



**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 . . . . .	121	Les cheminots australiens et l'arbitrage obligatoire. . . . .	126	Annuaire 1926 de l'Union centrale alle- mande des mécaniciens et chauffeurs. . .	129
Communications du Bureau. . . . .	122	Ouvriers du Transport:		Gens de Mer:	
Cheminots:		Les obsèques de Spartaco Stagnetti . .	127	Le sort des marins indiens . . . . .	130
Le lock-out au chemin de fer Bengal- Nagpur. . . . .	122	Enquête concernant l'organisation syndi- cale et le statut du personnel des tram- ways (Allemagne) . . . . .	127	Conditions de travail des marins dans les différents pays (Danemark) . . . . .	131
Le septième congrès des cheminots polo- nais . . . . .	123	Après des chauffeurs hollandais . . . . .	128	A tous échos. . . . .	132
Statistique internationale des chemins de fer en 1926 . . . . .	124	Un programme commun des organisations allemande et autrichienne des chauffeurs professionnels. . . . .	128	Espéranto . . . . .	132

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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### Chronique syndicale.

Signalons comme un événement des plus importants, l'offensive déclanchée par le mouvement syndical allemand pour réaliser un relèvement général du niveau de vie de la classe ouvrière. L'action qui semble se développer de façon heureuse pour les travailleurs, emprunte sa signification internationale au fait qu'elle aide à la réalisation d'un des buts auxquels vise l'Internationale: l'uniformisation des conditions de travail et de salaires.

Le mouvement de grève persiste aux chemins de fer des Indes britanniques. Au cours d'un conflit, les promesses conciliantes de la part de la direction ne font jamais défaut, mais lorsque vient le moment de réaliser ces promesses, les vexations commencent. Il semble probable qu'une grève générale sera déclanchée aux chemins de fer des Indes, en réponse au lock-out proclamé sur la ligne de Bengal-Nagpur. Le mouvement syndical indien qui se développe dans des circonstances extrêmement pénibles, est encore relativement jeune et le mouvement ouvrier européen doit, pour plus d'une raison, lui prêter son appui: premièrement pour des motifs de solidarité, deuxièmement dans son propre intérêt bien compris, troisièmement,

et non en dernier lieu, pour donner un témoignage pratique de l'unité qui existe entre les classes laborieuses européennes et les races opprimées. L'I. T. F. a déjà transmis une somme importante à l'organisation en lutte et a fait appel au secours des autres organisations adhérentes.

En Roumanie, une grève importante a éclaté, il y a trois semaines environ, dans le port de Braïla. Cette grève vise à faire échec aux desseins d'un patronat effronté désirant imposer une réduction de 60 % des salaires déjà trop bas. Le mouvement englobe 2.300 hommes. Les autorités de ce pays «latin» se rangent du côté des employeurs et n'hésitent pas à avoir recours à des méthodes qui furent de tout temps en usage dans les Balkans. Des militants ont été arrêtés dans le but de briser la grève et d'anéantir la puissante organisation des dockers. Toutes ces menées seront cependant vaines, s'il est possible de réunir les fonds voulus pour secourir les grévistes. Puissent nos organisations, en versant leur obole, donner une preuve effective de leur solidarité avec les camarades roumains.

Mentionnons pour terminer, les bruits circulant en Tchécoslovaquie au sujet d'un affermage possible des chemins de fer de l'Etat. Nos camarades tchécoslovaques jugent ces bruits d'une façon optimiste et n'y voient qu'une manœuvre tendant à déprimer les salaires des employés de l'Etat. Espérons que les événements leur donneront raison.

Du Danemark, une bonne nouvelle nous parvient. Le referendum organisé par l'Union des marins danois parmi ses membres au sujet de l'adhésion à l'I. T. F., a donné une majorité en faveur de cette adhésion; 359 membres votèrent pour, et 169 contre l'affiliation. L'Union des marins danois est l'unique organisation scandinave, entrant en ligne de compte pour faire partie de l'I. T. F., qui ne s'y soit pas encore décidée. Après son adhésion, les camarades scandinaves se trouveront au complet dans nos rangs.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU.

*Enquêtes en cours.**Heures de service et de repos du personnel des chemins de fer.*

Nous répétons notre demande aux organisations de vouloir nous envoyer sans délai les renseignements demandés concernant cette question.

*Apprentissage du personnel des chemins de fer.*

Un questionnaire a été expédié à ce sujet; nous comptons sur la collaboration de tous.

*Réunion d'une Commission des Ports et Docks à Amsterdam.*

Une sous-commission composée des camarades Ernest Bevin (Grande-Bretagne), J. Seiffert (Allemagne), A. Klevit (Pays-Bas), P. Somers (Belgique) et Edo Fimmen (secrétaire), désignée par la Commission consultative des ports et docks et chargée d'élaborer un projet de règlement international pour la protection des travailleurs des ports et docks, s'est réunie à Amsterdam les 22 et 23 octobre. Un projet a été préparé qui sera soumis, après avoir été examiné par les organisations affiliées, à une conférence de délégués d'ouvriers des ports devant se réunir plus tard, après quoi une campagne énergique sera entreprise pour obtenir l'application internationale du projet.



## Le lock-out au chemin de fer Bengal-Nagpur.

On se rappellera qu'une grève importante fut déclarée, il y a quelque temps, dans les ateliers de Khargpur du chemin de fer Bengal-Nagpur et fut levée, le 8 mars, sur la promesse du gouvernement qu'une enquête serait ouverte pour examiner les griefs des travailleurs, et qu'il n'y aurait pas de représailles. Ainsi que cela se produit fréquemment dans des cas de ce genre, il y eut par la suite des plaintes affirmant que la promesse n'avait pas été tenue, que des hommes étaient licenciés ou déplacés pour des raisons futiles et que les vacances ainsi créées étaient occupées par des hommes engagés temporairement pendant la grève pour supplanter les grévistes. Il était toutefois difficile dans ces cas de donner des preuves bien définies et l'organisation du personnel ne pouvait pas faire beaucoup plus que de protester.

Au mois d'août, la communication que la direction se proposait de réduire d'à peu près 2.000 hommes (sur un total d'environ 10.000) le personnel des ateliers de Khargpur, tomba dans le calme comme une bombe. Les motifs allégués pour justifier la réduction, portaient sur la nécessité de faire des économies et l'insuffisance du travail dans les ateliers. Pour savoir combien cette dernière affirmation est fautive, on n'a qu'à considérer que, ainsi que l'organisation fut en mesure de le prouver, le Conseil des chemins de fer des Indes a formulé des critiques au sujet du grand nombre de voitures en service ayant besoin de réparations, tandis que les chemins de fer ont donné et continuent à donner des quantités importantes de travail à des entreprises privées.

L'Union des cheminots déclara que la mesure mentionnée n'était pas autre chose, en réalité, qu'une tentative d'user de représailles contre les hommes qui avaient pris part à la grève du début de l'année. Le représentant de la Direction réfuta cette affirmation, mais le fait, constaté par l'organisation, que, sur un nombre de 1750 licenciements, pas moins de 99 1/2 % touchaient des anciens grévistes, est sûrement assez éloquent.

Quoiqu'il en soit, la lettre suivante adressée par le Directeur général au représentant des Indes, lettre qui

*Changement d'adresse.*

La Fédération nationale des Ports, Docks, Transports et Manutentionnaires de France et d'Algérie, a transféré son siège de Rochefort-sur-Mer, Rue des Fleurs 25bis, à Nantes (Loire Inférieure), Boulevard de la Fraternité, 59.

*Action de secours.*

Les montants suivants nous ont été envoyés ou promis jusqu'au 26 octobre, au profit des cheminots des Indes britanniques:

Union des cheminots autrichiens . . . . .	fl.	150.—
Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways . . . . .	"	240.—
Union des cheminots suédois . . . . .	cour.	5.000.—
Union suédoise du personnel de la locomotive . . . . .	"	300.—
Union des cheminots yougoslaves . . . . .	fl.	50.—

En considération du besoin urgent des grévistes nous avons envoyé aux Indes, par mandat télégraphique, une somme de 225 livres sterling.

*Cotisations.*

Sont rentrées les cotisations suivantes:		
Union des cheminots lettons . . . . .	fl.	251.52
Union des cheminots autrichiens . . . . .	"	1.297.14
Association des employés des chemins de fer anglais . . . . .	£	82.—
Fédération allemande du trafic . . . . .	fl.	2.361.—
Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux . . . . .	frs.	3.000.—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer . . . . .	fl.	540.—

fut lue au cours des débats dans l'Assemblée législative des Indes, prouve d'une façon frappante avec quelle bonne foi les réductions ont été faites.

«Le résumé hebdomadaire du Conseil des chemins de fer, pour la semaine se terminant le . . . . . fournit des indications fort utiles pour la réduction du nombre des unités employées dans les ateliers. Pour que nous puissions toutefois exécuter ce projet, nous devons donner des raisons valables, attendu que nous ne sommes pas, pour le moment, en mesure de renvoyer des hommes parce qu'ils ont de mauvaises notes en ce qui concerne le rendement. Si nous agissions ainsi à l'heure actuelle, on dirait que nous usons de «représailles».

Le travail dans les ateliers peut être divisé en deux catégories:

- travaux de réparation,
- constructions nouvelles.

Il faut que les ateliers effectuent les travaux de réparation, mais attendu qu'aux débuts de l'exploitation ferroviaire aux Indes, il n'y avait pas dans le pays, d'usines privées en état de faire du travail de construction, les chemins de fer durent se charger eux-mêmes de ce travail. Les temps ont changé à présent et nous disposons aux Indes d'un bon nombre d'ateliers privés pouvant livrer du travail très satisfaisant.

*Je crois que la meilleure ligne de conduite à suivre pour nous serait de réduire le travail de construction en le concédant à des maisons privées et d'employer ce motif pour justifier les réductions du personnel.* Voulez-vous examiner la chose avec Cole (l'ingénieur en chef des ateliers de Khargpur)? Nous réussirons en même temps à réaliser des économies, du fait que nous n'aurons pas à dépenser d'argent pour construire à Khargpur des logements pour les ouvriers, s'il nous est possible d'appliquer une diminution sensible des effectifs.»

Inutile de faire des commentaires. On se rappellera, au sujet de la dernière phrase de la lettre, que l'insuffisance des logements était une des raisons ayant déterminé la grève de mars dernier.

La direction alléguait également, pour justifier ses mesures, que les réductions avaient été décidées dès l'année précédente. Si cela est vrai, le fait que 800 hommes à peu près ont été engagés depuis la grève de mars dernier, est en lui-même une preuve que l'on avait l'intention de prendre des mesures de représailles contre les autres. Le représentant de la direction refusa

notamment de promettre que les hommes ayant fait le moins de service seraient licenciés les premiers.

Le 8 septembre, les premiers 1750 licenciements furent notifiés. Le 10 de ce mois, les hommes (et les femmes, car plusieurs centaines de femmes sont également englobées dans le conflit) se rendirent à l'atelier comme d'habitude, mais refusèrent de faire du travail, tout en restant tranquillement à leurs postes. Plus de 10.000 travailleurs participèrent à cette admirable expression de solidarité. Le 12 septembre, la direction répliqua par la déclaration d'un lock-out général.

Nous n'avons pas besoin de beaucoup ajouter. Les dirigeants, y compris les camarades Naidu, secrétaire de la section locale, et Giri et Mukunda Lall Sircar, de la Fédération pan-indienne des cheminots, ont le mouvement bien en mains et, bien que des agents provocateurs aient exercé leur triste métier dans le but de tâcher de fournir une excuse à une intervention des autorités, aucun cas de violence n'a été signalé. Le premier octobre, la direction, supposant probablement que la résistance des travailleurs serait brisée, décida de rouvrir les ateliers. Les hommes retournèrent à leurs postes, mais continuèrent la grève des bras croisés, avec le résultat que le lock-out fut déclaré à nouveau le lendemain.

Le 14 septembre, une motion de suspension des travaux, visant à attirer l'attention sur la situation au chemin de fer Bengal-Nagpur — motion équivalant à un vote de méfiance contre le Gouvernement — était adoptée dans l'Assemblée Législative indienne par 44 voix contre 37, mais le Gouvernement indien est trop puissant et autocrate pour se soucier d'une pareille démonstration.

Le lock-out persiste. L'I.T.F. a envoyé des secours aux grévistes et a lancé un appel aux organisations adhérentes pour qu'elles accordent leur aide. La situation des travailleurs est vraiment désespérée. Khargpur est une petite localité dépendant presque entièrement des ateliers des chemins de fer pour son entretien, ce qui fait qu'il n'y a pas d'autre travail disponible pour les hommes qui perdent leur emploi. La situation est aggravée encore par le fait que les régions environnantes ont gravement souffert par les récentes inondations. Les travailleurs tiennent bon. Il serait très regrettable si leur mouvement venait à échouer, faute de ressources suffisantes.

## Le septième congrès des cheminots polonais.

Du 27 au 29 septembre eut lieu à Varsovie le septième congrès de la Z. Z. K. (abréviation du nom polonais), l'Union des cheminots polonais adhérente à l'I.T.F., précédé le 25 septembre, par l'inauguration du nouvel immeuble syndical.

Il est vrai que l'organisation n'occupe plus dans l'entreprise des chemins de fer, la place d'il y a 8 ou 9 ans, lorsqu'elle avait entièrement en mains la direction de l'exploitation — dans la situation chaotique qui fit suite au retrait des troupes allemandes, l'organisation qui venait d'être fondée, prit en mains l'exploitation des chemins de fer et, les premiers temps après la création de l'Etat de Pologne, il fallait pour être engagé aux chemins de fer, être membre de l'organisation — mais l'inauguration aussi bien que le congrès même furent des indices certains de la place importante que l'organisation occupe toujours dans la vie économique, politique et intellectuelle du pays.

Ce fut cette organisation qui, lorsque Pilsoudski tenta de s'emparer du pouvoir et que les réactionnaires tendaient en même temps que lui à un but analogue, fit échec aux efforts de ces derniers en refusant le transport de leurs partisans. Si dans le temps, nos

camarades ont donc, n'ayant pas d'autre possibilité, choisi de deux maux le moindre, cela ne veut guère dire qu'ils appuient l'attitude actuelle de Pilsoudski. Au contraire. Il ressortit à plusieurs reprises des débats du congrès, et le président, le camarade Kurylowicz, le formula très nettement, que le personnel des chemins de fer a appris, également par les expériences acquises à l'étranger, à ne pas sous-estimer le danger toujours croissant d'une dictature fasciste et que, dans une lutte contre une pareille dictature, les cheminots seront prêts à faire tout leur devoir.

En Pologne également, la réaction qui s'est fait valoir ces dernières années, n'a pas laissé de porter atteinte à l'Union des cheminots et à ses conquêtes précédentes. C'est ainsi que la disposition qui existait autrefois, selon laquelle, un permanent sur 2.000 membres avait droit à être entièrement libéré des devoirs découlant de son emploi aux chemins de fer, a été changée en sorte qu'à présent cette faveur n'est plus accordée qu'à un militant sur 4.000 membres. Les conditions de travail également sont constamment rognées. Ces agissements, de même que la création d'autres organisations du personnel — dont celles de tendance nationaliste bénéficient de l'appui du gouvernement et de la direction — ont fait baisser les effectifs de l'organisation. Elle dispose cependant encore d'une influence prépondérante dans l'entreprise. Ces derniers temps, les effectifs tendent nettement à s'accroître à nouveau. Leur chiffre se répartit à présent comme suit sur les divers services :

	Nombre d'unités	Membres adhérents
Services administratifs	0.198	1.843
Service des gares et des marchandises	46.908	11.893
Service des trains (conducteurs)	15.653	6.028
Service des remises de locomotives (loco- motives, magasins du matériel, voitures)	32.924	
Mécaniciens		660
Chauffeurs, etc.		9.955
Chefs du triage		1.006
Ateliers	55.962	21.631
Services électrotechniques	2.450	944
Voie et bâtiments	48.884	11.978
Services sanitaires	851 (médecins)	37
Retraités	—	366

On voit donc qu'en moyenne 1/3 du personnel est adhérent à l'organisation. Il existe une organisation séparée de mécaniciens, avec laquelle l'Union des cheminots collabore.

La fortune de l'organisation s'élevait au 31 décembre 1926, à près de 4 millions de zloty (12 millions de francs env.). Le budget des dépenses se chiffrait à une somme d'environ 2.000 zloty. La cotisation se chiffre à à peu près 2 zloty 1/2 par semaine, ce qui représente plus de 2 % 1/4 du salaire. Les membres payent une cotisation supplémentaire de 53 gros par mois pour le fonds «Immeubles syndicaux».

Le nouveau bâtiment qui a coûté près de 2 millions 3/4 de zloty est certainement un des plus grands et plus beaux immeubles que possède la classe ouvrière dans le monde entier. Comme tel, il est un symbole de l'ascension matérielle et morale de la classe ouvrière militante.

Lors de l'inauguration, le 25 septembre, les autorités nationales et locales, y compris les représentants du président de la République, du Parlement, du Sénat et du Conseil municipal étaient présents en grand nombre, ce qui n'empêcha pas toutefois que le numéro du journal du parti socialiste, reproduisant les allocutions de bienvenue prononcées le premier jour du congrès, fût confisqué. Des délégués de presque tous les autres groupements politiques et économiques du mouvement ouvrier polonais assistèrent en outre à l'inauguration. La Chambre du Travail de Vienne

(Lire la suite page 125)

## Statistique internationale des chemins de fer en 1926.

Le Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer contient, dans son numéro d'août-septembre dernier, des tableaux statistiques d'un haut intérêt. Nous croyons donc faire œuvre utile en reproduisant quelques données extraites de ces tableaux et groupées de façon à pouvoir intéresser nos lecteurs.

Il est regrettable que les tableaux ne contiennent pas d'informations sur les réseaux ferrés des pays extra-européens, ni sur la Russie des Soviets. Nous avons, pour notre part, supprimé des tableaux les pays, tels que l'Espagne et le Portugal, pour lesquels les renseignements fournis avaient trait à une partie trop restreinte du réseau, pour avoir une réelle valeur de documentation. On verra du reste que pour plusieurs pays (la Suède, le Danemark etc.), il n'a été tenu compte que d'une partie du réseau. Dans un premier tableau, nous avons groupé quelques chiffres concernant les effectifs du personnel. Nous donnerons dans le numéro suivant un deuxième tableau relatif à la longueur des lignes ainsi qu'au trafic-voyageurs et au trafic-marchandises.

## I. PERSONNEL.

PAYS ET ADMINISTRATIONS.	Effectif total du personnel	Administration centrale	Services régionaux	Entretien et surveillance des voies et bâtiments	Service des gares	Service des trains	Service des machines à l'exclusion du personnel d'atelier	Personnel des ateliers principaux et des ateliers d'entretien courant	Effectif total par kilomètre exploité
<i>Allemagne.</i>									
Compagnie des chemins de fer allemands	707.570	31.847		160.800	220.450	52.150	65.779	175.215	13.27
<i>Autriche.</i>									
Chemins de fer fédéraux autrichiens (1925)	87.710 <sup>1)</sup>	1.681	320	16.751	28.094	8.744	13.270	14.397	15
<i>Belgique.</i>									
Société Nationale des Chemins de fer belges:									
fonctionnaires et employés . . . . .	22.058	1.659	1.534	822	10.636	5.061	1.658	688	4.61
ouvriers . . . . .	86.909	245	131	17.717	26.270	3.659	21.341	18.146	18.16
Total . . . . .	108.967	1.904	1.665	18.539	36.906	8.720	22.999	18.834	22.77
<i>Bulgarie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	15.337 <sup>2)</sup>	459	—	4.966	4.427 <sup>3)</sup>	voir col. 7	3.325	2.160	7
<i>Danemark.</i>									
Chemins de fer de l'Etat (1er avril 1925-31 mars 1926) . . . . .	22.377	815	408	5.021	7.451	2.127	3.999	2.556	8.89
<i>Estonie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	4.607	145	215	1.210	1.516	490	559	415	3.92
<i>Finlande.</i>									
Chemins de fer de l'Etat <sup>4)</sup> . . . . .	24.679 <sup>5)</sup>	680	146	5.377	9.680 <sup>3)</sup>	voir col. 7	3.216	2.945	—
<i>France.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	91.108 <sup>6)</sup>	3.364	2.315	20.113	30.348	6.872	9.511	15.581	10.51
Compagnies privées:									
Ceinture de Paris									
Réseau de l'Est . . . . .	369.410	12.161	18.558	62.064	129.452	30.090	36.742	74.861	12.02
" du Midi . . . . .									
" du Nord . . . . .									
" P. L. M. . . . .									
" du P.-O. . . . .									
Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, y compris les lignes du Guillaume-Luxembourg . . . . .	43.922	1.755	1.252	7.019	12.394	5.004	3.255	13.103	19.39
<i>Luxembourg.</i>									
Chemin de fer du Prince Henri . . . . .	2.377	69	56	556	472	265	285	662	12.38
<i>Grande-Bretagne.</i>									
Great Western Railway	590.873	42.520		67.421	216.137	120.324	2.481	141.990	19.01
London & N. E. Railway									
London Midland & Scottish									
Southern Railway									
<i>Grèce.</i>									
Chemins de fer de l'Etat hellénique (1er avril 1925—31 mars 1926) . . . . .	7.648	90	386	3.283	941	427	540	1.981	6.1
<i>Pays-Bas.</i>									
Chemins de fer néerlandais . . . . .	38.711	2.132	1.966	6.220	12.736	3.024	4.524	8.109	10.6
<i>Hongrie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat hongrois 1er juillet 1925—30 juin 1926) . . . . .	56.622	1.159	3.159	16.385	13.708	5.070	7.978	8.803	7.74
<i>Italie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	168.885	6.963	9.832	29.425	53.766	19.490	23.520	25.889	10.23
<i>Lettonie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat (1er avril 1926—31 mars 1927) . . . . .	15.576	819	576	4.821	3.610	1.167	1.227	3.356	6.16

PAYS ET ADMINISTRATIONS.	Effectif total du personnel	Administration centrale	Services régionaux	Entretien et surveillance des voies et bâtiments	Service des gares	Service des trains	Service des machines à l'exclusion du personnel d'atelier	Personnel des ateliers principaux et des ateliers d'entretien courant	Effectif total par kilomètre exploité
<i>Lithuanie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	7.106	428	2.118	1.104	1.035	994	233	1.289	4.76
<i>Norvège.</i>									
Chemins de fer de l'Etat (1er juillet 1925—30 juin 1926) . . . . .	16.127	528	590	4.324	5.043	1.287	2.412	1.943	4.99
<i>Pologne.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	195.626	6.353	209	50.056	47.415	15.985	19.790	46.551	10.15
<i>Roumanie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	114.764	3.301	3.896	29.881	22.918	14.395	14.479	25.894	10.42
<i>Suède.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	32.509	910	333	9 752	9.590	1.042	6.467	4.415	5.4
<i>Suisse.</i>									
Chemins de fer fédéraux . . . . .	34.138 <sup>7)</sup>	756	689	5.745	13.334	3.863	3.724	5.647	11.60
<i>Tchécoslovaquie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	164.234	636	6.628	43.998	50.464	19.152	22.053	20.205	12.33
<i>Yougoslavie.</i>									
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	65.694	432	3.448	24.406	—	20.553	16.855	—	7.5

<sup>1)</sup> Y compris 870 ouvriers occupés seulement de façon passagère.

<sup>2)</sup> Non compris 1.258 agents des lignes à voie étroite.

<sup>3)</sup> Les chiffres donnés pour le service des gares réunissent le personnel des gares et celui des trains.

<sup>4)</sup> Chiffres provisoires.

<sup>5)</sup> A l'exclusion du personnel affecté à la construction des bâtiments nouveaux.

<sup>6)</sup> Y compris les agents des lignes exploitées pour le compte de tiers et non compris: 1° le personnel du Réseau breton exploité par la Société Générale des Chemins de fer économiques; 2° le personnel de l'économat des vivres des Chemins de fer de l'Etat.

<sup>7)</sup> Y compris le personnel des services divers (usines électriques, magasins généraux, etc.).

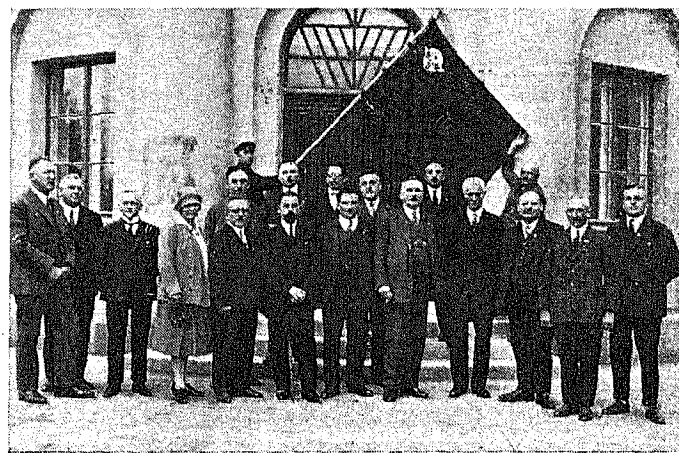
(Suite de la page 123)

avait également envoyé un délégué et tous les orateurs exprimèrent leurs sentiments d'admiration pour ce qui avait été accompli par l'organisation. Etaient représentés parmi les organisations adhérentes à l'I.T.F., les cheminots allemands (également ceux de Dantzig), les cheminots autrichiens suédois, danois, belges, hollandais, yougoslaves et lettons, de même que les ouvriers des transports du Danemark. Presque toutes les autres organisations européennes, ainsi que les membres du Conseil Général de l'I.T.F., avaient donné par écrit des preuves de leur sympathie. En exécution d'une décision du Comité Directeur, le soussigné, en sa qualité de représentant de l'I.T.F., eut le plaisir de remettre aux camarades polonais un drapeau portant le sigle de l'I.T.F., de même que les initiales de leur organisation.



Immeuble syndical de l'Union des cheminots polonais.

La visite de l'immeuble et des bureaux, faite par les délégués étrangers sous la conduite du camarade Maxamin, témoigna de façon impressionnante de la puissance et du vouloir de l'organisation et de ses dirigeants. L'installation des bibliothèques circulantes et, généralement parlant, tout ce que l'organisation fait dans le domaine intellectuel pour développer les membres et lutter contre l'analphabétisme, fut particulièrement apprécié. Le contact avec une pareille activité renforce en nous la certitude et la foi en la victoire finale de notre classe.



Groupe des délégués étrangers avec le drapeau de l'I.T.F. A côté du camarade Smejkal, le camarade Dacszynski, vétéran du mouvement ouvrier polonais-autrichien.

Toutes les sections de l'organisation étaient repré-

sentées au congrès par 297 délégués. Le rapport moral fut approuvé et le Bureau sortant fut réélu en son ensemble. Le congrès vota à l'unanimité une résolution s'élevant contre la politique anti-sociale du gouvernement et réclamant une liberté de presse et d'association illimitées. La résolution demande, entre autres, que l'organisation ait le droit de faire valoir son avis dans la fixation des conditions de travail. Le congrès se déclara disposé à avoir recours, si nécessaire, aux mesures les plus rigoureuses, pour l'aboutissement du programme tracé.

L'assemblée se prononça, en outre, contre le danger croissant d'une dénationalisation des chemins de fer. Certaines autres décisions portent sur la réintégration non encore effectuée de certains des cheminots révoqués comme suite à la grève de 1923, sur l'extension du bénéfice des pensions aux ouvriers saisonniers et sur l'application de la journée de 8 heures pour tous les travailleurs des chemins de fer, quelle que soit l'intensité de leur travail.

La pensée internationale occupe une place importante dans l'esprit des camarades polonais. Une nouvelle preuve nous en est donnée par le fait que le Comité envisage actuellement le projet de rendre possible la publication d'une édition polonaise du Bulletin de l'I.T.F., édition qui serait placée, en un tirage de 4 à 5 mille exemplaires, parmi les sections de l'organisation.

Des négociations ont eu lieu également à l'occasion du congrès, concernant la création d'une organisation groupant tous les ouvriers des transports de Pologne, organisation qui adhérerait évidemment dès sa création, à l'I.T.F.

N.

### Les cheminots australiens et l'arbitrage obligatoire.

Aux yeux du monde entier, l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont des pays où le système de l'arbitrage obligatoire a atteint son plus haut degré de développement. Institués d'abord pour éliminer les conflits du travail et porter amélioration aux salaires de famine payés dans certaines industries australiennes, des commissions de conciliation et des tribunaux d'arbitrage ont surgi graduellement dans tous les Etats de la Confédération. On peut dire que la presque-totalité de la population salariée se voit assujettie à ce régime. Accepté à son origine avec empressement par les travailleurs — il faut remonter pour cela à la fin du siècle dernier — l'arbitrage obligatoire rencontra par la suite une opposition de plus en plus vive dans les milieux ouvriers. Peu à peu la législation destinée à maintenir la paix industrielle et à combattre les salaires trop bas, se transforma en un système de réglementation des salaires de toutes catégories de travailleurs. C'est ainsi que l'arbitrage se trouva transféré sur le terrain des oppositions et des conflits entre les intérêts économiques et les classes sociales, ce qui devait nécessairement donner lieu à des déceptions. Il faut ajouter à cela que la réglementation de l'arbitrage — variant d'Etat en Etat — est parfois très rigide et entrave sérieusement la liberté de mouvement des organisations syndicales. En effet, dans certains Etats le bénéfice de l'arbitrage est subordonné pour les organisations syndicales à un enregistrement officiel et des sanctions sont prévues pour toute violation des décisions des tribunaux. Dans la Nouvelle-Galles-du-Sud, en Tasmanie, en Australie méridionale et en Nouvelle-Zélande, les grèves et les lock-outs sont inter-

dités ou ne peuvent être proclamés qu'après accomplissement de certaines formalités.

La décision prise par le Conseil central de l'Union australienne des cheminots, dans sa session de juillet dernier, de commencer une action contre l'application de l'arbitrage, est un indice parlant du mécontentement croissant qui se manifeste contre cet institut de fixation des salaires et des conditions de travail.

Les cheminots australiens ayant commencé un mouvement en faveur de l'introduction générale de la semaine de 44 heures (\*) aux chemins de fer, il se trouva que les tribunaux d'arbitrage étaient disposés à acquiescer à cette demande, à condition que les frais qui découleraient de son application, soient compensés par une diminution des salaires ou par l'introduction d'un système de travail à la tâche. La résolution adoptée à l'unanimité par le Conseil central de l'Union australienne des cheminots est de la teneur suivante : « Considérant que la continuation de l'arbitrage est préjudiciable aux travailleurs syndiqués de la Confédération, et plus particulièrement aux cheminots australiens, et dans le but d'obtenir un certain degré de justice sociale, les efforts du Conseil devront tendre à exposer aux membres leur véritable situation économique. »

La discussion qui précéda l'adoption de cette résolution fut des plus significatives. Les arguments avancés contre une acceptation passive du système d'arbitrage peuvent se résumer comme suit. L'arbitrage qui a contribué entre autres choses à créer parmi le personnel des chemins de fer des petites sections aristocratiques, est accusé de n'être nullement propice à la formation de la conscience de classe nécessaire à un groupement syndical englobant tous les travailleurs et l'on y oppose le renforcement de la combativité de l'organisation syndicale comme étant l'unique moyen pour obtenir de meilleures conditions de travail. Certains orateurs voulant prouver l'inutilité des tribunaux d'arbitrage, attirèrent l'attention sur le fait que dans plusieurs conflits, l'organisation aurait, grâce à la supériorité de sa force, su imposer aux tribunaux ses revendications. Ils indiquèrent que, ce qu'il fallait en Australie, c'était un mouvement syndical plus militant, plus énergique, plus conscient de sa tâche de réorganisation économique de la société. L'arbitrage n'avait fait qu'enrayer l'émancipation de la classe ouvrière. Beaucoup de travailleurs et de cheminots plus particulièrement, ayant encore trop de confiance dans le système d'arbitrage, une campagne active d'éducation ouvrière s'imposait. Le Conseil le comprit et exprima sa pensée par le vote d'une seconde résolution indiquant les directives à adopter dans la campagne contre l'arbitrage. Il décida qu'une Commission de trois dirigerait l'action contre « des effets anesthésiants des tribunaux d'arbitrage ». La tâche de la Commission serait « de suivre de près et de critiquer toutes les décisions des Conseils de salaires (Wages Boards) et des tribunaux d'arbitrage; de rassembler, analyser et faire connaître les faits pouvant être utiles pour combattre les attaques de la classe patronale, de signaler les mesures à l'aide desquelles (en attendant le renversement du système capitaliste) les travailleurs pourront intelligemment s'approprier, pour leur bien-être et usage personnel, une part plus grande de tout ce que les efforts des travailleurs produisent de bon; de préparer les travailleurs pour la tâche de la reprise de l'exploitation et du contrôle de l'industrie, au profit et dans l'intérêt de tous les travailleurs, et de faire toutes choses nécessaires pour réaliser les buts auxquels vise la classe ouvrière organisée, à savoir la socialisation des moyens de production, de distribution et d'échange. »

(\*) Voir la rubrique « A tous échos ».



## Les obsèques de Spartaco Stagnetti.

*Le respect fasciste pour la mort.*

Nous empruntons aux Informations de l'Internationale ouvrière socialiste quelques détails sur les incidents tragiques qui ont marqué les funérailles du militant italien Stagnetti, assassiné dans l'île d'Ustica où il avait été déporté par les autorités fascistes. Celles-ci, non contentes de ternir la mémoire du décédé, sont allées jusqu'à interdire aux autres déportés de faire à leur camarade des funérailles solennelles. Voici ce qu'écrivent les Informations :

«Ayant appris la nouvelle de l'assassinat, tous les déportés se réunirent, vivement impressionnés. Les miliciens fascistes les obligèrent cependant à rentrer immédiatement dans leurs baraques et habitations. A tour de rôle, les camarades veillèrent auprès du mort. Lorsque, le lendemain soir à 6 heures moins le quart, les déportés se réunirent sur la place du village pour prendre part aux funérailles qui devaient avoir lieu à 6 heures, le commandant fit appeler les déportés Bordiga (communiste), Angeloni (républicain), Sorgoni (socialiste unitaire) et Romita (maximaliste) — qui, le matin, avaient présenté un télégramme à expédier au ministère pour l'informer de ce qui était arrivé et lui transmettre les douloureuses protestations des déportés — et leur dit que le télégramme avait été transmis à la police de Palerme qui seule avait le droit de décider s'il serait, oui ou non, envoyé à destination. Il les pria en même temps d'informer tous les déportés que, pour des raisons dont il ne pouvait pas, pour le moment, indiquer les motifs, il se voyait contraint d'interdire qu'ils accompagnent le corps de Stagnetti au cimetière. Il pouvait, tout au plus, consentir à ce qu'une cinquantaine de déportés, à désigner par lui — attendu que les autres étaient des «canailles» — lui fassent les derniers honneurs. Aux protestations de nos amis, le commandant répondit que 90 % des déportés politiques sont des délinquants du droit commun. Devant une pareille attitude, les déportés décidèrent de faire 24 heures de consigne volontaire dans leurs baraques et habitations. La manifestation fort digne fut appliquée de façon unanime, éveillant de la sorte la colère du commandant et des miliciens.»

Qu'il nous soit permis d'exprimer ici notre admiration pour les déportés politiques d'Ustica qui, en dépit de toutes les vexations et des punitions sévères dont ils se voient sans cesse menacés, ont su honorer si noblement la mémoire d'un militant ardent pour le bien-être de la classe ouvrière.

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

ALLEMAGNE.

(Suite).

*Droit ouvrier et législation sociale.*

A. Droit ouvrier.

L'industrie des transports a été, généralement parlant, traitée de façon peu favorable dans la politique sociale. Les cheminots, petits cheminots et agents des tramways ont surtout été négligés.

Dans le domaine de la *juridiction industrielle*, les agents des tramways et des chemins de fer secondaires sont désavantagés par rapport aux autres travailleurs. Ces réseaux ne tombent pas sous le coup du Code du Travail, raison pour laquelle les agents sont exclus du bénéfice de la juridiction prévue par la loi sur la juridiction prud'homale. Tous les titres découlant du contrat d'engagement doivent être portés devant la *justice de paix* par la voie de la procédure civile. La défense par un avocat, tout en n'étant pas obligatoire devant le juge de paix, est cependant la règle, attendu que les administrations confient toujours à un avocat la défense de leurs intérêts. Sans parler des frais découlant de la défense par un avocat, la longue durée de la procédure constitue également un désavantage. En vue de ces faits, la plupart des agents des tramways renoncent à faire valoir devant le tribunal leurs droits à un solde de salaire qui leur est dû. Il en est tout autrement en ce qui concerne les conseils de prud'hommes, tant par rapport aux frais qu'à la durée de la procédure. Devant ces tribunaux, les parties défendent leurs intérêts en personne et elles n'ont le droit de désigner un représentant qu'en cas d'empêchement. Les avocats ou autres mandataires officiels ne sont pas admis. La procédure doit être liquidée sans formalités et le plus rapidement possible. Mais ainsi qu'il a été dit plus haut, les agents des tramways et petits cheminots en sont exclus.

La possibilité existe cependant d'éliminer la justice de paix. D'après un article de l'ordonnance sur la procédure civile, une *sentence arbitrale* entre deux parties contractantes est assimilée à un jugement valable en droit. Depuis que les conditions de travail et de salaires sont réglées dans les entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local au moyen de contrats collectifs, on a tâché de porter également des litiges individuels devant les autorités d'arbitrage prévues dans le contrat-type.

En ce qui concerne la loi sur les *conseils d'entreprise*, les entreprises de tramways sont assimilées aux autres entreprises industrielles. Il ne saurait être question dans le présent rapport d'analyser les dispositions de la loi sur les conseils d'entreprise — sur laquelle un nombre immense d'études ont d'ailleurs paru en différentes langues — mais il semble opportun de mentionner ici qu'en cas de licenciement, il est possible de porter plainte, par l'intermédiaire du conseil d'entreprise, auprès du *tribunal du travail*. (\*) Le salarié peut faire appel au conseil d'entreprise :

(\*) Les tribunaux du travail peuvent être saisis de tous litiges résultant des dispositions de la loi sur les conseils d'entreprise. Les jugements du tribunal du travail ont un caractère définitif. Généralement parlant, les conseils de prud'hommes (Gewerbegerichte) s'acquittent des fonctions des tribunaux du travail (Arbeitsgerichte). Les tribunaux du travail, aussi bien que les conseils de prud'hommes, se composent d'un président neutre, et de représentants ouvriers et patronaux à nombres égaux. Les associations économiques patronales et ouvrières ont le droit de se constituer partie dans la procédure de juridiction du travail. Les ouvriers et employés disposent individuellement du même droit. De la sorte, les syndicats sont reconnus compétents juridiquement parlant.

1° lorsqu'il a la suspicion motivée que le licenciement a lieu parce que l'intéressé fait partie d'un sexe déterminé, ou pour cause d'activité politique, militaire, religieuse ou syndicale ou d'adhésion ou non-adhésion à une association politique ou corporative ou militaire;

2° lorsque le licenciement a eu lieu sans indication des motifs;

3° lorsque le licenciement a eu lieu parce que le salarié a refusé d'effectuer de façon permanente un travail, autre que celui convenu lors de l'engagement;

4° lorsque le licenciement semble une mesure d'une rigueur injuste et non nécessitée par l'attitude du salarié ou la situation de l'entreprise.

Lorsque le licenciement a lieu sans préavis et est basé sur un motif qui, aux termes de la loi, autoriserait à dénoncer immédiatement les rapports du service, la protestation peut s'appuyer sur l'affirmation qu'il n'était pas question d'un pareil motif. Lorsque le tribunal estime que la protestation était justifiée, il doit, si l'employeur refuse de prolonger l'engagement, lui imposer le devoir de payer un dédit. Le montant de celui-ci est fixé, d'après le nombre des années de service de l'intéressé; il peut pour chaque année s'élever à 1/12ième du montant du traitement annuel payé en dernier lieu, le total ne pouvant pas cependant excéder 6/12ièmes. En fixant le montant, il faut tenir compte de la situation économique du salarié, aussi bien que de la capacité économique du patron. Le jugement du tribunal tranche définitivement le litige entre le patron et le salarié. Dans les trois jours après qu'il a pris connaissance de l'entrée en validité de la sentence rendue, le patron est tenu de communiquer, de vive voix ou par lettre, au salarié s'il désire continuer à l'employer ou s'il préfère lui verser le dédit. A défaut de déclaration de ce genre, l'engagement est considéré comme rompu.

Pour les litiges de caractère collectif, ont été créées des commissions d'arbitrage qui sont compétentes pour juger de toutes questions relatives aux employés et ouvriers. Les litiges ayant un caractère collectif sont tranchés par l'arbitrage; ceux ayant un caractère individuel par le tribunal. Ce n'est pas l'ampleur, mais le caractère du litige qui détermine la procédure. Un litige de caractère collectif peut se limiter à quelques personnes, tandis que les litiges de caractère individuel peuvent englober plusieurs milliers de personnes. Lorsque, par exemple, six receveurs d'une petite compagnie de tramways demandent une révision de leur salaire, il s'agit d'un conflit de caractère collectif, étant donné qu'un nouveau statut doit être établi. Lorsque, par contre, tous les agents d'une entreprise (au nombre de 50 par exemple) réclament, sur la base du contrat collectif existant, le paiement d'indemnités auxquelles ils ont droit pour un service effectué des jours de congé, il s'agit de 50 conflits individuels qui doivent être portés devant le juge de paix, à moins que le contrat ne stipule autre chose à cet égard.

Des commissions d'arbitrage ont été créées, dont la juridiction coïncide avec les limites des arrondissements gouvernementaux ou provinciaux (Regierungs- et Provinzbezirke). Ces commissions désignent des chambres arbitrales en faisant appel au concours d'assesseurs proposés par les associations économiques. Pour les territoires plus étendus, des arbitres sont désignés qui interviennent dans des litiges ayant une importance particulière pour la vie économique. Lorsqu'il s'agit de litiges dont l'importance dépasse le territoire assigné à un certain arbitre, le ministre du Travail intervient ou désigne un arbitre spécial pour la circonstance. La sentence rendue par les autorités d'arbitrage peut, lorsqu'une des parties la repousse, être déclarée obligatoire par l'arbitre ou par le ministre du Travail.

(à suivre).

## Auprès des chauffeurs hollandais.

Le 9 octobre dernier, eut lieu à Amsterdam le deuxième Congrès annuel de l'Union néerlandaise des conducteurs d'automobiles qui fait partie depuis quelques années de l'Union centrale néerlandaise des transports. Des 33 sections de l'Union, 26 se trouvaient représentées par 45 délégués. Les effectifs de l'organisation augmentèrent au cours de l'année écoulée, de 200 à environ 2.300. (Le nombre total des permis de conduire délivrés en Hollande se chiffre à environ 100.000, tandis qu'on peut évaluer à 25.000 le nombre des permis obtenus par des chauffeurs professionnels).

L'Union des conducteurs d'automobiles entretient des relations amicales avec l'organisation des chauffeurs au service particulier qui groupe environ 500 membres et adhère, depuis le premier octobre, à la Fédération des Syndicats de Hollande. L'Union «neutre» des chauffeurs vient de décider sa dissolution et ses adhérents, au chiffre de plusieurs dizaines, se sont répartis sur les deux organisations sus-visées.

Le congrès annuel où se trouvaient également représentés le Comité national de l'Union des transports, de même que l'I.T.F., approuva à l'unanimité l'activité du Bureau, réélut les membres sortants et modifia le nom de l'organisation en «Union néerlandaise de chauffeurs et similaires».

Le congrès approuva un programme d'action présenté par le président Sormani et basé sur les décisions prises par la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles, tenue récemment à Paris. On constate qu'il sera encore nécessaire d'œuvrer énergiquement pour la réalisation des revendications formulées, si l'on considère qu'au congrès furent cités des exemples de salaires de 12 et de 14 florins par semaine, pour des chauffeurs conduisant des voitures de livraison, de 18 et 20 florins par semaine pour des chauffeurs de camions et de 10, 12 et 15 florins par semaine pour les machinistes d'autobus. (On se rendra compte de la valeur de ces salaires en se rappelant qu'un ouvrier des chemins de fer dans les grandes villes gagne environ 27 florins par semaine.)

Les heures de travail sont de 70, 80 voire 100 heures par semaine, et cela souvent sans le moindre droit à un congé annuel. Il n'est pas rare que les travailleurs doivent faire du service ininterrompu pendant 24 à 36 heures.

L'organisation syndicale a déjà réussi à plusieurs endroits à établir un certain ordre dans ces conditions chaotiques et, encouragée par les résultats du congrès, elle continuera avec un nouveau courage sur la voie dans laquelle elle s'est engagée.

N.

## Un programme commun des organisations allemande et autrichienne des chauffeurs professionnels.

Reconnaissant l'importance des délibérations de la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles, tenue récemment à Paris, l'Union des Transports d'Autriche, l'organisation syndicale compétente pour syndiquer les chauffeurs, a publié dans un but de propagande, une brochure contenant un compte-rendu des débats de ladite Conférence et a convoqué, pour le mois d'octobre 1927, une conférence nationale de conducteurs d'automobiles.

Comme suite aux décisions et délibérations des con-



férences internationales de chauffeurs, tenues à Hambourg en 1924 et à Paris en 1927, un programme de revendications avait été rédigé et les camarades allemands ayant été consultés sur la question, il fut possible de soumettre à la Conférence de Vienne un programme de revendications au sujet duquel les camarades allemands avaient déjà déclaré leur accord.

Un nombre assez important de délégués assista à la Conférence. Le président de la section des chauffeurs, le camarade Brandl, commença en faisant un rapport détaillé sur l'activité de la section des chauffeurs au cours de l'année écoulée. Selon ce rapport, l'organisation syndicale parmi les chauffeurs s'est développée de façon heureuse en Autriche. Le nombre des membres à Vienne a considérablement augmenté et les effectifs de la province ont même doublé. Une attention particulière fut consacrée à la création d'une loi sur le statut des chauffeurs professionnels, et une série de meetings furent tenus à ce sujet. C'est ainsi qu'il a été possible de contraindre le gouvernement à entamer la préparation d'un pareil projet de loi.

A Vienne, le travail fut de nature moins difficile. En sa qualité de préfet de la province de Vienne, le bourgmestre socialiste donna satisfaction à un certain nombre de revendications des chauffeurs professionnels. C'est ainsi qu'il fixa par arrêté préfectoral à 21 ans, pour tout le territoire de Vienne, l'âge minimum pour avoir droit à la conduite d'un véhicule automobile et prescrivit une vérification périodique des voitures, afin de diminuer les dangers d'accidents. En outre, une commission composée de représentants de chauffeurs professionnels fut créée au siège du gouvernement. Cette commission est appelée à assister l'instance d'appel dans la question des retraits du permis de conduire décidés par la police, et elle doit examiner si le retrait était ou non justifié.

Il est nécessaire à présent que les organisations visent à obtenir pour les chauffeurs du pays entier, ce qui a été réalisé pour la ville de Vienne.

Le camarade Dorfinger fit un rapport détaillé sur la Conférence internationale de Paris. Comme suite à ce rapport, le camarade Weigl proposa de déléguer Forstner pour siéger dans la Commission consultative à créer au siège de l'I.T.F. Le camarade Forstner fit ensuite un rapport sur les efforts de l'organisation tendant à obtenir une amélioration des projets de loi actuellement à l'étude au Conseil National, concernant la circulation automobile, le statut des chauffeurs au service particulier, de même que la circulation routière en général. Il parla en outre du projet de loi gouvernemental sur les lignes de services automobiles, projet qui devra traiter des relations réciproques entre les chemins de fer et tramways d'une part, et l'automobile d'autre part, et doit tendre à rendre impossible que des entreprises de transport possédant un capital social important anéantissent d'autres entreprises par la concurrence.

Le camarade Forstner rapporta ensuite sur le programme de revendications, accepté d'un commun accord par les organisations autrichienne et allemande. Les camarades allemands assistant à la conférence, Reitz de Berlin et Sack de Breslau, participèrent au débat qui fut fort animé. Finalement, le programme fut adopté à l'unanimité.

Le jour subséquent à la conférence, un grand meeting de chauffeurs eut lieu à Vienne auquel les délégués de l'Allemagne et de toutes les parties de l'Autriche assistèrent et prirent la parole. Le meeting fut si fréquenté que des centaines de chauffeurs durent être refusés, faute de place.

Ensuite des réunions eurent lieu dans toutes les villes de province de quelque importance. Ces réunions furent assez nombreuses et constituèrent des manifestations fort dignes. Les délégués allemands et les dirigeants de la section des chauffeurs prirent également la parole dans un nombre de ces réunions. Au cours de toutes les réunions, un rapport fut présenté sur les travaux de la Conférence internationale de Paris et le programme des revendications des chauffeurs professionnels y fut adopté.

## Annuaire 1926 de l'Union centrale allemande des mécaniciens et chauffeurs.

L'Union allemande des mécaniciens et chauffeurs, adhérente à l'I.T.F. pour ses sections de la navigation intérieure, des ports et docks, de la navigation maritime, des grandes pêches, de l'industrie et du commerce, nous a fait parvenir l'excellent annuaire publié par elle pour l'année 1926.

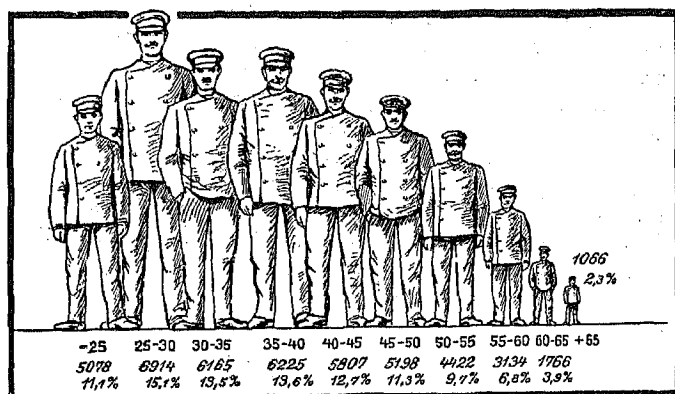
La publication de ces tableaux statistiques si détaillés accompagnés d'une étude approfondie de la vie économique et syndicale, nous donne une preuve de plus du fait que le mouvement syndical allemand a réussi à se remettre des atteintes que lui porta la période d'inflation.

L'exercice 1926 fut une des périodes les plus difficiles à traverser après l'inflation, car l'armée des chômeurs et chômeurs partiels s'accroissait de mois en mois. Les effectifs de l'organisation fléchirent quelque peu, mais la situation financière s'améliora et, afin de lier davantage les membres à l'organisation, une assurance-vieillesse et invalidité fut créée.

Effectifs répartis selon les catégories professionnelles.  
(selon des recensements faits au cours du 4ème trimestre)

Professions ou industries	1925	1926		
		Pourcentage par rapport aux effectifs totaux	Pourcentage par rapport aux effectifs totaux	
Electricité, gaz, eau . . . . .	10.989	21,64	10.321	22,01
Métallurgie, aciéries, chantiers . .	6.275	12,36	5.245	11,18
Mines . . . . .	6.156	12,12	5.769	12,30
Industrie chimique . . . . .	3.925	7,72	3.722	7,94
Textile, vêtement, blanchisseries Teintureries . . . . .	3.894	7,67	3.925	8,37
Navigation intérieure, ports et docks	3.685	7,26	3.327	7,09
Bâtiment, dragage . . . . .	2.841	5,59	2.861	6,10
Navigation maritime, grandes pêches	2.553	5,03	1.973	4,21
Entreprises municipales et de l'Etat, Constructions hydrauliques . . . .	2.317	4,56	2.176	4,64
Industrie du papier . . . . .	1.644	3,24	1.359	2,90
Petites entreprises commerciales et autres . . . . .	1.321	2,60	954	2,03
Brasseries, distilleries, minoteries, entreprises de réfrigération . . . .	1.301	2,56	1.213	2,59
Scieries . . . . .	944	1,86	793	1,69
Terrasserie, céramique, entretien des routes . . . . .	852	1,68	786	1,68
Alimentation et similaires (margarine, huile, graisse, sucre, tabac)	754	1,48	663	1,41
Hôtels, sanatoria, bains, théâtres .	538	1,06	508	1,08
Cuirs . . . . .	493	0,97	493	1,05
Industrie graphique . . . . .	305	0,60	301	0,64
Commerce et communications . . . .	—	—	213	0,45
Sans indication . . . . .	—	—	300	0,64
Total . . . . .	50.787	100,—	46.902	100,—

Un graphique sous forme d'image relatif à l'âge des membres que nous reproduisons ci-dessous (d'après des relevés faits par le Bureau dans le troisième trimestre 1926) nous fournit un aperçu intéressant:



Le rapport contient en outre des tableaux concernant la durée d'adhésion, les recettes et dépenses, le montant des cotisations etc. Nous empruntons au tableau 20 relatif à la durée du travail, le renseignement que dans le quatrième trimestre de 1926, 30,7 % travaillaient dans la navigation intérieure et dans les ports et docks un maximum de 48 heures, 42,2 % travaillaient de 48 à 54 heures, 18,8 % de 54 à 60, 4,4 % plus de 60 heures par semaine (pour 5,9 % la durée est inconnue). Ces pourcentages étaient, pour la navigation maritime et les grandes pêches, respectivement de 24,5; 25; 15,8; 23,5 et 11,2.

Nous devons passer sans les mentionner bien des données importantes, attendu qu'elles ont trait entièrement ou en partie à l'ensemble des adhérents et qu'elles ne fournissent pas d'aperçu relatif aux sections adhérentes à l'I. T. F. Nous croyons toutefois avoir, par le résumé qui précède, éveillé l'intérêt du lecteur pour l'annuaire de l'Union des mécaniciens et chauffeurs et nous ne voulons pas terminer ces courtes réflexions sans exprimer notre appréciation pour le travail fourni par elle. Qu'on nous permette cependant d'exprimer encore un vœu. Puisse une édition prochaine consacrer également quelques colonnes à l'Internationale professionnelle et aider, de la sorte, à développer l'esprit international parmi les membres.

Ok.

## GENS DE MER

### Le sort des marins indiens.

Le problème de la main-d'œuvre de couleur bénéficiaire, au sein du mouvement ouvrier, d'un intérêt croissant. La chose se conçoit dans la période actuelle d'industrialisation progressante des pays coloniaux et mi-coloniaux. Mais, tandis que les ouvriers industriels de couleur sont exploités uniquement dans les usines de leur pays natal, les armateurs ont trouvé le moyen de faire sortir des frontières de leurs pays, en les employant sur leurs navires, les marins de couleur, inférieurement salariés. Le fait que ces travailleurs se laissent enrôler à des soldes inférieures à celles convenues par contrat collectif, ne peut évidemment être expliqué qu'en considération de leur niveau d'existence inférieur. En considération de ces faits, deux tâches nettement définies incombent aux syndicats : d'une part, la tâche d'œuvrer pour que tous les salariés, quelle que soit la couleur de leur peau, touchent les salaires fixés par contrat collectif, d'autre part, le devoir d'assister le mouvement syndical des pays en causé et de le seconder énergiquement dans sa lutte pour obtenir de meilleures conditions de travail.

En rendant publiques les conditions misérables dans lesquelles nos frères de là-bas travaillent, nous pensons pouvoir contribuer à exercer une certaine pression. Bien que ne disposant pas de renseignements complets sur leurs conditions d'existence, nous estimons qu'il peut être utile de faire suivre ici quelques détails sur le sort des marins indiens, détails que nous empruntons au Rapport moral publié par l'Union indienne des marins.

Cette organisation, «The Indian Seamen's Union», fut fondée en 1918 et adhère à l'I. T. F., de même qu'à la Centrale syndicale des Indes britanniques.

#### L'enrôlement.

Les marins indiens se plaignent de ce que l'enrôlement ait toujours lieu d'une façon révoltante. Les commissionnaires de navires, de même que des racleurs agissent comme intermédiaires, bien qu'en 1922 déjà, une commission ministérielle se soit prononcée contre ce système. L'organisation a patienté longtemps avant de procéder elle-même, au début de 1925, à faire office de bureau de placement, en faveur d'une catégorie déterminée de marins (les quartiers-maîtres). Il n'était un secret pour personne que jusqu'alors les quartiers-maîtres ne pouvaient obtenir un emploi que s'ils étaient disposés à payer au racleur un montant de pas moins de 100 roupies \*) (à peu près 3 mois de solde).

#### Chômage.

Le nombre total des marins s'élève à environ 100.000. Si l'on considère que seulement 21.500 trouvent à s'employer, on conçoit de quelle énorme armée de réserve les armateurs peuvent disposer. Cette crise de chômage donne lieu, parmi les marins du port de Calcutta et leurs familles, à une misère sans pareille.

#### Salaires et durée du travail.

Le camarade Daud, délégué ouvrier indien à la Conférence internationale du Travail de 1926, y déclara que les travailleurs maritimes indiens sont exploités de toutes les façons, aussi bien au point de vue des salaires que des heures de travail. Ils touchent des soldes misérables qui, en moyenne, ne dépassent pas 2 livres par semaine. La durée du travail n'est pas réglée et le paiement des heures supplémentaires est une chose inconnue. Les armateurs se préoccupent bien plus de leurs dividendes que d'un traitement humain des marins.

Nous empruntons encore à un rapport de l'Union des marins du Bengale, les taux ci-dessous des soldes mensuelles du personnel de la machine et du cuisinier :

Graisseur	26 roupies
Chauffeur	22—26 „
Soutier	18—20 „
Cuisinier	18 „

Les heures de travail s'élèvent à 12 heures à la mer et dans le port à 18 ou 19 heures. On conçoit que dans ces circonstances, le groupement organique des marins et la constitution de syndicats solides ne peut se faire que fort lentement. Il est cependant hors de doute que les deux organisations dont il est question ci-dessus sont conscientes de l'importance de la tâche qui leur est échue et ont droit à l'appui des organisations européennes.

\*) 1 rouble = environ 9 francs français.

## Conditions de travail des marins dans les différents pays.

### DANEMARK.

#### I. Salaires.

Spécialité	Long cours	Grand cabotage	Cabotage
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
<i>Personnel du pont.</i>			
Maître d'équipage . . .	178.50	178.50	178.50
Charpentier . . . . .	178.50	178.50	178.50
Matelot . . . . .	158.30	158.30	158.30
Matelot léger . . . . .	77.20	77.20	77.20
Mousse . . . . .	36.40	36.40	36.40
<i>Personnel de la machine</i>			
Conducteur de petite chaudière . . . . .	178.50	178.50	178.50
Graisser ou machiniste	162.20	162.20	162.20
Chauffeur . . . . .	112.20	162.20	162.20
Soutier . . . . .	107.90	107.90	107.90
Apprenti (bâtiments à moteur) . . . . .	57.60	87.60	87.60
<i>Personnel du service général.</i>			
1er Maître d'hôtel ou maître d'hôtel unique	Min. 231.— Max. 292.—		
Cuisinier-maître d'hôtel	29.10		
Garçon de carré. . . .	24.25		
1er Cuisinier . . . . .	Min. 171.— Max. 216.—		
Cuisinier seul. . . . .	Min. 171.—		
2e Cuisinier . . . . .	" 171.—		
Boys. . . . .	" 106.— " 41.—		

#### Remarques.

La main-d'œuvre de couleur n'est pas employée à bord des navires.

Aucune différence n'est établie entre les soldes payées sur les paquebots, cargos, navires à voiles ou bateaux-citernes.

Les hommes du pont et de la machine à bord de bâtiments faisant la navigation transatlantique reçoivent, après le troisième voyage, un supplément de solde de 20 couronnes par mois.

Dans la Compagnie de navigation d'Extrême-Orient (qui possède 20 navires d'un tonnage net total de 77.585 tonneaux), les machinistes touchent 184 couronnes par mois après deux années de service.

Tous les taux mentionnés sont majorés de 10 couronnes par mois pour couvrir les frais de la literie et du couvert. Les salaires de toutes les catégories varient avec le nombre-indice du coût de la vie.

#### II. Heures de travail.

##### A. Personnel du pont.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 10 à 14 heures par 24 heures;
- dans le port et en rade : 8 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : 9 heures;
- dans les tropiques : 7 heures dans le port; à la mer : comme ci-dessus.

Le système de deux bordées est en vigueur. Deux à trois hommes de l'équipage font partie des bordées, tandis que le reste de l'équipage fait du service le jour uniquement. Les heures de travail de ces hommes sont de 10 heures par jour, à fournir entre 6 heures du matin et 6 heures du soir. Les heures de travail sont les mêmes sur tous les navires.

Les heures supplémentaires sont permises sans restrictions. Le paiement en est de 1,26 couronne par heure pour les matelots et de 0,94 pour les matelots légers et les novices.

##### B. Personnel de la machine.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 8 heures, à l'exception du temps nécessaire pour lever les escarbilles;
- dans le port et en rade : 8 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : 8 heures;
- dans les tropiques : 8 heures.

Le système des trois quarts est en vigueur. Sur certains navires, on emploie des journaliers. Leurs heures de travail sont de 8 heures par jour, à fournir entre 7 heures du matin et 5 heures du soir, avec un repos de 2 heures pour le repas de l'après-midi. Les heures de travail sont les mêmes sur tous les types de navires. Les effectifs des équipages sur les navires danois étant généralement assez restreints, la quantité de charbon à manipuler par un chauffeur ou un soutier varie d'un cas à l'autre. On peut dire, généralement parlant, que la quantité varie entre 4 et 6 tonnes par homme et par jour.

Le paiement des heures supplémentaires est de 1,26 couronne pour toutes les catégories.

##### C. Personnel du service général.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 12 à 14 heures;
- dans le port et en rade : 12 à 13 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : 12 à 14 heures;
- dans les tropiques : 12 à 14 heures.

Tous les membres du personnel du service général travaillent le jour uniquement. Les heures de travail sont les mêmes sur tous les types de navires.

On n'emploie pas de main-d'œuvre de couleur. Aucune restriction n'existe pour les heures supplémentaires. Le paiement en est de 1,34 couronne par heure.

##### Divers.

L'enrôlement a lieu dans des offices de l'Etat, mais les hommes sont désignés par les organisations.

Les salaires sont payés lorsque le navire se trouve dans un port et le règlement final a lieu au moment de la libération.

Une partie de la solde peut être versée à la famille du marin, au moyen de bons de paiement ou de chèques.

Une avance d'un montant de 20 à 30 couronnes peut être faite au moment de l'enrôlement. Les avances ne peuvent pas être versées à d'autres personnes qu'au marin même.

##### Echelle des effectifs.

Il n'y a pas de disposition concernant l'échelle des effectifs, et le nombre des hommes de l'équipage varie beaucoup, même sur des navires de grandeur analogue. Sur un petit paquebot, l'équipage est généralement de 3 chauffeurs et de 4 matelots; sur un paquebot moyen, il est de 7 chauffeurs et 6 matelots; sur un grand paquebot de 36 chauffeurs, 16 matelots et 6 matelots légers et novices.

##### Logement à bord.

Suivant l'âge et l'installation du navire, on peut dire que toutes espèces de logements, des meilleurs jusqu'aux plus mauvais, existent à bord des navires danois.

##### Tableau des rations.

Un tableau des rations a été prévu par la loi : il comporte les rations hebdomadaires suivantes :

Pain (seigle et froment) : 5.000 grammes; biscottes : 4.000 grammes; lard salé ou fumé (pour deux jours) : 750 grammes; viande salée : 500 grammes; viande fraîche ou frigorifiée (pour 3 jours) : 1.500 grammes; poisson frais : 500 grammes; poisson séché : 250 gram-

mes ; beurre ou margarine : 500 grammes ; charcuterie : 200 grammes ; flocons d'avoine : 125 grammes ; riz : 150 grammes ; farine d'avoine, de riz ou de sagou (pour les soupes) : 35 grammes ; fèves ou pois : 400 grammes ; farine de froment : 500 grammes ; pommes de terre séchées : 80 grammes ; choux ou betteraves frais ou autres légumes conservés ou frais : 125 grammes ; sucre pour le café et le chocolat : 625 grammes ; café torréfié et moulu : 100 grammes ; chicorée : 30 grammes ; thé : 20 grammes ; cacao : 140 grammes.

Les hommes des divers services prennent leurs repas séparément.

Les femmes ne sont employées que sur les paquebots.

## A TOUS ÉCHOS

*La semaine de 44 heures aux chemins de fer d'Australie.*

Il résulte du rapport fait par le secrétaire général de l'Union australienne des cheminots pour l'année 1926, que, fin juin 1925, 67 % du personnel des chemins de fer dans les différents Etats australiens bénéficiait d'une semaine de travail maximum de 44 heures. Les chiffres se subdivisent comme suit (y compris les ouvriers de la voie) :

Etats où la semaine de 44 heures est en vigueur :	Nombre d'agents intéressés
Queensland	19.884
Nouvelle-Galles-du-Sud	53.002
Australie occidentale	8.182
	81.068
Nombre d'agents de Victoria, Australie méridionale et Tasmanie travaillant 44 heures par semaine au maximum	3.200
	84.268
Etats où la semaine de 48 heures est en vigueur :	
Victoria	3.267
Australie méridionale	12.835
Tasmanie	1.466
	44.568
Sous déduction du nombre des agents travaillant 44 heures au maximum (voir ci-dessus)	3.200
	41.368
Effectif total du personnel . . . . .	125.636
Nombre d'unités travaillant 44 heures par semaine au maximum	84.268
Nombre d'unités travaillant 48 heures par semaine au maximum	41.368

*La durée du travail des cheminots allemands.*

Nous extrayons du rapport moral pour 1925/26 de l'Union des Cheminots allemands les données suivantes sur les heures de travail en vigueur le 1er juillet 1925 aux chemins de fer allemands pour le personnel de l'exploitation, soit pour environ 60 % de l'effectif total du personnel (425.018 unités).

Durée du travail, calculée sur une période de 7 jours :					
Pourcentage du personnel					
3.6	17.9	48.95	12.0	8.2	9.2
Maximum d'heures par semaine					
48 h.	49-53 h.	54 h.	55-56 h.	57-59 h.	60 h.
	51.4	41.27	7.25		
Maximum d'heures par semaine					
60 h.	61-72 h.	73-93 h.			

Pour les différentes catégories du personnel, les chiffres sont les suivants :

Durée du travail calculée sur une période de 7 jours :				
Catégorie :	heures			
	48	49-53	54	55-60
Personnel des trains (48.525 unités)	6.3 %	35.3 %	20.9 %	37.4 %
Personnel de la locomotive (62.074 unités)	4.8 %	45.4 %	22.2 %	27.3 %
Personnel des gares (126.630 unités)	2.6 %	17.0 %	36.5 %	43.9 %
Personnel de la voie (22.015 unités)	10.8 %	24.1 %	20.0 %	44.9 %

*Durée de présence calculée sur une période de 7 jours*

Catégorie :	48				55-60				61-72				73-93			
	%				%				%				%			
Personnel des trains	3.7 %				19.1 %				62.7 %				14.3 %			
Personnel de la locomotive	24.3 %				50.41 %				24.5 %				0.79 %			
Personnel des gares	18.8 %				34.6 %				39.3 %				7.3 %			
Personnel de la voie	—				10.0 %				45.8 %				44.0 %			
	(60 h.)															

## ESPÉRANTO

*La F.S.I. et la langue internationale :*

La F.S.I. nous écrit ce qui suit :

«Le Congrès syndical international tenu à Paris, a voté la résolution suivante : La Fédération syndicale internationale reçoit mandat d'examiner la possibilité de l'emploi d'une langue déterminée ou d'une langue auxiliaire comme moyen d'entente aux congrès de la Fédération syndicale internationale, et d'étudier ce qui pourra éventuellement être entrepris par la Fédération syndicale internationale pour éviter, lors des congrès internationaux du mouvement ouvrier, les traductions qui prennent beaucoup de temps et entravent les travaux.

Avant d'entreprendre des démarches dans cette question, nous voudrions prier les Centrales nationales et les Secrétariats professionnels internationaux de nous faire les suggestions qu'ils estiment opportunes et de nous proposer éventuellement l'emploi d'une langue déterminée ou d'une langue auxiliaire.»

Nous avons répondu ceci :

«L'emploi fait actuellement encore dans notre mouvement de tant de langues différentes, comporte d'une part un gaspillage énorme d'argent, de temps et d'énergie et donne lieu maintes fois d'autre part, en dépit de tous les soins et de tous les frais, à des malentendus et à des confusions. Lorsque l'œuvre internationale gagnera en importance, les inconvénients signalés augmentent encore, ce qui fait que finalement, nous nous enliserons dans nos travaux, cela d'autant plus parce que certains indices font prévoir dès à présent que, si nous continuons de la sorte, le nombre des pays prétendant que leur langue doit être employée dans l'œuvre internationale, augmentera encore. Le fait qu'on a besoin de connaissances linguistiques pour pouvoir participer comme il convient à des débats d'ordre international, comporte le danger que des personnes, possédant par ailleurs toutes les qualités requises, ne puissent pas entrer en ligne de compte pour mettre leurs capacités au service de notre mouvement.

Il semble utopique de croire qu'une des langues nationales existantes soit utilisée comme moyen d'expression internationale. Il faudrait en outre, pour posséder suffisamment une quelconque de ces langues, que les militants de notre mouvement consacrent à son étude beaucoup d'efforts et de temps. La langue neutre auxiliaire l'espéranto, qu'on peut apprendre à connaître à fond dans un temps bien plus court et avec beaucoup moins de peine qu'une langue nationale, quelle qu'elle soit, nous fournit une solution du problème linguistique dont la gravité se fait de plus en plus sentir dans notre mouvement.

Vous le constaterez d'ailleurs en parcourant les annexes à la présente lettre (à savoir la rubrique Espéranto du Bulletin de l'I.T.F. et la reproduction, dans l'organe de l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways, d'un discours fait par le soussigné pour la T.S.F.), annexes qui vous renseigneront également au sujet des inconvénients qui découlent de l'état actuel des choses.

Nous attirons plus particulièrement votre attention sur la résolution, reproduite dans notre Bulletin, votée par le groupe ouvrier à la huitième Conférence internationale du Travail. En assistant à un congrès international espérantiste, vous acquerez d'ailleurs, ainsi qu'il a été le cas pour nous, la conviction que l'espéranto répond en effet à toutes les exigences que l'on peut poser à une langue internationale.

Dans notre bureau, l'espéranto rend dès à présent des services utiles pour la correspondance. Considérant toutes ces choses, le Conseil Général s'est déjà prononcé en 1925 en faveur d'une diffusion aussi large que possible de la connaissance de l'espéranto parmi les membres des organisations adhérentes. La F.S.I. fera, à notre avis, œuvre utile en entamant, à côté de son autre travail, énergiquement la propagande en faveur de l'espéranto et en s'employant — éventuellement après avoir consulté les autres organismes du mouvement ouvrier — pour que cette langue soit inscrite au programme des écoles. Dans l'attente de ce résultat et afin de souligner ce vœu, la F.S.I. devrait inviter les Centrales syndicales adhérentes et les organisations qui en font partie, à divulguer la connaissance de l'espéranto au moyen de cours et de publications dans les organes syndicaux. Au prochain congrès de la F.S.I., un rapport de votre Conseil général concernant les résultats de l'enquête entamée par vous au sujet de l'usage qui est déjà fait de l'espéranto, pourrait servir de base aux discussions concernant l'introduction de cette langue auxiliaire dans l'activité pratique de notre mouvement international.