paix mondiale durable, ont convenu ce qui suit:»

Telles sont les paroles élevées qui, dans la partie XIII du Traité de Paix de Versailles, annoncent la création du Bureau International du Travail qui devra constituer, avec la Conférence des représentants des puissances-membres, l'organisme permanent ayant pour tâche d'œuvrer en faveur de la réalisation des idéals de paix et de justice mondiales.

La mise en pratique de ces déclarations solennelles a cependant partagé le sort échu à toutes les promesses de la classe possédante lorsque la puissance des classes laborieuses ne suffisait pas pour la contraindre à tenir sa parole. Cette classe et ses représentants au sein des divers gouvernements, ne sont démocratiques que tant qu'ils ne craignent pas d'être

refoulés de leur position dominante par les masses ouvrières tendant à s'affranchir.

Après la guerre mondiale qui, avec ses corollaires, a prouvé si nettement tout ce que le capitalisme a d'inhumain, de même que son impuissance à organiser une société convenable, cette crainte est devenue permanente. Les conséquences en sont : la résistance, par tous les moyens, contre le mouvement ouvrier, le «fascisme» même dans les pays les plus «démocratiques», l'abus de tout affaiblissement passager de notre mouvement pour enlever ou rogner des droits acquis qui, d'après les affirmations des Traités de Paix, devraient au contraire être étendus. Dans toute une série de pays, le droit d'association pour les salariés a été, au cours des dernières années, compromis, limité, supprimé ou rendu illusoire.

Pendant des années et des années, l'attention du Bureau international du Travail a été attirée sur ces faits. En ce qui concerne le personnel des transports et des communications, aucune Conférence du Travail ne s'est tenue ces dernières années, sans que l'I.T.F. ne fit appel à elle, lui demandant, comme suite aux nombreuses lettres adressées au Bureau international du Travail, de rétablir le respect des droits violés et d'imposer la réalisation des promesses faites. Les statuts regissant l'activité du B.I.T. et de la Conférence du Travail ont empêché cependant que les griefs émis fussent traités de façon officielle. Il fallait qu'une convention relative à la liberté syndicale fût créée d'abord, pour qu'il devienne possible de faire des démarches contre les gouvernements n'ayant pas tenu les engagements pris.

C'est ainsi que la question de la liberté syndicale fut inscrite à l'ordre du jour de la 10e Conférence internationale du Travail. Ceci signifiait que, conformément à la procédure qui vient d'être introduite récemment, ne devaient avoir lieu cette année que des discussions préliminaires au sujet d'un projet de questionnaire rédigé par le Bureau international du Travail, après quoi, en 1928 seulement, quand les réponses des gouvernements auraient été reçues, un projet de convention pourrait être discuté.

Le projet de questionnaire était de la teneur que voici :

1. Estimez-vous qu'il y ait lieu pour la Conférence d'adopter un projet de convention concernant la liberté syndicale?
2. Estimez-vous que ce projet de convention doit comporter l'engagement de garantir la liberté d'association et d'action syndicales?
3. Estimez-vous que la liberté d'association se trouverait exprimée d'une manière adéquate par la formule: «liberté aussi bien pour les travailleurs que pour les employeurs de s'associer pour la défense collective des intérêts afférents à leur condition de travailleurs ou d'employeurs»?
4. Estimez-vous que la liberté d'action syndicale se traduirait d'une manière adéquate par la formule: «liberté pour les syndicats de poursuivre leurs buts, par tous les moyens non contraires aux lois et règlements établis pour le maintien de l'ordre public»?
5. Quelles autres dispositions estimez-vous opportun de prévoir dans le projet de convention?

Sans entrer ici dans des détails au sujet des débats, nous nous bornerons à constater que la valeur de ce projet a été considérablement amoindrie dans la commission, composée de 12 représentants de chacun des groupes : gouvernements, patrons et ouvriers. Sur la proposition du gouvernement hongrois, par exemple, les mots «dans une forme légale» furent insérés dans la troisième question après le mot «s'associer». La question 4, contre laquelle le groupe ouvrier avait déjà fait valoir de sérieuses objections dans la forme projetée, fut amendée, sur la proposition des délégués patronaux belges et du gouvernement suisse, en telle sorte qu'elle doit se lire à présent comme suit :

Estimez-vous que la liberté d'action syndicale se traduirait d'une manière adéquate par la formule : «liberté pour les syndicats de poursuivre leurs buts, par tous les moyens non contraires *aux intérêts de la collectivité et au maintien de l'ordre public*» ?

Cette rédaction est caractéristique pour l'esprit de la commission, dans laquelle les délégués patronaux en bloc et la majorité des délégués gouvernementaux suivaient docilement les directives du délégué patronal italien. Aucun des gouvernements des grands pays industriels n'avait désigné de représentant pour siéger dans la commission. Peu de temps après l'ouverture des travaux de la commission, Jouhaux, le porte-parole du groupe ouvrier, se vit contraint de protester contre l'attitude anti-ouvrière des délégués gouvernementaux et patronaux, protestation qui fut suivie peu de jours plus tard par une déclaration de sa part, affirmant que dans une pareille ambiance, l'action en faveur des intérêts ouvriers ne pouvait être d'aucune utilité. Ces Messieurs n'avaient toutefois pas perdu entièrement le sens du comique : après la protestation de Jouhaux, le représentant du gouvernement hongrois se plaignit de ce que Jouhaux semblât supposer auprès des délégués gouvernementaux et patronaux une certaine animosité contre le principe de la liberté syndicale !!

Plus tard, le 11 juin, dans la séance plénière de la Conférence, lorsque le groupe ouvrier s'élevait contre les avilissements projetés dans le projet de questionnaire, Jouhaux soutint que si une convention relative à la liberté syndicale devait être édictée sur la base du questionnaire modifié, le moment n'était peut-être pas éloigné où le groupe ouvrier devrait renoncer à sa collaboration avec le B.I.T. . . .

Il n'est pas encore possible pour le moment, d'affirmer quel sera le résultat des délibérations. Il est cependant un fait dès à présent, que les discussions et décisions n'apporteront pas la liberté d'association syndicale à laquelle vise la classe ouvrière. Au contraire, pendant la Conférence déjà, de nombreux délégués ouvriers ont déclaré qu'il eût valu mieux de ne pas discuter, dans la période actuelle de réaction, la question de la liberté syndicale, ni les autres questions de l'ordre du jour (salaire vital, assurance-maladie).

Ces affirmations «défaitistes» prouvent déjà en elles-

mêmes combien l'étendue des droits de la classe ouvrière est déterminée par sa propre puissance. Sans cette puissance d'ailleurs, les conventions adoptées dans des temps meilleurs (au sujet de la journée de 8 heures, par exemple) sont des décisions sans valeur réelle qui, ou bien ne sont pas ratifiées nationalement, ou bien restent lettre morte.

Le résultat direct de délibérations comme celles qui viennent d'avoir lieu, est d'une part, que la crainte d'une discussion publique concernant l'insuffisance de leurs mesures par égard à la liberté syndicale peut être, dans des circonstances déterminées, contraindre certains gouvernements à faire des concessions partielles, et d'autre part, que la classe ouvrière apprend ainsi à distinguer, dans notre lutte, les apparences des réalités.

Il serait évidemment erroné de vouloir renoncer à retirer toute l'utilité possible des organismes internationaux créés après la guerre (tel le Bureau international du Travail, dont les dirigeants sont pleins de bonne volonté et qui pourrait faire davantage, si, sur le nombre de ses employés qui dépasse 400, un plus grand nombre était issu du mouvement ouvrier), mais gardons-nous surtout d'en exagérer l'importance !

Le travail parlementaire a certainement son utilité, mais il ne doit être considéré que comme une partie de la lutte de la classe ouvrière, dont les batailles décisives devront être livrées dans le domaine économique, nationalement aussi bien qu'internationalement. Dans cette lutte, la puissance des syndicats, pris isolément de même qu'en groupe, c'est à dire le pouvoir du mouvement syndical, sera un facteur décisif. Il est donc nécessaire d'y accorder toute notre attention.

L'atmosphère de Genève s'est vraiment trouvée être très peu favorable à nos revendications pour la liberté d'organisation et d'action sans restrictions. ¹⁾ Les gouvernements de même que les employeurs se sont efforcés de rendre aussi défavorables que possible les bases pour la création d'une convention relative à la liberté syndicale.

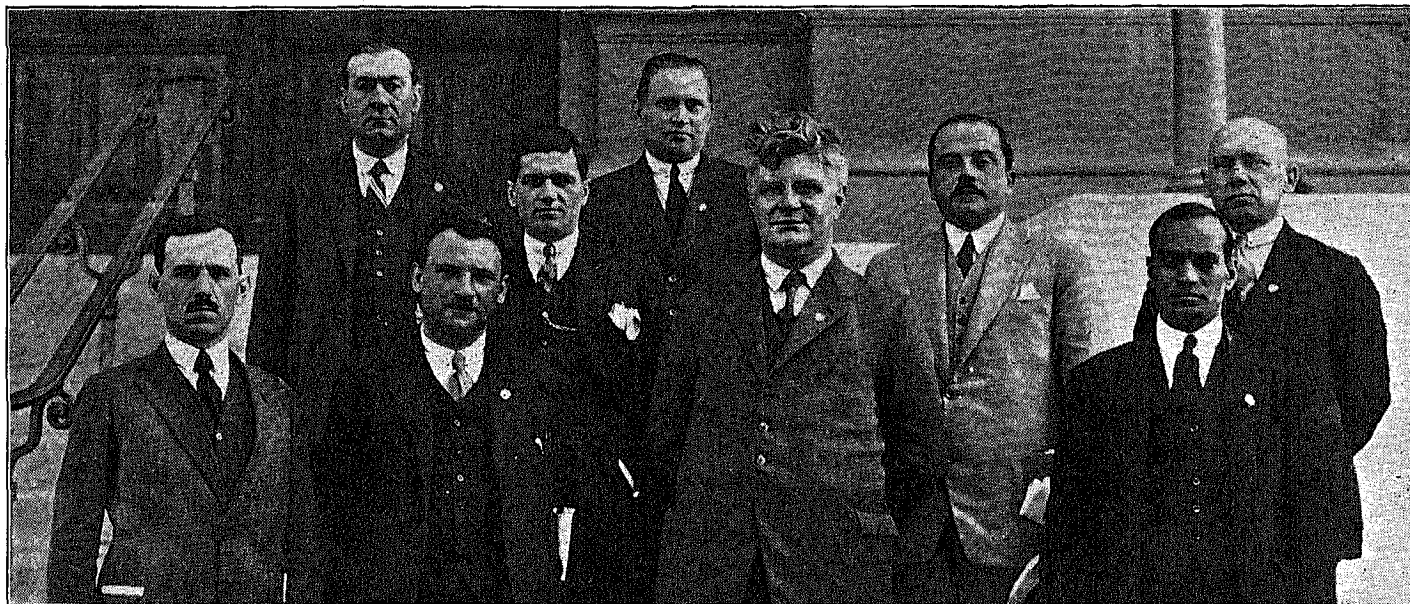
Nous estimons ne pas devoir clore ces considérations, sans quelques mots de critique de nous-mêmes, ceci comme suite à ce qui a déjà été dit à cet égard dans les Communications de Presse de l'I.T.F.

Il existe dans notre mouvement syndical international qui se trouve personnifié dans la F.S.I., auprès de certains militants, des conceptions concernant l'utilité et l'importance du travail de Genève qui, à notre avis, ne correspondent pas entièrement à la réalité. Il doit sembler inconcevable à quiconque a vu à l'œuvre, dans une conférence comme celle-ci, les gouvernements et le patronat, que ces camarades puissent écrire et parler d'un esprit d'entente et de conciliation qui règnerait à Genève parmi tous les groupes !

Quels que soient ceux qui ont raison par égard à l'utilité ultime d'un travail comme celui-ci, du moment que notre mouvement y participe, il faut, et cela davantage encore selon la manière de voir de ceux qui en conçoivent de si grandes espérances, qu'on accorde tout le souci voulu à l'organisation de ce travail. On peut dire que jusqu'à présent, ceci a laissé beaucoup à désirer.

Il y avait, croyons-nous, environ 80 délégués ouvriers, appartenant en majeure partie à des organisations faisant partie de la F.S.I. Il y avait environ

¹⁾ Parlant au sujet du point de l'assurance-maladie, le délégué ouvrier hollandais Kupers déclara, entre autres, le 13 juin: «Il semble que l'atmosphère de Genève ait une mauvaise influence sur les patrons, car ici, ils se déclarent contre des dispositions, contre lesquelles ils n'ont jamais fait la moindre opposition chez eux.» Ceci à propos de l'esprit de Genève!



Le groupe de l'I.T.F. à la Xe Conférence internationale du Travail.

1^{re} rangée, de gauche à droite: N. Issaieff, Cheminots bulgares; N. Nathans, Secrétaire de l'I.T.F.; E. Fimmen, Secrétaire de l'I.T.F. (de passage en se rendant de Paris à Ljubljana); V. V. Giri, Cheminots des Indes britanniques.

2^e rangée: L. Maglasu, Transports de Roumanie; L. Maou, Cheminots grecs; J. Rukki, Cheminots esthoniens.

3^e rangée: J. B. Quaini, Cheminots argentins; Karl O. Ahonen, Transports finlandais (marins).

Le camarade J. Hallsworth de l'Union anglaise des travailleurs au service des coopératives de consommation, était également délégué à la Conférence, mais, à notre regret, absent au moment où fut prise la photographie.

tous les principaux militants de la F.S.I. (dont certains ont en effet peiné du matin au soir pour liquider le travail hétérogène, fatigant et énervant des commissions), mais la F.S.I., comme telle n'y était pas pour coordonner les efforts des délégués ouvriers, pour prendre en mains la direction et pour donner des indications à ceux qui en avaient besoin. Si elle avait été à son poste, l'attitude de certains délégués ouvriers eût peut-être été moins hésitante et n'eût pas été déterminée, dans certains cas, en accord avec le représentant gouvernemental de leur pays.

Les patrons se trouvent déjà privilégiés à maints égards — on n'a qu'à songer aux difficultés linguistiques, par exemple — comparativement aux délégués ouvriers. Nous n'avons pas besoin d'accentuer encore cette différence, en abandonnant à leur sort les délégués ouvriers, dont certains ne connaissent pas encore tous les tours et détours des dispositions qui réglementent la Conférence.

A part l'I.T.F. qui était représentée à la Conférence, afin d'y faire distribuer aux délégués la brochure rédigée par elle sur le droit d'association et le personnel des chemins de fer et dans le but de donner une certaine direction aux délibérations, l'Internationale des Travailleurs du Vêtement avait également délégué son secrétaire pour diriger l'attitude du groupe ouvrier dans les discussions relatives à la question du travail à domicile qui constitue une partie de la question du salaire minimum. N'était-il pas de la tâche de la F.S.I., en tant qu'organisme supérieur international de notre mouvement, d'être là et de faire valoir son influence dans ce domaine du mouvement général auquel on attache une si grande importance? L'I.T.F. avait formulé dans une brochure ses griefs et desiderata concernant la question du droit d'association pour le personnel des chemins de fer. Pourquoi la F.S.I. n'avait-elle rédigé aucun document relatif à la question si importante de la liberté syndicale en général? Il n'est pas suffisant qu'un employé de la F.S.I. séjourne à Genève pendant les sessions, même si celui-ci s'efforce de faire face d'une façon vraiment admirable à toutes les exigences et à toute la besogne qui s'imposent à lui. De même que

l'I.T.F. l'a fait, en ce qui concerne sa partie, il faudrait que la F.S.I. accorde, *avant* la Conférence, son attention aux sujets qui y seront traités et que, pendant la Conférence, un secrétaire se trouve à Genève, assisté d'un personnel suffisant, parmi lequel devrait se trouver quelqu'un en mesure de fournir quotidiennement à la presse ouvrière des communiqués où les travaux de la Conférence seraient commentés conformément à notre point de vue.

De plus en plus, des voix s'élèvent — qu'on voie, par exemple, la proposition faite par la Commission syndicale d'Autriche au prochain Congrès de la F.S.I. — qui insistent en faveur d'une réorganisation de la F.S.I., d'une modification de sa structure qui lui permette de mieux s'adapter aux circonstances actuelles et comporte le déplacement du centre de gravité de l'organisation internationale et de la lutte internationale, du groupement des centrales nationales vers celui des secrétariats professionnels. Un déplacement identique s'est d'ailleurs produit également dans le domaine national où les Bourses du Travail, en tant qu'unions locales des syndicats, ont graduellement perdu en importance.

C'est là une question qui demande à être sérieusement étudiée et qui peut être discutée en évitant toutes réflexions blessantes. Ce serait une sottise et une tactique déplacée qui finirait d'ailleurs par se venger, si nous nous obstinions à ne pas vouloir accorder l'attention voulue aux endroits faibles qui se manifestent dans l'outillage de notre mouvement et si nous persistions à vouloir suivre les voies piétinées de l'habitude et de la routine qui ne conduisent *pas* au but.

Il est dans l'intérêt bien compris de notre mouvement, qu'au prochain Congrès de Paris, on cherche sérieusement et d'un commun accord, la façon qui permette, soit de faire fonctionner comme il convient les rouages de la F.S.I., soit, s'il se trouve qu'en effet, ils ne satisfont plus aux exigences modernes, de les remplacer par d'autres, car ce n'est que de la sorte, que le programme d'action de la F.S.I., tel qu'il se trouve exposé dans ses statuts, pourra ne plus rester lettre morte.

NATHANS.

La structure organique de l'Internationale syndicale.

par A. HUEBER.

Au début du mois d'août, le Congrès syndical international se réunira à Paris. A côté de la question des mouvements de secours internationaux, à côté du grave problème de la lutte internationale pour la journée de 8 heures, une question avant tout occupera le Congrès, question qui est d'une importance décisive pour l'ensemble du mouvement syndical international : *la structure organique de la Fédération syndicale internationale.*

De même que le capitalisme modifie continuellement ses formes organiques et les adapte à la situation économique modifiée, de même les organisations ouvrières doivent viser sans cesse à ne pas céder le pas au développement du capitalisme et à adapter la structure organique de leurs groupements au développement capitaliste. Dans une époque où il n'y a guère de grève, guère de mouvement revendicatif qui reste limité à un seul pays, dans une époque où le capitalisme crée sans cesse de nouvelles organisations internationales afin de sortir de la crise où il se trouve, dans une pareille époque, il faut que le mouvement syndical international développe une plus grande activité que ce ne fut et ne pouvait être le cas jusqu'à présent.

Il faut que l'Internationale syndicale ne soit pas seulement un bureau fournissant aux syndicats des renseignements concernant les questions syndicales dans d'autres pays, mais qu'il soit possible, dans une période où les luttes syndicales s'aggravent partout, où l'accentuation de la lutte des classes se fait sentir chaque jour dans la vie syndicale, de mener de façon effective des mouvements syndicaux dans le domaine international. Comment pourrons-nous rendre l'Internationale syndicale plus vivante et plus active qu'elle ne l'est à présent, comment pourrons-nous lui faire pousser des racines plus profondes dans la conscience des organisations syndicales et de leurs militants, comment pourrons-nous organiser pour le mieux la collaboration internationale des syndicats vis-à-vis des cartels internationaux, comment pourrons-nous organiser la coopération internationale en cas de grèves et de grands mouvements revendicatifs ? Telles sont les graves questions qu'aura à traiter le prochain Congrès syndical international.

La Fédération syndicale internationale qui a son siège à Amsterdam est composée surtout des Centrales syndicales nationales. Les diverses fédérations professionnelles y adhèrent par la voie de leur affiliation à la Centrale du pays. D'autres organismes syndicaux internationaux existent à côté d'elles ; ce sont les Secrétariats professionnels internationaux auxquels adhèrent tous les groupements syndicaux d'une même industrie.

Les Secrétariats professionnels ont acquis depuis la guerre une importance bien plus grande qu'auparavant. Avant la guerre, ils étaient à peu près insignifiants dans la plupart des branches et s'occupaient en général surtout des questions de secours en cas de voyages à l'étranger et de la reconnaissance de la période d'adhésion à une organisation-soeur d'un pays étranger. A côté de ces questions, celle du secours international en cas de grève, était refoulée à l'arrière-plan, attendu que ce secours était réglé généralement par le Bureau de l'Internationale syndicale à Berlin.

Depuis la guerre, tout cela a changé. Dans toutes les branches de l'industrie, des secrétariats professionnels ont été reconstitués ou nouvellement fondés et celui qui suit attentivement la vie syndicale dans tous les pays et toutes les professions, est obligé de constater qu'une vie syndicale bien plus active et plus intense qu'autrefois existe au sein des secrétariats professionnels. Il va sans dire que ce phénomène a ses causes. J'ai signalé précédemment qu'il n'y a plus, à l'heure actuelle, de mouvement revendicatif de quelque importance qui ne s'étende au-delà des frontières d'un pays. J'ai signalé que les trusts et cartels internationaux, de même que l'extension de diverses entreprises sur plusieurs pays, rendent nécessaire une entente entre les organisations professionnelles des diverses nations et font d'une collaboration permanente un instrument indispensable dans la lutte syndicale de tous les jours. Un travail de coordination de ce genre ne peut cependant être effectué que difficilement par un organisme syndical international qui repose sur les centrales nationales. Il ne peut être fait comme il convient que par un organisme basé sur des groupements internationaux d'une même profession, c'est à dire sur les secrétariats professionnels internationaux. Ajoutons à cela la question du secours international, en cas de grèves ou de mouvements pour le relèvement des salaires. Lorsque la lutte se limite à une seule industrie, c'est en première ligne à l'organisation professionnelle internationale qu'il incombe d'accorder le secours. Il peut cependant également se produire dans une industrie des mouvements qui aboutissent à des grèves générales ou qui, telle par exemple la grève des mineurs anglais, sont d'une portée si profonde que le secours ne peut pas se limiter à une seule industrie. Dans ces cas précisément, il est utile que l'action de secours soit organisée par un seul et non pas par plusieurs organismes, en d'autres termes que le secrétariat professionnel dont il s'agit, et la Fédération syndicale internationale collaborent étroitement.

En considération de tous ces motifs, j'ai envisagé depuis longtemps, et avec moi beaucoup de camarades autrichiens, la question de savoir s'il ne serait pas plus utile de modifier la structure de la Fédération syndicale internationale, et d'en faire, *d'avantage que jusqu'à présent, un groupement des secrétariats professionnels internationaux.* Les secrétariats professionnels internationaux qui ont chacun à faire face à des tâches internationales extrêmement importantes pour leur industrie, devraient donc former ensemble la base organique de la Fédération syndicale internationale. De même que la Centrale syndicale d'un pays constitue le groupement des fédérations d'industrie de ce pays, de même la Fédération syndicale internationale devrait être une Confédération générale du Travail dans le domaine international. Ceci aurait comme conséquence que l'élément corporatif se ferait valoir davantage que par le passé dans la vie syndicale internationale, ce qui signifierait en même temps qu'il n'y aurait plus d'actions syndicales internationales juxtaposées, mais qu'une seule action syndicale internationale pourrait être engagée lorsque la puissance ou la zone d'influence des organisations professionnelles ne seraient plus suffisantes. Cela ne signifierait aucunement que l'Internationale syndicale resterait dans l'ombre à côté des secrétariats professionnels, car les centrales syndicales aussi, ont partout une influence considérable et une grande importance, bien que leur activité soit régie par le principe qu'elles ne doivent traiter que les questions d'un intérêt commun aux fédérations nationales.

De même que les centrales syndicales, en tant que points de ralliement des syndicats indépendants

d'un pays, peuvent exercer une influence déterminée sur l'orientation et la politique syndicale des diverses fédérations, de même le groupement international pourrait exercer une pareille influence si, davantage que jusqu'à présent, il faisait des secrétariats professionnels la base de sa structure organique.

On objectera que cette proposition, tendant à baser la Fédération syndicale internationale surtout sur le groupement des secrétariats professionnels, comporterait de gros désavantages. On demandera ce qui devra être fait en cas de grèves nationales et comment les relations entre les diverses centrales nationales seront réalisées. Dans le cas d'une grève générale nationale, il va de soi que la F.S.I. doit agir et faire appel aux centrales des divers pays pour secourir les grévistes. Il est nécessaire à cet effet, alléguera-t-on, que la Fédération syndicale internationale ait des relations avec les diverses centrales. Personne n'a jamais contesté cette nécessité et il va sans dire que les représentants des secrétariats professionnels au sein de la F.S.I. devront être assistés par des représentants des centrales nationales. Ce contre quoi nous nous élevons, c'est est le fait que le Conseil général de la Fédération syndicale internationale ne comprend que 3 représentants des secrétariats professionnels, tandis que tous les autres membres sont des représentants des centrales nationales. Nous estimons que la Fédération internationale doit puiser sa vie et son activité dans la vie des grandes organisations internationales professionnelles. Cette modification ne portera certainement aucun préjudice à la combativité de la F.S.I. dans des questions générales de politique sociale, c'est à dire avant tout dans son activité à l'égard du Bureau international du Travail. Sans parler du fait qu'il existe une série de lois sociales spéciales, pour l'application internationale desquelles œuvrent les organisations professionnelles — rappelons par exemple, les démarches de l'Union internationale des ouvriers de l'alimentation pour obtenir le vote et la ratification de la convention sur la protection du travail dans la boulangerie — il est possible évidemment que la F.S.I., tout en étant avant tout le représentant des organismes professionnels, prenne position à l'égard des questions générales syndicales ou sociales et collabore, lorsque c'est nécessaire, dans des questions politiques, avec l'Internationale ouvrière socialiste.

Plus on réfléchit à cette question importante à un point de vue organique dont devra s'occuper le prochain Congrès syndical qui se réunira à Paris, plus on arrive à la conclusion qu'il ne peut être qu'utile à la combativité internationale de la classe ouvrière que la F.S.I. soit basée, plus que par le passé, sur les secrétariats professionnels internationaux. C'est pour cette raison que la Commission syndicale d'Autriche a décidé à l'unanimité, il y a quelques jours, après d'amples débats sur le prochain congrès, que les syndicats autrichiens agiraient à Paris en faveur d'une semblable modification de la structure organique de la F.S.I. et soumettraient au Congrès une proposition détaillée à cet effet.

Post-scriptum.

Nous avons trouvé dans le numéro de dimanche 3 juin, de la «Arbeiterzeitung», l'organe du parti social-démocrate d'Autriche, l'article reproduit ci-dessus. L'auteur, Anton Hueber, est le secrétaire bien connu de la Commission syndicale d'Autriche, membre du Conseil général de l'I.T.F. L'article constitue un heureux indice de la conviction croissante dans les milieux syndicaux de ce que, dans sa forme actuelle, la F.S.I. n'est

pas ce qu'elle doit être et qu'il faut qu'une modification totale de la composition et de la structure de l'Internationale syndicale soit réalisée au plus tôt, si l'on veut qu'elle existe autrement que pour la forme. Nous avons signalé et prouvé sans cesse et depuis des années, la nécessité d'un changement de ses bases organiques ; la première fois que nous l'avons fait officiellement, ce fut lors du Congrès de la F.S.I. tenu à Rome en avril 1922. Nous y étions seuls de notre avis, personne, aucun délégué, ni des centrales nationales ni des secrétariats professionnels, ne prononça une seule parole pour appuyer nos propositions. Il y a trois ans, lors du Congrès de la F.S.I. tenu à Vienne, les partisans de la modification de la structure organique de la F.S.I. ne réussirent pas à obtenir d'autres résultats que l'admission, au Conseil général de la F.S.I., de trois représentants des secrétariats professionnels internationaux.

L'activité défectueuse et ne donnant satisfaction à personne, de la F.S.I., son manque d'initiative et d'action pendant la période écoulée depuis le Congrès de Vienne, son impuissance qui se manifeste de plus en plus nettement — conséquence pour une large part de sa composition organique — se trouvent à présent avoir été des propagandistes efficaces en faveur de la transformation que nous préconisons. Les faits sont tellement parlants, qu'à présent, ainsi qu'il résulte de l'article que nous venons de citer, le Comité directeur de la Centrale nationale qui est troisième en importance parmi les organisations adhérentes à la F.S.I., a adopté à l'unanimité une proposition à soumettre au prochain Congrès de l'Internationale de Amsterdam, tendant à en modifier la structure organique et à la baser sur les secrétariats professionnels.

Dans le numéro de juillet du Bulletin, nous espérons publier encore quelques réflexions au sujet du prochain Congrès de la F.S.I. et de la tâche qui l'attend.

E. F.

Chronique syndicale.

La Xe Conférence internationale du Travail.

L'issue de la Xe session de la Conférence internationale du Travail n'a pas seulement déçu toutes les espérances optimistes qu'on avait conçues à son égard, mais elle a encore dépassé les pires craintes de ceux qui ont tendance à professer un certain pessimisme à l'égard de l'institution de Genève. Il est vrai que le Directeur du Bureau international du Travail peut enregistrer, comme résultat des délibérations d'une durée de trois semaines, de nouveaux projets de convention sur l'assurance-maladie, de même que la rédaction d'un questionnaire concernant le salaire minimum, mais la véritable tâche qui se posait à la Conférence, consistait en la préparation d'un questionnaire devant servir de base à une convention reconnaissant aux salariés le droit illimité à l'association professionnelle. A ce sujet, la Conférence a abouti à un échec, même pire : les travaux ont pris une tournure telle que le groupe ouvrier, grâce aux instances incessantes duquel la question de la liberté syndicale avait été inscrite à l'ordre du jour de la Conférence, dut protester finalement contre la continuation des délibérations et affirmer qu'il donnait la préférence à ce que la liberté syndicale ne fût pas réglée par une convention. Cette attitude se comprend aisément, car

les points du questionnaire qui étaient d'une importance primordiale pour la rédaction de la convention furent modifiés par la Conférence en telle sorte que la convention menaçait de devenir plutôt un moyen de supprimer que de sauvegarder la liberté syndicale.

Rien ne caractérise mieux ce danger que le fait que c'étaient précisément les représentants des états européens où le mouvement syndical est persécuté de la façon la plus brutale — l'Italie et la Hongrie, — qui, à la Conférence, exerçaient une influence prépondérante sur l'esprit des débats. Depuis qu'il est devenu manifeste que les états affiliés à l'Organisation internationale du Travail se soustraient méthodiquement au devoir de ratifier les conventions internationales, — rappelons simplement ici le sort de la première, en même temps que la plus importante convention, celle concernant la durée du travail — des cercles étendus du mouvement ouvrier se sont vus contraints de revenir sur leur opinion concernant la valeur des conventions internationales. C'est pour cette raison qu'une issue plus favorable des débats qui viennent de se dérouler à Genève, aurait encore constitué un résultat assez douteux, attendu qu'il n'existe aucune garantie qu'une convention conforme aux désirs des travailleurs aurait fini par être ratifiée. Or, il est frappant que les patrons et les gouvernements se sont opposés dès le début à la création d'une pareille convention. Ils ont donc indiqué de la sorte, de la façon la plus nette, qu'ils se sentent assez puissants pour saboter ouvertement les principes de droit proclamés de façon solennelle dans la Charte du Travail des Traités de Paix et qu'ils en sont las de laisser les travailleurs dans l'incertitude concernant leurs desseins réels. À cet égard, la Xe Conférence internationale du Travail acquiert une signification historique : c'est au cours de ses travaux, que s'est accompli le passage du sabotage caché au sabotage ouvert de l'Institution de Genève.

Le vote des deux conventions relatives à l'assurance-maladie ne saurait nous le faire oublier. Sans parler encore du fait qu'elles ne peuvent acquérir une signification pratique que dans les pays arriérés, la condition première et principale pour l'obtention d'améliorations sociales et de l'application intégrale des conventions votées consiste toujours en l'existence d'un mouvement syndical puissant et indépendant, subordonnée, à son tour, à la reconnaissance illimitée de la liberté syndicale, proclamée de façon expresse dans la Charte du Travail.

Seuls la réalisation de ce principe et le droit pour la classe ouvrière de créer librement et sans entraves des organisations syndicales et d'utiliser comme elle l'entend ses pouvoirs collectifs, pourront constituer une garantie du progrès social et de la continuation productive de l'œuvre de Genève. En refusant à Genève ce droit aux travailleurs, les gouvernements et les patrons ont donné à entendre qu'ils désirent se libérer des promesses solennelles précédentes et veulent en outre, abuser de l'Organisation internationale du Travail, pour anéantir le mouvement ouvrier.

La Xe Conférence internationale du Travail a donc appris au monde ouvrier, qu'il ne doit plus fonder d'espérances en Genève, mais qu'au contraire, il se heurte là à un front de réaction sociale du patronat et des gouvernements, unis internationalement.

— le.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

La Conférence internationale des conducteurs d'automobiles.

En vue de cette Conférence qui se réunira à Paris les 27, 28 et 29 juin (Maison de la Coopération, Boulevard du Temple, 31), des rapports concernant la circulation automobile et les conditions de travail des chauffeurs ont été préparés, relatifs aux pays suivants: Grande-Bretagne, Allemagne, France, Belgique, Autriche, Pays-Bas, Danemark, Tchécoslovaquie, Pologne, Finlande, Suisse et Russie.

L'ordre du jour de la Conférence 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 dispositions 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 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.

Action des gens de mer en faveur de la journée de 8 heures.

Le manifeste, rédigé en 9 langues, en exécution de la décision de la session d'Anvers de la Commission consultative des gens de mer, a été expédié. En même temps que le manifeste ont été expédiées des cartes d'adhésion, destinées à être vendues aux marins. Nous espérons que les organisations adhérentes distribueront comme il convient le manifeste, dont le tirage a été provisoirement fixé à 150.000 exemplaires, de façon qu'il n'y ait pas de marin qui ne soit au courant de l'action entreprise par l'I. T. F. pour obtenir l'introduction de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures à bord des navires.

Rapport concernant le droit d'association du personnel des chemins de fer.

Un nombre limité d'exemplaires de ce rapport paru en 5 langues (en une brochure d'environ 80 pages) est encore disponible. Le prix en est de 50 cents hollandais.

Insigne pour la section des cheminots.

Toutes les organisations de cheminots ont reçu 4 exemplaires du nouveau modèle d'insigne, créé à l'usage de la section des cheminots. (Cet insigne porte, outre le drapeau de l'I. T. F., une roue ailée). L'insigne peut être livré en forme de broche et d'épingle. Le prix en est de 25 cents hollandais. Les commandes sont à adresser à l'I. T. F., par la voie du Comité central.

Cotisations.

Ont encore été reçues les cotisations suivantes:

Union des marins du Bengale £ 5.—
Union des cheminots canadiens fl. 270.—

Enquête concernant la durée du travail aux chemins de fer.

En exécution d'une décision d'un de nos congrès, nous commençons, dans le présent numéro, la publication des résultats d'une enquête ouverte par nous, concernant la réglementation de la durée du travail ainsi que des heures de service et de repos du personnel des chemins de fer, par un aperçu sur les conditions existant en Suisse.

Nous nous sommes efforcés de classer de façon claire les nombreuses dispositions. Il ne fut pas possible d'entrer dans les détails, mais nous croyons avoir réussi à donner, par l'aperçu publié, une image nette de la réglementation du travail en vigueur aux chemins de fer suisses. Si certains d'entre nos lecteurs désiraient avoir des renseignements complémentaires, nous sommes disposés à les leur fournir et, si leurs questions étaient d'une importance spéciale, à les traiter dans le Bulletin.

Nous avons l'intention de publier des aperçus analogues concernant d'autres pays, afin de permettre des parallèles entre les dispositions existant dans les divers pays. L'enquête concernant les conditions de travail du personnel des chemins de fer, comme suite à laquelle des rapports ont été régulièrement publiés dans le Bulletin ainsi que sous forme de brochures, doit toucher à sa fin. Si, concernant certains pays, aucun rapport n'a paru, cette lacune n'est pas due à une négligence de la part de l'I. T. F. qui n'a pas manqué d'inviter à diverses reprises les organisations à envoyer les rapports manquants.

La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer.

SUISSE.

La durée du travail du personnel des chemins de fer helvétiques est régie par la loi fédérale du 6 mars 1920, relative à la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications. Cette loi qui fut adoptée le 31 octobre 1920, par votation populaire, par 360.000 contre 277 000 voix, entra en application le 29 novembre de la même année. Sont soumis à cette loi, outre les chemins de fer fédéraux, l'administration des postes, l'administration des télégraphes et téléphones ainsi que les entreprises de transport et de communications concédées. (A besoin d'une concession toute entreprise affectée au transport de personnes sur la base d'un horaire et d'un tarif déterminés ; il n'existe pas en Suisse d'entreprises non-concédées).

L'ordonnance I pour l'exécution de la loi (du 12 août 1921) s'applique aux: a) chemins de fer fédéraux ; b) chemins de fer et entreprises de navigation concédés ; c) services de wagons-lits et de wagons-restaurants. Sont aussi considérés comme chemins de fer, au sens de la loi, les omnibus électriques sans rails, les ascenseurs et les chemins de fer aériens.

La loi s'applique au *personnel du service d'exploitation* des entreprises en question. C'est pour cette raison que le personnel des services administratifs, de même que celui des ateliers centraux, n'y est pas assujéti. Pour le premier groupe, aucune réglementation légale n'existe, tandis que le deuxième est soumis à la loi sur le travail dans les fabriques. Il faut aussi que le personnel soit employé en permanence au service d'exploitation des entreprises de transport, c'est à dire que l'entreprise le prenne à son service avec l'intention de l'employer de façon durable et ininterrompue. Un agent est censé vouer la majeure partie de son temps au service d'exploitation, dès que la durée du travail y atteint en moyenne 7 heures par jour.

Afin de permettre un jugement sur la situation qui existe en Suisse, il est sans doute intéressant de faire suivre ici quelques renseignements statistiques concernant l'importance des chemins de fer fédéraux, ainsi que les heures de travail qui y sont en vigueur.

	Chemin de fer fédéraux
Effectif total du personnel au 1er février 1926.	33 702
Personnel des services administratifs	1 694
Personnel des ateliers centraux	3 778

(Une réglementation spéciale des heures de travail existe pour ces deux catégories).

Au service d'exploitation la durée moyenne du travail s'élevait :

	Effectif du personnel	8 h.	%	9 h.	%
Service d'entretien et de surveillance de la voie.	5 472	4 770	87,2	702	12,8
Service des gares (y compris celui des entrepôts)	13 656	12 169	89,2	1487	10,8
Service des trains	3 430	3 396	99,0	34	1,0
Service de la traction et service des ateliers régionaux, dépôts, stations de chargement d'accumulateurs, usines électriques et sous-stations	5 638	5 475	97,1	163	2,9
Service des ateliers centraux (loi sur les fabriques).	3 778	3 778	100	—	—

En ce qui concerne les chemins de fer privés, nous ne disposons pas de données statistiques. Il ne s'agit toutefois ici que d'une partie insignifiante de l'ensemble du réseau ferré helvétique et, en outre, fréquemment d'entreprises à caractère saisonnier. Des dérogations à la loi y sont fréquentes.

DURÉE DU TRAVAIL.

En moyenne:
au maximum **8** heures

Pour les fonctions où le travail consiste en grande partie en simple présence:
9 heures

Par jour au cours d'une période de 14 jours consécutifs

Au maximum:
(en compensation) **10** heures

10 heures

(On entend par acte de simple présence le temps où l'agent n'est astreint à aucun travail proprement dit, mais où il est obligé d'être à son poste d'une manière vigilante et d'entreprendre immédiatement tout travail qui se présente. Il faut dans chaque cas établir si la durée du travail comporte des actes de simple présence d'au moins une heure. La durée du travail peut être prolongée de la moitié du temps de simple présence, mais d'une heure au maximum, c'est à dire de 8 heures à 9 heures en moyenne. Le personnel devra être entendu préalablement au sujet de cette prolongation. En cas de divergences de vues entre l'entreprise et le personnel, le Département fédéral des chemins de fer décide. Une pareille prolongation du travail n'est admise que dans les services suivants: 1° dans le service d'entretien et de surveillance de la voie; le service de surveillance de la voie; 2° dans le service des gares; tous les services; 3° dans le service des trains; le service de réserve ainsi que le service des trains des chemins de fer à crémaillère et des funiculaires; 4° dans le service de la trac-

tion, y compris celui des ateliers, dépôts, stations de chargement, usines électriques, en tant qu'il ne sont pas régis par la loi sur le travail dans les fabriques; le service de réserve, les travaux auxiliaires et accessoires du service de dépôt, ainsi que le chauffage préalable des trains, le service des visiteurs, le service de l'équipement et du nettoyage du matériel roulant, le service du chargement des accumulateurs, le service des usines électriques et sous-stations, le service de la traction des chemins de fer à crémaillère et funiculaires; 5° le service des conduites électriques.

En ce qui concerne les entreprises de wagons-lits et wagons-restaurants: 1° dans le service des gares (y compris celui des dépôts et ateliers, en tant que ceux-ci ne sont pas régis par la loi sur le travail dans les fabriques); le service des receveurs et celui dans les magasins, le service d'équipement et de nettoyage du matériel roulant; 2° le service d'accompagnement des wagons, en tant qu'il s'agit d'agents effectuant leur service principalement sur territoire suisse.)

Les courses effectuées par un agent sans être astreint à aucun service pour atteindre un lieu de travail en dehors de son domicile ou pour rentrer chez lui, sont considérées comme travail pour la moitié de leur durée.

Les entreprises de transport ayant à faire face à un trafic intense pendant la saison peuvent, après entente du personnel, prolonger d'une heure la durée du travail journalier pendant cinq mois de l'année au maximum, à condition qu'une compensation ait lieu pendant le reste de l'année. Le personnel des stations et des trains au service des chemins de fer secondaires ayant à faire face à un trafic particulièrement intense pendant la saison, peut être appelé à travailler dix dimanches et jours fériés de l'année civile au maximum pendant onze heures au plus, à condition que le travail supplémentaire soit compensé dans les trois jours ou rétribué spécialement (voir aussi le chapitre sur le travail supplémentaire).

Déroations.

Lorsque des circonstances spéciales l'exigent, le Conseil fédéral peut après avoir entendu le personnel intéressé (voir au chapitre «Divers», le passage concernant la Commission paritaire), autoriser des dérogations à la loi. Des facilités peuvent, en particulier, être accordées aux chemins de fer secondaires, en ce qui concerne la durée du travail, les tours de service et de repos, ainsi que les jours de repos. Il n'est cependant stipulé nulle part ce qu'il faut entendre par «circonstances spéciales». Diverses entreprises privées ont obtenu l'autorisation de déroger aux dispositions de la loi, dérogations qui ont été motivées par la situation financière défavorable de ces entreprises.

Réglementation du travail pour le personnel ne tombant pas sous le coup de la loi.

PERSONNEL DES SERVICES ADMINISTRATIFS.

Depuis 1922, les heures de travail du personnel des services administratifs sont réglées comme suit:

	matin	après-midi	
du 1 avril au 30 septembre	7½—12	2—6	}
du 1 octobre au 31 mars	8—12	2—6	

avec la semaine anglaise.

PERSONNEL DES ATELIERS CENTRAUX.

Le personnel des ateliers centraux est soumis à la loi sur les fabriques qui prévoit une semaine de travail de 48 heures et un congé le samedi après-midi.

Service de nuit.

Le service de nuit est compris entre 11 heures du soir et 5 heures du matin.

Un agent ne peut pas être occupé au service de nuit plus de sept fois de suite, ni plus de 14 fois en 4 semaines. Cette disposition n'est pas applicable aux tours de service dont le commencement ou la fin n'empiète pas de plus d'une heure sur le service de nuit, ni aux agents engagés pour le service de nuit.

Dispositions spéciales relatives au personnel féminin.

Il y a lieu de limiter au strict minimum l'emploi de personnel féminin entre 23 heures et 6 heures.

Les employées qui ont à s'occuper de leur ménage et n'habitent pas à proximité immédiate du lieu de leur travail, bénéficieront, à peu près au milieu de la durée de leur travail, d'une pause d'au moins une heure et demie, à moins que leur tour de service n'excède pas 8 heures.

Sur les lignes où passent plus de 16 trains par jour, le tour de service quotidien des femmes gardes-barrières ne doit pas dépasser 12 heures.

Les femmes gardes-barrières dont la durée de travail quotidien est en moyenne de 6 heures et dont le tour de service quotidien atteint en moyenne 12 heures, de même que celles qui ont plus de 16 trains à desservir journellement doivent être considérées, en ce qui concerne le nombre des jours de repos et les vacances, comme étant occupées en permanence et vouant la majeure partie de leur temps au service de l'exploitation.

Pendant les 6 semaines qui suivent les couches, les femmes ne peuvent pas être employées.

TOUR DE SERVICE.

TOUR DE REPOS.

séparés par des jours de repos isolés (période de compensation):

En moyenne:	Maximum:	En moyenne:	Minimum:
au maximum 13 (en compensation)	14	au moins 11 (en compensation)	10
En cas de logement de service à proximité du lieu du travail:			
13¹/₂	14	10¹/₂	10

Lorsque les circonstances le permettent, le tour de service ne devra pas en moyenne excéder 12 heures et le tour de repos ne devra pas rester au-dessous de cette limite. Le tour de repos doit être, autant que le service le permet, passé au domicile.

En cas de circonstances spéciales, le tour de service peut être porté à 15 heures (ce qui réduit le tour de repos à 9 heures), à condition que la durée moyenne pendant trois jours consécutifs ne dépasse pas la durée moyenne régulière. En ce qui concerne le tour de repos, il faut que la durée moyenne pendant trois jours consécutifs, atteigne au moins la durée moyenne régulière. Sont considérées comme «circonstances spéciales», les cas qui se présentent: a) lorsque l'horaire l'exige; b) lorsque cela permet aux agents d'éviter l'obligation de passer la nuit hors de chez eux; c) lorsque il y a manque de personnel par suite de maladie, de service militaire ou pour d'autres raisons de service impérieuses; d) dans d'autres cas, lorsque le personnel le désire.

Lorsque des tours de service ont lieu le matin, de jour, de soir et de nuit, ils doivent être répartis entre les agents selon un roulement convenable. (Cette disposition ne s'applique pas aux personnes engagées exclusivement pour le service de nuit.)

Travail supplémentaire.

Le travail supplémentaire autant que possible être compensé. Lorsque pareille compensation n'est pas possible ou n'est possible qu'en partie, le travail supplémentaire non compensé doit être rétribué en espèces.

Les heures et fractions d'heure de travail supplémentaire effectuées dans le courant d'un mois et à rétribuer en espèces, sont additionnées. Dans ce calcul, les fractions de 30 minutes au moins comptent pour une demi-heure et celles de plus de 30 minutes pour une heure entière. La rétribution doit être versée au plus tard avant la fin du mois suivant.

Le nombre des heures supplémentaires rétribuées ne peut pas, pendant une année civile, dépasser 150.

Du travail supplémentaire, ne dépassant pas une durée totale de une heure et demie en l'espace de 14 jours, peut être prévu dans les tableaux de service, lorsque l'observation de la durée moyenne régulière obligerait de recourir à des relèves qui ne pourraient pas être fournies ou ne pourraient l'être qu'au prix de notables difficultés ou de frais relativement élevés. Il ne peut être ordonné du travail supplémentaire régulier, non prévu dans les tableaux de service (en cas de trafic extraordinaire, de manque de personnel par suite de maladie, de service militaire etc.) qu'avec le consentement des chefs de service. Dans des cas extraordinaires isolés, le personnel peut, sans autres formalités, être appelé à travailler au delà de la durée régulière, lorsque ceci est rendu nécessaire par des retards de trains, des perturbations, un afflux extraordinaire de trafic ou d'autres motifs impérieux. (Les dépassements de cette nature ne sont ni compensés ni rétribués, si leur total ne dépasse pas une heure et demie en l'espace de 14 jours.)

Le personnel régi par la loi sur les fabriques (ateliers principaux et services accessoires) touche une majoration de 25 % pour le travail supplémentaire des jours ouvrables, de 50 % pour le travail supplémentaire des dimanches et jours fériés et de 50 % pour le travail supplémentaire des jours ouvrables (100 % les dimanches et jours fériés) accompli à la suite d'accidents d'exploitation. Pour le personnel des services administratifs, il n'y a pas de dispositions relatives au paiement des heures supplémentaires.

Pauses.

Il est accordé au personnel, vers le milieu du temps de travail, une pause d'une heure au moins que les agents devront pouvoir passer à leur domicile pour autant que le service le permet. Cette pause devra être, sur le désir du personnel et pour autant que le service le permettra, prolongée au delà d'une heure.

La pause devra être supprimée si le tour de service ne dépasse pas huit heures et si le personnel a la possibilité de prendre un repas. Les pauses ne doivent pas, comme règle, durer moins de 20 minutes; des interruptions de service de 15 minutes au moins pourront exceptionnellement être considérées comme pauses.

Les coupures de travail ininterrompu de plus de six heures et l'attribution de plus de trois pauses dans un tour de service devront être, si possible, évitées.

Lors de l'établissement des tableaux de service, on tiendra compte, autant que possible, de la distance entre le lieu du travail et le domicile.

Les pauses entre 23 et 5 heures seront évitées autant que possible, on ne pourra en tous cas pas fixer plus d'une pause entre ces heures sans le consentement du personnel.

La durée du travail journalier de 9 heures peut, avec le consentement du personnel, être ininterrompue, si ce travail consiste pour plus de la moitié du temps, en simple présence et s'il est possible au personnel de prendre des repas.

Jours de repos.

Tout agent a droit, pendant l'année civile, à 56 jours de repos convenablement répartis, dont 20 au moins tombant un dimanche ou un jour de fête. 1) Il reste entendu toutefois que sur 7 jours de vacances, un jour sera considéré comme jour de repos.

Le jour de repos est de 24 heures; l'agent doit pouvoir le passer à son domicile. Il sera précédé immédiatement ou de très près d'un tour de repos d'au moins 9 heures. (Un tour de service de 2 heures au plus peut être intercalé entre un tour de repos et un jour de repos, mais il ne sera fait usage de cette possibilité que pour des motifs impérieux.)

Pour les agents n'étant pas astreints à faire du service de nuit, la durée moyenne de ce tour de repos doit s'élever, dans une période de 6 semaines au plus, à dix heures au moins; pour les autres agents elle doit être de 12 heures au moins. Lorsque deux jours de repos ou davantage se succèdent, le tour de repos qui précède ne sera accordé qu'une seule fois. (Lorsqu'un agent passe du service du soir ou de nuit au service de jour ou du matin, un tour de repos d'au moins 28 heures pourra être compté comme demi-jour de repos.)

Si un dimanche ou jour de fête, le tour de service ne dépasse pas midi et n'excède pas une durée de 5 heures, le reste du jour peut être considéré comme demi-jour de repos, non pas comme dimanche de repos, pourvu que le tour de repos qui y fait suite soit de 18 heures. Si le service de nuit épuisée de plus de 2 heures sur le dimanche, le jour de repos suivant éventuellement ne pourra être considéré comme un dimanche de repos.

Les intervalles de plus de deux semaines entre deux jours de repos et de plus de cinq semaines entre deux dimanches de repos doivent, autant que possible, être évités.

Pour le personnel des chemins de fer secondaires, ces intervalles peuvent être prolongés d'une semaine dans les cas ci-après: a) en des périodes de trafic intense; b) en cas de pénurie de personnel par suite de maladie, de service militaire ou pour d'autres raisons impérieuses; c) lorsque le personnel y consent. Le Conseil fédéral peut, pour certaines catégories du personnel, réduire à 12 le nombre des jours de repos tombant un dimanche ou jour de fête, lorsqu'il s'agit de faire face ces jours à un trafic important devant être assuré par un personnel régulier, bien au courant du service.

Les demandes des agents tendant à déplacer des jours de repos déjà fixés doivent recevoir satisfaction, si le service le permet et s'il n'en résulterait pas de trop longs intervalles entre les jours de repos. Lorsque, pour des raisons de service, des jours de repos doivent être supprimés, il y aura lieu de les remplacer en tenant compte, autant que possible, des désirs du personnel.

Jours de repos pour les agents ne tombant pas sous le coup des prescriptions ci-dessus.

I. Pour les personnes vouant la majeure partie de leur temps au service d'exploitation, sans y être occupées en permanence, les jours de repos sont octroyés selon les règles que voici:

un jour de repos pour 6 jours de travail (une partie de ces jours de repos devant tomber des dimanches et jours fériés)

un jour de repos supplémentaire:

à raison de 75 journées de travail dans les 3 premières années de service;

à raison de 50 journées de travail à partir de la 4e jusqu'à la 10e année de service;

à raison de 35 journées de travail à partir de la 11e année de service.

Pour les personnes occupées en permanence au service de l'exploitation, sans y vouer la majeure partie de leur temps, le nombre des jours de repos doit être par année:

Nombre de jours	pour une durée journalière moyenne de travail de	pour une durée moyenne du tour de service journalier de
14	3 heures	moins de 6 heures
28	3 à 5 heures	6-9 heures
42	5 heures au moins	9 heures au moins

Le tiers au moins de ces jours de repos doit coïncider avec des dimanches et jours fériés.

1) La loi contient une disposition stipulant que le service des marchandises est interdit les dimanches, ainsi que les jours de fêtes générales (Nouvel-An, Vendredi-Saint, Ascension et Noël). Les cantons peuvent désigner quatre autres jours de fête par année, pendant lesquels l'acceptation et la livraison des marchandises sont interdites. Le conseil fédéral peut toutefois autoriser des exceptions, en vue de la concurrence étrangère, pour éviter les embouteillages ainsi que pour le transport et la livraison d'animaux et de marchandises périssables. Les désirs éventuels concernant la livraison de marchandises les dimanches et jours fériés, doivent être au plus tard en possession du Département des Chemins de fer le jour précédant avant 9 heures du matin.

VACANCES.

Tous les agents auxquels s'applique la loi ont droit pendant l'année civile à un congé annuel dans la mesure ci-après :

- 7 jours les premières sept années de service,
- 14 „ à partir de la 8e année de service ou de l'âge de 28 ans,
- 21 „ à partir de la 15e année de service ou de l'âge de 35 ans.
- 28 „ à partir de l'âge de 50 ans.

(Chaque période de 7 jours comprend un des 56 jours de repos dont il a été question plus haut.)

Pour déterminer le nombre des années de service, on tient compte de tout le temps passé par l'agent au service d'entreprises de transport soumises à la loi.

Pour le personnel qui entre au service ou le quitte dans le courant de l'année civile, les vacances sont réduites pour cette année proportionnellement au temps de service; si, toutefois, un agent a déjà eu ses vacances lorsqu'il quitte le service, on ne pourra ni réduire le nombre des jours de repos ni faire une retenue sur son traitement.

Une réduction des vacances pour absences du service dues à une maladie, un accident ou au service militaire, ne peut avoir lieu que si le total de ces absences dépasse 70 jours au cours de l'année civile. Dans ce cas, la durée des vacances sera réduite de 1/52 pour chaque semaine, les fractions de jours devant être arrondies en des jours entiers.

Les vacances doivent être fixées au plus tard dans le courant du mois de décembre pour l'année civile suivante.

Autant que le service le permet, les époux au service d'une même administration doivent pouvoir prendre leurs vacances simultanément.

Comme règle générale, les vacances doivent être prises d'un trait.

Les vacances du personnel des services administratifs sont réglées comme suit :

Personnel subalterne (6e et 7e échelle)	2 semaines
„ „ ayant accompli 10 années de service ou atteint l'âge de 35 ans	3 semaines
Autres employés	3 semaines
Chefs de service et grades supérieurs	4 semaines

Le personnel des ateliers principaux a droit à un congé annuel payé dans la mesure suivante :

- 6 jours durant les 9 premières années de service
- 9 „ à partir de la 10e année de service ou l'âge de 30 ans;
- 12 „ „ „ „ „ 15e année de service ou l'âge de 35 ans;
- 18 „ „ „ „ „ 20e année de service ou l'âge de 40 ans.

Des congés *extraordinaires* sont accordés dans la mesure suivante :

lors de circonstances de famille importantes: 1 à 3 jours

lors de déménagement: 1 à 2 „

lors de comparution devant les tribunaux: le temps nécessaire;

pour participer à des séances du Comité central ou des assemblées de délégués des organisations syndicales: quatre fois au plus par année civile, chaque fois pour une durée de 1 à 2 jours, sans que le total puisse dépasser 6 jours;

lors de mariage et voyage de noces:

pour le personnel engagé à titre définitif: 8 jours au maximum;

pour les ouvriers permanents et ouvriers d'ateliers définitifs: 2 jours.

Le congé voulu est, en outre, accordé pour participation aux obsèques de membres du personnel décédés, pour inspection d'armes etc.

DIVERS.

Tableaux de service.

Le personnel doit être entendu avant la fixation définitive des tableaux de service (indiquant la durée quotidienne et moyenne du travail, les tours de service, tours de repos etc.). A chaque nouvelle répartition des services, des tableaux de service doivent être dressés à l'intention du personnel, indiquant le genre de service et les endroits où l'agent prendra ses heures de repos en dehors de son domicile. Les tableaux des jours de repos et de vacances doivent être dressés si possible pour une année civile ou pour une période horaire.

Surveillance.

Le personnel est tenu de signaler verbalement ou par écrit au chef de service ou à son supérieur immédiat toutes dérogations aux dispositions de la loi ou de l'ordonnance d'exécution, en tant qu'il ne s'agit pas d'exceptions autorisées par l'autorité de surveillance. Il sera informé sans retard de la suite qui aura été donnée à sa communication. Les organes du Département des Chemins de fer ont qualité pour vérifier à tout moment l'observation des dispositions.

Avant de prendre des décisions de principe relatives à la durée du travail, le Conseil fédéral doit demander l'avis de la *Commission paritaire*. Celle-ci se compose de 14 membres — 7 représentants des entreprises et 7 représentants du personnel — ainsi que d'un président neutre et a également faculté pour se prononcer concernant l'autorisation d'exceptions ou à ouvrir une enquête concernant l'opportunité de pareilles exceptions.

Sanctions pénales.

Les infractions à la loi peuvent être punies par le Conseil fédéral par l'infliction d'amendes jusqu'à un maximum de 500 francs et, en cas de récidive, de 1000 francs.

Le consentement du personnel à des dérogations aux dispositions de la loi n'infirmé pas la culpabilité de l'entreprise.

L'Association des Employés des Chemins de fer anglais (R. C. A.) et la grève générale de mai 1926.

Nous venons de terminer, dans le charmant petit port de mer de Ramsgate, notre 30ème Congrès annuel qui marquait en même temps l'accomplissement de la 21ème année de la direction si brillante de notre secrétaire général, Alexandre G. Walkden, dont on peut dire à juste titre qu'il est le «génie et l'instrument mortel» de notre mouvement.

La réunion des camarades venus à Ramsgate en si grands nombres, — il y en avait près de 500 — pendant les quatre jours de notre congrès et le radieux soleil qui nous favorisa — plaisir aussi rare qu'incertain — firent revivre en nous bien des souvenirs heureux des événements mouvementés qui se produisirent au mois de mai, il y a un an, par un temps tout aussi favorable.

On peut dire en toute vérité que la suite donnée par environ 60.000 de nos membres à l'appel du Conseil général des Trade-Unions, marque une étape dans l'histoire de notre organisation. Une grève nationale était dans notre pays une expérience nouvelle, même pour des anciens militants syndicalistes, tandis que pour la grande majorité des membres de notre association, une grève comme telle était déjà une aventure parfaitement inconnue. C'était comme s'il nous fallait dire, avec ce grand guerrier de l'antiquité : «Vous m'avez appelé un garçon quand j'étais en Illyrie et un adolescent quand j'étais en Thessalie, mais je vous montrerai devant les murs d'Athènes que je suis devenu un homme.»

L'Association des Employés n'avait jamais, jusqu'à présent, engagé de grève. En février 1919, après des négociations prolongées, elle réussit à être officiellement reconnue par les Compagnies de chemins de fer britanniques et irlandais. Ce résultat fut obtenu sans qu'on eut besoin de recourir à l'arme de la grève, mais les membres ne se firent pas d'illusions concernant les faits réels. La reconnaissance fut accordée à contre-cœur et à la dernière minute, sous l'impression que nos membres étaient fermement déterminés à imposer notre revendication et prêts, si nécessaire, à faire la grève pour obtenir satisfaction. L'avis de grève avait en effet déjà été lancé et certains de nos membres avaient déjà déposé le travail et étaient rentrés chez eux lorsque la nouvelle qu'une entente avait été réalisée, les atteignit.

En engageant cette action énergique pour une reconnaissance, l'Association des Employés fit le pas décisif dans la direction vers laquelle ses fondateurs avaient tendu depuis longtemps et qui devait plus tard la mettre sur une même ligne avec les syndicats les plus avancés du pays. Les événements de février 1919 démontrèrent à tout le monde que l'ancienne notion de la «supériorité» qui avait peut-être pris des racines profondes, n'avait aucun fondement réel et qu'il était nécessaire qu'une organisation d'employés soit aussi militante qu'une organisation ouvrière. Les fruits de cette victoire devaient bientôt se manifester, au cours des négociations entamées par l'organisation pour obtenir une amélioration des conditions, par les résultats favorables auxquels aboutirent ces négociations.

Dans sa lutte pour une reconnaissance, l'Association des Employés ne fut pas seule à mener la bataille. L'appui reçu de la part du Congrès des Trade-Unions et du Parti travailliste au sein du Parlement britan-

nique — sans lequel l'issue de la lutte aurait peut-être été moins favorable; — démontra à nos membres de façon non méconnaissable, la grande valeur d'une pareille amitié.

Qu'on nous excuse cette allusion plutôt longue à des événements d'une importance purement interne. Nous croyons en effet qu'elle peut avoir son utilité et montrer que l'Association a profité des leçons reçues et s'est enrichie des expériences acquises. Un autre point mérite d'être mentionné lorsqu'on examine la situation où se trouve notre Association. Elle a été honorée ces dernières années par l'élection de son secrétaire au Conseil général des Trade-Unions, de même que par l'élection de son premier secrétaire adjoint au Comité exécutif du Parti travailliste. Ces faits sont bien connus dans notre mouvement et tous les employés des chemins de fer en reconnaissent la valeur. Ils ont sans aucun doute, aidé à donner confiance à bien des membres de l'Association qui connaissent et apprécient leurs dirigeants. Ils ont certainement aussi joué un rôle assez important dans l'élan qui poussa l'Association des Employés à participer au grand mouvement de mai 1926.

Bien avant que la crise ne se manifestât ouvertement dans l'industrie minière, il était évident que le capitalisme se préparait à une nouvelle attaque contre les conditions de travail des mineurs, déjà si mauvaises. On comprenait également que, si cette attaque aboutissait aux résultats désirés, les Compagnies de chemins de fer ne tarderaient pas à renouveler devant les Conseils des Salaires leurs revendications visant un avilissement des conditions de tout le personnel.

Personne, mieux que les membres de l'Association ne savait que, si leurs conditions, tout en n'étant pas ce qu'elles devraient être — dans certains cas même loin de là — étaient relativement favorables comparées à celles de la grande masse des employés mal payés et non syndiqués, le mérite en revenait à l'organisation qui avait rendu ces améliorations possibles.

C'est pour cette raison qu'il est peut-être opportun de rappeler que, tandis que bien des membres de l'Association se rendaient compte des effets qu'une attaque réussie contre le niveau de vie des mineurs ne manquerait pas d'avoir sur leurs propres conditions, certains d'entre eux participèrent à la grève, ainsi qu'ils l'affirmèrent eux-mêmes, par pure gratitude envers l'organisation dont ils étaient membres et à laquelle ils devaient tant et que, généralement parlant, les employés des chemins de fer répondirent à l'appel du Conseil général, mus uniquement par le motif altruiste d'assister leurs camarades mineurs dans leur lutte désespérée pour empêcher un avilissement ultérieur de leur niveau d'existence, déjà trop bas.

Quelques mots encore au sujet des circonstances dans lesquelles fut prise la décision de participer à la grève. L'appel de la Fédération des mineurs à l'aide du Conseil général et la conviction croissante que le gouvernement britannique se rangerait du côté des propriétaires des mines, amenèrent la convocation du Conseil général des Trade-Unions et des Comités Exécutifs de tous les syndicats affiliés. Il devint manifeste alors que les travailleurs organisés devaient témoigner d'une façon non équivoque qu'ils désapprouvaient l'attitude du gouvernement aussi bien que des propriétaires des mines. A partir de ce moment, les événements se succédèrent si rapidement que, sans avoir l'occasion de consulter les membres — ainsi qu'il s'était engagé à le faire — le Comité décida de façon unanime de donner suite à l'appel, d'engager toutes ses

ressources dans la lutte et de se placer ainsi sur une même ligne avec plus de quatre millions de camarades syndicalistes.

La confiance du Comité exécutif en cette grande puissance que constitue la masse des membres se trouva pleinement justifiée. A partir du moment où l'action débuta, le travail fut déposé de façon presque générale. Parmi les nombreux aspects réjouissants de la situation, du point de vue de notre organisation, aucun n'était plus encourageant pour nos camarades que la participation au mouvement et l'adhésion immédiate de plusieurs milliers de collègues qui, au début de la grève, ne faisaient pas partie de l'organisation.

Le fait également, de notre adhésion à l'I.T.F. constituait un motif d'encouragement. Sans aucun doute les cris d'enthousiasme par lesquels nos meetings, — bondés jusqu'à l'excès — accueillèrent les messages de nos camarades du continent, prouvaient d'une façon conclusive, si une preuve était encore nécessaire, que l'Association des Employés ne pourrait pas songer à briser, en se retirant de l'I.T.F., le contact avec les camarades de tous les pays du continent.

Bien des choses pourraient encore être dites au sujet du rôle joué par les employés des services administratifs, les chefs de gare, les techniciens etc. pendant ces merveilleux neuf jours, mais elles sortiraient du cadre du présent article. Il est vrai que nos membres, de même que beaucoup d'autres camarades, étaient quelque peu déçus des résultats immédiats de leurs efforts. Néanmoins, bien peu d'entre eux, peut-être même personne, ne seraient disposés à faire écho aux mots de «plus jamais».

JOSEPH HART.

Mort de W. E. Williams.

Une grave perte pour la R. C. A.

C'était un devoir douloureux qui réunit à *Enfield*, le 9 mai, les membres du Comité exécutif de l'Association des Employés des chemins de fer anglais. Il s'agissait en effet pour eux de rendre les derniers honneurs à un de leurs collègues des plus en vue et des plus estimés, le trésorier de l'organisation, M. E. Williams. En la personne de Williams, l'organisation a perdu un de ses militants les plus capables et les plus énergiques qui jouissait, non seulement parmi les membres de l'organisation, mais également dans de larges cercles de la classe ouvrière anglaise, d'une confiance illimitée et d'une grande estime.

Williams n'avait que 51 ans. Depuis 1903, il était membre de l'Association des Employés et à partir de 1905, ses collègues le déléguèrent sans interruption à tous les Congrès annuels de l'organisation. De 1916 à 1919, il fut président de l'Association, et par la suite, membre permanent du Comité exécutif. Lorsque, il y a quelques années, le trésorier de cette époque, J. M. Roberts, fut nommé permanent rétribué de l'organisation, ses fonctions furent confiées à Williams qui s'acquitta de sa charge à titre honorifique, jusqu'à sa mort. La vie du décédé illustre, ainsi que c'est le cas pour un grand nombre des personnalités d'avant-garde du mouvement ouvrier anglais, la transformation décisive qui s'est produite chez les travailleurs anglais au cours des dernières décades. Lorsque Williams adhéra à l'Association des Employés, il était encore attaché si fortement aux conceptions du libéralisme

qu'il se prononça contre un mouvement ouvrier politiquement autonome et s'opposa à l'affiliation de l'Association au parti travailliste. La pratique du mouvement syndical lui fit cependant rapidement reconnaître qu'il était impossible pour les classes laborieuses de rester dans le libéralisme et qu'il était nécessaire qu'elles agissent de façon indépendante dans le domaine politique, si elles désiraient que leur activité ne reste pas vaine. C'est ainsi que Williams quitta le parti libéral et devint un membre des plus actifs du parti travailliste qui le délégua comme son représentant dans plusieurs organismes publics où son activité s'exerçait principalement dans le domaine de la politique municipale.

Le départ inopiné de Williams crée un grand vide dans les rangs de l'Association des Employés. Celle-ci ressentira douloureusement l'absence de ses conseils toujours judicieux, douleur qui sera d'autant plus cruelle que la mort de Williams signifie pour la plupart d'entre les membres, la perte d'un camarade fidèle et aimé.



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

AUTRICHE.

(Suite)

Assurances sociales.

Sous tous les rapports, les assurances sociales sont plus favorables pour le personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local que pour les ouvriers et employés de l'industrie privée. Les prestations prévues dans la loi sur les assurances des employés et particulièrement, celles prévues dans la loi sur les assurances ouvrières, restent bien au-dessous des dispositions de la loi sur les assurances sociales du personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local.

En ce qui concerne l'assurance-vieillesse et invalidité, l'institution de retraite des chemins de fer privés d'Autriche (Pensionsinstitut der oesterreichischen Privatbahnen) est compétente. Les statuts de cette institution prévoient le paiement de rentes d'invalidité ou de pensions de retraite jusqu'à 90 % du salaire touché au service actif. Les indemnités versées en cas de maladie sont réglées par la loi sur le secours-maladie, celles touchées en cas d'accident, par les statuts de l'institution d'assurance-accidents des chemins de fer autrichiens.

On peut dire, généralement parlant, que dans le domaine des assurances sociales, le personnel des tramways et des chemins de fer secondaires et d'intérêt local se trouve privilégié, comparé aux autres travailleurs, et que pour lui les différentes espèces d'assurances sont réglées par la loi. Les entreprises exploitées par des organismes publics (municipalités etc.) ne peuvent que dans une mesure restreinte procéder à des améliorations du régime des pensions, attendu que les dispositions légales prescrivent déjà des mesures de prévoyance suffisantes. La question de la continuation du salaire en cas de maladie est seule réglée par contrat collectif ; le délai pendant lequel le

salaire est continué est fixé à 1 an. Cette mesure n'existe pas seulement auprès des entreprises municipales, mais également auprès des entreprises privées.

Poursuites pénales.

Généralement parlant, les dispositions du Code pénal s'appliquent, par quoi il faut entendre que les articles relatifs aux voies ferrées prévoient des sanctions plus sévères. Il est indifférent avec cela que le crime, la faute ou l'infraction aient été commis par un agent des chemins de fer ou par une personne étrangère au service. Les articles entrant en ligne de compte sont les suivants :

Art. 85.

Tout autre dommage volontaire apporté au bien d'autrui doit être considéré comme un crime de violence publique lorsque :

a) le dommage apporté ou voulu par l'auteur dépasse un montant de 1.500.000 couronnes ou lorsque, sans égard à l'importance du dommage,

b) celui-ci crée un danger pour la vie, la santé ou la sécurité humaines ou, dans une mesure plus étendue, pour les biens d'autrui ;

c) les dommages ont été apportés à des chemins de fer, qu'ils soient ou non à traction à vapeur, ou à des installations, moyens de transports, machines ou outils y relatifs ou à d'autres objets servant à l'exploitation ou encore à des navires à vapeur, machines à vapeur, chaudières, ouvrages hydrauliques, ponts, appareils installés dans des minés ou de quelque autre façon, dans des circonstances particulièrement dangereuses.

Art. 86.

Sanctions.

La sanction prévue consiste, pour le cas visé à la lettre a de l'article précédent, en une peine de réclusion de 6 mois à un an ; pour les cas visés aux points b et c, elle consiste en des peines de réclusion de 1 à 5 ans qui peuvent être étendues jusqu'à 10 ans selon le degré de la faute et du danger. Lorsque les dommages ont donné lieu à un accident réellement grave pour la santé, la sécurité physique ou dans une mesure étendue, pour le bien d'autrui, les coupables seront punis d'une peine d'emprisonnement de 10 à 20 ans et, en cas de circonstances particulièrement aggravantes, d'un emprisonnement à perpétuité. Lorsque, pour terminer, un pareil dommage détermine la mort d'une personne, la faute sera punie de la peine de mort, si les auteurs ont pu prévoir les conséquences de leur acte. Dans la procédure commune, la peine de mort est commuée en une réclusion à perpétuité. (Loi du 3 avril 1919).

Art. 87, alinéa f.

relatif à des actes criminels ou des négligences dans des circonstances particulièrement dangereuses.

Se rend coupable également du crime visé au présent article celui qui, par un acte criminel quelconque ou la négligence intentionnelle des devoirs qu'il est tenu d'effectuer auprès des chemins de fer ou d'autres entreprises visées à l'article 85 point c, fait naître un des dangers visés au point d de l'article en question.

Art. 88.

Sanctions.

La sanction prévue pour le crime visé ci-dessus consiste en une peine de réclusion de 1 à 5 ans, à étendre, d'après l'importance du méfait et du danger occasionné, à 10 ans. Si une des circonstances

aggravantes citées à l'article 86 se produit, les sanctions supérieures mentionnées dans cet article sont applicables.

Art. 337.

Lorsqu'un acte considéré comme punissable selon l'article 335 ou une négligence vis-à-vis des objets mentionnés aux articles 85 c, 87 et 89, ont été commis, dans les circonstances particulièrement dangereuses visées dans ces articles, il faut que ceux-ci, lorsqu'il n'en résulte que des dommages personnels graves soient punis d'un emprisonnement allant de 6 mois à 2 ans, et lorsque l'acte a donné lieu à un décès, à 3 ans.

En cas de contravention, les articles 431 et 432 sont applicables.

Art. 431.

Il n'est pas possible de citer nommément toutes les infractions pouvant porter atteinte à la sécurité personnelle. Chacun des actes ou des négligences visés aux articles 335 à 337 devra donc, également si aucun dommage matériel n'en résulte, être puni d'une amende de 60.000 à 6.000.000 couronnes ou d'une peine d'emprisonnement allant de 3 jours à 3 mois.

Art. 432.

Lorsque cependant, une personne au service de chemins de fer ou d'autres travaux ou entreprises visés à l'article 85 c, ou travaillant au service des télégraphes de l'Etat, commet une faute de cette nature, il faut que cette faute soit punie d'un emprisonnement allant de 3 jours à 3 mois et, en cas de circonstances particulièrement aggravantes, jusqu'à 6 mois, selon le degré de la négligence, le nombre des personnes pour lesquelles un danger a été créé, le nombre des blessures occasionnées et l'importance des dommages ayant été produits.

En vertu de l'ordonnance sur les chemins de fer, les administrations ont le droit de punir leurs salariés de punitions légères ou disciplinaires, selon les sanctions prévues dans les règlements et instructions de service. Ces punitions ont été en majeure partie prévues dans les règlements de service. Les règlements de service sont établis de concert avec le personnel.

En vertu des dispositions du Code civil, les administrations des chemins de fer ont un droit de recours contre le personnel. L'article en question est de la teneur que voici :

«Toute personne a le droit de réclamer de la personne qui lui a occasionné des dommages, la compensation de ces dommages, lorsqu'ils sont de la faute de cette personne. Les dommages peuvent également, dans ce cas, résulter de la violence d'un devoir prescrit par contrat ou être sans aucun rapport avec un contrat.

Celui qui cause intentionnellement des dommages, d'une manière étant en contradiction avec les bonnes moeurs, est responsable pour ces dommages ; toutefois, lorsqu'ils ont été occasionnés dans l'exercice d'un droit, il n'est responsable que si l'exercice de ce droit avait manifestement le but de causer des dommages à autrui.»

Bien que les administrations disposent donc d'un droit de recours contre le personnel, ce droit n'est toutefois exercé que lorsqu'il s'agit d'une négligence prouvée ; dans la pratique, on agit généralement, en cas d'actions en dommages-intérêts, de concert avec la représentation du personnel. Le personnel est satisfait de l'usage actuel, attendu que le droit de recours n'est exercé que dans le cas d'une réelle négligence. Les agents disposent en outre de la faculté de suivre la procédure ordinaire devant les tribunaux, lorsqu'ils se considèrent lésés par l'entreprise.

A côté des dispositions du Code pénal, il existe

encore pour le personnel des tramways et chemins de fer d'intérêt local, des prescriptions de service, approuvées par le ministère des Chemins de fer et par l'Inspection générale des chemins de fer autrichiens dans les années 1911 et 1913.

Ces prescriptions règlent la composition des trains, les lignes, l'indication du sens de la marche, le droit à la conduite et l'équipement du personnel de la locomotive, la vitesse de marche et la suite des trains, les manœuvres etc. Lorsque des dommages résultent d'une infraction aux règlements de service, l'agent peut être poursuivi en vertu de la législation pénale. Lorsqu'il n'y a pas de dommages ou lorsque ceux-ci ne sont point dénoncés, des punitions disciplinaires sont appliquées.

Les dispositions légales applicables aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways et la concurrence automobile.

La loi sur les chemins de fer secondaires dont il a été question plus haut, contient les dispositions spéciales suivantes, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local et les tramways :

La durée d'une concession s'élève pour des organismes autonomes (municipalités, Etat etc.) à 90 ans au maximum ; pour les entreprises privées à 60 ans au maximum. (Pour les chemins de fer à voie large et les chemins de fer secondaires, la durée maximum de la concession est généralement de 90 ans.)

L'influence exercée par l'Etat sur la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local se limite à l'approbation de l'emplacement et du tracé de la ligne; à la sauvegarde des mesures policières

existant en vue de la sécurité et de la protection des personnes habitant à proximité de la voie et des autres intéressés, contre les dangers d'incendie et autres dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation de la ligne. En opposition aux chemins de fer à voie large et aux chemins de fer secondaires, les chemins de fer d'intérêt local, ne sont tenus de fournir des services à l'administration militaire qu'en tant que ces services peuvent être exécutés en raison de la construction de la ligne et de son outillage. Ils sont par contre obligés de transporter à titre gratuit les fonctionnaires des organes administratifs de l'Etat voyageant pour raisons de service, mais sont libérés de tous autres transports gratuits officiels (administration des P.T.T., police etc.).

Généralement parlant, les chemins de fer d'intérêt local jouissent d'une entière souveraineté pour la fixation des tarifs, à condition de soumettre à un traitement égal les voyageurs utilisant les lignes et les expéditeurs. Ils doivent cependant publier les tarifs de la façon prescrite avant leur application et les porter à la connaissance des autorités de surveillance des chemins de fer.

Dès que l'exploitation a produit en trois années consécutives, un dividende d'au moins 6 %, l'administration de l'Etat peut fixer des tarifs maxima pour le transport des voyageurs et des marchandises, après avoir entendu l'entreprise en question. Il faut tenir compte pour cette réduction des tarifs, de l'intérêt public et de la possibilité du maintien du dividende de 6 %.

(à suivre).



Comment l'Union belge des Marins manifesta, à Anvers, le 1er mai, en faveur de l'introduction de la semaine de 48 heures.

GENS DE MER

Un jugement de la Cour d'appel de Norvège concernant l'exécution des travaux de chargement et de déchargement par l'équipage d'un navire.

Pendant une grève des ouvriers des ports qui se produisit en Norvège en 1924, l'équipage du navire à moteur «Viben» reçut l'ordre de décharger le navire qui transportait du charbon. D'accord avec l'Union norvégienne des Matelots et Chauffeurs, l'équipage refusa de donner suite à cet ordre, raison pour laquelle les hommes furent congédiés. En exécution d'un mandat de l'équipage, l'organisation porta plainte contre l'armement et réclama la continuation du paiement des soldes pendant la durée d'un mois, pour cause de congédiement illégal. Signalons, à ce propos, que l'armateur n'était pas membre de l'Association patronale de sorte que la disposition contenue dans le contrat collectif, aux termes de laquelle les hommes de l'équipage sont exemptés des travaux de chargement et de déchargement en cas de grève des ouvriers des ports, ne s'appliquait pas à lui. L'Office maritime d'Oslo rendit un jugement unanime en faveur de l'équipage et condamna l'armateur à payer un mois de solde pour raison de congédiement illégal, attendu qu'il devait, de l'avis de l'Office maritime, être considéré comme un usage établi que les hommes de l'équipage d'un navire, à l'exception de ceux affectés au cabotage, n'effectuent pas de travaux dans la cargaison.

L'Association des armateurs estima que la question avait une haute importance de principe et invita la maison d'armement en question à interjeter appel auprès de la Cour d'appel qui confirma, le 10 mai dernier, le jugement de l'Office maritime.

Dans l'exposé des motifs de son jugement, la Cour allègue ce qui suit :

« Dans les points essentiels, la Cour d'appel est d'accord avec l'Office maritime et se rallie au jugement de celui-ci. Du moment que l'Office maritime qui est expert en ces questions, a exprimé un tel avis, on peut admettre qu'il est d'un usage établi dans les ports norvégiens que les hommes de l'équipage d'un navire, à l'exception de ceux affectés au cabotage, ne travaillent pas dans la cargaison. Attendu que les travaux de chargement et de déchargement ne font pas partie, dans la pratique, des travaux réguliers du bord, il faut partir du principe que ces travaux ne doivent pas être considérés comme faisant partie des travaux que les hommes sont contraints d'effectuer en vertu du contrat d'engagement, pendant leur service à bord. Il est permis de supposer que les contrats d'engagement sont conclus avec l'accord tacite réciproque, que le devoir d'effectuer les travaux prévus par le contrat, ne s'étendra qu'aux travaux qui, selon les usages établis dans le genre de navigation dont il s'agit, doivent être effectués par le marin dans la fonction dans laquelle il a été enrôlé. Du moment que le contrat d'engagement ne contient pas de liste spécifiée des travaux à fournir — ce qui

serait difficile dans la pratique — il semble logique que les us et coutumes soient applicables, en ce qui concerne l'étendue des devoirs.

Les dispositions contenues dans l'article 50 du Code maritime, selon lesquelles les hommes de l'équipage doivent obéir aux ordres qui leur sont donnés par leurs supérieurs pendant le service, ne donnent pas à ces derniers le droit d'exiger des hommes qu'ils effectuent des travaux qui ne sont point prévus par le contrat d'engagement.

Si le capitaine a offert aux hommes, dans le cas qui nous occupe, un payement supplémentaire, il a apparemment voulu exprimer de la sorte que les travaux de chargement et de déchargement ne faisaient pas partie de ceux que l'équipage est tenu d'effectuer sur la base du contrat d'engagement.

Il est concevable que des circonstances extraordinaires puissent se produire qui réclament une extension des devoirs réguliers. Des cas de maladie, des accidents etc. peuvent avoir comme conséquence qu'un homme est obligé d'accomplir du travail qui excède les occupations que l'homme en question a le devoir de faire dans des circonstances normales. L'interprétation logique du contrat d'engagement porte tout naturellement à la reconnaissance de ce devoir.

La question est à présent de savoir s'il s'agissait ici d'un cas extraordinaire justifiant une extension des devoirs normaux.

Comme suite à une grève des ouvriers arrimeurs, les travaux dans la cale ne pouvaient pas être effectués comme d'habitude par des ouvriers terriens. Il s'agit donc de déterminer si les circonstances anormales découlant de la grève des arrimeurs, autorisaient le capitaine à obliger les hommes de l'équipage à effectuer dans la cargaison des travaux qui, dans des circonstances normales, ne seraient pas entrés en ligne de compte. Attendu qu'une convention spéciale fait défaut, on ne peut tenir compte que de ce qui a été prévu dans le contrat d'engagement et chercher à prononcer un jugement équitable et net sur la base de celui-ci.

Il y a d'une part l'intérêt de l'armateur qui réclame que des navires ne soient pas arrêtés comme suite à une grève, mais il y a, d'autre part, le fait que les hommes de l'équipage ont l'impression d'attaquer les grévistes dans le dos en se chargeant de leur travail. Il existe des deux parts un intérêt et des conceptions dont il faut tenir compte.

Si une convention avait existé, la grève e nelle-même n'aurait pas constitué pour les hommes une raison de refuser le travail qu'ils étaient obligés de faire, mais du moment qu'une pareille convention fait défaut, ils semble inadmissible de vouloir chercher dans le contrat d'engagement une disposition tacite, selon laquelle les devoirs des hommes seraient étendus, dans le cas d'une grève d'autres travailleurs, en telle sorte que leur travail engloberait également celui des grévistes. La solution logique et équitable semble être celle-ci : le devoir des hommes ne participant pas à la grève n'est point influencé par la grève, ce qui fait que l'étendue des travaux qu'ils sont tenus de fournir n'augmente ni ne diminue pendant le mouvement.»

Il résulte du jugement ci-dessus que la Cour a basé son avis sur les us et coutumes existant à la mer. Les hommes de l'équipage travaillant sur les navires norvégiens ne sont, par conséquent, pas obligés légalement d'effectuer des travaux dans la cargaison.

A. BIRKELAND.

A TOUTS ÉCHOS.

Lindbergh en Chamberlin.

Lindbergh et Chamberlin, voilà deux noms qui non seulement se trouvent aujourd'hui sur les lèvres de presque tous les hommes de la terre, mais auxquels se rattacheront pour toujours la mémoire de grands triomphes sur le temps et l'espace. Ces noms s'inscriront plus tard partout où il sera question de la marche victorieuse de la technique des transports et des communications. Les livres d'histoire contiennent beaucoup de noms, mais leurs porteurs n'ont pas toujours droit à la place qui leur a été réservée dans le Panthéon de l'histoire. Presque toujours, des faussaires d'histoire ont été à l'œuvre qui, dans un but quelconque ont érigé en héros nationaux, des hommes insignifiants et les ont fait entrer en contrebande dans les rangs des plus grands. Les noms de Lindbergh et de Chamberlin vivront toujours sans être faussés, car ces noms ne sont que des synonymes pour un acte, tenu tout récemment encore, pour impossible: la traversée de l'Atlantique en prenant New-York comme point de départ et Paris et Berlin comme buts. Il est vrai que le mérite réel de ces exploits revient aux nombreux techniciens qui, par leurs inventions successives, ont mis l'avion en état de maîtriser de pareilles distances, mais le travail diligent des laboratoires et des ateliers n'aurait pas porté la technique de l'aviation au niveau actuel, si des hommes courageux n'avaient pas risqué leur vie pour tenter les expériences pratiquées. Ceci conduit tout naturellement à une réflexion psychologique importante pour le développement de la technique moderne: dans presque toutes ses branches, la technique offre l'occasion d'accomplir des actes d'héroïsme. Tous ceux qui, par un exploit quelconque, ouvrent une nouvelle période dans le développement technique, sont honorés et fêtés. Les portes des salons de réception des chefs d'Etat qui, en d'autres occasions sont si solidement fermées, s'ouvrent à eux; les ministres et les savants s'inclinent devant eux, pendant que le peuple leur fait des ovations chaleureuses. Il y a sans doute un grand nombre d'hommes qui sont indifférents à ces marques d'honneur, mais ils constituent cependant des exceptions. La majorité des hommes sont fascinés par la perspective d'être fêtés et c'est précisément à cette circonstance que la technique doit ses progrès victorieux. Mais, une fois la route frayée, l'acte qui, hier encore, était un acte d'héroïsme, devient une occupation professionnelle et quotidienne qui n'apporte aucune gloire à celui qui l'accomplit et qui, la plupart du temps, ne lui fournit même pas de quoi vivre. Il n'est certainement pas trop hardi de prédire que, dans un temps relativement rapproché, des communications aériennes régulières seront établies entre l'Europe et l'Amérique et qu'alors les aviateurs qui accomplissent des exploits pareils à ceux d'un Lindbergh ou d'un Chamberlin, devront lutter pour leur existence, ainsi que le font actuellement les cheminots et d'autres catégories de travailleurs des transports.

La «Lufthansa» allemande.

La «Deutsche Lufthansa» créée l'année passée par la fusion des deux Sociétés de navigation aérienne «Aero-Lloyd» et «Junkers» a augmenté l'effectif de son personnel, ainsi qu'il ressort du rapport annuel, de 934 à 1.527 unités. Plus d'un tiers de ce nombre (564 personnes) sont employées aux services administratifs. Pendant l'exercice écoulé, les rentrées se chiffrent à environ 7 millions, les dépenses à environ 1 million $\frac{1}{3}$ de marks. L'excédent fut utilisé, à une fraction insignifiante près, pour les amortissements. Le rapport déclare que le développement rapide de la navigation aérienne et de la construction des moteurs, impose la formation de réserves importantes. La «Lufthansa» est de la propriété du Reich, des Etats confédéraux, ainsi que des municipalités.

Un Congrès mondial de la circulation automobile.

Un congrès mondial de la circulation automobile se réunira à Londres, du 14 au 16 novembre prochain. Des invitations seront adressées aux gouvernements de tous les pays, ainsi qu'aux principales organisations des transports par route du monde entier. Les questions suivantes se trouvent à l'ordre du jour du congrès: construction des routes en corrélation avec le développement et le rendement économique des transports par route; les transports automobiles comme moyen de permettre l'exploitation des ressources mondiales; nécessité d'une collaboration entre le transport par route et par rail; développement de l'automobile, en vue de la circulation sur de mauvaises routes et sur du terrain où aucune route n'est tracée; facilité pour les voyages internationaux en automobile et pour l'alimentation des véhicules en carburants. A l'occasion de ce congrès, une exposition de véhicules affectés à des usages commerciaux aura lieu.

Au seuil d'une guerre de tarifs dans la navigation vers l'Afrique du Sud.

Une lutte véhémente se prépare dans la navigation vers l'Afrique du Sud. Le «Daily Herald» annonce qu'une nouvelle société d'armement, du nom de «British and Continental South African Line», a été créée en Grande-Bretagne, qu'elle n'a pas adhéré au trust de l'Afrique du Sud, créé par les sociétés britanniques, allemandes et françaises, mais cherche au contraire à les concurrencer aux moyen de taux plus bas. Le premier navire quitte le port de Hambourg le 25 juin, chargé de marchandises britanniques. Les effets de cette concurrence se sont déjà fait sentir sur le marché des frets. Les frets pour l'Amérique du Sud baissèrent en Angleterre de £ 4.— à 5 shillings par tonne. La société concurrente avait primitivement fixé le taux à 15 shillings, après quoi le trust des autres sociétés décida d'aller encore au-dessous de cette offre.

Augmentation considérable de la population allemande travaillant pour gagner son entretien.

L'organe de l'Office de Statistique du Reich «Wirtschaft und Statistik» publie le tableau ci-dessous, relatif aux années 1925 et 1907, concernant les nombres des personnes travaillant pour gagner leur entretien:

Catégorie	Hommes		Femmes		Total	
	nombre	p. c.	nombre	p. c.	nombre	p. c.
1925						
Personnes travaillant pour leur entretien	20 531 155	68.0	11 477 684	35.6	32 008 839	51.3
Personnes indépendantes sans profession (pensionnés etc.)	1 697 151	5.6	2 147 279	6.7	3 844 430	6.2
Membres de la famille dont épouses	7 968 517	26.4	18 588 833	57.7	26 557 350	42.5
	—	—	8 817 241	27.4	8 817 241	14.1
Population totale	30 196 823	100.0	32 213 796	100.0	62 410 619	100.0
1907						
Personnes travaillant pour leur entretien	16 654 660	61.4	8 500 543	30.5	25 155 203	45.7
Personnes indépendantes sans profession (pensionnés etc.)	1 448 887	5.4	1 629 060	5.8	3 077 947	5.6
Membres de la famille	9 002 699	33.2	17 755 748	63.7	26 758 447	48.7
Population totale	27 106 246	100.0	27 885 351	100.0	54 991 597	100.0

Tandis que le total de la population avait augmenté de 1907 à 1925 de 13,5 %, le nombre des personnes travaillant pour leur entretien a augmenté de 27,2 %, ce qui fait que la quote-part occupée par elles dans la population totale a augmenté de 45,7 % en 1907 à 51,3 % en 1925. La catégorie des personnes indépendantes sans profession qui englobe principalement les personnes retirées de la vie économique (touchant des pensions de vieillesse, d'invalidité et autres) a légèrement augmenté dans la même période, le pourcentage des membres de la famille ne travaillant pas pour leur entretien ayant baissé en même temps de 48,7 à 45,5 %. Il y avait donc en moyenne $5\frac{1}{2}$ % de personnes travaillant pour leur entretien de plus qu'en 1907.

ESPÉRANTO.

La langue auxiliaire dans la pratique.

L'indicateur international de l'agence Cook contient à l'usage des voyageurs, une liste des expressions les plus usitées en langues anglaise, française, espagnole, italienne, allemande et espéranto.

Un texte espéranto a également été inséré dans la nouvelle édition des «Guides de Paris».

La direction des chemins de fer yougoslaves a décidé de faire inscrire, en espéranto également, les indications placées dans les voitures.

L'observatoire japonais aérologique de Taten a fait paraître en espéranto, son dernier rapport, comptant 232 pages et pourvu de cartes et illustrations.

Le 15^e volume du périodique de l'Association médicale japonaise qui vient de paraître contient 11 rapports écrits en espéranto sur divers sujets médicaux.

Les tramways viennois et l'espéranto.

Les agents de police viennois parlant l'espéranto, portent sur leur uniforme un insigne qui permet de les reconnaître dans la rue. Il en sera bientôt de même pour les receveurs de tramways, sur l'ordre de la direction et sur la recommandation de la commission du trafic.

Les Congrès internationaux et l'espéranto.

Le Bureau international de l'Éducation, à Genève, a convoqué pour les fêtes de Pâques à Prague, un Congrès international de «La Paix par l'École», sous le patronage du Président Masaryk. Tous les discours et discussions seront traduits en espéranto.

Au programme du prochain Congrès international des médecins militaires, à Varsovie (fin mai 1927), le comité d'organisation a prévu plusieurs conférences médicales en espéranto.

La T. S. F. et l'espéranto.

La Conférence de l'Union internationale de Radiophonie tenue à Lausanne, le 12 mai dernier, a voté une motion dans laquelle elle recommande entre autres, aux stations d'émission de faire régulièrement, une fois par semaine, pendant 10 à 15 minutes des émissions en espéranto, afin de renseigner les auditeurs lointains sur les principaux points du programme hebdomadaire ou sur les événements les plus remarquables dans le domaine artistique, intellectuel ou économique.

La motion recommande en outre aux stations d'annoncer une fois par jour les programmes du soir en espéranto.