

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

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM: (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

SOMMAIRE :

Communications diverses :

Chronique syndicale	97
Les incidents sanglants survenus à Vienne et la grève des communications en Autriche	98
Avons-nous besoin d'une Internationale Ouvrière de Radiophonie?	99
Réglementation des relations entre la Fédération Syndicale Internationale et les Secrétariats Professionnels Internationaux	100
Echos de presse au sujet du Congrès de la F. S. I.	101
Communications du Bureau	103

Cheminots :

Lettre du Danemark	104
Le nouveau régime des chemins de fer français	105
La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer (Hollande)	107
La situation des cheminots yougoslaves	111
L'Union des cheminots allemands en 1926	111

Ouvriers du Transport :

La mort de Spartaco Stagnetti	112
La troisième Conférence générale des Communications et du Transit	113

Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Allemagne)	115
L'annuaire 1926 de la Fédération allemande du Trafic	116

Gens de Mer :

Conditions de travail des marins dans les différents pays (Suède)	117
Manifeste de l'Union centrale néerlandaise des transports aux marins chinois	119
A tous échos	119
Espéranto	120

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Chronique syndicale.

L'été n'est pas seulement l'époque des vacances, mais aussi la saison où se tiennent généralement les congrès ouvriers. Il est compréhensible pour quiconque a suivi le développement du mouvement syndical international au cours des trois années écoulées, que cette année, l'attention de tout militant syndicaliste ait été dirigée vers le Congrès syndical international trisannuel qui tint ses assises à Paris au début du mois d'août, de même que vers le Congrès des trade-unions anglais qui se réunit un mois plus tard à Edimbourg.

Après tout ce qui a été écrit au sujet du Congrès syndical international, il n'y a pas lieu de le commenter encore longuement. Il offrit une image de confusion et de désordre qui ne pourront être surmontés qu'au prix de négociations prudentes et habiles.

Le Congrès des trade-unions et la dissolution du comité anglo-russe qui y fut décidée comme suite à

l'attitude des russes, ont encore contribué à donner au cours des choses une tournure inattendue.

Un coup d'œil rapide sur la situation nous démontre que nous sommes plus éloignés que jamais de l'unité au sein du mouvement syndical international, de l'unité si impérieusement nécessaire dans cette période pleine de dangers, cette période de la concentration croissante du capitalisme, de l'impérialisme et du fascisme.

On a pu espérer un moment que le Congrès de Paris de la F. S. I. aurait du moins eu cet unique bon côté, d'éclaircir l'atmosphère, comme après un orage, et d'aplanir la voie pour une meilleure entente et appréciation réciproques. Un indice pour cet espoir nous était donné par les paroles écrites par Stenhuis, le président de la Centrale syndicale hollandaise, membre du Conseil Général de la F. S. I., immédiatement après le congrès: «Dans ces circonstances, une nouvelle proposition des anglais (concernant une entrevue avec les russes) ne saurait et ne pourrait guère être repoussée».

L'attitude adoptée par les russes après le Congrès de Paris, particulièrement à l'égard du mouvement britannique, a fait surgir de nouveaux obstacles sur la voie vers l'unité, cela d'une façon qui nous semble incompréhensible, à moins que des facteurs étrangers au mouvement syndical russe n'aient joué un rôle important en cette question.

Ne perdons pas l'espoir, toutefois. Nos camarades syndicalistes russes devront bien finir par comprendre combien la tactique qu'ils adoptent, ou qui leur est imposée, est erronée.

Les faits leur apprendront sans doute graduellement

Les nouvelles ayant un caractère d'actualité, concernant des mouvements en cours etc., sont publiées dans les «Communications de Presse de l'I. T. F.», expédiées toutes les deux semaines aux organisations et à leurs organes.

qu'il est dans l'intérêt du mouvement ouvrier d'Europe occidentale, certes, mais pour le moins autant dans l'intérêt de leur mouvement à eux et de la Russie soviétique, que l'unité soit établie et qu'il est nécessaire qu'ils concourent sérieusement à la réaliser. On n'a rien vu jusqu'à présent d'un pareil concours. L'unité que nous voulons, c'est la coordination de toutes les forces pour la lutte commune, en laissant aux mouvements nationaux la liberté de mener la lutte de la manière que les circonstances réclament et en excluant toute tutelle du dehors. Ayons bon espoir et continuons à œuvrer afin de créer une base susceptible de réaliser l'entente entre les tendances et les pays hostiles les uns aux autres.

La presse capitaliste internationale prépare une nouvelle campagne contre un autre pays dont le gouvernement s'efforce de servir la justice sociale et est animé du désir de procurer aux classes laborieuses une existence digne d'être humains.

C'est contre le Mexique, le pays qui a supprimé la grande propriété foncière, qui a étatisé les gisements pétrolifères et annulé le pouvoir temporel de l'Eglise, que la campagne est dirigée. Elle vise à exciter les autres nations contre ce pays et à déclencher une révolution réactionnaire à l'occasion des prochaines élections présidentielles. Les relations entre le mouvement ouvrier européen et le mouvement mexicain encore jeune deviennent de meilleures en meilleures et aboutiront sans doute sous peu à une collaboration organique. Puissent les organisations ouvrières et leur presse reconnaître l'importance de cette campagne d'attaques et s'élever énergiquement contre elle, afin d'empêcher que des troupes étrangères appuient les éléments réactionnaires mexicains dans l'exécution de leurs desseins.

N.

Les incidents sanglants survenus à Vienne et la grève des communications en Autriche.

On nous écrit d'Autriche des milieux des cheminots autrichiens :

La classe ouvrière autrichienne vient de passer par des jours pénibles et dangereux et la grève générale des transports qui, pendant trois jours, isola l'Autriche de l'étranger, visait uniquement la résistance contre la réaction fasciste qui, en ces jours, a menacé le petit pays où la classe ouvrière est la plus puissante et la plus influente qui soit.

On connaît suffisamment par la presse quotidienne, les incidents sanglants qui se sont produits à Vienne le 15 juillet dernier. Il faut souligner toutefois que le jugement d'une Cour d'Assises viennoise acquittant trois membres du groupe des combattants qui, en Autriche,

jouent le même rôle qu'en Allemagne les gens du casque d'acier, bien que la preuve eût été établie qu'ils avaient tué en janvier dernier un ouvrier invalide et un enfant, ne pouvait avoir une influence aussi excitante sur la population, que parce que ce genre de jugement n'était pas unique dans la juridiction. Depuis la constitution de la République en effet, plusieurs cas se sont produits, de combattants ayant tiré sur des ouvriers et ayant tué des hommes, sans que la justice n'incommode en quoi que ce soit les auteurs de ces méfaits. Bien au contraire, ils ont été régulièrement acquittés ou bien on les a fait déclarer mentalement troublés par des psychiatres du tribunal — ainsi que cela se fit par exemple dans le cas de l'assassinat de l'écrivain progressiste Beitauer — pour les licencier ensuite après quelque temps de l'asile d'aliénés comme étant guéris. Ce système manifeste d'une justice de classe, même plus camouflée, a, au cours de bien des mois, fait naître et accroître auprès des masses un mécontentement qui, à la moindre occasion, devait aboutir à une explosion. Or, cette occasion fut précisément l'acquiescement des meurtriers de Schattendorf, petite localité dans la région du Burgenland. Le verdict devint connu tard dans la soirée et le lendemain matin, de grandes masses ouvrières se réunirent spontanément sur le Wiener-Ring, dans l'intention uniquement de faire une démonstration pacifique. La police qui se rendit sur les lieux pour maintenir l'ordre, agit toutefois immédiatement de façon agressive et écarta la foule au moyen des chevaux, ce qui augmenta considérablement l'agitation. Ne discutons pas aujourd'hui la question de savoir de quel côté fut tiré le premier coup de feu funeste; il est certain que ce coup est tombé et qu'il a donné lieu à une bagarre terrible, à une véritable bataille dans les rues, comme la ville de Vienne n'en avait plus vu depuis la révolution de 1848. 86 morts et plus de 500 blessés, tel fut le triste bilan des événements et le Palais de Justice qui avait été mis à feu, n'est plus aujourd'hui qu'une ruine.

Il est compréhensible que ces événements terribles eussent comme résultat immédiat la suspension du travail dans toutes les entreprises, non seulement à Vienne, mais encore, lorsque la nouvelle se répandit plus loin, dans le pays entier. La suspension du travail atteignit également les chemins de fer, les postes et l'ensemble des entreprises de communications. Le parti social-démocrate et les syndicats se trouvaient à ce moment devant une décision bien difficile, car on ne savait pas ce que les heures prochaines allaient apporter. La police qui avait agi de main armée contre une foule sans armes, avait évidemment remporté la victoire et le gouvernement se sentait maître de la situation. Dans aucun pays d'Europe, la tension entre les classes ennemies n'est, depuis des années, aussi marquée qu'en Autriche. Du fait que le prolétariat autrichien a su conserver son unité, il a réussi à maintenir une puissance que la classe ouvrière d'autres pays a perdu depuis longtemps. L'Autriche est un des rares pays où le parti socialiste a considérablement accru son pouvoir comparativement à l'avant-guerre, parce qu'il est resté uni. Ce pays d'Autriche constitue une île de démocratie dans l'océan de la réaction fasciste. Aux frontières méridionales, il y a l'Italie sous la tyrannie sanglante du fascisme, à l'est la république touche à la Serbie et à la Hongrie d'un Horthy. Au nord et au nord-ouest, il y a la Tchéco-

slovaquie et le Reich allemand, deux états où la bourgeoisie domine la classe ouvrière de façon brutale, quoique dans des formes soi-disant démocratiques. Il fallait à ce moment tenir compte de tous ces faits.

Le parti social-démocrate et les syndicats lancèrent le mot d'ordre disant que les ouvriers devaient retourner au travail et que la grève ne serait continuée que dans les chemins de fer et les P. T. T., et cela jusqu'à ce que le danger immédiat, que la réaction n'abuse de la situation qui pouvait lui sembler favorable pour abattre la classe ouvrière, fût écarté. La grève du personnel des tramways fut levée après 24 heures, en même temps que la grève dans l'industrie privée.

Pendant que le travail était graduellement repris dans l'industrie privée et que le calme revenait dans les rues, la grève aux chemins de fer continuait dans le pays entier. Elle fut levée le troisième jour, lorsqu'un examen de la situation permit de constater qu'il n'y avait aucune menace de mesures pouvant renfermer un danger pour les conquêtes sociales et politiques de la classe ouvrière. Ce qu'affirme la presse de l'étranger, c'est-à-dire que la grève aux chemins de fer aurait échoué et que la reprise du travail signifiait une capitulation de la classe ouvrière, est absolument faux. Il ne saurait en être question pour l'unique raison déjà qu'aucune revendication n'était liée à la continuation de la grève et qu'il s'agissait simplement en cette grève d'un moyen de défense pour écarter la tentative d'étouffer dans le sang les conquêtes du prolétariat.

Il ne saurait être question d'un effondrement de la grève aux chemins de fer, pour la raison déjà que les tentatives faites en Styrie et au Tirol pour briser la grève au moyen de la Heimwehr fasciste ont entièrement échoué. La Heimwehr avait occupé quelques gares, il est vrai, mais elle ne put obtenir qu'un seul train fût mis en marche. Il fut démontré alors qu'à l'aide de fusils et de baïonnettes, on peut certainement éloigner les dirigeants d'une grève, mais non pas remédier à la suspension du trafic. La circulation des trains ne fut reprise qu'après que le parti et les syndicats en eussent donné l'ordre. Là, où les militaires et la Heimwehr avaient occupé les gares, le travail ne fut repris qu'après leur départ.

On ne pouvait évidemment songer, dans les circonstances données, à prolonger la grève aux chemins de fer plus longtemps qu'il n'était absolument nécessaire, car une durée plus longue aurait eu comme conséquence de paralyser toute la vie économique du pays et aurait pu donner lieu à de nouveaux mouvements et à de nouvelles victimes. Si, à présent, les communistes prétendent que la levée de la grève a renforcé le fascisme, ceci est parfaitement inexact, car une durée plus longue de la grève aurait sans doute conduit à un véritable triomphe du fascisme, en égard à la répartition du pouvoir qui existe actuellement en Europe.

La grève des communications a été levée après qu'elle eût fait son effet, à savoir: démontrer à la classe dominante que la classe ouvrière ne peut pas, dans un pays où elle est unie et ferme, être abattue d'un seul coup. Avec la même discipline avec laquelle les cheminots autrichiens avaient commencé la grève, ils se sont remis au travail, car ils savent qu'à présent une tâche plus lourde les attend, la tâche d'éviter, par leur cohésion, que dans les premiers mois à venir, la réaction ne retire du profit des événements sanglants survenus les 15 et 16 juillet dernier.

Fr. L.

Avons-nous besoin d'une Internationale Ouvrière de Radiophonie?

Par J. VOGT — Vienne.

Il est nécessaire à mon avis que l'I.T.F. prenne position à l'égard de la Conférence internationale ouvrière de Radiophonie qui va avoir lieu. Le fait qu'aujourd'hui la radiophonie entre en ligne de compte, non seulement comme un moyen d'agrément, mais surtout comme un moyen d'entente et de communications au profit du mouvement ouvrier, partant au profit de la lutte des classes, nous en est une preuve.

Divers événements particulièrement importants qui se sont produits ces derniers temps au sein du mouvement ouvrier international ont prouvé nouvellement que, sans l'aide de ce nouveau moyen de lutte et de civilisation, la classe ouvrière est à peu près impuissante dans l'éventualité d'une action de grande envergure, attendu que les possibilités nécessaires d'entente réciproque lui font défaut. Il faut tendre par conséquent à supprimer la regrettable indifférence des organisations à l'égard de cette question d'une si grande importance, et à briser l'influence dont dispose le capitalisme par sa prédominance sur les postes d'émission et par la puissance illimitée qu'il fait valoir sur la radiophonie. Si le nécessaire n'est pas fait dans ce sens, le mouvement ouvrier international est menacé de graves dangers.

Il faut avant tout viser à grouper autour d'un programme commun toutes les organisations ouvrières d'amateurs de la T.S.F. des différents pays, vu que c'est uniquement groupées ainsi, qu'elles pourront être de quelque utilité pour la classe ouvrière. Si pour le moment, il est encore douteux que des congrès internationaux donnent immédiatement des résultats dans le sens désiré, ces congrès ont cependant la valeur de favoriser, par un échange de vues et par des critiques utiles, le mouvement en faveur de la radiophonie. C'est pour cette raison que non seulement l'I.T.F., mais également les Internationales ouvrières socialiste et syndicale, ont le devoir de prendre position à l'égard de ce mouvement et du congrès projeté.

Le premier congrès ordinaire de l'Internationale ouvrière de radiophonie qui se réunira au mois de septembre, dans la Maison des Syndicats à Berlin, démontrera si, au sein des organisations du prolétariat mondial, la conviction existe déjà que la radiophonie a acquis une importance réelle comme moyen d'entente internationale, comme moyen de civilisation et comme arme dans la lutte des classes.

Si cette conviction pénètre effectivement les délégués (ce qui n'est pas douteux), le congrès signifiera un nouveau pas sur la voie vers l'extension du pouvoir de la classe ouvrière. Il faut avant tout espérer que le congrès prendra pour le moins la décision importante de déclarer qu'il ne faut à aucun prix que les relations internationales radiotélégraphiques ou radiotéléphoniques propres au mouvement ouvrier, soient entravées ou interrompues par des actes d'arbitraire ou de violence de la part de gouvernements réactionnaires, ceci sans préjudice à toute autre réforme jugée nécessaire.

Il sera par conséquent du devoir du congrès de ne pas traiter des questions secondaires d'intérêt national ou personnel, mais de tendre surtout à effectuer du travail pratique. Ceci ne sera toutefois possible que si les organisations représentées se prononcent en faveur de la lutte des classes et en faveur de l'éducation ouvrière.



En Autriche, en Tchécoslovaquie et dans les pays scandinaves, les partis socialistes se sont déjà prononcés au sujet du mouvement ouvrier pour la radiophonie. Nous espérons que ce congrès (le premier du genre) se montrera digne de la confiance qu'on pose en lui et que les décisions qu'il prendra seront réalisées dans le délai le plus court, avec l'aide des autres organisations internationales entrant en ligne de compte. Tel est le souhait ardent que formulent les ouvriers autrichiens non seulement, mais, espérons-nous, également les travailleurs des autres pays.

Réglementation des relations entre la Fédération Syndicale Internationale et les Secrétariats Professionnels Internationaux.

Adoptée dans la conférence du Bureau de la F. S. I. avec les S. P. I. tenue à Paris, les 29 et 30 juillet 1927, et approuvée par le Congrès.

(F. S. I.) Les Secrétariats Professionnels Internationaux sont constitués par des organisations nationales de profession ou d'industrie.

Les branches d'industrie et les professions qui ont beaucoup d'affinités entre elles peuvent se réunir en un S. P. I.

Relations entre la Fédération Syndicale Internationale et les Secrétariats Professionnels Internationaux en général.

Les Secrétariats Professionnels Internationaux autonomes dans leur organisation et leur activité, collaborent avec la F.S.I. pour mettre en pratique les décisions des congrès internationaux et du Conseil Général.

Les Secrétariats Professionnels Internationaux n'entreprendront une action pouvant avoir des répercussions soit sur la F.S.I., soit sur les Centrales nationales affiliées, que d'accord avec la F.S.I. ou avec les Centrales nationales intéressées.

Lorsqu'il s'agit de questions générales qui dépassent le domaine professionnel particulier ou de questions spéciales touchant les intérêts des autres organisations syndicales, les S.P.I. s'engagent à ne prendre aucune résolution définitive sans en avoir conféré au préalable avec le Conseil Général de la Fédération Syndicale Internationale ou tout au moins avec le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale.

Affiliation aux Secrétariats Professionnels Internationaux.

Ne pourront s'affilier aux S.P.I. que :

- a) Les organisations affiliées à une Centrale nationale affiliée à la Fédération Syndicale Internationale ;
- b) Les organisations affiliées à une Centrale nationale non affiliée à une Internationale syndicale ;
- c) Les organisations appartenant à une Centrale nationale qui n'est pas affiliée à la Fédération Syndicale Internationale mais qui ne mène pas de campagne contre elle ;
- d) Les organisations non affiliées à leur Centrale nationale syndicale, cette dernière étant affiliée à une Internationale syndicale adverse de la Fédération Syndicale Internationale.

Dans le cas où des Secrétariats Professionnels Internationaux se verraient dans l'obligation de déroger à ces règles, ils devront se mettre préalablement en rap-

port avec le Bureau de la F.S.I. dans une réunion commune.

Si cette conférence ne peut assurer un accord, la question en litige devra être soumise à la conférence annuelle des S.P.I. ; ensuite la prochaine assemblée du Conseil Général de la F.S.I. aura à se prononcer sur l'affaire.

Conférences.

Une Conférence des S.P.I. aura lieu, chaque année, sur invitation et sous la présidence du Bureau de la F.S.I. Cette Conférence devra se tenir dans la même ville et à la même époque que l'assemblée annuelle du Conseil Général de la F.S.I. Chaque S.P.I. a le droit de déléguer deux représentants.

Pour autant que l'assemblée du Conseil Général a à discuter le rapport moral du Bureau (art. 25 a) et le programme d'action de l'année suivante (art. 25 b des statuts) les représentants des Secrétariats Professionnels Internationaux participeront aux séances avec voix consultative. Les S.P.I. tiendront, séparément, une Conférence ayant à discuter en premier lieu des points suivants :

- a) de quelle manière les relations avec la Fédération Syndicale Internationale pourraient être affermiées et quelles modifications devront être apportées à ces relations à la suite du développement des industries dans les différents pays ou d'autres causes semblables ;
- b) de la manière de réaliser les résolutions adoptées par les Congrès de la Fédération Syndicale Internationale ;
- c) de la question de savoir de quelle manière la presse des Secrétariats Professionnels Internationaux pourrait être développée et perfectionnée, par la collaboration ou l'aide de la Fédération Syndicale Internationale.

Toute difficulté surgissant dans le temps s'écoulant entre les conférences sera liquidée par le Bureau de la F.S.I.

En outre, le Bureau de la F.S.I. peut convoquer des Conférences supplémentaires, si nécessaire.

Ont droit de vote à ces Conférences les membres du Bureau de la F.S.I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux, à raison d'une voix par Secrétariat.

Congrès de la Fédération Syndicale Internationale et des Secrétariats Professionnels Internationaux.

Les Secrétaires professionnels internationaux assisteront aux Congrès syndicaux internationaux ; ils pourront prendre part aux délibérations avec voix consultative.

Ils auront le droit d'assister aux réunions des commissions des Congrès syndicaux internationaux, pour autant qu'il n'est pas décidé que ces réunions sont confidentielles.

Actions de secours internationales.

- a) Dans le cas où il s'agit d'une action pour laquelle l'aide de tous les travailleurs organisés d'un pays est demandée, seule la Centrale nationale intéressée peut lancer un appel ;
- b) Lorsqu'il s'agit d'un mouvement d'assez grande ampleur dans une seule profession ou industrie, l'organisation professionnelle ou d'industrie intéressée peut s'adresser à son Secrétariat professionnel international, qui, ensuite, est en droit de faire parvenir un appel à toutes les organisations professionnelles ou d'industrie affiliées.

Les Secrétariats Professionnels Internationaux ne sont pas autorisés à franchir le cercle profes-

sionnel dans les collectes qu'ils ouvrent pour des organisations affiliées engagées dans un conflit. Il doit être fait notification à la Fédération Syndicale Internationale de l'ouverture de toute collecte ;

- c) La F.S.I. ne participera aux actions internationales de solidarité que dans le cas où plusieurs organisations industrielles ou professionnelles d'un pays seront tellement engagées dans les luttes industrielles que les moyens financiers nécessaires pour les mener ne pourront être fournis ni par les organisations de leur pays, ni par les Internationales professionnelles auxquelles elles adhèrent. La F.S.I. pourra exceptionnellement organiser une action de secours si le nombre des ouvriers d'une corporation engagée dans un mouvement dans un certain pays est si grand que les moyens financiers du propre pays, ni du S.P.I. ne suffisent ;
- d) L'organisation d'une action internationale de secours n'aura lieu que dans les conditions suivantes :
1. Il faut que les organisations à secourir soient affiliées à un centre national affilié à la F.S.I., à moins que cela ne soit rendu impossible par la situation politique spéciale du pays ;
 2. Le Centre national, dont l'organisation en détresse fait partie, doit adresser une demande motivée à la F.S.I. Cette demande contiendra un rapport succinct sur les causes et le cours pris par le conflit en question, ainsi qu'un aperçu de la force numérique et financière des organisations réclamant le secours international et de la Centrale nationale elle-même ;
 3. Toute action de solidarité internationale ne sera poursuivie que pour les organisations qui informeront régulièrement la F.S.I. du cours des luttes et s'engagent à publier un rapport financier du conflit.
- e) Les conditions reprises sous d) remplies, le Bureau de la F.S.I. décide de l'ouverture d'une telle action de secours. La Centrale nationale requérante doit jouir de la possibilité de défendre verbalement sa demande en réunion du Bureau. L'appel à la solidarité adressé par le Bureau aux Centrales nationales doit contenir : un exposé succinct des motifs, l'avis de la F.S.I. et, autant que cela paraît possible, des propositions déterminées sur le mode de secours le plus opportun.
- f) La F.S.I. devra veiller, quant aux mouvements de longue durée, à ce que les centres nationaux apportant leur assistance pécuniaire soient de temps à autre renseignés sur la situation et, qu'en tout cas, après la fin de la lutte, un rapport financier soit transmis aussitôt que possible à ces centres nationaux ;
- g) Lorsque la F.S.I. organise une action de secours, tous les fonds doivent être exclusivement transmis aux Centrales nationales, qui les transmettent à la F.S.I.

Note de la rédaction :

En publiant la réglementation ci-dessus des relations entre la F.S.I. et les S.P.I. qui fut approuvée par la conférence des Secrétariats professionnels et adoptée ensuite sans débats par le Congrès, nous tenons à signaler que la délégation de l'I.T.F. a déclaré son désaccord avec certaines de ses dispositions. Il appartiendra à la prochaine session du Comité Exécutif de prendre position à l'égard de la réglementation et de décider éventuellement l'inscription de la question à l'ordre du jour du prochain Congrès général de l'I.T.F.

Echos de presse au sujet du Congrès de la F. S. I.

Le Congrès de la F.S.I. qui s'est réuni au début du mois d'août dernier, a, dans une large mesure, attiré l'attention des organes corporatifs des groupements adhérents à l'I.T.F. Certains journaux se sont bornés à donner des comptes-rendus plus ou moins longs — sans le moindre commentaire — de ce qui fut discuté par le congrès ; la plupart d'entre eux y ajoutent cependant quelques considérations. Nous reproduisons ci-dessous un choix de ces comptes-rendus dont il ressort nettement combien sont variés les impressions et jugements suscités dans notre Internationale par le Congrès de la F.S.I. auprès des divers leaders des organisations.

«Zeitrad», l'organe de l'Union autrichienne des transports, contient un compte-rendu objectif, emprunté aux articles parus dans la grande presse, des délibérations du congrès et y joint, sous le titre «Remedur» quelques considérations au sujet du congrès. Le journal prend position contre la joie maligne avec laquelle la presse bourgeoise signale que le congrès fut «mécontent» et «mal réussi». Il écrit :

«Le congrès n'a été ni l'un, ni l'autre, mais plutôt un congrès de médication, médication qui était nécessaire depuis longtemps. Car la situation existant jusqu'à présent dans la direction de la F.S.I. était loin d'être satisfaisante: trois secrétaires dont chacun exécutait selon son gré les missions dont était chargée la F.S.I. et contrecarrait comme bon lui semblait, les projets des deux autres, dont l'un tirait d'un côté et l'autre de l'autre. Aucune organisation, fût-elle même la plus solide, ne résiste à la longue à une pareille situation, telle qu'elle nous fut dé- un pays que dans l'autre.

Il n'y a vraiment pas lieu de s'inquiéter du fait que des opinions contradictoires se manifestèrent pendant ce Congrès. Dans quelle organisation, même petite, n'existe-t-il pas des façons de voir opposées? A fortiori donc, dans une communauté de l'étendue et de l'influence de la Fédération syndicale internationale qui, à cause de son caractère spécial et de la tâche qui lui incombe, a à faire face à de nombreux problèmes qui sont considérés autrement dans un pays que dans l'autre.

Toutefois, précisément parce qu'il en est ainsi, la Fédération syndicale internationale a besoin, plus que toute autre organisation, d'une direction unie. Car organiser veut dire coordonner les forces dont on dispose et les diriger et utiliser de façon unie. Ceci se fait aussi dans tout syndicat et dans les Centrales syndicales qui forment, réunies, la F.S.I. Celle-ci qui représente pour ainsi dire la quintessence de l'œuvre syndicale effectuée dans les divers pays, ne saurait s'épanouir et fournir du travail productif qu'en se conformant aux lois intérieures et à la nature même de l'activité syndicale.

Le congrès a tenu compte de cette nécessité en décidant de charger un seul secrétaire général responsable de la direction de l'activité de l'Internationale syndicale. Le transfert du siège, au sujet duquel le congrès a mandaté la commission créée par lui pour prendre une décision, contribuera également à supprimer les déficiences actuelles.

Les railleries malignes de la presse bourgeoise qui croit devoir s'égayer au sujet du congrès, ne sont inspirées par aucun autre sentiment que par la haine contre l'organisation puissante de la classe ouvrière. Le Congrès de Paris a remédié aux défauts organiques dans la structure de la Fédération syndicale. Ceux qui prétendent que le congrès a été un congrès mécontent, ne donnent expression, ce faisant, qu'à leur propre mécontentement de ce que les remèdes voulus aient été appliqués.»

Le rédacteur du principal organe des ouvriers des transports allemands, le «Deutscher Verkehrsbund», donne un compte-rendu impartial des délibérations du congrès et exprime dans les termes suivants son impression générale au sujet de sa signification :

«Ce congrès fut pour la F.S.I. une espèce d'épreuve d'ordre organique et d'ordre idéal. Si la structure intérieure de la F.S.I. n'avait pas été si résistante, les nombreuses crises au cours des congrès auraient probablement déterminé

dans l'Internationale ouvrière un ébranlement de portée incalculable. Les ennemis secrets autant que les adversaires ouverts, ont été déçus. Même après ces discussions sur des questions de principe, l'optimisme sain et la foi en l'ascension du mouvement syndical international des ouvriers, employés et fonctionnaires, subsiste. Pour les employés et fonctionnaires particulièrement, les récentes assises de la F.S.I. devront donner lieu à une collaboration active, car après l'admission des syndicats d'employés et fonctionnaires dans l'ensemble organique, ceux-ci porteront une partie de la responsabilité pour le succès de l'activité de l'Internationale ouvrière dans tous les domaines de la politique syndicale.»

«Der Deutsche Eisenbahner», l'organe des cheminots allemands, contient un aperçu très succinct des travaux du congrès, apparemment de la main d'un des délégués, aperçu qui se termine par le passage suivant, témoignant d'un très grand optimisme :

«Dix langues, mais une pensée et un état d'âme! Chacun des participants était pénétré de la conviction d'avoir assisté à une session des plus importantes.»

«Der Eisenbahner», l'organe des cheminots allemands de la République tchécoslovaque, commence son compte-rendu des décisions du congrès par les considérations suivantes :

«Les débats au cours de congrès internationaux sont rarement aussi impressionnants que des non-initiés le supposent. Les difficultés de langue constituent un gros obstacle. La traduction des discours enlève beaucoup à la solennité de ces congrès et les rend souvent monotones.

Lors du Congrès de la F.S.I. à Paris toutefois, se manifestèrent en outre des divergences existant entre les membres du Bureau. Bien que les délibérations au sujet de ce litige eussent lieu en majeure partie au sein des commissions, les incidents ne manquèrent pas cependant d'exercer un contre-coup sur les travaux du congrès.

Il serait inexact cependant de ne voir dans ces incidents qu'une dispute personnelle entre l'anglais Brown et le hollandais Oudegeest. Ils avaient pour base un sujet concret qui, à maintes reprises, a suscité des discussions dans le mouvement syndical.

Oudegeest fait partie de ce groupe de militants du mouvement syndical qui attachent aux relations avec le Bureau international du Travail de Genève une plus grande importance qu'il ne semble opportun d'y attacher en vue de la lutte entre le capital et le travail dont les syndicats deviennent de plus en plus les protagonistes. Brown, l'anglais aux chaudes sympathies pour les organisations russes, a peut-être trop peu tenu compte, non seulement des difficultés qui jusqu'à présent entravent sérieusement une entente entre la F.S.I. et les syndicats russes, mais encore de la mentalité de certains militants syndicaux, parmi les plus en vue et les plus influents.

La F.S.I. a à faire face à une tâche si étendue et si complexe, qu'il ne peut être utile à son développement que celui-ci soit influencé par des facteurs venant du dehors. Avec cela, il ne faut toutefois pas perdre de vue que la F.S.I. ne groupe pas encore les syndicats des divers pays européens et extra-européens, dans une mesure correspondant au sens du terme «international».

Les luttes entre le travail et le capital qui devront de plus en plus être menées dans le domaine international, réclament impérieusement qu'on ne néglige aucune tentative pour tâcher d'obtenir, par la voie de l'entente réciproque, que les organisations se trouvant encore en dehors de la F.S.I. se décident à entrer dans ses rangs. Dans cette question, les rapports avec les organisations russes sont d'une importance primordiale.

Il serait par conséquent très heureux si les décisions du Congrès de Paris relatives à la réorganisation de la F.S.I., se trouvaient être utiles au développement ultérieur de cet organisme. S'il en est ainsi, le Congrès de Paris aura été d'une grande importance.»

«Solidarität», l'organe des ouvriers suisses des transports, termine par les paroles suivantes, un court compte-rendu substantiel du congrès :

«Généralement parlant, on peut dire que le congrès a éclairci l'atmosphère et a réalisé ainsi les conditions préalables pour un développement fécond du mouvement ouvrier international. Nous sommes en droit d'attendre que les nouveaux dirigeants de la F.S.I. sachent se montrer à la hauteur de la tâche dont le congrès les a chargés.»

J. Brautigam dans «De Transportarbeider», l'organe

des ouvriers des transports hollandais, commente amplement le congrès.

Il répond comme suit à la question de savoir si le congrès a été vraiment «international» :

«On — pour autant que l'on peut appeler ce groupe de délégués européens une compagnie internationale; non — parce que la représentation de pays extra-européens fut trop faible et trop minime, parce que il n'y avait pas de délégués d'autres races, à l'exception d'un seul nègre. Le congrès constituait une réunion européenne.»

Brautigam est peu content du discours de Purcell et de l'attitude de la délégation anglaise au congrès. Au sujet du discours de Purcell, il écrit ceci :

«On a l'impression qu'un homme a la parole qui ne sait comment solutionner les problèmes qu'il croit apercevoir, un homme qui a perdu tout sens des proportions, ébranlé comme il l'est par le fait que l'industrie anglaise arriérée est refoulée du marché mondial, un homme qui, au fond, n'a pas le pouvoir de considérer des problèmes universels autrement que du point de vue anglais.»

Il reproche à la délégation anglaise le tort de s'être trop identifiée avec Purcell. Voici ce qu'il dit :

L'attitude de la délégation ne suscite aucune admiration. Il faudrait que les anglais se rappellent ce qu'ils se sont permis en 1919 à l'égard de la délégation allemande et de notre camarade inoubliable Legien.

Que l'attitude digne des allemands à cette époque leur serve aujourd'hui d'exemple.»

Au sujet de la démission d'Oudegeest, il écrit, après avoir signalé que la délégation anglaise n'adopta pas les conclusions de la commission, mais l'attaqua et lui porta atteinte «en son travail et en son honneur» :

«Il partit, Oudegeest, et renoua sans lutte à l'œuvre de sa vie. Il ne voulut pas infliger au Congrès l'embarras de choisir entre sa personne et les anglais. Il préserva les anglais de devoir exécuter leur triste menace de s'en aller. Il se montra là, l'homme qui, réellement grand, sait placer au-dessus de tout l'unité de la classe ouvrière et accepter l'injustice faite à sa personne.

«Oudegeest et Purcell, une différence en grandeur de caractère qu'il est à peine possible de mesurer.»

Brautigam résume pour terminer comme suit son opinion au sujet du congrès :

«Le congrès a consacré beaucoup de temps, beaucoup trop de temps, à la liquidation de ces questions personnelles. Cela malgré lui; l'ordre des choses l'y contraignit. C'est ce qui a éloigné l'attention des questions importantes qu'il était appelé à traiter, en partie également parce que l'élément personnel est toujours plus riche en sensations et en émotions. La chose est regrettable, car les questions positives dont le congrès s'est occupé, sont de la plus haute importance pour la classe ouvrière internationale. La situation où se trouve la F.S.I. et qui est loin d'être brillante, réclame qu'on l'étudie et que l'on s'en occupe; car le bien-être de la F.S.I., l'organisation internationale, partant le représentant de la puissance internationale de la classe ouvrière, n'est-il pas le bien-être même de notre classe?»

Dans le «Weekblad», l'organe de l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways, P. Molmaker, se borne à des considérations sur la «question Oudegeest», dont nous extrayons ce qui suit :

«Le gros morceau du congrès, la question dont tous — amis ou ennemis, de notre pays ou de l'étranger — se sont préoccupés, c'était la question «Oudegeest» ou plutôt la question de la F.S.I. et de l'histoire anglo-russe.

Les initiales dans notre mouvement international savaient bien où blessait le bât. Un manque de compréhension réciproque, une idée avancée en guise de nouvelle tactique, le jeu du «front unique», ont créé cette situation défavorable à notre mouvement. Car, disons-le tout de suite: Oudegeest et la F.S.I. ne font qu'un. Oudegeest personnellement peut peut-être se passer de la F.S.I., la F.S.I. ne peut pas pour le moment se passer d'Oudegeest.

Personne ne sait quelles seront pour la situation internationale, et plus immédiatement pour la position des travailleurs syndiqués, les conséquences de ce qui s'est passé à Paris et il est toujours risqué de faire des pro-

nostics. Il est certain en tout cas que la démission d'Oudegeest est une chose très importante. Espérons qu'il sera possible de trouver encore des moyens propres à compenser le préjudice porté à la F.S.I.

Nous espérons ardemment que le nouveau Bureau de la F.S.I. saura trouver les voies permettant à Oudegeest de continuer son œuvre à Genève et qu'Oudegeest ne restera pas la victime des intrigues et tricheries dont il a été l'objet de la part d'un de ses anciens collègues. Oudegeest a glissé sur une pelure d'orange, mais le fond de la chose, c'est la question des russes.

On nous demandera si, personnellement, nous admirons tout ce qui a été accompli par Oudegeest et la F.S.I. dans la question des russes. Nous répondrons que non! Dans notre propre congrès de mai dernier, nous avons exprimé notre étonnement de ce que la F.S.I. n'ait pas voulu d'une entrevue avec les russes.

Personnellement, nous sommes partisans d'une affiliation des russes à la F.S.I., à condition que chaque Centrale syndicale nationale reste le maître chez elle!

Peu satisfait est, pour terminer, le président de notre Internationale, le camarade Cramp, qui participa au congrès en qualité de délégué auditeur et eut, par conséquent, le moyen de se former un avis basé sur ce qu'il vit et entendit.

Après avoir signalé que «le besoin d'un mouvement

syndical international, puissant et sain, se fait sentir plus impérieusement que dans toute autre période de l'histoire» et après avoir examiné rapidement les principaux problèmes ayant demandé l'attention du congrès, il arrive dans le «Railway Review», l'organe de l'Union nationale des cheminots anglais, à la conclusion que voici :

«Ainsi que les choses se présentent actuellement, l'ensemble de la situation est des moins satisfaisants, et personnellement, je ne crois pas que nous obtiendrons jamais une réelle Internationale syndicale sur la base actuelle d'une fédération des diverses Centrales nationales. De même que nous, dans l'Union des cheminots, sommes en faveur du groupement professionnel à partir de la base, de même je crois que cette méthode doit être appliquée internationalement. Les Internationales des mineurs, des ouvriers des transports etc. sont les seules qui soient en mesure de déployer une action effective lorsque la nécessité s'en fait sentir. L'I.T.F. en a déjà donné des preuves et il n'est que logique qu'une Internationale vraiment à même d'agir, soit basée sur les seuls organismes internationaux qui aient la possibilité de mettre en pratique les décisions internationales. Tant qu'on n'adoptera pas ce système, je suis certain que nous n'aurons pas d'Internationale syndicale, digne de ce nom.»

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Session du Conseil général de l'I.T.F., tenue à Paris, les 8, 9 et 10 août dernier.

A l'exception du camarade Tomschik (Vienne) tous les membres étaient présents à la session.

Après des débats prolongés, le rapport moral portant sur l'activité du secrétariat pendant la période écoulée depuis le Congrès de Paris, fut adopté à l'unanimité.

Les demandes d'adhésion de la *Fédération panhellénique des Marins* (20.000 membres) et de l'*Union des Chauffeurs hongrois* (1850 membres) furent ratifiées.

Une demande des organisations adhérentes de conducteurs d'automobiles tendant à la création d'une Commission consultative de la section des chauffeurs, fut approuvée.

La discussion relative à l'enquête concernant les griefs formulés lors du Congrès de Paris contre le secrétaire général, au cours de laquelle un représentant du Syndicat National des cheminots belges, le camarade Paulis, eut l'occasion de parler au sujet du rapport de la commission d'enquête, aboutit au vote de la résolution suivante:

«Le Conseil général estime qu'il est incompatible avec les principes de l'I.T.F., comme étant une fédération d'organisations indépendantes adhérentes aux Centrales nationales de leurs pays respectifs, que les secrétaires désignés par l'I.T.F. participent ou collaborent à des entreprises ou des manifestations qui vont à l'encontre de l'I.T.F.»

Afin d'éviter tout préjudice aux organisations adhérentes et afin d'empêcher une lutte de tendances au sein de l'I.T.F., le Conseil général réclame des secrétaires la reconnaissance sans réserves et le respect sans conditions des principes sus-énoncés.

Dans le cas dont il s'agit, le Conseil général exige de l'immen qu'il rompe, avant la fin de l'année 1927, toute relation avec les institutions au sujet desquelles des plaintes ont été formulées.»

Une proposition tendant à l'envoi d'une délégation en Russie fut repoussée à la majorité des voix.

Composition du Conseil Général.

L'Union espagnole des transports a désigné le camarade Francisco Cordero comme membre suppléant au Conseil général.

Session de la Commission consultative de la section des marins.

Les 15 et 16 septembre se réunit à Copenhague une session de la Commission consultative des marins où ont été discutés, entre autres questions, le rapport du secrétariat sur l'activité pendant la période écoulée depuis la session d'Anvers des 18 et 19 mai der-

nier, les mesures ultérieures à prendre en vue de la campagne de propagande en faveur de la réglementation internationale des heures de travail à bord, de même que les rapports rédigés par le secrétariat concernant les conditions de travail des diverses catégories de travailleurs maritimes. Un grand meeting international de marins a en outre eu lieu à Copenhague.

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

Un compte-rendu détaillé de la conférence sus-visée est en voie de préparation. Le texte allemand sera expédié avant la fin du mois.

Commission consultative des conducteurs d'automobiles.

En renvoyant à notre circulaire relative à la question, nous prions les organisations qui ne nous ont pas encore fait part du nom de leur délégué dans la Commission consultative en question, de le faire au plus tôt.

Congrès de l'I.T.F., Stockholm 1928.

Il ressort des réponses reçues de la part des organisations à notre circulaire du 13 août dernier, que seules la deuxième quinzaine du mois de juillet et du mois de septembre peuvent entrer en ligne de compte pour la tenue du congrès. Nous examinons à présent la question de concert avec les camarades suédois.

Nouveaux insignes.



Les insignes dont on trouve la reproduction ci-contre peuvent être obtenus en forme de broche ou d'épingle, au prix de fl. 0.25 pièce.



Enquête concernant les heures de travail et de repos aux chemins de fer.

Nous rappelons aux organisations de cheminots notre prière de nous envoyer un aperçu sur les heures de travail, de service et de repos en vigueur dans leur pays, sur le modèle du rapport publié dans le numéro de juin, concernant la Suisse.

Emission radiophonique de l'I.T.F.

Samedi, le 5 novembre prochain, l'I.T.F. organisera, par l'intermédiaire du poste hollandais d'émission de Hilversum (longueur d'onde 1050 m.) une soirée radiophonique. La soirée aura lieu à Utrecht, dans l'immeuble de l'Union des cheminots. Nous prions les organisations d'attirer l'attention de leurs membres sur cette soirée.

Cotisations.

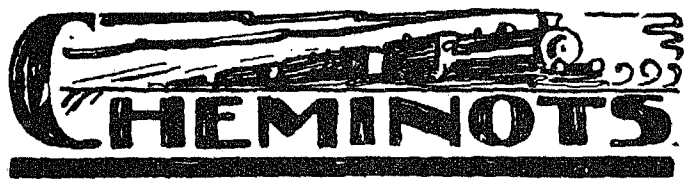
Sont rentrées les cotisations suivantes:

Union des cheminots autrichiens	fl. 1.297.14
Union danoise du personnel de la locomotive.....	Cour. 92.—
Union suisse des ouvriers des transports.....	fl. 112.20
Union centrale allemande des mécaniciens et chauffeurs	„ 150.—
Union des cheminots yougoslaves	„ 312.—
Association des employés des chemins de fer anglais	£ 68.0.0
Fédération tchécoslovaque des mécaniciens	fl. 150.—
Union allemande des cheminots de Tchécoslovaquie ..	„ 391.98
Union des cheminots danois	„ 541.26
Union norvégienne du personnel de la locomotive ..	„ 92.—
Union espagnole des transports	„ 540.—
Union polonaise des conducteurs d'automobiles..	„ 28.10
Fédération allemande du trafic	Mk. 7.000.—
Union finlandaise des transports	fl. 84.—
Union britannique des transports	£ 470.0.0
Fédération argentine des cheminots	fl. 3.300.—

Caisse de propagande des marins.

Fédération allemande du Trafic

Mk. 3.907.45



Lettre du Danemark.

Les compressions des effectifs obligent les agents des chemins de fer à accorder une plus grande attention aux prescriptions concernant les manœuvres.

Le gouvernement réactionnaire qui se trouve actuellement au pouvoir au Danemark en a profité, comme on sait, pour appliquer une sérieuse réduction des salaires. La trahison de la part de l'organisation des fonctionnaires supérieurs, fait que cette réduction éveille l'idée d'un semblant de connivence entre le gouvernement et l'organisation. Reste à savoir d'ailleurs si le gouvernement aurait réussi à appliquer les réductions si, au moment décisif, les représentants de l'organisation des fonctionnaires n'avaient pas perdu la tête. Le gouvernement, non content des économies réalisées au moyen des réductions des salaires, a introduit, en alléguant que les recettes des chemins de fer de l'Etat avaient fléchi — fléchissement dont il porte la faute par l'application d'une réduction des tarifs nullement motivée — une modification du règlement des heures de service qui porte sur plusieurs points atteinte au principe de la journée de huit heures. A ce propos, le gouvernement a annoncé le licenciement d'environ 1.500 ouvriers des ateliers et remises, tant auxiliaires que commissionnés, mais n'ayant pas encore droit à la retraite. D'après l'avis des fonctionnaires aussi bien que de l'organisation, ces fortes compressions des effectifs ne sont pas justifiées, par la situation des chemins de fer, mais semblent surtout trouver leur cause dans les motifs d'ordre politique, attendu que le parti «Venstre» dont est issu le gouvernement, désire plaire à la population paysanne par une forte réduction des dépenses en salaires.

Les agents des chemins de fer ont la conviction que cette réduction des effectifs ne pourra être appliquée, que si le personnel est prêt à négliger, dans une plus grande mesure encore que ce ne fut le cas jusqu'à présent, les prescriptions de sécurité qui doivent régir le service. Ceci revient à dire que la sécurité se trouverait diminuée et que le risque personnel des agents augmenterait. Tel est également l'avis de l'organisation qui, dans son journal corporatif, a à maintes reprises appelé l'attention des membres sur cette situation, en

leur signalant une série d'exemples de punitions infligées par le tribunal, pour homicide par imprudence, à certains agents ayant négligé de se conformer, dans l'exécution du service des manœuvres, aux prescriptions de sécurité en vigueur.

Or, le hasard voulut que le dimanche après la publication de l'article sus-visé, divers retards assez considérables se produisirent à la gare centrale de Copenhague. Plusieurs trains du soir furent retardés, tant à l'arrivée qu'au départ, de quelques heures, ce qui donna lieu évidemment à de sérieux désagréments. On constata que la cause de ces retards se trouvait dans le relâchement du ressort d'un aiguillage électrique. Le mécanisme de l'aiguille était dérangé et l'entrée en gare des trains dut se faire au moyen de manœuvres. Ce contretemps avait toutefois énervé le personnel de la gare et le chef de gare déclara aux représentants de la presse que le ressort relâché n'était qu'une cause secondaire des retards; une autre cause — et celle-là la principale — était selon lui que le personnel de la gare avait fait de l'obstruction, selon le mot d'ordre de l'organisation.

La question de savoir si l'article paru dans notre organe devait ou non être interprété comme une invitation à faire de l'obstruction, fut alors activement discutée dans la presse quotidienne. Afin de permettre au lecteur de se former un jugement, nous reproduisons ci-dessous la partie essentielle de l'article en cause. Après avoir signalé certains des jugements prononcés et avoir attiré l'attention sur les graves risques personnels auxquels sont exposés les agents des chemins de fer, l'article poursuit ainsi :

«En citant ces jugements, nous désirons faire comprendre à nos adhérents les graves responsabilités qu'ils prennent sur eux en ne pas suivant à la lettre les prescriptions données par la direction. Nous soulignons de façon expresse la nécessité qu'il y a d'accorder la plus grande attention aux prescriptions de sécurité. Celles-ci ont été émises pour protéger les vies humaines et les marchandises transportées et ne peuvent évidemment pas être violées. Nous attirons votre attention sur cette chose, en ce moment précisément où les effectifs du personnel sont diminués et où le travail devient encore plus énervant et plus pressé. Dans de telles circonstances, il est doublement nécessaire de se conformer aux prescriptions. Il va sans dire que, dans des cas pareils, le danger augmente sensiblement et que la responsabilité, de même que les risques personnels auxquels sont exposés les agents, s'accroissent dans une même mesure.

Il faut toutefois que le personnel se perde pas de vue qu'en se conformant aux prescriptions, il risque perdre l'avantage des courts repos pendant le travail, mais ce sacrifice sur l'autel de la sécurité ne peut pas se dire excessif. Il est certain que les hommes devront faire un plus grand nombre de pas que lorsque le travail ne se fait pas autant selon les règles, mais il ne faut pas que cela les empêche de suivre une méthode de travail plus responsable. Il faut que le rythme du travail reste le même que jusqu'à présent, car il serait tout aussi peu responsable de diminuer celui-ci que d'enfreindre les prescriptions de sécurité et nous regretterions au plus haut point si l'on pouvait dire qu'un de nos membres témoigne de moins d'énergie dans l'exécution de son service.

Outre les sentences signalées plus haut qui ne constituent qu'un extrait d'une grande masse, un grand nombre d'amendes ont été infligées par la direction, surtout à des chefs de manœuvres. Des amendes ont été infligées pour l'exécution de manœuvres à coup de tampon, car elles détériorent l'installation des wagons-lits. Nous vous faisons remarquer en outre qu'il est rigoureusement interdit de manœuvrer de la sorte des voitures étrangères. Des amendes sont infligées pour l'exécution de manœuvres à coup de tampon contre une voiture à batteries qui serait abîmée de la sorte et nous signalons ici qu'une pareille façon d'agir est en contradiction avec les prescriptions de service. Des amendes ont été infligées pour la négligence de faire arrêter un train en manœuvres devant un aiguillage, à moins que le poste intéressé ne donne un signal etc.

Aussitôt qu'un accident s'est produit, la direction se hâte de prouver que les prescriptions ont été violées sur un ou sur plusieurs points. Il faut que ceci soit pour le personnel un sérieux avertissement de s'abstenir de continuer à enfreindre inutilement des prescriptions qui doivent évidemment être respectées et être suivies d'autant mieux que le nombre d'hommes affectés à la besogne est plus réduit.

Dans les lignes précédentes, nous nous sommes occupés de la responsabilité qui pèse sur le personnel à l'égard des vies humaines, des marchandises et du matériel. Mais il y a une autre responsabilité, tout aussi grande, à savoir *la responsabilité pour la propre vie et santé*. N'oubliez jamais quand vous vous trouvez là-bas, sur le lieu des manœuvres, entre les rails et le lourd matériel, que les *fabricants de membres artificiels trouvent parmi le personnel des chemins de fer*, et particulièrement parmi nos membres, leur meilleure clientèle. Ils font de la publicité dans «Jernbanetidende», sachant bien que leurs clients se trouvent parmi ses lecteurs.

Rappelez-vous aussi de *tous les camarades morts entre les tampons*, trop souvent parce qu'ils avaient été trop zélés dans l'exécution de leur travail et avaient trop peu pris garde aux prescriptions de sécurité qui existent aux chemins de fer de l'Etat.

Il faut que tout cela oblige le personnel à respecter les prescriptions et à ne jamais se laisser aller à négliger la sécurité par l'exécution d'un mouvement en quelques minutes de moins qu'il n'aurait pu le faire selon les prescriptions du règlement.»

Il faut certainement avoir assez bien de fantaisie ou être sous le coup d'une impression de frayeur pour considérer cet article comme une invitation à l'obstruction. Un hasard heureux a voulu à présent que les chemins de fer de l'Etat danois aient donné, dans les instructions dites générales, une définition du terme «obstruction». Il y est dit :

«Il est interdit au personnel de mettre des entraves à l'exécution régulière du service, en suspendant le travail sans tenir compte du délai de préavis légal, en prolongeant *indûment* le travail (obstruction) ou en empêchant l'accès de la main-d'œuvre (blocus).»

On constate que l'obstruction est un «prolongement indu» du travail. Toutefois, ce que faisait le personnel de la gare centrale de Copenhague et ce qui avait été recommandé par nous, ce n'était pas une prolongation du travail. Au contraire, nous avons demandé aux agents de ne pas ralentir le rythme du travail, mais plutôt de l'accélérer si possible. Le directeur général dut reconnaître également qu'il n'y avait point lieu de dire qu'on avait fait de l'obstruction à la gare de Copenhague. L'article dans «Jernbanetidende» pouvait certainement être interprété de deux façons, mais à notre question positive tendant à savoir si les règlements devaient ou non être suivis, le directeur répondit : *«Il faut évidemment qu'ils soient suivis, car c'est pour cette raison qu'ils ont été créés.»*

Ce point de vue est partagé par l'organisation et si nous estimons nécessaire de rappeler à nos membres l'existence des règlements, la cause n'en est pas difficile à deviner. Elle se trouve dans notre conviction que les réductions prochaines du personnel ne sont pas compatibles avec un service aussi rapide, à moins de diminuer la sécurité et d'augmenter les risques du travail en écartant les prescriptions de service. Nous sommes d'avis qu'il ne faut pas que ceci se fasse. S'il faut faire un choix, c'est la sécurité qui doit venir en première ligne. Nous avons été les premiers à reconnaître que l'incident de la gare centrale de Copenhague aurait peut-être donné lieu à des retards moins considérables, si le personnel avait voulu compenser les conséquences directes en passant outre aux prescriptions de sécurité, mais nous avons signalé en même temps que l'incident n'avait donné lieu à aucun dégât et il ne faut pas perdre de vue l'avantage que cela représente.

Quelques fonctionnaires supérieurs prétendent que se conformer exactement aux prescriptions est une méthode lâche et déloyale. Cette assertion est aussi stupide qu'imprudente, car un fonctionnaire dirigeant doit savoir en premier lieu que plus le personnel qui veille à la sécurité est réduit, plus il est nécessaire pour les autres de respecter les prescriptions.

Un des grands journaux conservateurs, «Berlingske Tidende», a également réfuté l'affirmation que se con-

former aux prescriptions serait la même chose que faire de l'obstruction. Le journal a signalé que l'organisation avait invité ses adhérents à se conformer aux règlements, mais les avait en même temps encouragés à faire preuve du même zèle et du même intérêt qu'auparavant. «Si le personnel donne suite à cette demande», écrit le journal conservateur, *«il ne saurait être question d'obstruction, même si les règlements sont suivis à la lettre»*. Ce raisonnement est logique, car il ne saurait être un acte illégal (obstruction) que de se conformer aux prescriptions de sécurité émises par les chemins de fer eux-mêmes. Il faut évidemment que les personnes qui ont rédigé les prescriptions veillent à ce que les conditions nécessaires pour les respecter existent toujours. Et si l'on procède à des compressions des effectifs, il est du devoir de ces mêmes fonctionnaires supérieurs de prendre sur eux la responsabilité de ces compressions en ce qui concerne la sécurité, c'est-à-dire d'édicter d'autres prescriptions de sécurité tenant compte des conditions de travail modifiées. Il est irresponsable de négliger ce devoir, tant à l'égard du public qu'à l'égard du personnel, si l'on prétend en même temps que le service continue à marcher de la même façon.

Si toutefois la direction néglige ce devoir, il faut que le personnel prenne lui-même l'initiative. Il faudrait qu'il néglige soit la sécurité, soit l'exactitude en ce qui concerne les horaires, et le choix entre ces deux choses n'est guère embarrassant.

Le point de vue adopté par les cheminots danois en cette circonstance est celui-ci : Le ministre des Communications peut licencier autant d'agents qu'il le voudra, *la sécurité de la circulation n'en pâtira pas*. Le public pourra voyager sur les chemins de fer de l'Etat tout aussi sûrement qu'auparavant ; il est possible par contre qu'à mesure que les compressions seront appliquées, les voyages deviennent plus lents si l'on néglige de modifier les règlements.

CHR. VEJRE.

Copenhague, le 1er août 1927.

Le nouveau régime des chemins de fer français.

Une fois de plus, le 29 novembre 1926, la question de la réintégration des révoqués de la grève de 1920 a été évoquée devant le Parlement français. A cette occasion, le ministre des Travaux publics répondait ainsi à une question qui lui avait été posée : «Nous n'avons pas, ni moi Gouvernement, ni vous Parlement, d'action sur le statut du personnel des chemins de fer. C'est la vérité, elle est désagréable à entendre, mais c'est la vérité.» Le citoyen Blum répondit par la suite : «Je ne vois pas comment les Compagnies, en vertu d'un contrat, pourraient se soustraire à un acte de souveraineté exercé par le Gouvernement, en vertu d'une volonté claire et bien définie des Chambres.»

Dans ces déclarations, il est fait allusion aux conventions intervenues, le 28 juin 1921, entre l'Etat français et les administrations des Compagnies de chemins de fer et qui, approuvées par la loi du 29 octobre 1921, constituent en France : «Le nouveau régime des Chemins de fer».

Qu'est ce régime ? C'est ce que je vais essayer d'indiquer succinctement.

Le nouveau système n'abroge pas complètement celui qui avait été fixé par les conventions de 1883. Les concessions sont maintenues et les Compagnies

concessionnaires assurent, conformément à leurs statuts et aux lois et règlements antérieurs à 1921, la gestion des réseaux, mais des modifications ont été introduites ayant surtout pour effet de renforcer la sécurité du crédit des Compagnies et leur autorité, au détriment, estimons-nous, des droits de l'Etat et de ses intérêts, comme de ceux des cheminots et de la nation.

La nouvelle convention est commune à tous les grands réseaux, y compris les réseaux de l'Etat (Etat et Alsace-Lorraine). Elle laisse une autonomie de gestion à chaque réseau, mais institue une coordination d'exploitation, une unité de tarifs et d'équilibre financier.

L'équilibre financier des Compagnies, fortement ébranlé après la guerre, est assuré comme suit.

D'abord par la stipulation que l'Etat fait abandon aux Compagnies de l'intérêt des dettes de garantie, depuis 1914 à 1920 inclus, évaluées :

pour le Nord à	frs. 11.844.163,81
pour le P. L. M. à	„ 30.400.000,00
pour l'Est à	„ 498.589.635,76
pour l'Orléans à	„ 807.874.866,05
pour le Midi à	„ 447.259.357,69

Les dettes antérieures à 1914 pour garantie d'intérêts cessent de porter intérêt, ce qui équivaut en fin de concession :

pour le P. O. à	frs. 481.898.707
pour le Midi à	„ 464.963.438

Le total des abandons, remises et remboursements ainsi consentis par l'Etat est évalué à pas moins de 12.281.941.855 francs.

L'Etat assure l'intérêt, l'amortissement et les frais réels du service des titres émis par les Compagnies à la demande du ministre des Travaux publics pour couvrir les avances du Trésor au fonds commun qui est institué. Les six premières annuités des obligations émises par les réseaux de 1920 à 1926, conformément aux dispositions ci-dessus, restent à la charge définitive de l'Etat.

Ensuite, la tranquillité financière des réseaux est encore assurée par la création d'un fonds commun, destiné à maintenir en équilibre les recettes et les dépenses de l'ensemble des réseaux. Si le fonds commun est en déficit, des avances lui sont faites au début par le Trésor, et les tarifs sont ensuite majorés pour assurer le remboursement au Trésor et l'équilibre à l'avenir.

La plus grande quiétude financière est donc donnée ainsi aux Compagnies, d'autant plus que l'amortissement des obligations à émettre est prolongé sur une durée moyenne de cinquante ans.

La nouvelle convention a institué une organisation commune à tous les réseaux par un Conseil supérieur des Chemins de fer et un Comité de Direction. Le Conseil supérieur des Chemins de fer comprend : un président nommé par le ministre, les 21 membres du Comité de Direction composé ainsi qu'il sera dit par la suite, 14 représentants élus par le personnel des réseaux et 35 représentants des intérêts généraux de la nation, nommés par décrets et pris au nombre de 26 parmi les membres des Chambres de Commerce, associations patronales, mines, métallurgie, électricité, constructions de matériel ferroviaire, construction automobile, agriculture, tourisme, presse et voyageurs.

Le Conseil supérieur est obligatoirement saisi par le ministre des Travaux publics des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière technique, commerciale, administrative et financière. Il donne également son avis sur les programmes de travaux d'électrification, acquisitions de matériel, règlements

d'exploitation, méthodes uniformes de signalisation etc. Il peut en outre être appelé à délibérer sur les questions relatives au statut, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel. Le ministre peut, certes, prendre une décision contraire à un avis du Conseil supérieur, mais seulement après une seconde délibération de celui-ci.

Le Comité de Direction est composé, pour chacune des cinq Compagnies privées, de deux administrateurs et du directeur, et, pour chacun des deux réseaux d'Etat (Etat et Alsace-Lorraine) du directeur, du président et du vice-président du Conseil de réseau, soit au total 21 membres.

Le Comité de Direction, contrairement à ce qui avait été demandé, ne comprend pas de représentants du personnel. Les compagnies s'y refusèrent, prétextant que le Comité de Direction est une émanation des Conseils d'administration des réseaux. Le Gouvernement et le Parlement ne voulurent pas leur faire déplaisir et leur imposer la représentation du personnel.

Le Comité de Direction délibère sur toutes les questions qui intéressent l'ensemble des réseaux et notamment sur les mesures à prendre en vue d'assurer la coordination technique entre les réseaux, les tarifs, règlements techniques d'exploitation et de signalisation, modifications à apporter au statut ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel et aux institutions de retraite, règles générales de délivrance des facilités de circulation etc. Les délibérations prises à la majorité des voix, engagent tous les réseaux ; ainsi même les réseaux d'Etat sont majorisés par les Compagnies privées et mis sous leur tutelle.

Il serait utile certes de compléter sur d'autres points l'analyse de ces Conventions de 1921, survenues au moment où l'organisation syndicale française subissait les conséquences de la défaite de 1920 et des déchirements intérieurs provoqués par les manœuvres moscovites. Mais ce qui est indiqué suffit pour constater que la sécurité financière des Compagnies et leur autorité, tant à l'égard de l'Etat que sur le personnel, ont été accrues.

Nous ne pouvons partager l'opinion que le Gouvernement et le Parlement n'ont pas d'action sur les Compagnies. En vertu des dispositions des articles 4 et 5 de la Convention ou de la loi approbative, le ministre des Travaux publics nous semble pouvoir agir plus efficacement sur elles qu'il n'a été fait jusqu'ici.

Mais il n'en est pas moins vrai que trop d'abandons d'autorité ont été consentis par l'Etat en faveur des Compagnies. Le ministre des Travaux publics qui négocia les conventions disait lui-même : « Mais que va être ce Conseil supérieur ? Quels seront ses pouvoirs ? C'est certainement un Conseil consultatif ? » D'autre part, la majorité des membres du Conseil supérieur est à la dévotion des Compagnies. Le Comité de Direction est à leur merci, et il tranche et décide au-dessus du ministre, du Parlement, des cheminots et de la nation.

S'efforce-t-on d'instaurer ailleurs, dans d'autres nations, une prédominance analogue de ceux que l'on a appelé « les fermiers généraux du rail » ? Cela paraît être envisagé. Nos camarades cheminots d'Allemagne et de Belgique peuvent avoir des indications intéressantes à donner à ce sujet et peut-être ne sont-ils pas totalement à l'abri des mêmes dangers de domination de l'oligarchie financière des chemins de fer.

J. JARRIGION,

*Secrétaire général de la Fédération Nationale des
Travailleurs des Chemins de Fer de France.*

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

PAYS-BAS.

Les heures de travail et de repos du personnel des chemins de fer néerlandais d'intérêt local et d'intérêt général étaient réglées primitivement par l'arrêté royal du 27 octobre 1875, mais ont été depuis modifiées à plusieurs reprises, en dernier en 1923.

Les dispositions dudit arrêté sont applicables à la presque-totalité du personnel des entreprises de chemins de fer. Font exception: les directeurs, chefs de service, chefs de sections ou d'ateliers, les contrôleurs ou surveillants en tant qu'ils déterminent eux-mêmes leurs heures de travail, les chefs des gares importantes etc.

Les ouvriers des ateliers centraux ne sont pas non plus assujettis aux dispositions de l'arrêté, attendu que la loi sur la durée du travail de l'année 1919 s'applique à eux.

Aucune distinction n'est établie entre la durée du service et la durée du travail; il est simplement question de «période de service».

Etaient employés aux chemins de fer néerlandais au 1er janvier 1927:

	39.100 unités.
dont ouvriers des ateliers centraux	4.500 „
ce qui fait que sont assujettis aux dispositions de l'arrêté sur le service	
des chemins de fer environ	34.600 „

La durée moyenne journalière du service s'élève pour les diverses catégories à:

	Nombre d'agents intéressés	Heures par jour.
Personnel de la locomotive	4.452	9
Personnel des trains	3.013	9 $\frac{1}{2}$
Personnel de la surveillance de la voie	420	11
Pour autant qu'il habite un logement de service		
à proximité du lieu de travail	540	12
Service d'entretien de la voie	5.324	8 $\frac{1}{2}$
Personnel des remises	2.443	8 $\frac{1}{3}$
Personnel des services administratifs	3.750	7 $\frac{1}{2}$
Autre personnel de l'exploitation	14.658	9 $\frac{1}{2}$
Personnel des ateliers centraux (loi sur la durée du travail).	4.500	8

Dans le courant de l'année 1926, l'organisation des cheminots néerlandais a soumis au gouvernement un projet de réglementation des heures de travail et de repos, élaboré dans les détails sur la base de la semaine de 48 heures.

Le gouvernement a été invité à plusieurs reprises à étudier la possibilité d'application de ce projet; il vient à présent d'ouvrir une enquête à ce sujet.

PÉRIODES DE SERVICE

Par jour, calculée sur une

	En moyenne	Au maximum
Personnel de la locomotive	9	12
Personnel des trains	$9\frac{1}{2}$	12
Personnel de la surveillance de la voie	11 ou 12	12
Personnel de l'entretien de la voie	$8\frac{1}{2}$	10
Personnel des remises	$8\frac{1}{3}$	10
Autre personnel de l'exploitation	$9\frac{1}{2}$	10
Personnel des services administratifs	$7\frac{1}{2}$	10

Les périodes de service maxima du personnel des locomotives et des trains peuvent être prolongées, respectivement 4 et 2 fois de 2 heures par période de 2 semaines. Pour le personnel des locomotives, de pareilles prolongations ne peuvent toutefois être appliquées que s'il s'agit de parcours de longue durée et que les agents ne rentrent pas à l'établissement d'attache pendant la période de service.

La période de service maximum du personnel de la surveillance de la voie, occupé à des postes importants, ne peut pas excéder une moyenne de 8 heures $\frac{1}{2}$ par jour. Pour le reste du personnel de la surveillance de la voie, la durée journalière moyenne du service est de 11 heures, et de 12 heures lorsque l'agent habite à proximité (c'est-à-dire à 100 mètres au maximum de distance) du lieu du travail.

Les parcours effectués en chemin de fer sans obligation de service (ou les temps nécessaires aux ouvriers de la voie pour se rendre hors de la section à laquelle est affectée leur équipe) dans le but d'atteindre un lieu de service éloigné, de même que les temps nécessaires pour rentrer de ce lieu, sont considérés comme durée de service.

Dans la pratique, la durée de service des employés travaillant dans les bureaux centraux ne dépasse pas 39 heures par semaine.

Dérogations.

Le ministre a le droit de permettre des dérogations pour le personnel des gares, stations et postes de moindre importance, ainsi que pour le personnel n'étant pas occupé de façon ininterrompue pendant la période de service. Il faut que le numéro et la date d'une pareille décision ministérielle soient mentionnés dans l'horaire de service de l'agent en question. Des dérogations aux dispositions sont admises lorsqu'elles sont inévitables dans l'intérêt de la bonne marche du service ou de la sécurité du trafic et ne peuvent pas être remplacées par d'autres mesures.

La direction des chemins de fer a l'obligation de porter toute dérogation dans les 8 jours à la connaissance du ministre.

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

Le personnel des ateliers centraux est assujéti à la loi de 1919, remaniée ensuite dans un sens défavorable, prévoyant une semaine de travail maximum de 48 heures. Les 5 premiers jours de la semaine, la durée du travail est de 8 heures $\frac{1}{2}$ et le samedi de 5 heures $\frac{1}{2}$.

Service de nuit.

Le personnel des remises de locomotives et des ateliers secondaires ne peut pas être astreint à travailler dans une période de 2 semaines plus de 7 fois entre minuit et 6 heures du matin. Les nettoyeurs des machines et des voitures ne peuvent pas être appelés à faire plus de 7 fois dans une période de deux semaines, du service entre minuit et 4 heures du matin.

Dispositions spéciales relatives au personnel féminin et mineur.

Les femmes ne peuvent pas être employées pour le service de garde entre 10 heures du soir et 5 heures du matin. Les adolescents sous l'âge de 18 ans ne peuvent effectuer aucun service entre ces heures.

DURÉE DE PRÉSENCEDURÉE DE REPOS

période de deux semaines.

En moyenne	Au maximum	En moyenne	Au minimum
Au maximum 12¹/₃	14	Au minimum 11²/₃	10

Dans une période de deux semaines, le personnel doit bénéficier deux fois d'une période de repos d'au moins 10 heures, tandis que les autres périodes de repos doivent être de 12 heures au moins. (Une exception est faite pour le personnel de la locomotive; voir chapitre «Périodes de service»). Deux périodes ininterrompues de repos ne peuvent pas être séparées par un intervalle de plus de 14 heures.

Le personnel a droit en outre pendant la période de service à de courts repos destinés à prendre des repas. Ne doit être considérée comme période de repos qu'une période pendant laquelle le personnel est libéré de tout devoir de service et a par conséquent le droit de s'éloigner du lieu du travail.

Ainsi qu'il a été dit dans l'introduction au présent aperçu, il n'est pas question dans l'arrêté de la durée du travail mais simplement de la période de service, (c'est-à-dire la durée de présence, déduction faite des repos).

Aucune déduction des repos n'a lieu:

- 1° lorsqu'ils s'élèvent à moins de 30 minutes;
- 2° lorsqu'ils sont accordés entre 9 heures du soir et 9 heures du matin. (Un repos pris entre 8 heures et 9 heures 29 du matin sera par conséquent considéré intégralement comme durée de service);
- 3° lorsque le repos n'est pas indiqué sur les tableaux de service, ni réglé par voie d'inscription générale ou fixé d'une autre manière avant l'établissement du roulement;
- 4° lorsque le repos ne peut pas être pris au lieu d'attache (lieu de résidence). (Cette disposition n'est pas applicable au personnel d'entretien.)

JOURS DE REPOS.

Les agents des chemins de fer bénéficient d'un jour de repos hebdomadaire. Un jour de repos doit compter 30 heures et un dimanche de repos 36 heures; (pour le personnel des gares et de surveillance de la voie, le dimanche de repos peut être limité à 30 heures). Un jour de repos qui commence le dimanche plus tard que 2 heures du matin ou se termine le lundi avant 4 heures du matin, n'est pas considéré comme un dimanche de repos, mais comme un jour de repos ordinaire.

L'agent qui n'a pas été libre un dimanche sur deux a droit à un jour de congé supplémentaire par trimestre. Aucun agent ne pourra être appelé à faire du service 3 dimanches consécutifs. Lorsqu'un dimanche de repos suit un samedi de repos, le total de la période de repos doit s'élever à au moins 54 heures (30 plus 24). Lorsque le jour de repos supplémentaire accordé par trimestre se rattache à la période de repos visée, la durée totale de ce repos devra être d'au moins 78 heures.

Tableaux de service.

Les périodes de service et de repos du personnel des chemins de fer, à l'exception du personnel des locomotives et des trains, sont indiquées, pour autant qu'elles ne sont pas fixées par des décisions générales, dans des tableaux de service mentionnant le contenu, la date et le numéro de la décision ministérielle, rendue en vertu de l'arrêté royal en question. Les tableaux de service relatifs au personnel intéressé doivent être affichés à un endroit bien visible, dans les 4 semaines après l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation, dans chaque gare, station, halte, bureau, dépôt ou atelier. Le conseil de surveillance sur les chemins de fer a le droit de permettre des dérogations à ces dispositions. La direction des chemins de fer est tenue de faire tenir à jour des registres mentionnant les périodes de service effectuées par les agents affectés au service de la locomotive et des trains. Les dits registres devront être présentés à toute réquisition aux membres du conseil de surveillance et aux fonctionnaires placés sous leurs ordres.

VACANCES.

Au cours d'un exercice (1er octobre au 30 septembre), le personnel a droit à des vacances payées dans la mesure suivante :

Grades supérieurs (chefs de service, ingénieurs, inspecteurs)	28 jours
Inspecteurs adjoints, ingénieurs adjoints, chefs de bureau, employés dont le traitement maximum est identique ou supérieur au traitement d'un chef de bureau	21 „

Autres agents :

après 5 ans de service ou au-dessous	10 jours
après plus de 5 et moins de 15 ans de service	14 „
après plus de 15 et moins de 25 ans de service	16 „
après plus de 25 ans de service ou davantage.	18 „

Les femmes d'ouvrage qui font une moyenne d'au moins 5 heures de travail par jour pendant 6 jours par semaine, bénéficient, après 2 ans de service, de 4 jours; les femmes manœuvres ont également droit à 4 jours après 2 ans de service.

Les agents n'ont droit à un congé que lorsqu'ils ont fait pendant 4 mois consécutifs du service aux chemins de fer. Pendant l'exercice au cours duquel naît le droit au congé, les agents ont droit à un nombre de jours de congé correspondant à la partie de l'exercice qui reste à accomplir, nombre établi en arrondissant les fractions de jour en des jours entiers. Le service militaire obligatoire n'est pas considéré comme une interruption du service. Les jours de congé non accordés pour des raisons de service peuvent être pris pendant les premiers 6 mois de l'exercice suivant. Si, pour des raisons de service, ces jours sont refusés à nouveau, une compensation en espèces, calculée sur la base de la rétribution régulière, doit avoir lieu. Il faut, pour autant que possible, que chaque agent bénéficie d'au moins 6 jours de congé pendant la période allant de mai à septembre.

(La réglementation ci-dessus a été introduite le 1er janvier 1926 et signifie un avilissement comparativement à ce qui existait depuis le 1er janvier 1921. Voir à ce sujet page 48 de la brochure sur les conditions de travail du personnel des chemins de fer, nouvelle série de documents II. Une disposition transitoire prévoit cependant que les anciennes normes seront maintenues pour le personnel qui avait droit autrefois à un congé plus long que celui prévu par la nouvelle réglementation.)

Congés extraordinaires payés.

En cas de décès de la femme ou de parents du premier degré, un congé de deux jours, en cas de décès de parents du deuxième degré de même qu'en cas d'accouchement de la femme, un congé d'un jour est accordé. En cas de maladie grave de parents du premier degré, un congé payé peut être accordé dans des circonstances spéciales. En cas de déplacement non demandé, un congé supplémentaire de deux jours au maximum peut être accordé à l'intéressé afin de lui permettre de s'occuper de son déménagement. Les agents ont en outre droit à un congé extraordinaire en vue de l'accomplissement d'un stage de répétition militaire. Les hommes mariés ont droit à la continuation du salaire intégral, les célibataires au demi-salaire.

Congés extraordinaires non payés.

Des congés extraordinaires sans solde sont accordés :

- a. pour faire du service militaire, en tant qu'il ne s'agit pas d'un stage de répétition ;
- b. pour l'exercice de fonctions publiques, si la direction a accordé l'autorisation ;
- c. pour l'exercice des fonctions de membre d'un Comité d'élection ;
- d. pour l'exercice des fonctions de membre d'un Conseil du travail ;
- e. en cas de citation devant un tribunal ;
- f. pour accomplir des travaux au profit d'un syndicat du personnel reconnu par la direction. Pour chaque association, 5 militants ont droit à un maximum de 45 jours de congé et les autres à un maximum de 30 jours. Entrent en ligne de compte pour obtenir ce genre de congé, un militant sur 250 adhérents; avec un maximum de 40 personnes. Dans d'autres cas encore, des congés extraordinaires, avec ou sans solde, peuvent également être accordés.

La situation des cheminots yougoslaves.

Les renseignements ci-dessous sont extraits de l'exposé fait par le camarade Stanko, secrétaire de l'Union des cheminots yougoslaves, lors de la Conférence balkanique de l'I.T.F., tenue récemment à Ljubljana.

Droit d'association.

Le droit d'association syndicale est garanti, tant par la constitution que par les lois ; ceci n'empêche pas toutefois le gouvernement de fouler aux pieds les droits des travailleurs et de priver la classe ouvrière de la liberté syndicale. Une loi d'exception a été créée pour les chemins de fer qui prévoit la militarisation du personnel dans le cas d'une grève ou d'un mouvement de résistance passive.

Situation dans l'organisation syndicale.

Un total de 11 organisations de cheminots existe en Yougoslavie. Il a été possible l'année passée d'obtenir la fusion de cinq organisations, mais ce résultat n'a pas réalisé l'espoir que cette fusion donnerait lieu à de larges groupes du personnel de se syndiquer. 60 % du personnel environ se trouvent toujours en dehors de toute organisation syndicale. Avec cela, la moitié des syndiqués fait partie d'associations appuyées par l'administration et entièrement sous l'influence de celle-ci. Les cotisations à ces associations sont retenues sur les salaires. Les mécaniciens et chauffeurs ont créé une association corporative qui n'entretient aucun contact avec le mouvement syndical indépendant, mais se borne à maintenir des relations avec les partis politiques représentés dans le gouvernement.

Le statut du personnel.

Une puissante organisation de cheminots existait autrefois, uniquement cependant dans la partie de la Yougoslavie qui faisait anciennement partie de l'Autriche. Dans cette partie du pays, les cheminots bénéficiaient d'un certain nombre de droits et de libertés. Lors de la création de l'Etat yougoslave, une législation uniforme fut créée pour tous les cheminots, législation dans laquelle on ne tint point compte de ce qui existait auparavant. C'est ainsi que d'une part, les cheminots de l'ancienne Serbie acquérèrent des droits que les cheminots autrichiens possédaient depuis longtemps, mais que d'autre part, ces derniers se virent privés de nombreux droits dont ils bénéficiaient jusqu'alors. Généralement parlant, la nouvelle réglementation était basée sur la tendance d'éloigner les cheminots du reste du mouvement syndical indépendant. En 1920, un règlement de travail provisoire fut introduit, mais on en a supprimé un article après l'autre, à partir de 1920. Depuis 1923, une anarchie complète règne en ce qui concerne la situation juridique du personnel des chemins de fer yougoslaves. Les conseils de délégués du personnel ont été supprimés et attendu qu'il n'existe aucune disposition légale à laquelle les cheminots peuvent se référer, ils se voient complètement livrés à l'arbitraire de l'administration. L'ordonnance de service actuellement en vigueur ne prévoit aucun délai de préavis pour le congédiement. Les employés mêmes peuvent être licenciés d'un jour à l'autre.

Assurance-vieillesse en assurance-maladie.

Il n'existe toujours pas d'assurance-vieillesse et les ouvriers qui, selon les anciens règlements, n'ont pas le droit de s'inscrire à la caisse des pensions, sont ainsi exposés à l'indigence une fois arrivés à un âge avancé. Pour le personnel commissionné, le droit à la retraite

est prévu par la loi, mais le soin de fixer le montant des pensions est laissé à l'administration.

En ce qui concerne l'assurance-accidents, la règle est telle qu'un ouvrier, victime d'un accident du travail, touche son salaire intégral pendant 10 semaines. Ensuite une commission décide sur le pourcentage du salaire qui lui sera versé comme rente. Lorsque l'invalidité n'est pas supérieure à 10 %, l'accidenté perd tout droit à une rente, sans égard à son état de santé. Dans les autres cas, le montant de la rente est fixé selon le pourcentage de l'invalidité. La caisse de secours-maladie est gérée par la direction. Le personnel est représenté dans l'administration de la caisse, mais ne peut y exercer aucune influence notable.

Divers.

Une réduction des salaires a fait suite aux autres mesures privant le personnel de ses droits. Des révocations en masse ont en outre été décidées et beaucoup d'agents restés au service ont perdu le droit à un avancement régulier. Les ouvriers de l'entretien de la voie ne travaillent que quatre jours par semaine. Aucune indemnité ne leur est versée pour les deux autres jours.

L'Union des cheminots allemands en 1926.

Lorsque, fin juin 1925, l'organisation unifiée (Einheitsverband) des cheminots allemands naquit de la fusion du Syndicat des cheminots allemands avec le Syndicat national des fonctionnaires, le Comité central reçut mandat du Congrès de publier annuellement un rapport sur l'activité syndicale. On constate que ce n'était pas une petite chose que de donner suite à ce mandat, lorsqu'on considère le volume de 350 pages qui porte sur l'activité durant la période écoulée depuis le 1er juillet 1925 (époque de la fusion) jusqu'au 31 décembre 1926.

Un coup d'œil sur la table des matières suffit déjà pour se rendre compte combien multiples étaient les travaux des dirigeants. Nous avons signalé à maintes reprises dans ce journal les circonstances difficiles dans lesquelles les cheminots allemands doivent exercer leur activité syndicale. La compression du personnel a été poursuivie encore. Les effectifs ont baissé au cours de l'année 1926 de 711.381 à 700.399 unités. L'application sans scrupules de méthodes d'exploitation soi-disant rationnelles, a contribué notablement à la réduction du nombre des unités employées. Le nombre des ouvriers des ateliers baissa notamment de 118.525 en décembre 1925 à 106.991 en décembre 1926, à savoir de 11.534. Certain travail — réparation d'une locomotive — qui dans l'avant-guerre réclamait jusqu'à 130 jours, est accompli actuellement en 20 à 30 jours. Le nombre des ateliers a été diminué de 114 en 1920 à 90 et par une fabrication en masse et en séries, de même que par la normalisation et la standardisation des accessoires et des types de voitures, on a réalisé, comparativement à 1913, une économie des dépenses d'exploitation de 130 millions de marks en chiffres ronds.

Les chapitres relatifs aux charges financières de la Reichsbahn, à la concurrence et à l'électrification, contiennent une documentation bien intéressante que nous recommandons à l'attention des lecteurs.

Effectifs.

En dépit des compressions incessantes du personnel, les effectifs de l'Union des cheminots allemands tendent de nouveau à s'accroître. Le 30 septembre 1925, le nombre des adhérents se chiffrait à 169.226 et dans le courant du quatrième trimestre 1925, 29.803 anciens

membres du Syndicat des fonctionnaires ont passé dans l'Union des cheminots qui comptait, fin 1925, 197.990 membres. L'année 1926 apporta un accroissement de 12.578 adhérents.

Le chiffre total de 210.568 membres se décompose comme suit : 200.540 hommes adultes, 1.159 femmes adultes, 669 apprentis, 12 mineurs, 734 agents à la demi-solde et 7.480 retraités et pensionnés. Bien que l'Union des cheminots ne groupe que 28,23 % de l'effectif total du personnel, elle obtint en 1926, lors des élections pour les conseils d'ouvriers et de fonctionnaires, 47,50 % du total des voix émises, ce qui correspond à 40 % du total du personnel. Le nombre des sections locales de l'organisation s'élevait, fin 1926, à 964.

Situation financière.

Tandis que l'année 1925 accusait un déficit qui fit baisser à 615.523,44 marks la fortune de l'organisation, l'année 1926 apporta une amélioration notable de la situation financière, portant la fortune de l'organisation à 1.282.677,95 marks. En l'année 1925, une somme de 100.000 marks fut destinée au secours des syndicats danois englobés dans une grande lutte et, en 1926, un montant de 50.000 marks fut versé au secours des mineurs anglais.

**

Le volume contient des renseignements intéressants sur la politique suivie par la Société des Chemins de fer allemands à l'égard du personnel. Certaines réflexions sur la lutte en faveur de la journée de 8 heures, sur lesquelles nous avons l'intention de revenir, se trouvent dans le chapitre en cause. Une circulaire confidentielle lancée par la direction des chemins de fer dans le but de constituer des Unions civiques, indique comment elle s'efforce d'empêcher les mouvements de grève. Cette circulaire dit entre autres choses :

«Des corps spéciaux de cheminots devront être formés dans un but particulier. Il faut que le personnel appelé à faire partie de ces corps, soit choisi avec soin. Entrent en premier lieu en ligne de compte les agents dévoués au travail, consciencieux et dignes de confiance. Il faut en outre, autant que possible, qu'ils aient fait du service militaire.

Il faut que soient proposés,

parmi le personnel des gares : les chefs du mouvement, télégraphistes, téléphonistes, aiguilleurs, chefs des manœuvres, brigadiers et ouvriers des manœuvres, chef de trains et conducteurs ;

parmi le personnel du service de la voie :

les chefs d'équipe, inspecteurs des conduites électriques, ajusteurs à la signalisation, ouvriers de la signalisation et des cabines de manœuvres, chefs d'équipes de poseurs de fils télégraphiques, gardes-voie, ouvriers télégraphistes et ouvriers de la voie.

Il faut en outre proposer des agents connaissant les métiers de maçon ou de charpentier et pouvant être employés dans cette profession. Il est nécessaire en plus de désigner des aides-infirmiers, des bouchers, boulangers, cuisiniers et garçons de café.»

Le rapport consacre un chapitre spécial à l'œuvre internationale. Ce chapitre contient un résumé des rapports moraux de la F.S.I. et de l'I.T.F. et se termine par le passage suivant, relatif à l'I.T.F. :

«Un coup d'œil rétrospectif sur notre activité internationale permet de constater une heureuse continuation du développement de l'I.T.F. Ce développement est encore loin de toucher à sa fin, bien que non seulement l'I.T.F. se trouve déjà à la

tête de tous les secrétariats professionnels internationaux, mais groupe encore la grande majorité des ouvriers des transports et des communications syndiqués de tous les pays. L'avenir lui appartient».

Un compte-rendu du voyage d'études de militants syndicaux allemands en Amérique est suivi par les rapports émanant des diverses sections régionales de l'organisation.

Lorsqu'on considère les choses en leur ensemble, on constate une fois de plus en parcourant le rapport, la place importante que les grands syndicats occupent dans la vie sociale d'aujourd'hui. Il est observé à juste titre dans l'avant-propos que le permanent syndical n'est plus, depuis longtemps, uniquement organisateur et propagandiste ; il a dû s'élever de beaucoup au-dessus de sa tâche primitive et a dû se former en un économiste et expert de politique sociale.

Nous recommandons, plus particulièrement aux organisations de cheminots, la lecture du rapport qui a paru auprès de la Société d'éditions «Deutscher Eisenbahner», Bahnhofstrasse 4, Berlin W. 50.

Ok.



La mort de Spartaco Stagnetti.

La presse a annoncé l'assassinat de Spartaco Stagnetti, l'ancien secrétaire du Syndicat italien des Transports secondaires, affilié à l'I.T.F., et dissout dans le temps par les autorités fascistes. Il y a un an environ, lorsque la rigueur fasciste se mit à sévir de plus en



plus sévèrement, Stagnetti fut condamné à la déportation et exilé dans la petite île désolée d'Ustica, au Nord

de la Sicile. C'est là qu'il vient d'être assassiné, le 15 août dernier, victime d'un coup de poignard au cœur que lui porta un de ses co-détenus, un déporté pour crimes de droit commun, condamné déjà précédemment pour homicide et vol.

Les journaux fascistes ont interprété l'événement sous un faux jour. Ils sont allés jusqu'à prétendre que Stagnetti avait été condamné pour des crimes de droit commun et ont tenté de jeter un blâme sur son caractère.

Ces fausses nouvelles ne peuvent cependant tromper personne de ceux qui ont connu le décédé.

Depuis de longues années, Stagnetti jouait un rôle dans le mouvement politique et syndical. Ayant adhéré en 1907 au groupement anarchiste de Rome, il passa en 1911 de l'activité purement politique à celle de caractère syndical. Tout en ne partageant pas, à cause de ses conceptions philosophiques, les principes adoptés par la C.G.T. italienne, il se soumit avec une admirable discipline aux décisions de l'organisation — le Syndicat des transports secondaires — dont il était le secrétaire, lorsque celle-ci se fut prononcée en faveur d'une adhésion à l'organisme syndical central du pays et il se fit alors un des partisans les plus zélés de l'unité du mouvement syndical. Se conformant sans réserves aux méthodes du syndicalisme socialiste, il assumait la présidence du consortium des coopératives des transports qui se proposait l'exploitation des lignes de chemins de fer concédés à l'industrie privée. Bref, cet idéaliste anarchiste trouva, dans le travail pratique pour l'amélioration des conditions d'existence de la classe ouvrière, la satisfaction du devoir accompli. Vinrent l'année 1922 et celles qui suivirent et Spartaco Stagnetti s'efforça, sous la rafale réactionnaire, de poursuivre l'œuvre effectuée jusqu'alors avec succès. Quand en 1926, les autorités de la sûreté générale de Rome prononcèrent la dissolution du syndicat des transports secondaires, il fit tout ce qui était en son pouvoir pour maintenir le groupement et accorder toute l'assistance possible aux anciens adhérents. Aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner outre mesure qu'une fois les lois exceptionnelles promulguées, Stagnetti fut parmi les premiers que le fascisme romain envoya en exil. De cet exil, de l'île maudite d'Ustica, il ne devait plus revenir.

Le gouvernement italien a beau vouloir se décharger ; sa responsabilité dans ce douloureux événement éclate nettement, lorsqu'on considère que la répugnante promiscuité qu'il établit entre les déportés politiques et toutes espèces de malfaiteurs, condamnés du droit commun, doit inéluctablement mener à des conséquences funestes.

Stagnetti laisse une femme et plusieurs enfants. L'I.T.F. s'associe à leur deuil et à celui des camarades italiens. Elle sait qu'elle a perdu en la personne du disparu un homme doué de grandes capacités et un militant des plus zélés et des plus dévoués à la cause ouvrière.

La troisième Conférence générale des Communications et du Transit.

Mardi, le 23 août la troisième Conférence générale des Communications et du Transit se réunit à Genève sous les auspices de la Société des Nations. Etaient représentés les gouvernements des Etats suivants : Abyssinie, Autriche, Belgique, Grande-Bretagne, Canada, Chili, Chine, Colombie, Cuba, Tchécoslovaquie, Etat libre de Dantzig, Danemark, Equateur, Cuba, Esthonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Indes, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Uruguay, Hollande, Nicaragua, Norvège, Panama, Pologne, Portugal, Roumanie, San Salvador, Yougoslavie, Siam, Suède, Suisse, Turquie, Etats-Unis d'Amérique, Venezuela et territoire de la Sarre. Etaient représentés en outre la Commission de la navigation sur l'Elbe, l'Oder et le Rhin, l'Union internationale des chemins de fer, le Comité technique et juridique de la navigation aérienne, la Chambre de Commerce internationale, le Bureau international du Travail, la Conférence internationale de l'Armement, l'Union internationale de Radiophonie, l'Association internationale pour l'Aéronautique, la Commission internationale pour la navigation aérienne, la Fédération internationale des Transports (Amsterdam) et l'Union internationale chrétienne des Transports (La Haye).

Le camarade Forstner participa à la session au nom de la Fédération internationale des Transports, tandis que l'Union chrétienne était représentée par Brussel. Un représentant du syndicat italien (fasciste) des transports Lilio Chiardi faisait partie de la délégation italienne, en qualité de conseiller technique. La conférence était présidée par l'ambassadeur du Cuba à Berlin, M. Bethancourt. Les rapports des diverses sous-commissions avaient été imprimés. Les débats débutèrent par une discussion des rapports des sous-commissions. Ces débats furent subdivisés d'après les questions suivantes :

1. Fonctionnement général de l'organisation.
2. Transports par voie ferrée.
3. Navigation intérieure.
4. Concurrence entre les voies d'eau et les voies ferrées.
5. Navigation maritime et ports maritimes.
6. Circulation routière.
7. Communications aériennes.
8. Transports combinés.
9. Régime international des passeports.
10. Communications avec le siège de la Société des Nations en temps de guerre.
11. Radiotélégraphie.
12. Territoires de la Sarre, de Dantzig et Memel.
13. Liquidation de litiges internationaux.
14. Collaboration générale dans toutes questions relatives aux communications.
15. Réforme du calendrier.

Au cours des débats, Forstner prit la parole. Il commença en remerciant de l'invitation de participer à la Conférence qui avait été adressée à l'I.T.F. et déclara que l'I.T.F. était prête à participer aux travaux de la Conférence. Il constata avec satisfaction que le point 7 du règlement soumis à l'approbation de la Conférence, prévoyait que les organisations internationales seraient appelées à participer aux travaux de la Conférence. Il indiqua que ces dispositions devaient sans doute être comprises en telle sorte que les organisations ouvrières internationales pourraient prendre part, non seulement aux travaux de la Conférence, mais également à ceux de la Commission consultative et technique des communications et du transit. La

représentant des ouvriers des transports chrétiens se rallia aux déclarations de Forstner.

Lors de la discussion de la question des transports par voie ferrée, le représentant de la Hongrie, M. Dietrich von Sachsenfels, fit une proposition tendant à ce que la Commission consultative fasse à la prochaine Conférence des propositions sur les mesures internationales à prendre pour pouvoir, dans le cas d'une grève générale des cheminots d'un pays, détourner le trafic ferroviaire, afin d'éviter que le trafic international ne subisse des perturbations. Le représentant de la Hollande, le professeur Jhr. van Eysinga, de même que le délégué allemand, le Dr. Seeliger, ministre plénipotentiaire, le délégué d'Autriche, le conseiller ministériel Dr. Rheinhardt, et plusieurs autres orateurs s'opposèrent à la proposition. Ils déclarèrent ne pouvoir voter en faveur de la proposition hongroise que si on lui enlevait son caractère unilatéral dirigé contre les organisations ouvrières et s'il était tenu compte de toutes les éventualités pouvant occasionner des perturbations du trafic ferroviaire, tels que des tremblements de terre, ruptures de digues, avalanches, dégâts dans les tunnels etc. La délégation allemande fit une proposition tendant dans ce sens, tandis que le délégué de Lettonie se prononça en faveur d'une rédaction encore plus rigoureuse. La discussion sur ce point se fit de plus en plus véhémente et l'on décida finalement de renvoyer les débats au lundi 29 août. La séance qui eut lieu le 29 août s'occupa pendant toute la matinée de la question. Le Dr. Seeliger (Allemagne), de même que le président M. Bethancourt, se prononcèrent une fois de plus nettement contre les propositions de la Hongrie et de la Lettonie et finalement, la proposition hongroise fut amendée dans le sens des désirs énoncés par les délégués allemands et hollandais, adoptée en principe par la commission dans cette forme modifiée et renvoyée à la commission générale pour qu'elle en fasse mention dans son rapport.

Dans la session plénière du 26 août, Forstner fit l'exposé que voici.

La révision de la Convention internationale sur la circulation automobile faite récemment à Paris, a supprimé beaucoup de défauts dans la convention de 1909 qui s'étaient fait valoir comme suite à l'essor de la circulation automobile depuis 1909. Il fallait cependant que cette révision laisse en suspens une série de questions brûlantes, attendu qu'il avait fallu tenir compte des traditions souvent séculaires existant dans les divers pays qui ne peuvent souvent être surmontées que graduellement et doivent être adaptées aux conditions découlant du développement de la circulation automobile. Il serait par conséquent souhaitable que la commission poursuive de façon conséquente son activité et cherche à prendre des décisions ayant égard aux désirs des conducteurs d'automobiles qui, sur différents points, ont été exprimés par les conférences internationales des chauffeurs, tenues à Paris en 1927 et à Hambourg en 1924. Il serait fort souhaitable que la commission de la circulation routière tienne compte de ces désirs, travaille de concert avec le Bureau international du Travail, fasse régulièrement appel à la collaboration de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport et érige en décisions les vœux exprimés par les conférences internationales des conducteurs d'automobiles sus-visées. Les vœux des conducteurs d'automobiles énumérés plus loin sont avant tout de nature technique, en vue du caractère de la présente conférence, bien que les questions sociales y jouent également un certain rôle. En considération de la tâche échue à la présente conférence et afin d'éviter des conflits de compétences entre le Bureau international du Travail et la Commission créée par la Société

des Nations, je laisserai de côté toutes les revendications d'ordre purement social et me bornerai à traiter les questions d'ordre technique. Les désirs concernant les questions sociales seront portés par l'Internationale des Transports à la connaissance du Bureau international du Travail. Je voudrais demander en outre qu'avant de prendre des décisions dans toutes les questions pouvant intéresser les conducteurs d'automobiles, on consulte le Bureau international du Travail.

Les revendications des chauffeurs pour l'aboutissement desquelles cette conférence est compétente sont celles-ci.

Il faut que la convention internationale sur la circulation automobile du 11 octobre 1909 soit complétée par ce qui suit :

1. Il faut que, pendant un séjour passager à l'étranger pour l'exercice de leurs fonctions, le bénéfice intégral des droits découlant du contrat d'engagement reste garanti aux chauffeurs.
2. Il faut que des heures de repos uniformes pendant la durée du travail, permettant de prendre des repas, ainsi que le bénéfice d'un repos après 3 heures de course consécutives dans les centres où la circulation est intense, soient prévus pour les chauffeurs dans les lois sur l'automobilisme.
3. Il faut que les prescriptions concernant l'apprentissage des chauffeurs soient réglées de façon uniforme, de même que celles concernant l'examen pratique, théorique et médical à subir par les candidats.
4. Etablissement dans tous les pays de permis de conduire internationaux pour les chauffeurs professionnels, valables pour tous les pays ayant adhéré à la convention internationale sur la circulation automobile.
5. Conclusion d'une convention internationale relative à la circulation routière générale (automobiles, véhicules attelés, cyclistes, piétons).
6. Prescriptions uniformes internationales établissant que le sens de la circulation doit être à droite.
7. Etablissement de règles internationales concernant le droit de priorité aux croisements de routes. (Dans un pays, la voiture marchant en ligne droite a le droit de continuer sa course en cas de rencontre d'un autre véhicule, tandis que dans l'autre la voiture marchant en ligne droite doit céder le pas à une voiture débouchant de droite.)
8. Réglementation internationale de l'éclairage des véhicules automobiles.
9. Fixation internationale d'une limite de vitesse.
10. Amélioration des routes dans tous les pays.
11. Application obligatoire des prescriptions concernant le placement de plaques indicatrices et de signaux portant une image (sans inscriptions étant donné que les chauffeurs de toutes nationalités doivent pouvoir se rendre compte du danger contre lequel on désire les mettre en garde) près de tous les passages à niveau et aux endroits dangereux des routes.
12. Equipement obligatoire des véhicules d'appareils permettant d'indiquer le sens de la marche et éclairage de ces appareils la nuit.

Au nom de l'Union internationale chrétienne des transports, Brussel se rallia aux déclarations de Forstner et signala que les ouvriers des transports chrétiens avaient, dans leur conférence internationale de 1926, pris des décisions analogues. Le délégué autrichien, le Dr. Rheinhardt, remercia ensuite le représentant de l'I.T.F. pour ses suggestions précieuses. Une partie de celles-ci faisaient déjà l'objet d'études sérieuses au sein de la commission. Il croyait

pouvoir affirmer, au nom de tous les délégués à la Conférence, que la commission serait certainement disposée à faire de son mieux pour que les vœux exprimés par Forstner puissent être réalisés. Personnellement, il ferait ce qui était en son pouvoir pour que la question fût entamée au plus tôt. Il était évident que la commission ne manquerait pas de s'assurer la collaboration des organisations ouvrières internationales. En signe d'approbation, les délégués applaudirent le discours du Dr. Rheinhardt.

A part cela, personne ne prit la parole au sujet du rapport du Comité de la circulation routière et le président résuma les débats en remerciant le représentant de l'I.T.F. de son exposé. Il promit de transmettre sans délai les désirs exprimés à la commission compétente, en lui recommandant de les traiter avec toute l'attention nécessaire. Il allait sans dire qu'on ne renoncerait pas à la collaboration des organisations ouvrières.

Les autres travaux de la conférence étaient de moindre importance pour nos adhérents.

A. FORSTNER.

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

ALLEMAGNE.

Divers.

Aux termes des lois allemandes et de la jurisprudence des Cours supérieures du pays, toutes les entreprises de transport par voie ferrée sont considérées comme chemins de fer pour autant qu'elles servent aux transports publics. En outre, les voies ferrées qui ne servent pas aux transports publics, mais se trouvent en raccordement direct avec les chemins de fer, ce qui permet le passage immédiat du matériel (chemins de fer industriels), sont également désignées et considérées comme chemins de fer. Les chemins de fer peuvent être répartis en trois catégories, à savoir :

- 1° Chemins de fer d'intérêt général et chemins de fer secondaires.
- 2° Chemins de fer privés (d'intérêt local).
- 3° Tramways.

Chacune de ces catégories se décompose comme suit :

les lignes visées au point 1 : en lignes à voie normale et à voie étroite, ainsi qu'en lignes privées secondaires ;

les lignes visées au point 2 : en chemins de fer d'intérêt local et chemins de fer industriels à voie normale et à voie étroite ;

les lignes visées au point 3 : en tramways et entreprises similaires.

Des lois spéciales existent pour chacune de ces trois catégories. La loi sur les chemins de fer d'intérêt local peut être considérée comme un complément à la loi sur les chemins de fer du 3 novembre 1838. Elle s'applique également aux entreprises de tramways, pour lesquelles les « Prescriptions concernant la construction et l'exploitation des tramways à traction mécanique » ont été créées, comme un complément à ladite loi. Bien qu'il existe donc des lois diverses pour les catégories sus-nommées, la législation pénale est la même pour tous les agents, à l'exception des règlements de police qui sont très différents entre eux.

Le tableau ci-dessous renseigne sur la longueur des réseaux et les effectifs du personnel des diverses entreprises.

	Tramways	Ch. de fer sec. et d'int. local	Ch. de fer privés	Total	Ch. d. fer d'int. général (Reichsbahn)
Longueur des réseaux en 1925 . . .	km. 5 338	9.770	4.312	19.420	53.345
Effectif du personnel au 1er avril 1926:					
a) fonctionnaires et employés . . .	19.477	6.133	7.140	32.750	307.534
b) ouvriers . . .	88 974	9.936	9.240	108.150	708.928
Total . . .	108.451	16.069	16.380	140.900	708.462

L'organisation syndicale.

La Fédération allemande du Trafic qui a créé une section nationale pour le personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local est l'organisation qualifiée pour syndiquer le personnel d'exploitation des entreprises en question. Les ouvriers spécialistes des ateliers sont syndiqués dans l'organisation professionnelle compétente (Union des Métallurgistes etc.). Il est à remarquer que l'Union des Travailleurs des Services publics groupe également des ouvriers des ateliers employés dans des entreprises municipales ; leur nombre est toutefois insignifiant. Une convention de réciprocité a été conclue entre cette organisation et la Fédération du Trafic dans le but d'assurer une défense commune et effective des intérêts des membres, tant en ce qui concerne l'établissement de principes généraux relatifs aux salaires et traitements, qu'en ce qui concerne la législation sociale. Aux termes de cette convention, il faut que les cotisations et institutions d'assistance des organisations et question adoptent, autant que possible, des taux analogues. Il n'est permis en aucun cas qu'une des organisations reprenne des membres de l'autre sans l'autorisation de celle-ci. Dans les entreprises ou administrations où une seule des organisations possède des membres, il est interdit à l'autre de faire de la propagande pour le recrutement d'adhérents. Sur la base de cette convention, la Fédération du Trafic engage, de concert avec l'Union des Travailleurs des Services publics, des mouvements pour le relèvement des salaires auprès de 31 entreprises de tramways, sur un total de 179 entreprises. Il s'agit la plupart du temps d'entreprises petites ou d'importance moyenne.

La Fédération allemande du Trafic groupait en juillet 1926 :

1° agents des tramways	33.740	dont au service d'entreprises municipales	9.617,
2° petits cheminots	6.882		
total	40.622		

A la fin de l'année 1926, le chiffre total était probablement supérieur de 3000 au chiffre mentionné ci-dessus.

Le personnel des lignes d'autobus exploitées par les entreprises de chemins de fer ou de tramways, est organisé presque sans exception dans la Fédération du Trafic. Dans ce cas également, l'Union des Travailleurs des Services publics fait de la concurrence à la Fédération du Trafic (pour autant qu'il s'agit d'entreprises municipales) ; le nombre de ses adhérents parmi le personnel des autobus est cependant minime.

(à suivre).

L'annuaire 1926 de la Fédération allemande du Trafic.

Nous avons devant nous l'Annuaire de la Fédération allemande du Trafic pour 1926, d'une exécution très soignée et qui nous fournit une image excellente de l'activité étendue et de l'heureux développement de l'organisation. Les annuaires de la Fédération du Trafic ne se limitent pas toutefois à décrire la vie de l'organisation prise isolément. Ils traitent les événements qui se produisent au sein de l'organisation à la lumière des faits économiques et politiques du domaine national et international et font précéder le rapport moral proprement dit par un aperçu sur la vie économique et politique au cours de l'année dont il s'agit. C'est ainsi qu'ils visent à informer les lecteurs, c'est-à-dire avant tout les adhérents du lien intime entre les choses.

La première partie du volume de près de 200 pages traite des événements de politique extérieure et intérieure, de la rationalisation et autres questions économiques et s'occupe finalement de la politique sociale allemande. En ce qui concerne la rationalisation, il est observé que la lutte des syndicats ne s'oppose pas à la rationalisation comme telle, mais à son application fautive. «Elle s'élève contre le système qui fait que les avantages de la rationalisation sont profitables de façon unilatérale au patronat uniquement, sous la forme de bénéfices accrus, et ne se traduisent pas, ainsi qu'il est le cas aux Etats-Unis, par une réduction des heures de travail, une augmentation des salaires et un fléchissement du niveau des prix. La rationalisation n'a pas encore été appliquée jusqu'au bout. Il faut que les entreprises petites et moyennes y procèdent à leur tour. La pression qui pèse sur la classe ouvrière comme un résultat de la rationalisation persistera donc pendant tout un temps encore. Il faut par conséquent qu'elle s'efforce d'autant plus énergiquement à imposer sa volonté dans les grandes questions de politique économique.» Nos camarades allemands ne manquent pas de courage, ni d'esprit de combativité. L'annuaire écrit en effet : «La tâche est lourde, la voie qui mène au but est dure, mais les syndicats allemands ont déjà réussi tant de choses ; ils réussiront encore celle-ci !»

Effectifs.

Les effectifs de l'organisation ont augmenté dans le courant de l'année 1926 d'environ 23.600 unités et ont passé ainsi à 313.069. Ce chiffre se répartit comme suit sur les diverses catégories professionnelles :

Catégories	Hommes		Femmes		Total
	adultes	mineurs	adultes	mineurs	
Commerce et industrie	79.282	2.877	15.763	334	98.256
Transports	37.274	689	508	14	39.485
Automobilisme et aviation	28.541	—	—	—	28.541
Ports et docks	25.645	163	65	1	25.874
Navigation intérieure et travaux hydrauliques	15.289	150	34	—	15.473
Navigation maritime	9.129	27	38	—	9.194
Tramways et chemins de fer d'int. local	42.320	84	512	—	42.916
Postes et télégraphes	29.395	62	118	—	29.575
Services d'assainissement (y compris gens de maison)	6.341	689	10.154	110	17.294
Personnel des théâtres et cinémas	2.714	121	876	1	3.712
Divers	2.641	—	108	—	2.749
Total	279.571	4.862	28.176	460	313.069

Un tableau intéressant illustre la durée de l'adhésion. Ont adhéré :

avant l'année	1916 . . .	52.591 membres
en l'année	1916 . . .	2.398 "
"	1917 . . .	3.336 "
"	1918 . . .	20.866 "
"	1919 . . .	42.852 "
"	1920 . . .	22.572 "
"	1921 . . .	19.979 "
"	1922 . . .	20.598 "
"	1923 . . .	18.957 "
"	1924 . . .	24.597 "
"	1925 . . .	37.267 "
"	1926 . . .	47.056 "

Mouvements relatifs aux salaires.

En 1926, 834 mouvements revendicatifs furent engagés sans suspension du travail, dont 579 en faveur d'une amélioration et 255 pour résister à des tentatives d'avisement des conditions. Il se produisit en outre 9 grèves offensives, 16 grèves défensives et 5 lock-outs. Les tableaux ci-dessous renseignent sur l'ampleur, la durée et le résultat de ces mouvements.

Mouvements sans suspension du travail.

Nombre	Les mouvements englobèrent :		Etaient intéressés aux mouvements :		Sur ce nombre étaient syndiqués :		Résultats des mouvements		
	entre-prises :	employant :	mouvements :		syndiqués :		victoire	défaite	
			homm.	femm.	homm.	femm.			homm.
579 pour obtenir des améliorations	19.534	314 057	23 644	269.961	20 568	168.991	12.389	519	60
255 pour résister à des avilissements	13.961	99.610	9.404	97.409	9.221	65.704	5.480	218	37

Grèves et lock-outs.

Nombre	Durée	Englobèrent entrepr. :	employant :		Etaient intéressés aux conflits :		Etaient syndiqués au début du conflit :		Résultats :	
			hommes	femmes	hommes	femmes	du conflit :		victoire	défaite
							homm.	femmes		
9 grèves offensives	25 semaines et 3 jours ½	35	316	5	314	5	294	5	8	1
16 grèves défensives	29 semaines et 1 jour	252	1207	53	1207	53	771	49	12	4
5 lock-outs	12 semaines et 5 jours	21	156.90	152.90	144	84	4	4	1	

A la fin de l'année 1926, la Fédération du Trafic avait passé 106 contrats collectifs, intéressant 7 553 entreprises et 102.173 salariés.

Situation financière.

La fortune liquide de l'organisation augmenta dans le courant de l'année de 813.370,01 marks et s'élevait au 31 décembre 1926 à 2.786.095,53 marks. Les recettes se chiffèrent à 6.086.893,83, les dépenses à 5.273.526,82 marks.

Il serait possible d'emprunter encore beaucoup de données intéressantes à l'annuaire, mais l'espace limité dont nous disposons ne le permet pas à notre regret. Les lecteurs qui désireraient se renseigner plus à fond sur l'activité de l'organisation allemande des transports en 1926, pourront se procurer le livre, dont l'exécution typographique est très soignée, auprès de la Société d'éditions «Courier», Michaelkirchplatz 4, Berlin S. O. 16. Ok.



Conditions de travail des marins dans les différents pays.

Nous commençons ci-dessous la publication des résultats de notre enquête sur les conditions de travail des marins dans les différents pays. Ainsi qu'il ressort du premier rapport (concernant la Suède), nous avons cherché à grouper tous les points essentiels. Conformément à une décision de la Commission consultative de la section des gens de mer, les rapports seront publiés par la suite sous forme de brochure.

SUÈDE.

I. Salaires.

SPÉCIALITÉ	Long cours (bâtiments de 3000 tx ou au-dessus)	Grand cabotage (bâtiments de 900 à 2999 tx)	Cabotage (bâtiments de 899 tx ou au-dessous)
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
A. Personnel du pont.			
Maître d'équipage	170.—	160.—	160.—
Charpentier	170.— *)	160.— *)	160.— *)
	158.— *)	148.— *)	148.— *)
Matelot	154.—	140.—	140.—
Matelot léger	123.— *)	112.— *)	104.— *)
	103.— *)	93.— *)	80.— *)
Mousse	64.— *)	55.— *)	43.— *)
	55.— *)	45.— *)	33.— *)
B. Personnel de la machine.			
Conducteur de petite chaudière et 1er machiniste	170.—	160.—	160.—
Graisseur	158.—	148.—	148.—
Chauffeur et 2e ma- chiniste	154.—	140.—	140.—
Soutier	103.—	94.—	64.—
Apprenti (bâtiment à moteur)	64.—	55.—	43.—
C. Personnel du service général.			
1er maître d'hôtel ou maître d'hôtel unique	Min. 232.— Max. 300.—	Min. 185.— Max. 255.—	Min. 170.— Max. 215.—
Chef-cuisinier-maître d'hôtel	Min. 232.— Max. 300.—	Min. 185.— Max. 255.—	Min. 170.— Max. 215.—
Garçon de carré	Min. 35.— Max. 60.—	—	—
1er cuisinier	Min. 159.— Max. 207.—	Min. 150.— Max. 195.—	—
Cuisinier seul	Min. 159.—	Min. 150.—	—
2e cuisinier	Min. 159.—	Min. 150.—	—
Boys	Min. 55.— Max. 64.—	—	—

*) Les taux différents mentionnés pour les charpentiers, marins légers et mousses sont applicables respectivement aux hommes ayant ou n'ayant pas de pratique maritime.

Remarques.

Dans la navigation intérieure où l'équipage effectue généralement des travaux de chargement et déchargement, les taux suivants sont payés :

Classe I. Cargos navigant sur les lacs et les canaux de Gotha et Trollhatta :

	Couronnes par mois.
Matelot	75.—
" après 8 mois de service	90.—
" " 12 " " "	105.—
Timonnier	130.—
1er chauffeur	120.—
2e "	70.—
2e " après 8 mois de service	90.—

Classe II. Navires de passagers navigant sur le Gotha Elf :

Matelot	95.—
" après 12 mois de service	125.—
Timonier	140.—
Chauffeur	125.—
" après 12 mois de service	140.—

Classe III. Navires de passagers navigant sur le canal de Dalsland :

Matelot	100.—
Chauffeur	100.—
Conducteur d'allège	200.—

Classe IV. Allèges appartenant au chemin de fer Nora Bergslag :

Patron	220.—
Timonier	205.—

La main-d'œuvre de couleur est rarement employée à bord des navires suédois. Lorsqu'ils sont employés, les marins de couleurs touchent des soldes plus basses, mais nous ne disposons pas de chiffres à cet égard.

Sur les bateaux-citernes pétroliers, les soldes sont de 10 à 20 % supérieures aux chiffres indiqués.

II. Heures de travail.

A. Personnel du pont.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 12 heures en moyenne (des journées de 10 heures alternant avec des journées de 14);
- dans le port et en rade : 8 heures plus $\frac{1}{2}$ heure pour la préparation ou l'achèvement du travail ;
- les jours d'arrivée et de départ : comme à la mer ;
- dans les tropiques : 7 heures dans le port ; à la mer comme ci-dessus.

Le système de deux bordées est en vigueur. La durée des bordées est de 4, 5 ou 6 heures, réparties comme suit : de minuit à 4 h. ; de 4 h. à 8 h. ; de 8 h. à 13 h. ; de 13 h. à 18 h. et de 18 h. à minuit.

Sur les navires plus importants, le nombre d'hommes nécessaire est affecté au service de la barre et de la vigie, le reste des hommes faisant du service le jour uniquement. Les hommes plus âgés sont généralement affectés au service de jour. Les heures de travail sont de 9 heures, à fournir entre 6 h. du matin et 6 h. du soir.

Sur certains bateaux-citernes, le travail est effectué en trois bordées.

Nous ignorons si les heures de travail sont les mêmes pour la main-d'œuvre de couleur.

Les heures supplémentaires sont admises jusqu'à 6 heures par jour ou 18 heures par semaine. Il n'y a pas de limite en cas de travaux relatifs à la sécurité du navire. Des efforts ont été tentés pour obtenir une diminution des heures de travail, soit par la loi, soit par une convention collective, mais ils n'ont abouti qu'au résultat de rendre la loi moins favorable.

Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 1/150 du salaire mensuel pour le travail effectué les jours ouvrables et de 1/75 pour le travail du dimanche ou des jours fériés.

Les armateurs sont très opposés au paiement des

heures supplémentaires et l'organisation des marins a souvent des différends avec eux à ce sujet. De connivence avec les autorités, presque tout le travail à bord a été classé par eux dans la rubrique du travail nécessaire «pour la sécurité du navire».

B. Personnel de la machine.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- a) à la mer : chauffeurs dans la navigation au long cours et au grand cabotage, 8 heures ; sur les autres navires, 12 heures ;
- b) dans le port et en rade : 8 heures ;
- c) les jours d'arrivée et de départ : 16 heures, ou bien 24 heures en deux jours consécutifs dont l'un est un jour d'arrivée ou de départ ;
- d) dans les tropiques : 7 heures.

Le travail est effectué en trois quarts dans la navigation au long cours et le grand cabotage ; en deux quarts dans le cabotage .

Sur les navires longs-courriers, certains hommes font du service le jour uniquement ; ils travaillent dans ce cas 9 heures par jour.

Les heures de travail à la mer des conducteurs de petite chaudière, graisseurs et soutiers dépendent du nombre des hommes embarqués. Si le nombre des graisseurs et soutiers est de trois ou davantage, ils travaillent 8 heures, sinon 12 heures. Les heures du conducteur de petite chaudière dépendent de son travail. Lorsqu'il est également employé comme graisseur, il est classé comme tel, sinon il est traité comme les hommes faisant uniquement du service le jour.

Les heures de travail sont les mêmes sur tous types de navires.

Il n'y a pas de dispositions, ni légales, ni autres, concernant la quantité de charbon à manipuler par un chauffeur ou un soutier.

Les heures supplémentaires sont permises jusqu'à un maximum de 18 heures par semaine.

Dans le but de limiter les heures supplémentaires, l'organisation s'efforce d'obtenir l'insertion dans les contrats collectifs de clauses tendant à limiter le nombre des raisons où la loi autorise à réclamer du travail supplémentaire.

Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 1/150 du salaire mensuel pour les heures effectuées les jours de semaine et de 1/75 pour les heures effectuées les dimanches ou jours fériés.

C. Personnel du service général.

Nous ne disposons pas de renseignements à ce sujet.

III. Divers.

Dans les ports du pays, les hommes sont recrutés par les Bureaux de placement et à l'étranger par les Consuls. Les Bourses du Travail municipales s'occupent de l'enrôlement des marins. Les marins ne sont pas très satisfaits du fonctionnement des Bureaux de placement.

Le paiement de la solde peut uniquement être réclamé dans le port et pas plus qu'une fois par semaine.

Lors du paiement, le capitaine a le droit de retenir sur la solde 1/3 du montant dû, mais pas plus qu'un demi-mois de solde.

Les heures supplémentaires sont parfois rémunérées sur-le-champ et parfois à la fin du mois.

Une partie de la solde peut être versée à la famille du marin, au moyen de bons payables à des personnes déterminées, ou versée sur le compte du marin dans une banque.

Le capitaine a le droit, s'il le désire, de verser des acomptes, soit sous forme de bons, soit en espèces.

Si le marin le désire, l'acompte peut être versé à un tiers, mais ceci ne se pratique que rarement en Suède.

Echelle des effectifs.

L'unique disposition légale relative aux effectifs de l'équipage stipule que les navires doivent être montés d'un équipage suffisant.

L'effectif de l'équipage sur un cargo, y compris les officiers et les agents du service général, s'élève généralement au chiffres suivants :

sous 1000 tx.	12 à 14 hommes
de 1000 à 3000 tx.	14 à 21 "
de 3000 à 6000 tx.	21 à 30 "
de 6000 à 10 000 tx.	30 à 35 "

Dans le cabotage, il y a généralement sur les petits navires, dans les machines et chaufferies, 2 chauffeurs ; sur les navires de 750 à 2000 tx. de jauge ; chauffeurs et 1 graisseur ; sur les navires de 2000 à 4000 tx. 3 chauffeurs, 1 graisseur, 1 conducteur de petite chaudière et 1 soutier ; sur les navires de 4000 à 6000 tx. 3 chauffeurs, 2 graisseurs, 1 conducteur de petite chaudière et 2 soutiers ; sur ceux de plus de 6000 tx. 6 chauffeurs, 3 graisseurs, 1 conducteur de petite chaudière et 3 soutiers.

Logement à bord.

Le 1er août 1927, une loi a été mise en vigueur qui constitue une amélioration sensible par rapport à ce qui existait précédemment.

Les hommes du pont et de la machine ont généralement des logements séparés, même dans le cabotage. Dans un grand nombre de navires modernes, toutes les cabines sont aménagées pour deux hommes.

Tableau des rations.

Il y a un tableau des rations légalement prévu indiquant 21 menus différents. Nous en faisons suivre ici un exemple.

DIMANCHE. Petit déjeuner : 10 grammes de café non torréfié, 15 grammes de sucre, 2 centilitres de crème.

Déjeuner : 200 gr. de lard salé, 300 gr. de pommes de terre, 10 gr. de café, 15 gr. de sucre, 2 centilitres de crème, 35 gr. de beurre ou margarine.

Dîner : 200 gr. de viande fraîche, 7 grammes de graisse fondue, poivre et sel, 15 grammes de farine, 5 gr. d'oignons, 200 gr. de pommes de terre, potage de sagou composé de : 20 gr. de sagou, 20 gr. de sucre, 15 gr. de pommes séchées, 10 gr. de prunes, 5 gr. de raisins et 5 gr. de farine de pommes de terre ; 10 gr. de café, 15 gr. de sucre et 2 centilitres de crème.

Souper : Riz et pommes, composé de 60 gr. de riz, 15 gr. de sucre et 15 gr. de pommes séchées, 3 décilitres $\frac{1}{2}$ de lait écrémé ; 3 gr. de thé, 15 gr. de sucre, 35 gr. de beurre ou de margarine, 20 gr. de saucisson, 40 gr. de fromage.

Ration de pain quotidienne : 140 gr. de pain de seigle, 25 gr. de biscottes de seigle, 170 gr. de pain de froment.

Sur les navires plus importants navigant au long-cours, il y a des salles à manger séparées pour les hommes du pont et ceux de la machine. Sur la plupart des navires cependant, les repas sont pris dans le gaillard d'avant. Dans le port, les hommes prennent leur repas ensemble ; à la mer par quarts.

Sur tous les cargos affectés au cabotage et sur la plupart des navires affectés au grand cabotage, des femmes sont employées parmi le personnel du service général.

Union Centrale néerlandaise des Transports.

Nous reproduisons ci-dessous un manifeste distribué par l'Union néerlandaise des transports parmi les marins chinois dans les ports de leur pays, de même qu'une traduction du texte:

CENTRALE BOND VAN TRANSPORTARBEIDERS

Kantoren: Rotterdam: Heemraadsingel 323 en Pelikaanstraat 25
Amsterdam: 's-Gravenhekje 4

通告
貴中國水手諸君約舉本會同人分乞各
種條件陳列於下

- 一 管火人 每月荷洋壹拾五元
- 二 取煤人 每月荷洋八拾五元
- 三 用油人 每月荷洋壹拾五元
- 四 工頭 每月荷洋壹拾五元
- 五 水手 每月荷洋壹拾元
- 六 水手長 每月荷洋壹拾五元
- 七 飲食由公司供備

用機人 每日工作八點
管水人 每日工作十二點

在口內兩部工人每日皆工作八點

本同人知道諸君皆得工資比吾等較少此事乃因荷商國水手與荷商國包船者設立火夫水夫的工資並時刻不獨是荷商國別人亦可
諸君亦可要求以上之時刻工資飲食肥美並管事人慈仁如待荷商工人一樣
諸君在鹿特德木船上在紐約所遇的事中國水手有情理之要求但他們有被放被踢者此事本同人請閱諸君如能與我等齊心則無不同意中國人可以要求工資契約欲含慈仁與荷商國人一樣

西歷一九二七年

鹿特德木

荷蘭國四車船搬運夫聯合會啓

Aux marins chinois! — Camarades, Nous estimons qu'il est de notre devoir de nous mettre par cette voie en rapport avec vous, au sujet des conditions de salaires et de travail en vigueur dans la marine marchande hollandaise.

Nous vous communiquons à cet effet que les soldes de certaines catégories de marins ont été fixées par contrat collectif aux taux suivants:

Chauffeur.	fl. 115.— par mois	Conducteur de petite chaudière	fl. 115.— par mois
Soutier.	" 85.— " "	Matelot	" 100.— " "
Graisseur.	" 115.— " "	Maître d'équipage.	" 115.— " "

en plus de la nourriture.

Les heures de travail s'élèvent pour le personnel de la machine à 8 heures par 24 heures, à savoir alternativement 4 heures de travail et 8 heures de repos, et pour le personnel du pont à 12 heures par 24 heures.

Dans le port, les heures de travail sont, pour les deux catégories, de 8 heures par jour.

Nous savons qu'on vous paie des salaires qui restent assez bien au-dessous des taux fixés par accord entre notre organisation et les armateurs. Cependant, vous avez le droit de réclamer les taux prévus dans le contrat collectif et cités ci-dessus.

Vous pouvez réclamer en outre de ne pas devoir travailler plus longtemps qu'il a été convenu, que votre nourriture soit bonne et que vous soyez traités de façon décente. Par égard à ce dernier point surtout, vous avez bien à vous plaindre.

Sans doute, chacun de vous se rappellera-t-il encore nettement ce qui est arrivé récemment à vos camarades sur le vapeur «Rotterdam» de la Holland-Amerika-Lijn. Vos camarades embarqués sur le «Rotterdam» furent maltraités avec des bâtons et des armes, battus à sang et blessés de coups de feu.

En vous rappelant ces faits, nous vous demandons si le moment n'est pas venu de nous dresser ensemble contre ces agissements et de revendiquer de façon générale, en tant que marins et sans égard à la nationalité: Égalité des conditions de salaires et de travail — Bonne nourriture — Bons traitements.

En avant pour la lutte contre l'exploiteur international, le capitalisme!

Rotterdam, 1927.

Le Comité central de la section des marins de l'Union néerlandaise des Transports.

A TOUS ÉCHOS

Rationalisation dans la navigation maritime.

La «Nautical Gazette» annonce que le nouveau bateau-citerne Sharon, jaugeant 7.000 tx. et muni de moteurs Diesel, est pourvu d'un appareil de commande permettant à un seul homme de faire fonctionner le moteur d'une puissance de 2.200 CV., ainsi que l'appareil de direction du navire. L'appareil de commande est installé dans la timonerie.

Coopération entre les transports aériens et les transports par voie ferrée en Allemagne.

A partir du 1er octobre 1927, fonctionnera en Allemagne un service de transport de marchandises, appelé «Flug-Eisenbahnverkehr» et basé sur une collaboration étroite entre la Société de navigation aérienne, la «Lufthansa», et les chemins de fer du Reich. Il devient possible ainsi d'expédier des marchandises sur un connaissance aérien, sans qu'il soit nécessaire de se faire délivrer un nouveau contrat de transport pour le transbordement des marchandises d'un moyen de transport dans un autre. Les envois peuvent être enregistrés à chaque gare de la Reichsbahn et à chaque bureau de la Lufthansa.

L'outillage mécanique du port d'Anvers.

Selon le rapport de la municipalité d'Anvers sur l'exercice

1926, le port de cette ville disposait d'un total de 531 engins mécaniques pour le chargement et déchargement des navires. Il y avait parmi ce nombre, 68 grues hydrauliques d'une puissance de 1,5 tonne, 229 grues hydrauliques de 2 tonnes, 2 grues hydrauliques de 2,5 tonnes, 1 grue hydraulique de 10 tonnes et une grue à main de 15 tonnes; 80 grues électriques de 2 tonnes, 45 grues électriques de 2,5 tonnes, 91 grues électriques de 3 tonnes, 1 grue électrique de 30 tonnes, 1 grue électrique de 50 tonnes, une grue électrique de 120 tonnes; 4 grues flottantes de 3,5 tonnes, 2 grues flottantes de 8 tonnes; 4 grues flottantes de 10 tonnes, 1 grue flottante de 150 tonnes; 18 élévateurs de blé ayant une puissance de déchargement de 200 tonnes à l'heure. Parmi le nombre cité, il y a 46 grues électriques d'une puissance de 3 tonnes qui ont été mises en exploitation au courant de l'année 1926.

Civilisation et chemin de fer transsaharien.

Les projets pour la création d'un chemin de fer transsaharien qui relierait la côte méditerranéenne, à travers l'immense désert du Sahara, aux territoires français du Niger et du Congo, ont suscité un vif intérêt en France. Un Comité du Transsaharien s'est constitué qui a lancé un appel «à tous les français conscients de notre situation présente et du danger que le nationalisme politique et économique des pays étrangers fait peser sur nous», les priant de le soutenir en son action en faveur du redressement du pays. Le président dudit comité avait, en sa qualité de député, déposé une proposition de loi

tendant à faire affecter un crédit de 18 millions de francs aux études à entreprendre par le Conseil supérieur de la défense nationale afin de fixer le tracé définitif et les modalités de construction du Transsaharien. Actuellement, le ministre des Travaux publics a repris la proposition et a demandé, dans le même but, un crédit de 20 millions de francs.

Les partisans du projet ne se bornent pas à faire valoir des arguments d'ordre politique, économique et militaire. Un des vice-présidents du Comité du Transsaharien, le sénateur Mahieu, président du Conseil supérieur des chemins de fer français, allègue dans un article publié dans un journal colonial, des arguments d'ordre moral, affirmant que partout où, après la route, le rail a fait son apparition, l'ordre et la civilisation ont fait leur entrée.

Il semble que le projet ait toutes chances d'aboutir.

Augmentation du rendement des travailleurs.

La comparaison entre les chiffres concernant le rendement des travailleurs tels qu'ils ressortent du recensement de 1907 sur la production de la Grande-Bretagne, et ceux du recensement de 1924 dont les résultats viennent d'être publiés en partie, permet de constater une augmentation considérable de la capacité de production. Le tableau que nous reproduisons ci-dessous indique le rendement moyen des travailleurs en 1907 et en 1924. Il faut entendre ici par rendement la valeur totale des articles produits, déduction faite du coût des matières utilisées.

Industrie	Rendement net par tête		Augmentation approximative
	en 1907	en 1924	
	£	£	%
Savon et bougies	155	411	165
Ciment	132	363	175
Cables et fils de fer	116	242	109
Allumettes	96	675	613
Cartonnage	52	153	194
Papetterie	111	253	128
Imprimerie et reliure	88	213	142
Edition et journaux	190	546	187
Bonneterie	61	159	160
Jute, chanvre et lin	62	140	125
Cordes et ficelles	75	169	125
Soie et soie artificielle	55	255	364
Jeux et jouets	59	139	135
Machines et chaudières	137	320	133
Papiers peints	144	341	144
Amidon, bleu d'empois et vernis	174	419	141
Tuyaux de fer et d'acier	108	216	100
Ferblanterie	97	227	134
Filature et tissage de coton	79	159	101
Cordonnerie	71	171	141
Caoutchouc	124	247	100
Motocyclettes et bicyclettes	109	226	107

ESPÉRANTO

La langue auxiliaire et le mouvement syndical international.

Par l'intermédiaire de l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways, nous avons soumis au Congrès de la F. S. I. de Paris une résolution tendant à ce que soit entamée une enquête destinée à établir jusqu'à quel point l'espéranto peut être utile au mouvement syndical international. Après que Moltmaker (Hollande) et Fimmen (I. T. F.) eussent parlé en faveur de la résolution, le Congrès décida d'ouvrir l'enquête en question et d'étudier ce qui peut être fait pour l'adoption générale d'une langue déterminée ou d'une langue auxiliaire internationale, afin d'éviter le gaspillage de temps et les malentendus découlant inévitablement de la traduction des discours faits aux congrès internationaux.

Congrès internationaux où les débats ont lieu en une seule langue.

Du 28 juillet au 4 août, le Congrès international espérantiste se réunit à Dantzig et du 12 au 15 août, celui de l'Internationale ouvrière espérantiste tint ses assises à Lyon. Au cours les deux congrès auxquels participèrent des délégués de nombreux pays, tous les débats eurent lieu en la langue auxiliaire, l'espéranto.

Nous espérons revenir par la suite sur ces réunions qui en elles mêmes fournissent une preuve des plus convaincantes de l'utilité pratique de l'espéranto comme moyen d'entente internationale et des sérieux avantages que cette langue peut offrir à notre mouvement.

Education vers l'internationalisme.

Le principal journal quotidien bourgeois de Hollande, *De Nieuwe Rotterdamsche Courant*, du 15 septembre, écrit entre autres ce qui suit au sujet des émissions par T. S. F. des discours espéranto faits lors du Congrès de Dantzig :

„Chacun des orateurs prononçait d'abord quelques mots en sa langue maternelle et faisait ensuite un bref discours en espéranto, discours qui était traduit en allemand. Une série des plus variées de sons dénués de sens passent devant nos oreilles, lorsqu'on parle le finlandais, le hongrois, le bulgare, le slovène ou le japonais. Chaque fois à nouveau, nous sommes frappés au moment où cette même voix incompréhensible passe à l'espéranto familier et nous donne la preuve que tous ces cerveaux, apparemment si différents les uns des autres, ont le pouvoir de penser de la même façon et que l'usage de la langue internationale du docteur Zamenhof, supprime toute entrave dans l'entente réciproque d'hommes de différentes nationalités.

Les congrès espérantistes ont toujours l'avantage de nous faire entrer en contact avec des hommes qui vivent dans des circonstances si différentes et qui considèrent le monde d'un point de vue si éloigné du nôtre, qu'on entend des choses et qu'on comprend des situations qui sont très éloignées de nos conceptions à nous, tant que nous ne fréquentons que nos compatriotes ou les hommes parlant la même langue que nous. C'est précisément pour cette raison que ces congrès forment la meilleure des écoles pour éduquer l'humanité vers l'internationalisme au meilleur sens de ce mot».

Non pas l'anglais, mais l'espéranto.

Le professeur J. J. Findlay écrit dans le «Daily Herald» du 28 juillet, dans un article intitulé : «La langue de la paix et de la bonne volonté», entre autres le passage suivant :

«Le temps est passé à présent où l'on discutait pour savoir si l'espéranto était le meilleur instrument pour les échanges de pensées internationaux : il n'y a pas d'autre langue. Quelques rares anglais — dont certains parlent l'anglais de Chicago — continuent à espérer que notre langue, en même temps que d'autres institutions anglo-saxonnes, dominera un jour le monde. Toutefois, nous ne serions que des patriotes misérables, si nous visions pour l'Empire britannique à une destinée qui ne pourrait jamais être qu'une pâle imitation des conquêtes d'un César ou d'un Napoléon. Au début de son existence, l'espéranto se heurtait à la concurrence de langues rivales, telles que le Volapük et l'Ido. Il a gagné la bataille, uniquement grâce à ses mérites, sans protection ni aide, et notre tâche est à présent de pousser les hommes et les femmes, particulièrement les jeunes générations, à consacrer le temps nécessaire à l'étude de cette langue».

La survie du plus apte.

L'espéranto dont on célèbre par une conférence spéciale la 40^{ème} année d'existence, peut se réclamer d'illustrer la théorie de la survie du plus apte, parmi les nombreuses langues universelles dont on a tenté l'essai.

(Manchester Guardian Weekly, du 22 juillet).

L'espéranto et la presse ouvrière.

Le journal hebdomadaire allemand «Arbeiter illustrierte Zeitung» publie depuis peu, sur la page des photographies, des textes espéranto sous les images, ce qui augmentera certainement l'attrait de ce journal.

Livres reçus.

Jarlibro 1927, S. A. T., Annuaire de la «Sennacieca Asocio Tutmonda», l'organisation universelle des espérantistes ouvriers. Ce livre contient toutes espèces de renseignements sur cette organisation fort active, ses statuts, la composition de ses organes directeurs, ses institutions etc.

D'après le rapport, le nombre des adhérents s'élevait au 20 juin dernier à 5216, dans plus de 1000 localités de 40 pays. Au moment de la constitution qui eut lieu en 1921, l'association comptait 390 membres, le 1^{er} mars 1926, 2960 membres dans 872 localités de 35 pays.

Outre en Europe, l'organisation comprend des sections dans les pays suivants : Algérie, Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chine, Japon, Maroc, Nouvelle-Zélande, Afrique portugaise, Afrique du Sud, Tunisie et Etats-Unis. Elle perdit quelques centaines de membres du fait que dans des pays comme la Hongrie, l'Italie et la Roumanie, il est devenu impossible d'y adhérer.

Pour des renseignements ultérieurs, s'adresser au secrétariat, 23 Boyer, Paris, XX.

La Svvisa Fervojista, organe officiel des cheminots espérantistes suisses.

Il s'agit d'un petit journal de 12 pages, tiré au cyclostyle, qui paraîtra tant que la Fédération espérantiste internationale ne sera pas en mesure de publier un organe régulier. L'organisation suisse continuera d'ailleurs à faire des communications dans la rubrique pour l'espéranto du journal de l'Union syndicale suisse. L'adresse de la rédaction est celle-ci : Case postale, transit 560, Berne.

N.