



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

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,  
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM: (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

## SOMMAIRE :

<b>Communications diverses :</b>		<b>Ouvriers du Transport: La conférence internationale des conducteurs d'automobiles, Paris, juin 1927 (photographie) . . . . .</b>	89	<b>Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Autriche) . . . . .</b>	93
A propos du quatrième Congrès syndical international . . . . .	81	L'importance de la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles . . . . .	89	<b>Gens de Mer:</b>	
L'I. T. F. et l'égoïsme professionnel . . . . .	82	Conférence internationale des conducteurs d'automobiles . . . . .	90	Pour l'internationalisation des huit heures dans la marine marchande . . . . .	94
Postes d'avant-garde sur terrain difficile (II) . . . . .	83	Le port de Hambourg en 1926 . . . . .	90	Les nouvelles soldes dans la marine marchande belge . . . . .	95
Chronique syndicale . . . . .	85	La Fédération suisse des Ouvriers du Commerce, des Transports et de l'Alimentation . . . . .	92	A tous échos . . . . .	95
<b>Communications du Bureau . . . . .</b>	86			Espéranto . . . . .	96
<b>Cheminots: La productivité des cheminots des Etats-Unis . . . . .</b>	87				
Les salaires des cheminots des Etats-Unis . . . . .	88				

**Le numéro d'août du Bulletin d'Information sera combiné avec celui de septembre et paraîtra vers la mi-septembre.**

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### A propos du quatrième Congrès syndical international.

Le 4ème Congrès ordinaire de la Fédération syndicale internationale aura lieu à Paris, du 1er au 7 août prochain.

Le congrès se réunit à une époque extrêmement grave. Depuis la reconstitution de l'Internationale syndicale en août 1919, le mouvement syndical de presque tous les pays, après avoir passé par une courte période d'épanouissement, a perdu en force et en importance. Le développement suivi par la F.S.I. dont l'influence et la puissance ne peuvent, même dans le cas le plus favorable, dépasser la somme de l'influence et de la puissance des Centrales syndicales affiliées, donne une image fidèle de ce recul constant. Les chiffres le démontrent d'ailleurs, lorsqu'on considère que, durant les huit années de son existence, la F.S.I. a vu fléchir ses effectifs d'environ 26 millions en 1921, à à peu près 13 millions.

En face du mouvement syndical affaibli sur toute la ligne, nationalement et internationalement, se dresse la puissance du patronat et des états capitalistes, renforcée et plus redoutable que jamais. Le capitalisme s'est remis en grande partie des chocs qui lui ont été portés pendant la guerre et surtout pendant la période de mouvements révolutionnaires, immédiatement subséquente à la guerre. Quelles que puissent

être les difficultés que le système de production capitaliste a encore à surmonter, il est certain qu'à l'égard des ouvriers, il a su reconquérir et raffermir ses positions d'antan. Il les domine à nouveau dans bien des pays au moyen de méthodes qui, même dans les périodes les plus sombres qu'a traversées la classe ouvrière, n'avaient point été utilisées contre elle.

Il n'y a pas lieu d'examiner ici jusqu'à quel point le mouvement ouvrier en général et le mouvement syndical en particulier, auraient pu, en suivant une autre tactique, résister mieux que ce ne fut le cas aux attaques du capitalisme renaissant. Il est certain cependant que le congrès de la F.S.I. devra sérieusement s'occuper du passé, s'il veut réussir à indiquer la voie que le mouvement syndical international aura à suivre dans les premières années à venir.

Des problèmes d'une importance énorme réclament l'attention du congrès. Citons en première lieu la réaction croissante, le fascisme qui, émanant d'Italie, marche victorieusement à travers le monde. Citons le danger de guerre croissant, la menace de plus en plus accentuée d'une nouvelle guerre mondiale. Citons le grand problème qui se pose en Chine, le problème de l'Orient qui s'éveille, de l'entrée dans le processus de production de dizaines de millions d'ouvriers de couleur. Citons le problème de l'unité syndicale, nationale et internationale, et avant tout celui de la collaboration avec les organisations russes. Citons encore la question de la «rationalisation» de l'industrie, la menace de l'américanisation du mouvement ouvrier européen, les efforts du patronat visant à combattre, saper et détruire le mouvement syndical indépendant au moyen de groupements, dits company-unions. Citons le vote de la loi sur les trade-unions en Grande-Bretagne, exemple et incitation à d'autres gouvernements d'en faire autant. Citons, pour terminer, la lutte pour la conquête de la journée de huit heures.

Cette courte liste de problèmes qui réclament l'attention du congrès pourrait aisément être étendue. Elle suffit cependant pour démontrer quelle est la lourde tâche qui attend le congrès de la F.S.I. et pour faire comprendre qu'un maximum de collaboration et de

dévouement de la part de tous les délégués sera nécessaire, si le congrès veut être, ne fut-ce qu'approximativement, à la hauteur de sa tâche.

L'ordre du jour ne fournit pas la preuve que les dirigeants de la F.S.I. aient compris l'importance des problèmes signalés. En ce qui concerne les questions sus-visées, il ne prévoit que deux rapports, à savoir un rapport à faire par L e i p a r t, sur l'action internationale pour la journée de huit heures, et un rapport à faire par J o u h a u x, sur la question du désarmement et de l'action contre la guerre et le militarisme. Un troisième rapport à faire par M e r t e n s, sur la situation économique mondiale, donnera peut-être lieu à un échange de vues au cours duquel quelques autres questions pourront être soulevées. Une chance s'offre donc au congrès et il est à espérer qu'il ne manquera pas de saisir l'occasion.

Les discussions relatives à la structure organique de la F.S.I. accapareront, hélas, beaucoup de temps. On devra s'occuper de la composition du secrétariat, du rendement du personnel et de la situation des finances qui est plus que précaire. Les dépenses dépassent de beaucoup les rentrées. Des propositions tendant à une augmentation des cotisations ont été faites, mais il est fort douteux qu'elles soient votées. Quelles que puissent être les raisons pour lesquelles les Centrales syndicales ne désirent ou ne peuvent pas payer des cotisations plus élevées, il est et il reste dérisoire qu'une Internationale syndicale qui se dit l'Internationale syndicale par excellence ou vise en tout cas à le devenir, soit appelée à remplir sa tâche étendue et importante, en encaissant des cotisations d'un peu plus d'un cent hollandais par membre et par an. La lutte contre la guerre et le militarisme, la lutte contre la réaction et le fascisme, la lutte contre le capitalisme et l'impérialisme, la lutte pour l'amélioration des conditions de travail, pour la conquête de la journée de huit heures, pour la socialisation de la terre et des moyens de production et un tas d'autres choses — tout cela pour pas plus d'un cent hollandais par membre et par an ! On ne saurait vraiment le faire à meilleur compte !

Une proposition importante a été faite par la Commission syndicale d'Autriche tendant à ne plus baser uniquement à l'avenir la F.S.I. sur le groupement des Centrales syndicales, mais à l'étendre également aux Secrétariats professionnels internationaux. Il y a lieu de se réjouir de ce que la conviction que la présente structure organique de la F.S.I. ne répond plus aux exigences de l'heure actuelle, gagne du terrain. Il est vrai que ce n'est pas la considération que les Secrétariats professionnels internationaux constituent au fond, comme étant les porteurs de la pensée internationale et les organismes d'exécution de l'action internationale, la matière dont doit être construite la F.S.I., qui donne lieu à cette proposition. La question financière y joue également son rôle, attendu que la Commission syndicale d'Autriche désire assainir et fortifier les finances de la F.S.I. au moyen des cotisations que celle-ci recevrait de la part des Secrétariats professionnels. Il n'y a évidemment aucune objection contre cette conception, si l'on admet en même temps que l'influence exercée par les Secrétariats professionnels sur l'activité de la F.S.I. doit être tout aussi grande que celle des Centrales syndicales. En effet, la proposition autrichienne tend à cela.

Le Congrès de la F.S.I. sera-t-il en mesure de résoudre le problème d'une façon satisfaisante? Nous nous permettons d'en douter. Une opposition assez vive de la part des Centrales syndicales contre la proposition est probable pour diverses raisons et, parmi les Secrétariats professionnels, il y aura certainement un nombre qui, sans parler des autres inconvénients de la solution, n'auront pas fort envie de verser des

cotisations à la F.S.I. Il est un fait en tout cas que les dirigeants de la F.S.I., conformément à un rapport présenté par Oudegeest sur la question, s'opposent de toute leur force contre une admission des Secrétariats professionnels au sein de la F.S.I. sur un pied d'égalité avec les Centrales syndicales.

Il serait erroné de vouloir prétendre que les regards des ouvriers de tous les pays se dirigent à l'heure qu'il est vers Paris et qu'ils attendent anxieusement quelles seront les décisions que prendra l'Internationale. La grande masse des travailleurs ne se soucie point du congrès, ne fut-ce que pour la simple raison que la très grande majorité ne se doute même pas qu'un congrès a lieu. Ceci ne diminue cependant en rien les responsabilités du congrès vis-à-vis des ouvriers de tous les pays. Puisse-t-il pleinement se rendre compte de ces responsabilités ! Ce n'est pas seulement l'existence de la F.S.I., dans sa forme actuelle ou dans une autre forme, c'est le sort futur de la classe ouvrière qui est en jeu. E. F.

\*\*\*

### L'I. T. F. et l'égoïsme professionnel.

Les Communiqués de Presse de la Fédération syndicale internationale du 29 juin reproduisent, sous l'entête «Opinions sur le Congrès syndical international de Paris», quelques réflexions parues dans l'organe de la Confédération des syndicats allemands «Die Arbeit», au sujet des propositions tendant à une modification de la structure de la F. S. I. Pour motiver l'affirmation que l'égoïsme professionnel «commence à se faire sentir aussi dans l'ordre international», l'article signale que «l'Internationale des transports suggéra, au moment de la grève générale anglaise, de destiner aux ouvriers des transports une partie du produit des collectes». Est alléguée en outre, comme une preuve de ce que les Secrétariats professionnels internationaux tâchent de se décharger les uns sur les autres, l'assertion des ouvriers des transports disant qu'un boycottage de transports devient inutile, du moment que la production est suspendue dans les usines intéressées à la lutte.

Nous n'avons pas l'intention d'examiner ici l'exactitude de la thèse formulée par l'organe de la C.G.T. allemande ou de la contester. Nous ne voulons toutefois pas laisser passer sans un mot de protestation, le fait que se sont précisément les ouvriers des transports et leur Internationale que l'on cite pour motiver cette thèse. L'I.T.F. et les organisations adhérentes, les seules qui aient jamais fait preuve de solidarité internationale effective — lors du boycottage de la Hongrie, lors de l'empêchement de transports de munitions devant servir à combattre la Russie, en partie également, lors de l'occupation de la Ruhr et finalement, à l'occasion de la grève générale anglaise — sont vraiment les dernières à qui l'on puisse reprocher d'être animées d'égoïsme professionnel et de vouloir se décharger de leurs devoirs sur d'autres.

Il est vrai que l'assertion que l'Internationale des transports aurait demandé, pendant la grève générale anglaise, que l'on destine aux ouvriers des transports, une partie des sommes recueillies est exacte. Cette demande ne constitue cependant qu'un chaînon dans la longue chaîne des propositions et demandes adressées depuis des années à la F.S.I. pour que celle-ci prenne finalement les mesures voulues, afin que les ouvriers des transports, dans les cas où ceux-ci engagent — en contradiction avec l'égoïsme professionnel qu'on leur suppose — la lutte au profit d'autres catégories ouvrières, pendant que les travailleurs d'autres professions accordent, tout au plus, une attention bienveillante au mouvement, ne soient pas seuls à porter l'ensemble des charges financières résultant de pareils mouvements et de leurs conséquences. E. F.

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

*Nos organisations dans les Balkans.*

## II.

La troisième des organisations adhérentes avec laquelle j'entrai en contact, fut celle des ouvriers des transports de Roumanie. On pourrait écrire un long article, rien que sur l'activité de cette organisation, dans cet Etat policier par excellence — appelé non à tort le gendarme de l'Europe — où les deux fractions du mouvement ouvrier, ou tout au moins ce qui en reste après des disputes infinies, sont à tour de rôle opposées l'une à l'autre, mais persécutées de façon identique, par le gouvernement; dans ce pays où une législation sociale admirable existe sur papier, où la Convention de Washington sur la journée de huit heures a été ratifiée, mais où la pratique ne nous fait voir que l'arbitraire et la persécution à outrance du mouvement ouvrier, où le personnel des chemins de fer — soi-disant pour combattre le danger communiste — n'a même pas le droit de se syndiquer, et où les travailleurs de toutes les entreprises importantes sont privés du droit de grève.

Ce que l'organisation des transports a réussi à réaliser dans ces circonstances, la classe parmi les meilleures de l'I. T. F. Le court aperçu suivant le prouvera.

En 1912, l'organisation fut fondée comme suite à une fusion des syndicats locaux des différents ports. L'effectif s'élevait alors à environ 7.000, sur un nombre total d'environ 15.000 travailleurs entrant en ligne de compte. Entre 1912 et 1916, un total de onze grèves furent menées qui apportèrent une amélioration considérable des conditions de travail. En juin 1916, lorsqu'il devint évident que la Roumanie participerait à la grande guerre, les ouvriers des transports firent leur devoir, en prenant part aux démonstrations de protestation organisées par le mouvement ouvrier. A cette occasion, une dizaine de nos camarades furent tués et un grand nombre d'entre eux blessés au cours d'une démonstration qui eut lieu à Galatz. Je suis convaincu d'avoir agi dans l'esprit de toutes nos organisations, en déposant à Galatz, sur leur tombeau commun, une couronne ornée d'un ruban portant une inscription, et en commémorant, en présence d'un grand nombre de dirigeants et d'hommes de confiance de l'organisation, les camarades tombés en accomplissant leur devoir en des heures difficiles.

Les démonstrations contre la guerre n'eurent pas le résultat espéré. Vers l'époque où la déclaration de guerre devait avoir lieu, tous les dirigeants à peu près de l'Union des transports, de même que de certaines autres organisations, furent emprisonnés pendant quelques semaines, afin de laisser les mains libres au gouvernement qui réussit pleinement en ses desseins.

En 1919 les ouvriers des transports participèrent à la grève de 24 heures proclamée par la Confédération des syndicats en protestation contre la guerre entre la Roumanie et la Hongrie; ils ne manquèrent pas non plus en 1920 de prendre part à la grève de sympathie en faveur du personnel des chemins de fer. C'est alors que le gouvernement estima le moment venu pour prendre sa revanche. Tous les dirigeants de la Confédération des syndicats et de l'Union des transports furent arrêtés et condamnés à des peines d'emprisonnement allant d'un demi-mois à 17 mois. Le président de l'organisation des transports fut condamné à 3 mois, le secrétaire à 17 mois de prison

qu'ils durent passer dans une ancienne forteresse souterraine. Une grève de la faim fut nécessaire pour obtenir des autorités le droit de pouvoir lire en prison. Tous les bureaux, tant du comité central que des sections locales, furent occupés par des militaires; les écritures et les montants en caisse furent séquestrés — sans être jamais rendus — et les meubles furent détruits. L'organisation qui, avant cette grève, comptait 12.000 membres (8.000 ouvriers des ports et 4.000 marins et bateliers), fut totalement anéantie. Ce ne fut qu'en 1922 qu'on réussit à reconstituer des syndicats locaux qui, en 1923 seulement, se réunirent de nouveau en une union comptant un total de 2.000 membres.

Bien que depuis 1921, une défense légale de grève existe également pour les ouvriers des transports, trois grèves eurent lieu dans les années 1923 et 1924 qui se terminèrent par une victoire. Les salaires qui, avant la grève, étaient parmi les plus bas payés en Roumanie, sont actuellement les plus élevés, mais il ne faut pas oublier que la longue crise économique actuelle accompagnée de chômage, frappe surtout les ouvriers des transports. A Braïla, le principal port pour le commerce du blé, le travail chôma pendant plus de 5 mois de l'année 1926. Des contrats ont été conclus, également dans d'autres ports tels que Reni où la main-d'œuvre est entièrement syndiquée, qui assurent aux dockers des salaires journaliers de 500 lei (équivalent à florins 7.50). Dans un grand nombre de ports, l'exécution du travail se trouve entièrement entre les mains de l'organisation qui entreprend les travaux de de chargement et de déchargement des navires et de transport des marchandises et désigne les ouvriers. Là où des grues et des élévateurs sont en usage, le gouvernement les loue à l'organisation; tous les autres engins sont de la propriété de l'organisation.

Le nombre des membres s'élève actuellement à plus de 5.000. A Braïla, siège de l'organisation, environ 95 % des travailleurs sont syndiqués (1.000 charretiers pour 100 %, 1.300 ouvriers des ports pour 90 %), cela sans tenir compte de la main-d'œuvre de passage. A Galatz, et Constanta, les deux grands ports de la Mer Noire (exportation de bois et de pétrole), la situation est moins favorable, comme une conséquence de circonstances locales de nature passagère, découlant de l'attitude incorrecte d'anciens dirigeants.

Lorsque en 1923, le mouvement syndical roumain fut divisé par une scission, l'Union des transports réussit à conserver son unité et à présent le danger d'une scission peut se dire conjuré.

La cotisation ordinaire s'élève à 80 lei (environ fl. 1.20) par mois; les arrérages nés en temps de chômage sont rattrapés par la suite. Les membres payent cependant encore diverses cotisations supplémentaires. Dans chaque port de quelque importance, l'organisation possède son propre immeuble, dont les frais ont été portés par les membres. A Braïla, chacun d'entre eux a payé pendant un an et demi (1924 à 25) 400 lei pour ce but uniquement; certains payèrent même 700 lei. A Galatz, où le nombre des syndiqués est moins élevé, chaque membre paya en 1925 environ 800 lei pour l'immeuble syndical; à Reni, les membres versent, à partir du 1er septembre 1926, lorsqu'ils travaillent, une somme de 20 lei par jour pour l'immeuble à fonder. Les cotisations à la Centrale syndicale du pays, de 25 lei par an, sont également payées par les membres en sus de la cotisation normale et lorsqu'en 1923, un referendum fut tenu concernant l'adhésion à l'I. T. F., les membres savaient qu'une adhésion signifierait pour eux une nouvelle cotisation supplémentaire de 30 lei (45 cents hollandais) devant servir à couvrir les cotisations à l'I. T. F. et les frais de représentation aux congrès et conférences interna-

tionaux. Ce nonobstant, une majorité écrasante se prononça en faveur de l'adhésion. L'affiliation à la Fédération balkanique de l'I. T. F., décidée par la suite de façon unanime, coûte encore aux membres une somme de 10 lei par an.

Les membres payent en outre une cotisation de 1 lei par jour pour la caisse d'enseignement de l'organisation qui sert à faire face aux dépenses de l'œuvre d'éducation (bibliothèques, écoles, lutte contre l'analphabétisme). L'organe hebdomadaire coûte aux membres 3 lei par semaine, le même prix que les grands journaux quotidiens. Le nombre des lecteurs varie entre 3.000 et 5.000, chiffre qui oscille d'après le degré d'occupation. Les bénéfices nets réalisés par le journal s'élèvent à environ 8.000 lei par semaine. A la fin de l'année, ces sommes sont employées dans un but utile; en 1926 l'organe du parti socialiste reçut un secours de 20.000 lei, une somme de 24.000 lei fut versée aux ouvriers métallurgistes en grève et depuis janvier 1925, un montant de 60.000 lei a été mis de côté pour pouvoir fonder une propre imprimerie. Jusqu'à janvier 1925, l'organisation publiait un organe mensuel, mais les membres ont réuni une somme de 57.000 lei pour permettre la publication d'un journal hebdomadaire. La fortune totale de l'organisation s'élève à présent à environ 5 millions de lei.

Il va sans dire qu'un pareil esprit de sacrifice de la part des membres permet à l'organisation de faire du travail utile. Aussi s'emploie-t-elle à maints égards, non seulement pour la lutte pour plus de bien-être, mais également pour former et éduquer les membres et fortifier le mouvement ouvrier en général. Les immeubles appartenant à l'organisation comprennent des salles de réunion que d'autres organisations peuvent employer, moyennant remboursement des frais d'éclairage, chauffage etc. Dans toutes les sections, des conférences sont faites tous les mois par des personnes au courant des questions économiques et sociales. A Braïla, un club d'études organise des réunions hebdomadaires où sont traitées toutes espèces de questions scientifiques. Toutes les années, des cours de vacances où les diverses sections peuvent envoyer quelques élèves, sont organisés entre le 15 mai et le 15 juin. Entre décembre et mars, lorsque les glaçons sur le Danube suspendent entièrement ou en partie le travail dans les ports, les diverses sections organisent pendant quatre soirs par semaine des cours sur des sujets scientifiques et sociaux. Depuis janvier 1927, une bibliothèque a nouvellement été fondée à Braïla; elle compte à présent environ 2.000 volumes et a attiré pendant le premier trimestre plus de 600 lecteurs.

Tous les membres de l'organisation bénéficient, pour eux et leurs familles, des soins médicaux gratuits, des médicaments etc. A Braïla, une clinique a été fondée à laquelle sont attachés deux médecins et qui, en 1926, a apporté de l'aide dans plus de 10.000 cas.

Des secours sont versés en cas de décès des membres de la famille des syndiqués (enfant 1.500 lei, épouse 3.000 lei), de même qu'en cas de décès du mari (3.000 leis.) Un projet d'assurance-vieillesse est actuellement à l'étude — les ouvriers des transports sont exclus en Roumanie du bénéfice de la loi sur l'assurance-vieillesse — et une assurance de ce genre sera probablement introduite en 1928, contre paiement d'une cotisation spéciale.

Depuis 1923, l'organisation possède une banque à elle, avec un capital social de 500.000 lei, en actions de 500 lei dont 26 % sont de la propriété de l'Union. Les membres actionnaires ont élu le Comité directeur de l'organisation comme conseil d'administration de la banque, conseil qui exerce ses fonctions à titre honorifique. La banque fait des avances en cas de chômage

(aucune assurance légale ou indemnité de chômage n'existe) et réclame pour ses avances 10 % d'intérêt des membres et 24 % des personnes étrangères. Les banques privées comptent comme règle 30 % ou davantage. La banque offre en outre l'occasion de faire des économies et accorde un taux de 8 % sur les dépôts. Elle administre en plus un dépôt de bois (utilisé presque exclusivement comme combustible) et le vend en général à un prix inférieur de 10 % au prix demandé par les particuliers. Elle gère aussi un dépôt de fourrage pour les charretiers qui, généralement, possèdent 1, 2 ou 3 chevaux. Pour terminer, la banque dirige depuis novembre 1926, un atelier de tailleurs qui occupe 20 hommes, offre des facilités de paiement et a commencé à présent à confectionner des vêtements de travail à bon compte. Cet atelier qui n'existe que depuis peu de temps, a déjà réalisé des bénéfices. Personnellement, j'ai pu constater que l'atelier en question peut livrer de façon satisfaisante et très rapidement.

Le total des bénéfices nets réalisés par la banque en 1926 s'élève à 150.000 lei qui ont été versés entièrement aux réserves.

Une preuve caractéristique de l'influence dont l'organisation des transports jouit en Roumanie, nous est fournie par le fait que, tandis que des représentants du gouvernement et des armateurs étaient déjà réunis à Braïla pour s'entretenir avec le Comité directeur de l'organisation au sujet de certaines mesures à prendre dans l'intérêt des ports roumains, la conférence fut renvoyée, comme suite à l'arrivée du secrétaire de l'I. T. F., et les délégués gouvernementaux et patronaux s'en retournèrent, pour revenir une semaine plus tard.

On peut dire, somme toute, que c'est là une organisation dont l'I. T. F. a le droit d'être fière. Les meetings fort fréquentés dans lesquels j'ai eu l'occasion de parler à Braïla, Galatz et Constanta, donnèrent une nouvelle preuve de la place importante que la pensée internationale occupe parmi les ouvriers des transports roumains.

\*  
\*\*

En ce qui concerne la *Turquie*, je ne puis hélas donner aucune information. Le régime «démocratique» actuel y a anéanti ce qui s'y était formé après la guerre comme mouvement ouvrier indépendant. Toutes les tentatives faites pour entrer en contact avec les personnalités dirigeantes de l'ancien mouvement syndical parmi le personnel des chemins de fer et des tramways, parmi les ouvriers des transports ou les matelots et chauffeurs des remorqueurs du port de Constantinople, restèrent sans résultat.

\*  
\*\*

Quelle différence avec ce que j'ai trouvé en *Grèce*! En dépit des difficultés que les travailleurs rencontrent dans ce pays également, j'y ai trouvé un grand nombre de camarades animés d'enthousiasme.

La Fédération des Cheminots affiliée à l'I. T. F. depuis 1925, a réussi, s'appuyant sur les sentiments de de solidarité et de fraternité régnant parmi le personnel des chemins de fer, à se remettre en partie des graves échecs subis après les grèves de 1922 et 1925, au sujet desquelles les camarades grecs donneront eux-mêmes des renseignements plus détaillés. En dépit des mesures de représailles de la part du gouvernement et des compagnies privées — à présent encore, le nombre des révoqués se chiffre à environ 600 — l'organisation compte de nouveau près de 6.000 membres, soit 50 % de l'effectif total du personnel. Un détail est à noter. Après le personnel de la locomotive qui est syndiqué pour 85 %, les fonction-

naires constituent la catégorie la plus importante au sein de l'organisation. Parmi ceux du service de l'exploitation, 70 % sont syndiqués, parmi ceux de la traction 90 % et parmi ceux des bureaux centraux 40 %, soit une moyenne d'environ 60 %. Un grand nombre des dirigeants, aussi bien de l'organisation que de la Centrale syndicale du pays, ont été recrutés parmi ces fonctionnaires. Parmi les fonctionnaires supérieurs peuvent seuls adhérer à l'organisation ceux issus des grades inférieurs.

Devant la violence brutale du gouvernement et des directions, nos camarades grecs, bien qu'affaiblis et ayant eu beaucoup à endurer, ont su conserver leur unité. S'il continue à en être ainsi et si, en dépit des divergences d'opinion concernant la tactique à suivre, chacun s'efforce de consolider l'organisation commune et non pas de satisfaire ses intérêts personnels ou ceux de sa catégorie, il ne sera qu'une question de peu de temps que la Fédération grecque des cheminots puisse reconquérir son influence de naguère. Son passé et l'esprit qui anime un noyau de militants zélés et convaincus, nous en sont garants.

Une nouvelle adhésion à enregistrer est celle de la Fédération panhellénique des marins qui a également été atteinte sérieusement par les conséquences des grèves perdues, et souffre actuellement encore de la crise économique dans l'industrie de la navigation. Elle groupe à présent de nouveau 20.000 membres dont un grand nombre est cependant sans travail. Ce que nous avons appris concernant sa structure organique, son histoire et ses dirigeants, nous donne toutefois la certitude qu'un jour, elle sera parmi les meilleures de nos organisations.

\*  
\*\*

Mon voyage dans les Balkans a eu comme conséquence d'augmenter les possibilités d'organisation parmi les ouvriers des transports de Yougoslavie et les cheminots de Roumanie et de rendre plus probable l'adhésion du personnel des tramways de Yougoslavie, de l'Association des ingénieurs de Bulgarie et de l'organisation des transports de Grèce. Il va sans dire que nous espérons que ces buts pourront être atteints prochainement. Ce que nous avons toutefois acquis dès à présent, c'est le contact plus intime avec les organisations adhérentes des pays balkaniques, c'est la certitude que nous avons, dans ces pays, des camarades, pleinement à la hauteur de la tâche difficile qui leur incombe occupant des postes d'avant-garde, et qu'il existe là-bas des organisations dont l'I. T. F. a le droit, en tenant compte des circonstances, de s'enorgueillir.

Je veux ajouter pour terminer qu'aucune réunion, fût-elle grande ou petite, n'a eu lieu pendant mon voyage où les camarades des Balkans ne m'aient pas demandé de transmettre l'expression de leurs sentiments de solidarité et leurs salutations les plus fraternelles à tous les camarades de l'I. T. F., luttant côte à côte avec eux pour la réalisation des buts communs.

Je termine cet article en m'acquittant de cette mission.

N. N a t h a n s.

### QUI EST CONTRE L'UNITE ?

C'est sous cette entête qu'un article a été lancé de Moscou contre l'I. T. F. et contre le soussigné personnellement, parce que celui-ci aurait déclaré dans une interview donnée à Sofia, que les ouvriers russes des transports étaient contre l'unité internationale. Je veux simplement répondre à cela que, dans l'interview en question, je n'ai point mis en cause l'honnêteté et la

sincérité du désir d'unité des syndicats russes — loin de là ! J'ai déclaré uniquement au sujet de l'attitude de *Losowsky*, que s'il avait désiré intentionnellement saboter et faire échouer les tentatives d'unité faites à différentes époques, il n'aurait pas pu agir autrement qu'il ne l'a fait, affirmation que je suis prêt à répéter en tout temps et à étayer de preuves.

Il appartient aux syndicats russes qui certainement ressentent autant que nous la nécessité impérieuse de l'unité, de décider si et jusqu'à quel point, ils veulent prendre sur eux la responsabilité des actes de *Losowsky* et de ses acolytes dans différents pays. En agissant ainsi, ils ne favoriseront toutefois pas la cause de l'unité.

N a t h a n s.

## Chronique syndicale.

### *La crise économique en Italie.*

Le soi-disant assainissement des finances et les efforts faits par le gouvernement de Mussolini pour maintenir la lire au niveau actuel, ont précipité l'économie italienne dans une crise des plus graves qui pose au fascisme des problèmes fort ardues. Dans d'autres pays également, la stabilisation de la monnaie a été accompagnée de secousses et de contractions économiques plus ou moins accentuées, mais en Italie, elles semblent prendre une forme particulièrement sérieuse.

La crise de déflation comporte en Italie un caractère spécial qui diffère des événements survenus dans la plupart des autres pays ayant stabilisé ou assaini leur monnaie au cours de ces dernières années, du fait qu'elle frappe de grands groupes de *paysans*, cultivant principalement des terrains affermés. C'est dans ce domaine avant tout que se venge une mesure prise par le gouvernement italien l'année passée et motivée principalement par la préoccupation de sauvegarder le niveau de la lire. Cette mesure consistait en la demande pressante adressée aux paysans du pays entier, de cultiver du blé dans la plus large mesure possible, afin de limiter de la sorte l'importation en céréales qui, dans les années de l'après-guerre, n'avait fait qu'augmenter. Les banques reçurent à cet effet l'instruction de venir en aide aux paysans au moyen de crédits étendus. Pareille initiative du gouvernement italien ne laissa pas de donner des résultats. Les paysans se conformèrent en grand nombre à la solution recommandée comme étant la voie du salut et tout semblait indiquer que l'Italie gagnerait sa « bataille du froment ». Vint alors la question de la stabilisation de la monnaie. Le pouvoir d'achat de la lire sur le marché mondial augmenta et, favorisés par des moissons exceptionnellement riches, les marchés de céréales de l'étranger furent en mesure de faire des offres à des prix bien inférieurs à ceux valables en Italie. Le paysan italien se voit donc contraint d'écouler sa moisson de céréales à un prix seulement légèrement au-dessus de la moitié du prix escompté

lors des semailles et se trouve en même temps accablé de lourdes dettes à l'égard des banques.

On comprend que ce développement des faits a vivement contrarié les paysans italiens et que leur indignation s'est manifestée en première ligne par une demande tendant à réduire sensiblement les baux à payer aux grands propriétaires fonciers. Afin de ne pas exaspérer davantage cette indignation et apparemment dans le but de ne pas soulever contre lui les paysans, le fascisme n'ose pas s'opposer aux revendications des paysans. Une réduction des taux des loyers a été en effet pratiquée dans diverses parties du pays, ce qui a valu à Mussolini le mécontentement des propriétaires fonciers.

Il va sans dire que la crise d'assainissement fait sentir également ses conséquences dans l'industrie. Il est vrai que celle-ci est en état d'acquiescer à meilleur compte les matières premières dont elle a besoin, mais d'autre part, la concurrence étrangère se fait sentir davantage, ce qui rend plus difficile à l'industrie italienne de trouver des débouchés, tant sur le marché intérieur que sur celui de l'étranger. Le premier effet pratique a été un accroissement du chômage dans les régions industrielles, ce qui crée un nouvel élément d'inquiétude pour le régime fasciste. A Turin, plusieurs manifestations de sans-travail ont déjà eu lieu. Il est à remarquer que les autorités ont fait disperser ces démonstrations par des soldats et non pas par la milice fasciste. Ceci s'expliquerait — d'après ce qu'on mande au «Daily Herald» — par le fait que les autorités fascistes n'ont pas confiance en la milice et craignent que ses membres ne se déclarent solidaires avec les manifestants.

Dans tous ces événements, il ne s'agit que des tout premiers effets de la crise italienne. Les conséquences réelles et générales doivent encore suivre. Pour le comprendre, on n'a qu'à lire le discours fait récemment par le président de l'Association générale des Industriels italiens à une conférence de cet organisme. Dans ce discours, l'orateur signala aux délégués présents la nécessité de réduire aussi rapidement que possible les frais de production et il indiqua par les paroles suivantes, le sens dans lequel cette diminution devait être réalisée: «Les salaires n'ont certainement pas été abaissés dans une mesure égale à l'augmentation de la valeur-or de la lire. Ceci n'était pas possible car, en considération du fléchissement minime du coût de la vie et du resserrement du revenu des ouvriers par la réduction obligatoire des heures de travail (chômage partiel), on ne pouvait pas sur-le-champ réclamer d'eux un sacrifice correspondant à l'augmentation du cours de la devise italienne.»

Cette façon de s'exprimer est assurément assez prudente, mais il est cependant certain que les industriels auront compris la portée de la phrase. On annonce en effet, que dans une série d'industries, des réductions de salaires assez importantes ont été décidées. Les salaires du personnel des tramways seront par exemple diminués de 12 %, tandis que les armateurs — ainsi annonce-t-on à la Wiener Arbeiterzeitung — conçoivent «des espérances encore plus grandes». Nous empruntons à la même source que les ouvriers auxiliaires des chemins

de fer de l'Etat devront perdre de 20 à 30 livres par mois, et tout cela en dépit du fait que le coût de la vie a à peine baissé ces derniers temps.

Dans l'ordre des choses actuel, le fascisme doit d'abstenir, ne fut-ce que pour des motifs de conservation personnelle, de se décharger d'une façon par trop radicale sur les masses ouvrières des conséquences de la crise et il doit viser autant que possible à réaliser des compromis. C'est cette politique de compromis qui l'a jusqu'à présent protégé de l'effondrement, mais il est douteux qu'elle soit assez efficace pour l'aider à surmonter la crise actuelle. Il est sans doute recommandable de suivre avec la plus grande attention les événements qui se déroulent actuellement en Italie.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

### Abonnements au Bulletin d'Informations.

Une circulaire a été adressée aux organisations adhérentes les informant à nouveau que leurs membres peuvent s'abonner au Bulletin d'Informations de l'I. T. F. au prix de 1 florin par an. Des numéros-spécimens du numéro de juin, sont à leur disposition.

L'intention existe de publier également une édition hollandaise et espagnole, s'il est possible de réunir un nombre suffisant de commandes.

Le nombre total des abonnés est actuellement d'environ 3.500. Ce nombre pourra et devra cependant encore être considérablement augmenté. Nous prions les organisations adhérentes de nous accorder leur aide à ce sujet.

### Insigne.

Le nouvel insigne pour la section des cheminots a été bien accueilli partout. Il est livré au prix de 25 cents, sous forme de broche ou d'épingle. Les commandes sont à adresser à l'I. T. F., par l'intermédiaire des Comités nationaux.

### Enquête concernant la question des heures de travail aux chemins de fer.

Par circulaire, nous avons invité les organisations adhérentes de cheminots à rédiger sur les heures de service et de repos, des rapports semblables à celui concernant la Suisse, publié dans le numéro de juin de notre Bulletin d'Informations. Nous espérons que les organisations de cheminots donneront suite à notre demande, afin de nous permettre la publication interrompue de pareils aperçus.

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

Le manifeste imprimé en 9 langues, ainsi que les cartes d'adhésion ont été expédiés aux organisations des gens de mer. Nous avons le ferme espoir qu'à présent la distribution des manifestés a été entamée dans tous les pays et qu'aucun marin ne quittera le port, sans avoir été informé de notre action. Le renvoi des cartes d'adhésion remplies doit se faire, autant que possible, par paquets de 100 cartes.

### Compte-rendu de la Conférence des conducteurs d'automobiles.

Le compte-rendu de la Conférence des conducteurs d'automobiles, tenue à Paris du 27 au 29 juin dernier, est en préparation. L'envoi gratuit du compte-rendu sera comme d'habitude fait aux organisations dans un nombre d'exemplaires proportionné à leurs effectifs (voir Bulletin d'Informations de décembre 1926). Les personnes désirant recevoir d'autres exemplaires (à raison de 75 cents par exemplaire) sont priées d'adresser leurs commandes au secrétariat.

### Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes:  
Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux frs. 3.000.—  
Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer fl. 540.—



## La productivité des cheminots des Etats-Unis.

Une étude faite par M. Walter H. Dunlap concernant le développement du degré de productivité des cheminots des Etats-Unis a donné des résultats intéressants. L'étude englobe une période allant de 1890 à 1926, mais ne s'étend, à partir de 1911, qu'unique-ment aux chemins de fer de la classe I. Les autres chemins de fer ont été laissés hors de considération, mais les résultats de l'enquête n'ont pas été sensible-ment influencés par cette omission, vu que les che-mins de fer de la classe I (les entreprises de chemins de fer dont les dépenses d'exploitation se chiffrent à \$ 1.000.000 ou davantage par an) occupent environ 95 % de toutes les personnes employées aux Etats-Unis dans l'industrie des chemins de fer. Il faut tenir compte évidemment, de ce que les chemins de fer n'appartenant pas à la classe I accusent une moindre densité de trafic et que, par conséquent, aux chemins de fer de la classe I, la productivité par unité de per-sonnel et de temps est supérieure à celle qu'on peut enregistrer auprès des autres lignes.

L'«unité de trafic» a été établie en sorte qu'on a supposé un voyageur-mille comme équivalant à 3 tonne-milles. Ce procédé est appliqué de façon gé-nérale aux Etats-Unis et est motivé par le fait que chaque voyageur-mille réclame 2,54 à 3,86 fois autant d'heures de travail qu'une tonne-mille. Il faut noter avec cela que sur les chemins de fer américains, le trafic-mar-chandises dépasse de beaucoup le trafic-voyageurs et que le nombre des tonne-milles est généralement 8 à 11 fois supérieur à celui des voyageur-milles. Il n'a d'ailleurs été tenu compte pour le calcul des tonne-milles que du chiffre de la charge utile pour laquelle les chemins de fer touchent une rétribution. Les quantités de marchandises transportées par les che-mins de fer pour leurs propres besoins, de même que le poids des voitures, ont donc été laissés hors de considération.

L'étude est divisée en deux parties ; la première partie s'étend sur la période allant de 1915 à 1926, la deuxième sur la période entière à partir de 1890. Cette division a été pratiquée parce que, depuis 1915, les rapports des compagnies de chemins de fer font égale-ment mention du nombre des heures de travail four-nies et qu'il était, par conséquent, possible d'exprimer en heures de travail, le rendement du trafic, tandis que pour la période avant 1915 de semblables données font défaut et qu'il fallait donc exprimer le ren-dement des entreprises par rapport au chiffre des effectifs. Pour autant qu'il est question dans cette partie de la statistique d'«heures de travail», il s'agit simplement de chiffres établis en exprimant une mo-dification du nombre des unités du personnel par une modification analogue des heures de travail fournies. La partie de l'étude portant sur la période allant de 1915 à 1926 peut également se réclamer d'une plus grande exactitude du fait que le calcul du nom-bre des personnes employées en moyenne annuelle n'avait lieu auparavant que sur la base d'un recense-ment fait une fois par an, tandis que ce recensement était effectué, dans la période allant de 1915 à 1921, 6 fois, et depuis 1921, 48 fois par an.

Les chiffres *absolus* du rapport qui nous commu-nique les résultats de l'étude et qui a été publié dans

la «Monthly Labor Review», le bulletin mensuel pu-blié par l'Office de statistique des Etats-Unis (numéro de mars 1927) ont finalement été traduits en des nom-bres-indices, ce qui facilite l'aperçu général.

Nous reproduisons ci-dessous le tableau I de l'étude :

*Indices de la productivité des cheminots des Etats-Unis pendant la période de 1915 à 1926.*  
(1er juillet 1914—31 décembre 1916 = 100.)

Année se terminant le	Unité de trafic	Ensemble du personnel		Personnel du train et de la locomotive	
		Heures de travail	Productivité par heure	Heures de travail	Productivité par heure
30 juin 1915 . . . . .	86.8	93.6	92.8	90.8	95.6
30 juin 1916 . . . . .	103.6	100.9	102.7	101.3	102.2
31 décembre 1916 . . . . .	109.6	105.6	103.8	107.9	101.6
31 " 1917 . . . . .	120.6	110.6	109.0	115.7	104.2
31 " 1918 . . . . .	125.4	116.0	108.1	117.7	106.6
31 " 1919 . . . . .	118.3	102.4	115.6	102.3	115.7
31 " 1920 . . . . .	129.5	110.8	116.8	115.6	112.0
31 " 1921 . . . . .	98.4	83.0	118.5	84.3	116.7
31 " 1922 . . . . .	104.8	85.2	123.0	88.2	118.8
31 " 1923 . . . . .	123.8	97.6	126.8	103.2	119.9
31 " 1924 . . . . .	116.7	89.7	130.1	93.5	124.9
31 " 1925 . . . . .	122.6	89.5	137.0	93.8	130.7
10 mois de 1926 . . . . .	—	—	140.5	—	134.5

D'après ce tableau, la productivité par heure de travail a augmenté, pendant les onze années dont il s'agit, de 40,5 % pour l'ensemble du personnel et de 34,5 % pour le personnel des trains et de la locomotive.

Le tableau II indique les

*Indices de la productivité de tous les cheminots des Etats-Unis pendant la période allant de 1890 à 1926.*

Année se terminant le:	Unité de trafic	Heures de travail	Productivité par heure	Année se terminant le:	Unité de trafic	Heures de travail	Productivité par heure
30 juin 1890	100.0	100.0	100.0	30 juin 1909	273.9	200.6	136.6
30 " 1890	100.0	100.0	100.0	30 " 1910	315.0	226.8	138.9
30 " 1891	104.9	104.7	100.2	30 " 1911	310.5	213.5	145.4
30 " 1892	114.8	109.6	104.8	30 " 1912	319.4	219.2	145.7
30 " 1893	122.0	116.6	104.6	30 " 1913	357.4	234.8	152.2
30 " 1894	110.2	104.0	106.0	30 " 1914	347.8	218.9	158.9
30 " 1895	109.0	104.8	104.0	30 " 1915	330.5	197.1	167.7
30 " 1896	120.3	110.3	109.1	30 " 1916	394.5	212.5	185.7
30 " 1897	118.0	109.9	107.4	31 déc. 1916	417.2	222.4	187.6
30 " 1898	138.0	116.7	118.2	31 " 1917	459.0	233.1	196.9
30 " 1899	149.8	124.0	120.9	31 " 1918	477.3	244.3	195.3
30 " 1900	169.8	135.8	125.0	31 " 1919	450.4	215.7	208.8
30 " 1901	178.2	143.0	124.7	31 " 1920	492.9	233.4	211.1
30 " 1902	193.6	158.7	122.0	31 " 1921	374.7	174.9	214.2
30 " 1903	211.2	175.2	120.5	31 " 1922	398.8	179.4	222.3
30 " 1904	215.0	173.0	124.3	31 " 1923	471.2	205.7	229.1
30 " 1905	230.7	184.5	125.1	31 " 1924	444.5	189.0	235.1
30 " 1906	260.7	203.0	128.4	31 " 1925	466.8	188.5	247.6
30 " 1907	286.1	223.2	128.2	10 mois 1926	—	—	254.0
30 " 1908	273.5	191.7	142.7				

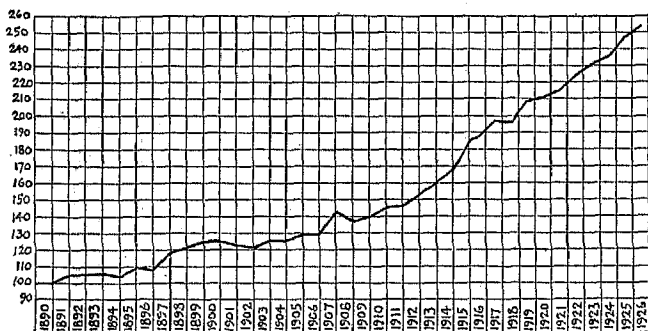
Pendant la période de 37 années 1/2 sur la-quelle porte l'étude dont il s'agit, la productivité de tous les cheminots a augmenté par conséquent de 154 %, ce qui correspond à une augmentation moyenne annuelle de 4,1 %. Il est à signaler que l'augmenta-tion au cours des dernières 14 années 1/2 s'est effec-tuée bien plus rapidement que dans les 23 années ayant précédé, car, tandis que l'augmentation pendant les années allant de 1890 à 1912, n'était que de 45,7 % au total, à savoir d'à peine 2 % en moyenne annuelle, l'augmentation moyenne annuelle pendant la période allant de 1912 à 1926 était de 5,1 %.

Lorsqu'on considère uniquement les années écoulées à partir de 1921, on constate même une augmentation moyenne de la productivité de près de 7 %.

A un autre égard également, ces nombres-indices sont instructifs. Tandis que les deux premières rangées de chiffres (unités de trafic et heures de travail) accusent de fortes oscillations, l'indice de la productivité accuse depuis 1909 un mouvement ascensionnel continu, arrêté une seule fois en 1918 (probablement comme suite à la rentrée au service des cheminots ayant fait la guerre).

Afin de mieux illustrer le mouvement du nombre-indice de la productivité, nous faisons suivre ci-dessous un :

Graphique de l'indice de la productivité par heure de travail pendant la période allant de 1890 à 1926.  
(1890 = 100).



L'enquête américaine ne s'étend pas aux causes de l'augmentation de la productivité. Celles-ci peuvent être de nature très différente. Entrent en ligne de compte comme facteurs essentiels : amélioration de la technique (puissance et capacité de charge augmentées des locomotives et voitures, mécanisation de la signalisation etc.), organisation meilleure du travail, plus grande densité du trafic et travail plus intensif. Probablement, tous ces facteurs ont concouru, mais la part prise par chacun d'eux dans l'augmentation de la productivité peut varier beaucoup et ne pourrait être établie que par une enquête détaillée.

Une conclusion importante du travail du statisticien américain s'impose. Tandis que le nombre total des heures de travail fournies en 1925 ne dépassait même pas de 90 % celles fournies en 1890, la nombre des unités de trafic a augmenté dans la même période de pas de moins de 366,8 %. C'est à dire que la productivité a augmenté plus de 4 fois aussi rapidement que le nombre des heures de travail fournies. Ce développement a conduit au fait qu'à l'heure actuelle le rendement des chemins de fer des Etats-Unis, calculé par unité du personnel, est de plus de 2 fois et demie celui de 1890.

— le.

## Les salaires des cheminots des Etats-Unis.

Conformément à une statistique de la «Interstate Commerce Commission» des Etats-Unis, les dépenses de personnel des chemins de fer des Etats-Unis s'élevaient en 1926 à un total de \$ 2.990.441.936, contre \$ 2.900.107.384 en 1925 et \$ 3.742.486.936 en 1920. Ces dépenses avaient donc baissé en 1926 de \$ 752.000.000, tandis qu'en même temps les recettes des chemins de fer dépassaient en 1926 de \$ 270.128.589 celles de 1920.

En se référant à ces chiffres, M. Leland Olds fait les constatations suivantes dans la Federated Press d'Amérique :

«La diminution des dépenses de personnel par rapport à 1920 a été réalisée, en partie par une réduction des salaires moyens et en partie par une diminution des effectifs. En laissant hors de compte les «switching and terminal companies» (entreprises de chemins de fer qui exploitent uniquement des gares de tête de ligne et des gares de manœuvres), les compagnies de chemins de fer de la classe I employaient en 1926 un nombre de 1.782.404 unités contre 2.022.832 unités en 1920. La rétribution moyenne, calculée sur la totalité du personnel, fut diminuée de \$ 1.820 en 1920 à \$ 1.657 en 1926.

Le revenu annuel moyen des personnes rétribuées à l'heure s'élevait en 1926 à \$ 1.585, contre \$ 1.569 en 1925, \$ 1.544 en 1924, \$ 1.556 en 1923 et \$ 1.558 en 1922. Une légère augmentation du niveau général des salaires a donc pu être enregistrée depuis 1922.

Le tableau ci-dessous indique les changements survenus auprès de certaines catégories du personnel des chemins de fer dans les années 1924 à 1926.

	Revenu annuel moyen:	
	en 1924	en 1926
Employés (classe B) . . . . .	\$ 1536	\$ 1561
Hommes d'équipe . . . . .	„ 876	„ 884
Ouvriers des ateliers de réparation des voitures . . . . .	1668	1749
Electriciens . . . . .	1932	1987
Mécaniciens de machine fixe . . . . .	1836	1898
Ouvriers auxiliaires . . . . .	1272	1322
Manœuvres des ateliers . . . . .	960	974
Chefs du mouvement . . . . .	3144	3233
Télégraphistes . . . . .	1752	1803
Chefs de train (service-voyageurs) . . . . .	2904	2973
Chefs de train (service-marchandises) . . . . .	2712	2785
Mécaniciens (service-voyageurs) . . . . .	3108	3211
Mécaniciens (service-marchandises) . . . . .	3012	3201
Serre-freins (service-voyageurs) . . . . .	1968	2015
Serre-freins (service-marchandises) . . . . .	2016	2090
Chauffeurs (service-voyageurs) . . . . .	2316	2409
Chauffeurs (service-marchandises) . . . . .	2088	2270

Un des faits les plus remarquables de cette statistique est constitué par le grand nombre de cheminots dont le revenu annuel reste au-dessous du chiffre du taux le plus bas qui ait jamais été établi pour les frais d'entretien d'une famille ouvrière. Il résulte du rapport que pour 418.767 agents, le revenu annuel moyen est inférieur à 1.000 dollars. A peu près un quart de tous les salariés des chemins de fer gagnaient moins de 1.000 dollars, tandis que le «National Industrial Conference Board» (Conseil national industriel) a évalué à 1.894 dollars la somme nécessaire pour l'entretien d'une famille ouvrière de 5 personnes. Plus de 80 % de ces ouvriers inférieurement salariés sont des hommes adultes, parfaitement qualifiés pour être chefs de famille.

Il y a 534.904 cheminots dont le revenu moyen annuel est de moins de \$ 1.200. Ce groupe constitue 1/3 de tous les salariés. Il faut que les salaires de cette importante catégorie d'ouvriers non qualifiés soient élevés au-dessus du minimum d'existence, avant que les travailleurs qualifiés puissent espérer atteindre à leur tour un niveau de vie satisfaisant.»





LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DES CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES, PARIS, JUIN 1927.

## OUVRIERS DU TRANSPORT

### L'importance de la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles.

Si la réunion de représentants des conducteurs d'automobiles tenue en 1924, à l'occasion du Congrès international des transports de Hambourg, a dû se limiter à la création de directives générales de principe, la deuxième Conférence internationale des conducteurs d'automobiles qui s'est réunie à Paris il y a quelques semaines, était d'un caractère entièrement différent. Le développement de l'organisation syndicale parmi les chauffeurs professionnels et le nombre des délégués à la conférence ont donné la preuve que l'essor formidable de la circulation automobile au cours de ces dernières années n'a pas passé inaperçu et que l'on se rend compte de la nécessité d'une collaboration internationale et de la prise de mesures d'un caractère international. Depuis 1924, les questions relatives à la circulation automobile et particulièrement celle de la sécurité du trafic, ont été placées à l'avant-plan des préoccupations dans tous les pays. C'est ainsi que les conditions préalables pour un travail productif étaient créées pour la conférence internationale des chauffeurs.

On peut dire en effet que les rapports présentés et les discussions engagées témoignaient d'une étude sérieuse et de connaissances approfondies.

Il n'est pas de ma tâche de commenter dans cet article de caractère général, la portée des résolutions votées par la conférence. Qu'il me soit toutefois permis de signaler ici que la conférence a pris des décisions d'une grande importance, tant pour les chauffeurs professionnels que pour la communauté. Elle ne s'est pas contentée de traiter la question de la sécurité de la circulation, mais elle a également accordé son attention aux revendications techniques et sociales des conducteurs d'automobiles. Il est vrai qu'en vue de la complexité des questions, un programme définitif, particulièrement en ce qui concerne les revendications d'ordre social, ne put pas être adopté ; les délégués approuvèrent cependant en principe les thèses des rapporteurs et donnèrent mission à la Commission consultative à créer, d'élaborer dans les détails les divers points du programme.

Il faut à mon avis, attacher une très grande importance à la création de cette commission consultative. L'existence d'un pareil organisme crée la possibilité de discuter et de sauvegarder dans le domaine international, les intérêts spéciaux des conducteurs d'automobiles, tandis que d'autre part, la décision signifie que l'I.T.F. a pleinement reconnu la signification de notre catégorie professionnelle pour son activité générale. Puissent les organisations adhérentes comprendre que leur collaboration est une des conditions préalables pour une activité féconde de la Commission consultative !

Dans le domaine organique, la revendication a été for-

mulée qu'il faut que les chauffeurs professionnels soient groupés sans distinction de catégorie dans l'organisation entrant en ligne de compte, c'est-à-dire adhérente, tant à la Centrale syndicale de leur pays qu'à l'I.T.F., ceci dans le but d'enrayer l'émiettement en diverses organisations et d'obtenir que, en ce qui concerne le groupement syndical par industrie, une exception soit admise pour les chauffeurs professionnels.

La cordiale hospitalité des camarades français mérite une mention toute spéciale. Pendant toute la durée de la conférence, ils nous ont aidés et secondés de leurs conseils et ils nous ont en outre offert l'occasion, en nous faisant visiter les principaux carrefours de la ville aux heures de mouvement intense, de constater comment, à Paris, les autorités et les automobilistes collaborent pour que la circulation formidable de la métropole se déroule autant que possible sans danger.

C'est ainsi que cette deuxième conférence internationale des conducteurs d'automobiles peut se dire un succès à tous points de vue. Il est à espérer que des résultats pratiques pourront rapidement être enregistrés dans tous les pays.

AUGUST FORSTNER.

### Conférence internationale des conducteurs d'automobiles.

(26 au 29 juin 1927 à Paris).

La Conférence internationale des conducteurs d'automobiles, convoquée par la Fédération internationale des Transports et à laquelle participèrent 49 délégués, a eu lieu à Paris, du 27 au 29 juin dernier. Etaient représentées 12 organisations comptant un effectif total de 95.000 membres et représentant les pays suivants : Allemagne, Autriche, France, Grande-Bretagne, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suisse et Tchécoslovaquie.

Des rapports détaillés touchant 12 pays différents furent soumis à la Conférence par le secrétariat de l'I.T.F. Ces rapports avaient trait, entre autres, à l'étendue et au développement de la circulation automobile, à l'organisation syndicale des chauffeurs, à la sécurité de la circulation et la responsabilité en cas d'accidents, de même qu'à la formation professionnelle des conducteurs d'automobiles.

Après l'ouverture de la séance par le camarade Nathans (secrétaire de l'I.T.F.), la conférence écouta un discours de bienvenue de Guinchard (France), après quoi des rapports sur les points suivants furent faits : Les organisations des chauffeurs dans les différents pays (rapporteur N. Nathans, secrétaire de l'I.T.F.); les dispositions concernant la délivrance des permis de conduire dans les différents pays (rapporteur A. Henderson, Grande-Bretagne), les dispositions concernant la sécurité de la circulation automobile (rapporteur J. Guinchard, France); programme international de revendications des chauffeurs professionnels (rapporteur A. Reitz, Allemagne). A. Forstner (Autriche) et A. Reitz (Allemagne) rapportèrent en outre sur la session du Comité d'étude de la circulation routière de la Société des Nations, de même que sur la Conférence internationale de la circulation routière, tenues respectivement à Milan et à Paris, auxquelles ils avaient assisté en qualité de représentants de l'I.T.F. Après un court débat, le rapport de Nathans fut approuvé et donna lieu au vote de résolutions dans lesquelles la Conférence émit l'avis que, pour obtenir une législation uniforme concernant la circulation routière et une représentation efficace vis-à-vis des autorités, la création de puissantes organisations professionnelles était nécessaire. Devront être consi-

dérées comme organisations entrant en ligne de compte pour syndiquer les chauffeurs professionnels, les groupements syndicaux affiliés à la Centrale syndicale du pays en question, de même qu'à l'I.T.F. Par une autre résolution, les organisations adhérentes s'engagent à accorder aux membres d'une autre organisation affiliée à l'I.T.F. se trouvant de passage dans leur pays, des conseils, un appui effectif, de même que l'assistance judiciaire.

Une commission fut créée pour étudier les propositions contenues dans le rapport de Henderson (Grande-Bretagne); ses recommandations furent adoptées par la Conférence. Elles portent sur les points que voici : 1. *Etat physique* : Les candidats désirant obtenir un permis de conduire devront se soumettre à un examen physique, portant principalement sur la vue, l'ouïe, l'état du cœur et l'état général. 2. *Age* : Limite d'âge de 21 ans pour obtenir le permis de conduire un véhicule à propulsion mécanique. 3. *Examen théorique et pratique* : L'examen sera le même pour tous les candidats ; des écoles publiques pour chauffeurs devront être créées ; toutes les écoles devront se trouver sous le contrôle des autorités. Représentation des organisations de chauffeurs professionnels dans le Conseil d'administration des écoles. 4. *Permis de conduire* : Des permis de trois espèces sont délivrés : a) motocyclettes ; b) voitures légères (y compris les motocyclettes avec sidecar) ; c) voitures de tous poids.

La délégation anglaise maintint son point de vue que l'examen pratique à passer par les chauffeurs professionnels devra être plus difficile que celui pour les amateurs.

Les débats concernant les autres rapports furent combinés en vue du grand nombre des questions à discuter (sécurité de la circulation, revendications d'ordre social et d'ordre professionnel). La Conférence se borna à approuver en principe le contenu des rapports et à renvoyer l'élaboration ultérieure du programme de revendications à la Commission consultative de la section des chauffeurs, dont la création fut décidée sur la proposition de Nathans.

Chaque organisation affiliée à l'I.T.F. et groupant des chauffeurs aura le droit de désigner un représentant dans cette commission.

La Conférence émit ensuite l'opinion qu'il était souhaitable que l'I.T.F. continue à se faire représenter aux sessions du Comité d'étude de la circulation routière (sous-commission de la Commission des communications et du transit de la Société des Nations) et regretta que l'I.T.F. n'eût pas toujours été avertie en temps voulu de la tenue de pareilles sessions.

### Le port de Hambourg en 1926.

Le rapport récemment paru sur l'exercice 1926 de l'Association des entrepreneurs du port de Hambourg, mentionne que dans le trafic maritime, un total de 21.086.000 tonnes de marchandises ont été transbordées, contre 19.391.000 en 1925 et 25.458.000 en 1913. Tandis que pour les années précédentes, le chiffre des marchandises importées dépassait considérablement celui des marchandises exportées, les chiffres pour 1926 se contrebalancent à peu près. Ce fait s'explique principalement par la grande grève dans l'industrie minière anglaise. Celle-ci a eu comme conséquence directe que l'importation de charbon dans le port de Hambourg a été pour ainsi dire complètement arrêtée à partir de mai 1926, et qu'à partir de juin, une exportation intensive de charbon allemand et polonais eut lieu par la voie de Hambourg. Les chiffres ci-dessous indiquent le déplacement auquel ces faits ont donné lieu.

Le nombre de tonnes de charbon, manipulées dans le port de Hambourg, s'élevait à :

	1925	1926	Différence.
Importation	2.455.000	853.000	1.602.000 en moins
Exportation	12.000	2.585.000	2.573.000 en plus
Total :	2.467.000	3.438.000	971.000 en plus

Lorsqu'on élimine les chiffres ayant trait au charbonnement en raison de l'élément anormal et passager qu'ils contiennent, le chiffre total pour le transbordement de marchandises dans le port de Hambourg accuse le développement suivant (en 1.000 tonnes) :

	1913	1925	1926
Importation	12.308	9.974	9.893
Exportation	8.680	6.950	7.755
	20.988	16.924	17.648

Le tableau suivant indique le développement du mouvement du port de Hambourg, comparé à celui des ports étrangers concurrents (en laissant hors de considération Anvers, attendu que pour ce port des chiffres permettant la comparaison font défaut). Le trafic maritime en milliers de tonnes brutes (y compris les marchandises en transit transbordées), est indiqué par les chiffres que voici.

#### H a m b o u r g :

	Entrées	Sorties	Total
1913	17 210	9 800	27 010
1923	14 158	6 774	20 932
1924	13 514	7 211	20 725
1925	12 645	7 217	19 862
1926	11 041	10 870	21 911

#### R o t t e r d a m :

	Entrées	Sorties	Total
1913	20 984	7 161	28 145
1923	12 282	3 396	15 678
1924	14 825	10 135	24 960
1925	17 046	11 857	28 903
1926	15 409	21 898	37 307

#### A m s t e r d a m :

	Entrées	Sorties	Total
1913	—	—	—
1923	3 141	1 089	4 230
1924	3 034	1 341	4 375
1925	2 757	1 523	4 280
1926	2 508	2 091	4 599

#### T r i e s t e :

	Entrées	Sorties	Total
1913	2 314	1 136	3 450
1923	1 357	694	2 051
1924	1 871	986	2 857
1925	1 920	922	2 842
1926	1 492	934	2 426

Lorsqu'on considère le développement des différentes parties du travail dans les ports, on constate comme un phénomène général, la mécanisation progressive du travail. Furent manutentionnés par la voie mécanique dans le port de Hambourg-Altona les totaux suivants en charbon, minerais et autres marchandises en vrac, à l'exception des céréales :

	1913	1924	1925	1926
En tonnes :	2.416.000	3.966.000	3.091.000	4.892.000
en % :	100	164	128	202

La manutention mécanique de toutes espèces de céréales a augmenté pendant l'exercice dont il s'agit de 13,7 % comparativement à l'exercice précédent et ne reste donc que de 11 % au-dessous du chiffre pour 1913. Les élévateurs de blé ont manipulé en 1926 un total de 2.014.000 tonnes contre 1.770.000 tonnes en 1925.

Le mouvement dans les entreprises de charbonnage

des navires du port de Hambourg donne l'image que voici.

Ont été manutentionnées pour faire le plein des soutes :

	1913		1923		1924		1925		1926	
	Tonnes	P. C.	Tonnes	P. C.	Tonnes	P. C.	Tonnes	P. C.	Tonnes	P. C.
A la main. . .	1 506 000	77	1 400 000	86	1 155 000	71	737 000	48	445 000	25
Mécaniquem. .	449 000	23	235 000	14	470 000	29	787 000	52	337 000	75
total . . . . .	1 955 000		1 635 000		1 625 000		1 524 000		1 782 000	

Dans le travail sur les quais, on constate également un important accroissement de la mécanisation. Il est sans doute principalement dû à cela que le nombre des personnes employées en moyenne par jour a baissé de 3436 en 1925 à 2975 en 1926. Ceci est d'ailleurs, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, un phénomène qui se produit dans presque toutes les branches des entreprises affiliées à l'Association des entrepreneurs du port de Hambourg.

Le nombre moyen des ouvriers des ports inscrits, engagés par jour ouvrable, s'élevait en :

Catégorie	1925	1926	Différence :
Arrimage	5 093	5 152	+ 59
Travail des quais (non compris les quais de l'Etat)	3 436	2 975	— 461
Gabares	1 786	1 802	+ 16
Charbonnement	320	318	— 2
Magasins et entrepôts	1 084	921	— 163
Pelletage du blé	105	83	— 22
Nettoyage des navires et chaudières	854	850	— 4
Contrôle du chargement	712	669	— 43
Navigation dans le port	1 278	1 209	— 69
Total :	14 668	13 979	— 689

Le nombre des ouvriers enregistrés employés en moyenne par jour, a donc baissé en 1926 de 4,9 % comparativement à l'année précédente. Il est vrai que ce pourcentage est moins grand que celui du recul de 1924 à 1925 (8,45 %), mais pour bien évaluer l'importance de ces chiffres, il faut en tenir compte que le nombre des marchandises manutentionnées était en 1926 supérieur de 10 % au chiffre de 1925, tandis que le recul du degré d'emploi en 1925 comparé à 1924, coïncidait avec un recul d'environ 5 % de la quantité des marchandises manipulées.

En 1926, les travaux furent répartis comme suit sur les trois équipes travaillant dans le port :

1e équipe :	83,5 %
2e équipe :	13,5 %
3e équipe :	3 %

Dans les entreprises d'arrimage, la répartition était de 72 %, 23 % et 5 % et dans le travail sur les quais de 86 %, 11 % et 3 %.

Le revenu moyen de tous les ouvriers des ports permanents et temporaires inscrits auprès de l'Association patronale s'élevait (en laissant de côté le charbonnement et la navigation dans le port) en 1926 à 8,12 marks par coupure de travail, contre 7,41 marks en 1925. La moyenne mensuelle du travail fourni par les ouvriers des ports inscrits, était en 1926 de 21,3 coupures, (en 1925 de 22,1), ce qui fait que le revenu mensuel de ces ouvriers s'élevait en 1926 à 173,08 marks contre 163,78 marks en 1925.

Le rapport constate en outre que le nombre des accidents a «de nouveau augmenté» en comparaison de l'année précédente. Il ne donne pas de chiffres au sujet de cet accroissement.

## La Fédération suisse des Ouvriers du Commerce, des Transports et de l'Alimentation.

Dans un volume de plus de 200 pages, le Bureau de la Fédération sus-nommée rapporta au récent Congrès national sur l'activité de l'organisation pendant la période allant de 1924 à 1926. On sait que cette Fédération adhère pour sa section des transports à l'I.T.F. et c'est pour cette raison qu'il nous semble opportun de porter à la connaissance des autres membres de l'I.T.F. certains détails empruntés au rapport. Nous trouvons en outre dans le volume plusieurs indications et communications qui méritent d'être signalées à l'attention des ouvriers des transports de tous les pays. Il en est particulièrement ainsi pour les chapitres qui ont trait aux chauffeurs et camionneurs. Concernant le premier de ces groupes, le rapport écrit entre autres, ce qui suit :

«Nous évaluons à 4000 le nombre des chauffeurs professionnels travaillant dans un emploi quelconque. Le nombre des syndiqués parmi ces chauffeurs s'élève à environ 30 %, lorsqu'on tient compte de ceux adhérents à d'autres organisations professionnelles. Il faut ajouter à cela les 350 à 400 membres de l'Association neutre de chauffeurs créée par le patronat et qui s'efforce ces derniers temps de fonder partout dans le pays des sections locales. On ne saurait point affirmer que la mesure dans laquelle sont sauvegardés les intérêts professionnels des conducteurs du nouveau véhicule emboîte le pas à la marche victorieuse de leurs voitures légères et rapides. Le nombre de ces dernières a décuplé, celui des chauffeurs organisés par contre n'a que doublé depuis 1920. Il est extrêmement difficile de gagner les chauffeurs pour l'organisation syndicale. Un grand nombre d'entre eux sont imbibés, à tort ou à raison — il n'y a pas lieu de l'examiner ici — d'une suffisance inconcevable. Des camarades même qui, récemment encore, brandissaient le fouet et faisaient le dimanche du service dans les écuries, ne veulent pas comprendre qu'étant chauffeur, il est nécessaire d'appartenir à une puissante organisation syndicale, si l'on ne veut pas que la fixation des conditions de travail et de salaires soit laissée à l'arbitraire d'un patronat avide de profit. Les conditions de rétribution des chauffeurs diffèrent beaucoup entre elles. Tandis que les entreprises qui ont passé avec nous des contrats collectifs payent aux chauffeurs à leur service des salaires hebdomadaires allant de 85 à 100 francs, il existe un grand nombre de chauffeurs qui doivent se contenter de salaires allant de 60 à 70 francs par semaine. Il faut ajouter à cela qu'un excès de main-d'œuvre se fait déjà sentir dans la profession encore nouvelle du conducteur d'automobile. Un grand nombre d'ouvriers non spécialisés tendent notamment à entrer dans le métier. Les heures de travail également ne sont soumises à aucune réglementation, sauf dans les entreprises ayant passé un contrat avec notre organisation. Il n'existe aucune disposition légale prescrivant au patronat l'observation d'un repos nocturne convenable. En ce qui concerne l'exploitation de la force humaine, on constate dans les entreprises modernes de transports par route, un arbitraire illimité et des abus qui, tôt ou tard, doivent forcément se venger. On ne saurait donc qualifier que de lenteur et d'indifférence incompréhensibles, le manque d'in-

térêt, que l'on constate généralement chez les chauffeurs à l'égard des efforts de leur organisation professionnelle, efforts d'actualité et imposés pas les circonstances.»

Le rapport porte plainte ensuite contre la catégorie des jeunes gens, si nombreux précisément dans le métier de chauffeur. Il constate que ces jeunes gens n'ont qu'un seul intérêt : le sport. «Ils sont entièrement absorbés» — ainsi est-il constaté avec une ironie justifiée — «par cette passion distinguée, uniquement comme spectateurs, cela va sans dire. . . mais en tout cas : entre automobilistes.»

Il n'y a pas de quoi se consoler et cela ne fait au contraire que souligner la plainte exprimée par la Fédération suisse, lorsqu'on constate que ce qui s'applique à la Suisse, s'applique également plus ou moins à d'autres pays et que l'organisation syndicale des chauffeurs se heurte presque partout à des difficultés analogues, presque insurmontables. Il est vrai qu'un semblable phénomène se manifeste toujours dans les professions nouvelles, mais en considérant les grands progrès et l'importance considérable acquise ces derniers temps, par le mouvement syndical, on eût pu supposer qu'une répétition dans une forme aussi marquée tût exclue.

Dans le chapitre «Camionneurs et ouvriers des transports», nous trouvons les communications suivantes d'intérêt général :

«Dans le camionnage, la traction mécanique a de plus en plus supplanté la traction hippomobile. Le transport automobile permet de servir plus rapidement les clients et bien que le rayon d'action des entreprises de camionnage ait été quelque peu étendu (concurrence contre les chemins de fer), on constate cependant nettement une diminution des effectifs du personnel. Tandis qu'autrefois, les attelages étaient confiés sans discernement au premier venu et que les patrons regardaient surtout à avoir des employés bon marché et de bonne volonté, ces messieurs hésitent quelque peu à présent avant de confier à un inconnu quelconque leur précieux camion. Bien des employeurs conduisent eux-mêmes ou emploient leur fils comme chauffeur. Souvent aussi, nous trouvons que des employeurs s'associent avec des mécaniciens disposant de quelque capital, à qui la conduite des autos est confiée.»

La Fédération comptait au 1er janvier 1927 un total de 11.824 membres. Sur ce nombre, il y avait 850 chauffeurs et 691 camionneurs et ouvriers des transports. Comparés aux chiffres de 1924, la catégorie des chauffeurs accuse une augmentation de 231 membres et la catégorie des camionneurs et ouvriers des transports un recul de 78 membres. L'organisation évalue que le nombre des chauffeurs adhérents s'élève à 24,3 % et le nombre des camionneurs et ouvriers des transports à 17,3 % du total des personnes employées dans les professions en question.

Le rapport se termine comme suit :

«Il existe des indices certains qui prouvent que l'arrêt paralysant touche à sa fin et que nous entrons dans une nouvelle période d'ascension.»

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

### AUTRICHE.

(fin).

La disposition ci-dessus ne s'applique pas aux chemins de fer d'intérêt local exploités par un organisme autonome.

En accordant des concessions pour l'exploitation de chemins de fer secondaires ou tramways, le gouvernement a le droit de se réserver une certaine influence sur la fixation des tarifs. Il ne dispose pas de ce droit lorsqu'il s'agit d'un organisme autonome.

Les chemins de fer d'intérêt local ont le droit d'établir, avec l'approbation du ministre du Commerce et des Communications, des prescriptions spéciales pour le service, s'écartant des stipulations du décret général sur les chemins de fer. Ils bénéficient en outre d'une exemption, pour une durée de 15 ans, de la taxe sur les entreprises, de la taxe sur les coupons et des timbres de quittance. Le gouvernement peut, dans certains cas, fixer ou prolonger la période de l'exemption à 25 ans. Les chemins de fer d'intérêt local qui ont été concédés à des organismes autonomes ou sont exploités pour le compte de ceux-ci, bénéficient toujours de l'exemption pour une durée de 25 ans. Les chemins de fer d'intérêt local bénéficient en plus, de même que les chemins de fer secondaires, d'exemptions, en partie illimitées, en partie limitées à un certain nombre d'années, des taxes et des timbres, particulièrement en ce qui concerne les contrats, actes et devis en vue de la construction, de l'équipement ou de l'exploitation des lignes, de l'extension du capital, du rachat de terrains, des travaux d'extension et de transformation approuvés par le gouvernement etc.

Les chemins de fer d'intérêt local ont le droit, de même que les chemins de fer à voie large et les chemins de fer secondaires, de procéder à des expropriations conformément aux dispositions de la loi sur l'expropriation dans l'intérêt des chemins de fer.

En vertu de la loi sur les taxes de circulation, de l'année 1924, les chemins de fer d'intérêt local qui desservent une municipalité et ses environs immédiats dans un périmètre de 10 km. en dehors de la lisière de la commune, sont dispensés de la taxe sur les billets et les bagages.

De même que les chemins de fer secondaires, les chemins de fer d'intérêt local bénéficient, en ce qui concerne l'acquisition de capitaux, les emprunts, l'émission d'obligations et le service des intérêts, de facilités notables. Il a été veillé en outre à permettre le raccordement à d'autres lignes dans des conditions supportables et des directives ont été établies pour l'utilisation des voies publiques, ce qui se fait en principe à titre gratuit.

Une autre facilité consiste en le fait que le gouvernement peut renoncer, en cas de concessions pour l'exploitation de chemins de fer d'intérêt local, à son droit de rachat ainsi qu'au droit selon lequel les biens d'un chemin de fer avec tout ce qui en fait partie font retour à l'Etat sans dédommagement, après expiration de la durée de la concession.

Par rapport aux chemins de fer d'intérêt local concédés à des organismes autonomes, aucun droit de rachat ni de retour à l'Etat n'existe.

Les renseignements ci-dessus indiquent surtout les dispositions existant à l'avantage des chemins de fer d'intérêt local ; nous faisons suivre à présent certaines dispositions de caractère moins favorable.

Bien qu'en vertu de la loi sur les chemins de fer secondaires, aucune indemnisation ne doit être versée pour l'utilisation des voies publiques, des obliga-

tions assez étendues sont imposées aux chemins de fer d'intérêt local par les conventions conclues dans divers cas pour l'utilisation de la voie publique, obligations qui ont trait surtout à l'entretien et la réfection des routes et des objets utilisés. Les entreprises doivent prendre à leur charge particulièrement : a) les frais de la réfection des routes nécessaire après la construction de la voie ferrée ; b) les frais de l'entretien régulier et du nettoyage de la partie de la route employée par le chemin de fer, nécessaires en vue de la bonne marche du service ; c) les surplus éventuels de dépenses pour l'entretien de la route, pour faire de petites réparations et les réfections nécessaires dans l'intérêt de la circulation routière auxquelles l'utilisation de la route par le chemin de fer a donné lieu ; d) les frais occasionnés par toutes les mesures spéciales devant être prises pour remédier à une perturbation du trafic ou à un danger de la circulation occasionnés par l'exploitation du chemin de fer.

Des obligations plus étendues ne pourront être imposées aux chemins de fer d'intérêt local, que si les travaux dont il s'agit ont un lien direct avec l'existence de la voie ferrée.

À côté d'une partie des frais nécessaires pour l'entretien de la route, plusieurs entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local ont à payer à la municipalité un montant déterminé par voyageur transporté par elles.

Il existe un arrêté du ministre du Commerce et des Communications, en date du 4 février 1922, réglant l'utilisation des routes confédérales par des entreprises de transports par voie ferrée.

Les concessions imposent en outre aux chemins de fer d'intérêt local l'obligation d'avoir égard aux demandes de certains salariés de l'Etat (membres de la «Wehrmacht») lorsqu'il s'agit d'engager de nouveaux agents. Ils doivent également accorder le transport gratuit à certains organismes militaires, de même qu'aux fonctionnaires des services de surveillance de l'Etat (autorités des chemins de fer et des douanes). Ils ont également le devoir de prendre les mesures voulues pour assurer à leur personnel de même qu'aux membres de la famille de celui-ci, des rentes de vieillesse et d'invalidité.

Les chemins de fer d'intérêt local s'engagent à exploiter leurs lignes sans interruption pendant toute la durée de la concession et à renoncer d'autre part, à tout dédommagement pour cause de suspensions passagères du trafic occasionnées par des festivités, des manœuvres militaires, réparations des routes etc. Lorsqu'il s'agit de lignes non exploitées par des organismes autonomes, le droit de rachat de la part de l'Etat ou le droit de retour à celui-ci, entrent également en ligne de compte.

\*\*

En ce qui concerne les *lignes d'autobus*, il est à remarquer que celles-ci ont besoin d'une concession en vertu du Code industriel. On les considère comme des entreprises de transports réguliers de voyageurs. Lorsque cependant, il s'agit de lignes automobiles à conduite électrique aérienne, destinées aux transports en commun, ces lignes sont considérées comme des chemins de fer sans rails, c'est-à-dire comme chemins de fer secondaires au sens de la loi.

Les tarifs de transport sont fixés par les entreprises, le degré de la concurrence exerçant une certaine influence sur le niveau des tarifs.

D'après les rapports reçus des diverses villes où des lignes d'autobus sont exploitées, celles-ci fonctionnent à perte. À Vienne uniquement où il existe une entreprise de services automobiles très importante, exploitée par la Compagnie des tramways de la ville, l'exploitation accuse des bénéfices. Ces bénéfices sont réalisés du fait qu'à Vienne, le système de conduite

par un seul homme a été introduit et qu'un système de billets permettant de passer du tramway dans l'autobus, y est en vigueur. Dans les autres villes, l'autobus a la tâche de faire face au transport de personnes aux heures de faible affluence où il serait superflu de faire marcher des tramways. La création de lignes d'autobus n'a été entreprise que tout récemment, ce qui fait qu'un coup d'œil d'ensemble n'est pas possible jusqu'à présent. On ne peut pas, par conséquent, donner des renseignements concernant le développement des transports de personnes et de marchandises par les chemins de fer d'intérêt local et tramways ayant à soutenir la concurrence des entreprises automobiles.

#### *Standardisation du matériel roulant.*

On peut dire, généralement parlant, que le parc des voitures des diverses entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local s'adapte aux conditions locales. Il existe en Autriche des tramways à voie normale et à voie étroite et des types correspondants de voitures. Exception faite de la ville de Vienne, il n'existe que des petites entreprises de tramways dont le réseau est de longueur restreinte et qui sont exploitées en majeure partie par des compagnies privées. Attendu que l'Etat et les municipalités ont, selon la loi, le pouvoir de rachat ou le droit de reprise de l'exploitation, les compagnies évitent de moderniser le matériel roulant ou l'installation des lignes. Ce n'est qu'à Vienne où les tramways sont municipaux que l'on s'efforce de moderniser l'exploitation. Ces efforts se manifestent en première ligne par l'acquisition de voitures permettant de faire face à un trafic important. Il faut reconnaître que tous les types de voitures ne sont pas d'une construction pratique et que le personnel émet parfois des plaintes concernant des défauts. Les représentants du personnel tâchent dans ce cas d'obtenir de la direction que des améliorations soient apportées, mais ils n'ont malheureusement pas pu enregistrer beaucoup de résultats.

Les divers systèmes de freinage utilisés auprès des diverses entreprises de tramways sont le frein à main, le frein à interruption électrique et le frein Kunze-Knorr simplifié. Le frein à air semble, dans la pratique, rendre les meilleurs services, vu qu'il permet un freinage et un défreinage graduels et qu'il est facile à manier.

L'attelage automatique n'a pas jusqu'à présent été introduit aux tramways, mais six systèmes différents sont actuellement à l'essai à Vienne. On peut dire en tous cas que la compagnie des tramways de Vienne a la bonne volonté d'adopter l'attelage automatique, mais qu'elle n'a pas encore pu se décider pour un système déterminé.

Diverses espèces de moteurs sont utilisés. Les moteurs sont en partie à ventilation, peuvent effectuer de 500 à 700 révolutions à l'heure et ont une puissance de 20 à 95 CV.

Comme sablières, on utilise des «ablières à rabot» pour la marche en avant et en arrière, de même que des sablières automatiques. On emploie du sable séché artificiellement, pour éviter qu'il ne gèle en hiver.

On utilise dans les entreprises de tramways, des voitures à plateforme ouverte ou fermée. En ce qui concerne les automotrices, environ 60 % sont à plateformes fermées. Quant aux remorques, la proportion est inverse, attendu que sur beaucoup de lignes, on n'utilise des remorques qu'en été. On nous annonce qu'en cas de nouvelles acquisitions pour compléter le matériel roulant, on n'achète plus que des voitures dont les plateformes peuvent être fermées. Les plateformes ouvertes des anciennes voitures sont modifiées à l'occasion de la révision générale du matériel. On se sert dans ce cas d'une construction simplifiée sans portes mobiles. Les facteurs décisifs en cette question

sont la limitation du poids, la longueur insuffisante des plateformes et finalement, les frais de la transformation.

La loi sur les chemins de fer et les décrets des autorités de surveillance prescrivent un maximum de vitesse. Ce maximum est cependant adapté aux circonstances locales et varie auprès des diverses entreprises. La limite est généralement de 26 km. à l'heure et, pour les tramways circulant sur une voie à eux, de 30 à 40 km. à l'heure.



### Pour l'internationalisation des huit heures dans la marine marchande.

C'est avec un réel plaisir que les marins français verront commencer et se poursuivre la campagne de large envergure, décidée par la section des gens de mer de la Fédération internationale des transports, organisée et menée par celle-ci dans tous les pays, en vue de faire aboutir, au profit des gens de mer, cette réforme humaine et sociale au premier chef qu'est la journée de huit heures ou la semaine de quarante-huit heures.

Ils s'en réjouiront d'autant plus que, comme on se rappelle, ce fut l'inaction des organisations internationales, qui motiva le retrait de la Fédération française de l'I.T.F. en février 1926 où son Conseil National décida jusqu'à nouvel ordre la suspension. C'est qu'en effet, les marins français qui, après avoir joui une première fois des huit heures de février 1920 à septembre 1922, s'en virent retirer le bénéfice sous le prétexte que la loi n'étant pas internationalisée, l'armement français ne pouvait continuer à en supporter seul les charges.

Il faut rappeler aussi que ce ne fut pas sans qu'ils eussent mené une lutte opiniâtre qu'en 1922, cette réforme leur fut arrachée et que l'ayant obtenue à nouveau en mars 1925 avec des modalités différentes, ils savent qu'elle est en danger permanent, tant que, par une réglementation internationale, elle ne sera pas à l'abri d'une nouvelle offensive.

Aussi, bien que n'étant plus affiliée à la Fédération internationale des transports, dès qu'elle fut sollicitée par elle, la Fédération française des syndicats maritimes donna son adhésion spontanément et sans réserves à la campagne qui va être menée, sachant qu'en ce faisant, elle ne faisait que mettre en application les directives qui lui ont toujours été données par ses mandats : *poursuivre inlassablement et par tous les moyens en son pouvoir, l'internationalisation des huit heures et par la-même défendre la réforme déjà appliquée dans notre pays, l'améliorer et la bonifier si possible, sur une base internationale.*

Partant de ce principe, la Fédération nationale des syndicats maritimes de France est persuadée que les marins français l'approuveront et s'associeront de tout leur cœur à la lutte entreprise par l'I.T.F., que leurs camarades de tous les pays en feront de même et qu'ainsi le grief disparu, il sera possible aux premiers de reprendre sans rancœur leur place au sein de l'organisation internationale.

Rien ne doit s'opposer à l'application internationale des huit heures dans la navigation maritime ; aucune industrie par son caractère ne se prête mieux en effet à une réglementation internationale. Quel que soit le

pavillon qui flotte à la poupe du navire, le travail, la vie, les dangers des marins sont les mêmes. Sur un grand nombre de points qu'il serait fastidieux de rappeler ici, tout est réglé internationalement ; pourquoi donc la réglementation du travail devrait-elle échapper à cette règle ?

La preuve a été donnée et est encore donnée que le régime des huit heures à bord, à terre, comme à la mer, peut s'appliquer, avec des modalités particulières à l'industrie dont il s'agit. Ces modalités, les représentants des marins ne se sont jamais refusés à les rechercher, montrant par là le souci qu'ils ont de ne pas entraver le libre essor d'une industrie qui les fait vivre. Mais ils ne peuvent pas accepter de continuer à être les parias, tant de la nation où ils nés que du monde.

Si les armateurs persistent à refuser systématiquement de tenir compte des légitimes aspirations de mieux-être de leurs équipages, il appartiendra à ces derniers de vaincre toutes les résistances et cela ne se fera que par l'union et la coordination des efforts.

C'est le but que veut atteindre la Fédération internationale des transports ; souhaitons lui plein succès et que, pour arriver au but, personne ne ménage son temps ou sa peine.

E. EHLERS.

### Les nouvelles soldes dans la marine marchande belge.

Après de longues négociations, l'Union des marins belges a réussi à obtenir une augmentation générale des soldes. La majoration entre en vigueur le 1er juillet et s'applique également aux marins enrôlés avant cette date.

Les nouveaux taux des soldes sont les suivants :

#### Navigation de l'Atlantique :

Charpentier . . . . .	frs. 945
Maitre d'équipage. . . . .	„ 915
Conducteur de petite chaudière . . . . .	„ 890
Graisser . . . . .	„ 865
Chauffeur. . . . .	„ 810
Soutier. . . . .	„ 730
Matelot. . . . .	„ 755
Matelot léger . . . . .	„ 380
Novice . . . . .	„ 295

Sur les navires ayant un équipage :

	jusqu'à 21 hommes: frs.	au-dessus de 21 hommes frs.
Maitre d'hôtel . . . . .	915	945
Chef cuisinier . . . . .	810	865
Garçon de carré. . . . .	620	645
Aide-cuisinier . . . . .		565
Aide-steward . . . . .		565
2e cuisinier et boulanger . . . . .		645

Dans le cabotage international entre le Finistère, Copenhague et Kiel, les soldes sont les suivantes :

Conducteur de petite chaudière . . . . .	frs 865
Chauffeur. . . . .	„ 790
Soutier . . . . .	„ 675
Matelot. . . . .	„ 700
Matelot léger. . . . .	„ 350

Le maitre d'hôtel touche :

sur les navires ayant un équipage jusqu'à 15 hommes . . . . .	frs. 865
sur les navires ayant un équipage de 15 à 21 hommes . . . . .	„ 915
sur les navires ayant un équipage au-dessus de 21 hommes . . . . .	„ 945

Le cuisinier touche :

sur les navires ayant un équipage jusqu'à 15 hommes . . . . .	frs. 785
sur les navires ayant un équipage de 15 à 21 hommes . . . . .	„ 810
sur les navires ayant un équipage au-dessus de 21 hommes . . . . .	„ 835

Dans une communication à ses membres, le Bureau de l'organisation signale qu'il ne faut pas qu'on en reste aux relèvements obtenus.

## A TOUS ÉCHOS

*Une menace contre le droit d'association en Allemagne.*

Le «Vorwärts» de Berlin annonce, dans un article intitulé «Droit d'association et législation pénale», qu'une clause sournoise a été insérée au dernier instant dans le nouveau projet du Code pénal et que celle-ci équivaut à une défense complète de grève dans toutes les entreprises d'une importance économique primordiale. Le journal constate: «dans le projet du Reichsrat, il y avait déjà une disposition contre les actes de sabotage dans les entreprises d'une importance primordiale, mais cette disposition laissait intact le droit de grève. A présent, l'article 238 prévoit en effet, que sera punissable de peine d'emprisonnement quiconque entrave l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, de tramway, de chemin de fer suspendu, d'un service automobile, d'une entreprise de navigation ou de navigation aérienne, d'un port ou d'un aérodrome, des postes, des travaux et installations servant à ravitailler la communauté en eau, lumière, chaleur énergie électrique etc., du fait qu'il endommage, détruit, supprime, modifie ou met hors d'état de fonctionnement certaines parties ou accessoires de ceux-ci. La tentative uniquement de faire un acte de ce genre sera déjà punissable et, dans des cas particulièrement graves, la peine pourra aller jusqu'à 5 ans de travaux forcés. La sanction contre la mise hors d'état de fonctionner a été ajoutée par le Reichsrat. Si ce projet de loi était voté, chaque grève dans les entreprises citées pourrait à l'avenir être punie de peines d'emprisonnement ou de travaux forcés allant jusqu'à 5 ans.

*L'automobile et la caravane à dos de chameau.*

La caravane à dos de chameau, l'ancien moyen de transport qui permit aux peuples d'Europe d'entretenir des relations commerciales avec l'Asie et qui, en dépit de la découverte de la route maritime des Indes, en dépit de la construction du canal de Suez, en dépit des chemins de fer, des navires à vapeur etc., conservait toujours une grande importance en Asie antérieure, semble à présent avoir trouvé un dominateur définitif: l'automobile. Ce moyen de transport qui a déjà déterminé de si nombreux changements dans le domaine des transports et a concurrencé avec succès les chemins de fer et les tramways, devient une apparition de plus en plus normale dans le désert. Ceci s'applique tout particulièrement au désert de Syrie qui s'étend, tel une large ceinture, entre la rive orientale de la Méditerranée et la ville des «Mille et Une Nuits» de Bagdad et qui, pendant des milliers d'années, a singulièrement entravé les communications entre l'Europe et l'Inde. A présent déjà, des communications automobiles assez régulières ont été établies entre Beyrouth et Bagdad, ce qui a réduit à 2 jours et demi le temps nécessaire pour parcourir cette distance, ce qui prenait jusqu'à présent de 8 à 10 jours. On projette de prolonger cette ligne automobile de Bagdad à Téhéran. Ce dernier parcours est actuellement déjà desservi par des automobiles, mais pour en faire une voie de communication réellement internationale, il faudrait que les routes soient considérablement améliorées. Des négociations au sujet de ces améliorations sont actuellement en cours avec le gouvernement persan. Il semble cependant que ce ne soient pas seulement des considérations de nature pacifique qui ont favorisé la création de services automobiles à travers le désert syrien. C'est ainsi par exemple, qu'un grand journal bourgeois constate, en commentant la création du service automobile Beyrouth—Bagdad:

«Cette voie de communications est également d'une grande importance stratégique. A partir de Palmyra, elle conduit vers le nord à Rakka, vers le nord-est à Deir-el-Sor, centre du désert syrien, et ensuite à Moussoul, et vers le sud-est à Bagdad. Des forces militaires et du matériel de guerre de toute espèce pourront à présent être transportés rapidement vers tous ces points éloignés les uns des autres, ce qui permettra d'établir partout avec succès la sécurité, l'ordre et le calme.» Traduite en langage non diplomatique, cette dernière phrase veut simplement dire: ce qui permettra de mener avec succès la guerre contre les nations de l'Asie antérieure.

*Le chemin de fer Trans-Saharien.*

«Les projets de construire un chemin de fer à travers le Sahara sont prêts d'aboutir» ainsi lisons-nous dans le périodique anglais Modern Transport. «M. de Warren, le député

élu président de la commission trans-saharienne, vient de déposer sur le Bureau de la Chambre une proposition de loi qui prévoit le vote d'un crédit de 18.000.000 francs, à mettre à la disposition du Conseil supérieur de guerre pour faire les enquêtes préalables nécessaires pour la création de ce chemin de fer. Quelques jours après la déposition de cette proposition de loi, M. Tardieu, ministre des Travaux publics, l'a reprise au nom du gouvernement et a réclamé du ministre des Finances un montant de 20.000.000 francs pour le même but. Le ministre des Travaux publics a communiqué par écrit à M. de Warren qu'il a été proposé de faire procéder aux enquêtes préalables en Algérie occidentale, centrale et orientale. Il a en même temps saisi le président du Conseil d'une demande tendant à insérer dans la loi des finances pour 1928 un article autorisant le ministre des Travaux publics à conclure avec une société une convention pour entreprendre les études préalables concernant l'itinéraire à suivre. Une décision sera prise après que le ministre de la Guerre et le ministre des Colonies auront fait connaître leur opinion et après que les différents projets auront été examinés. Aussitôt qu'un choix aura été fait, la société sera en mesure d'établir un projet pour la route définitive. M. Tardieu a ajouté que ces enquêtes se feraient sous le contrôle technique et financier de l'Etat.

Cette communication du périodique anglais indique bien que le chemin de fer trans-saharien projeté doit servir en réalité à des buts stratégiques.

#### *Fusions et conventions dans la navigation rhénane.*

Ces derniers temps, une série de fusions importantes d'entreprises jusque là autonomes ont été réalisées dans la navigation rhénane et des conventions de portée assez vaste ont également été conclues, dans le but de diminuer ou même de supprimer la concurrence réciproque. A présent, le périodique nautique allemand «Hansa» contient des renseignements concernant une nouvelle convention de ce genre qui aurait été conclue entre diverses petites entreprises de remorquage hollandaises et la S. A. de remorquage «Rhen» à Rotterdam. Cette entente vise à supprimer la concurrence réciproque dans la fixation des taux de remorquage et à l'établissement de taux uniformes. Elle a été conclue provisoirement pour la durée d'un mois et sera prolongée, si ses effets sont satisfaisants. La «Hansa» observe ce qui suit au sujet de l'accord: «Reste à savoir si la nouvelle convention pourra exercer à la longue une influence déterminante sur les tarifs de remorquage, attendu que jusqu'à présent les autres grandes entreprises de Hollande de même que les entreprises hollando-allemandes restent en dehors de la convention et que, pour le reste, on se rappelle suffisamment l'attitude assumée dans le passé par les navires de propriété privée à l'égard de conventions analogues, pour comprendre qu'il ne faut pas s'attendre à des effets très sensibles de cette nouvelle convention.»

#### *La rationalisation et la classe ouvrière.*

Dans un article de la Frankfurter Zeitung portant l'entête ci-dessus, il est constaté que l'effectif total du personnel des «Acieries Réunies» bien connues se composait, le 1er mars 1927, de 13.985 employés et 169.994 ouvriers, contre 14.860 employés et 158.556 ouvriers le 1er avril 1926. L'augmentation de l'effectif total s'est produite surtout dans les entreprises minières du grand consortium et s'élève pour celles-ci à environ 12%. Dans la même période, la production a toutefois augmenté d'à peu près 40%. Pour les entreprises sidérurgiques du consortium, l'accroissement de la production est encore plus important. Tandis que le nombre des ouvriers travaillant dans celles-ci est resté à peu près stationnaire et que le nombre des employés a subi un recul de 12%, la production de fer brut a augmenté de 76% et la production d'acier brut même de 80%. L'auteur de l'article dont il s'agit constate pour terminer que le développement signalé pour les «Acieries Réunies» s'est produit également dans les autres consortiums métallurgiques allemands.

#### *Les transports rapides sur le Rhin.*

La Frankfurter Zeitung annonce que les frères Flettner ont réussi à réunir un capital permettant la fondation d'une société de navigation ayant son siège à Francfort et qui organisera, à partir du 1er mai 1928, un service régulier de navigation rapide. Trois ou quatre courses seront effectuées par jour dans les deux sens, pour commencer entre Mayence et Coblenze. Lorsque la flotte de l'entreprise aura été étendue, le service sera prolongé pour 1929 jusqu'à Cologne. La durée du parcours s'élèvera, y compris les arrêts à 7 stations différentes, en aval à 2 heures 40 minutes (Mayence-Coblenze — 93 km.), en amont à 4 heures. La durée de ces courses signifie, en comparaison avec celle des vapeurs actuellement en service sur le Rhin (respectivement de 4 heures  $\frac{1}{2}$  et 7 heures  $\frac{1}{2}$ ) une diminution de près de la moitié. Pour réaliser cette accélération, la création d'un nouveau type de navire était nécessaire. On commencera par construire deux navires à moteur à double hélice, dont la longueur sera de 60 m., la largeur de 7 m. 20 et le tirant d'eau de m. 0.90. La puissance des machines sera de deux fois 500, soit 1.000 CV., la vitesse de marche de 34 km. à l'heure, la capacité de transport de 1.600 personnes. Les navires seront construits à double pont; les frais en ont été évalués à 350.000 marks par bâtiment.

## ESPÉRANTO

### *Les difficultés linguistiques dans l'œuvre internationale.*

Les Communiqués de presse de la F.S.I. en date du 30 juin dernier, contiennent quelques considérations au sujet des difficultés linguistiques éprouvées au cours de la dernière Conférence internationale du Travail.

Étaient représentés 41 pays de 21 langues différentes, tandis que les traductions ne se font généralement que dans les deux langues officielles, le français et l'anglais. L'auteur des lignes des Communiqués de presse de la F.S.I. plaide en faveur d'une traduction en allemand également, ce qui permettrait aux délégués d'environ 14 pays de mieux suivre les débats. Nous aussi, sommes évidemment en faveur de traductions dans le plus grand nombre de langues possible — dans nos propres congrès, elles se font en 6 langues — mais nous voulons cependant signaler qu'une pareille extension ne remédie, même dans le cas le plus favorable, qu'à une partie des inconvénients. L'article de la F.S.I. constate avec nous que l'extension préconisée ne comporte pas une solution idéale et signale à ce sujet que les délégations espagnoles sont de plus en plus nombreuses. On pourrait citer encore d'autres délégations qui ont également le droit d'être mis en mesure par des traductions de suivre les débats de la Conférence, autrement que comme des «éléments morts». Ceci signifierait toutefois une liquidation encore plus lente de l'ordre du jour qui, à présent déjà, pose de si grandes exigences aux capacités de résistance des délégués, sans parler encore du surplus de frais et des difficultés qui pourraient naître de malentendus, toujours possibles quand il s'agit de traductions.

La question n'est pas seulement importante pour les Conférences internationales du Travail, mais également pour l'ensemble de notre œuvre internationale et si nous voulons travailler sérieusement, les difficultés linguistiques nous causent d'énormes dépenses en argent, en temps et en énergie — combien pourrions nous faire davantage, si nous n'étions pas entravés par la question des langues — et il devient de plus en plus manifeste qu'avec l'accroissement de notre mouvement, nous finirons, en persistant sur cette voie sans chercher une solution radicale, par nous épuiser. C'est pour cette raison qu'il y a lieu de se réjouir que la question de la difficulté des langues ait attiré l'attention de la F.S.I., mais il est regrettable d'autre part, que l'auteur des lignes auxquelles nous faisons allusion, se borne, en ce qui concerne la «solution idéale» de ces difficultés, à faire l'affirmation négative qu'en ajoutant la langue allemande, on n'y arrivera pas encore, et qu'il joint à cela une attaque contre ceux qui conseillent l'usage de la langue auxiliaire universelle, l'espéranto, comme une solution positive du problème et qui peuvent se réclamer des congrès espérantistes internationaux où la langue auxiliaire a prouvé qu'elle satisfait en tous points aux exigences qu'on peut lui poser.

Bien que la connaissance de l'espéranto ne puisse pas être acquise sans peine, il y a des exemples pratiques en abondance qui prouvent que les ouvriers peuvent en peu de temps posséder complètement la langue neutre l'espéranto, tandis qu'il est inconcevable qu'une des langues existantes, le français, l'allemand ou l'anglais (ou le russe, ou l'espagnol?) puisse être utilisée par tous comme moyen d'expression, sans parler encore des difficultés pour les étrangers d'acquérir des connaissances suffisantes d'une de ces langues.

La F.S.I. semble croire d'après l'article qu'elle vient de publier, que l'espéranto devra être inscrit comme matière obligatoire aux programmes de toutes les écoles, avant de pouvoir prétendre à être la langue auxiliaire universelle. Il est à espérer qu'après le Congrès de Paris, elle trouvera l'occasion de se mettre au courant de ce qu'est l'espéranto et de ce qu'il peut réaliser et pourrait réaliser, si un organisme tel que la F.S.I. prenait en mains la propagande en sa faveur, en attendant l'application pratique qui, à la longue, se trouvera être indispensable.

Qu'il nous soit permis pour terminer de rappeler qu'à la Conférence internationale du Travail de 1926, des difficultés linguistiques ont également été ressenties et qu'elles ont abouti au vote unanime par le groupe ouvrier de la résolution suivante, dans laquelle un passage a été souligné par nous:

«Le groupe ouvrier à la huitième session de la Conférence internationale du Travail, ayant, au cours de la session, constaté les difficultés découlant de la différence des langues et l'impossibilité de les surmonter, même par l'usage de trois langues nationales;

Déclare que le problème des langues constitue une sérieuse entrave à la compréhension rapide et complète et à la collaboration entre les travailleurs des divers pays.

Le groupe ouvrier conseille par conséquent aux organisations ouvrières nationales et internationales, ainsi qu'aux membres individuellement, d'envisager la possibilité de l'adoption, comme une solution du problème, de la langue neutre auxiliaire internationale, l'espéranto.»

A cet égard également, on peut dire que nous avons à présent voté assez de belles résolutions et de vœux et qu'il devient temps que l'on procède aux réalisations pratiques. N.