



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

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,  
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

## SOMMAIRE :

<b>Communications diverses :</b>			
Chronique syndicale . . . . .	149	Auto et chemin de fer. . . . .	155
<b>Communications du Bureau.</b> . . . .	150	Les conditions de travail aux chemins de fer japonais . . . . .	155
<b>Cheminots :</b>		<b>Ouvriers du Transport :</b>	
Accord entre les ouvriers des ateliers des chemins de fer anglais pour créer un régime d'arbitrage . . . . .	151	Réunion de la sous-commission des ports et docks . . . . .	156
Le Congrès de l'Union des cheminots autrichiens. . . . .	152	Le one-man-car aux Etats-Unis . . . .	156
«Goudock» . . . . .	152	L'enseignement des enfants des bateliers en France . . . . .	158
Statistique internationale des chemins de fer en 1926 . . . . .	153	Vacances annuelles des ouvriers des transports finlandais . . . . .	158
		<b>Gens de Mer :</b>	
		Les conditions de travail et de salaires du personnel de la navigation aérienne en Russie . . . . .	159
		Action internationale des conducteurs d'automobiles . . . . .	159
		Accquittement de Giuseppe Giulietti . .	161
		Conditions de travail des marins dans les différents pays (Norvège). . . . .	162
		<b>A tous échos.</b> . . . . .	164
		Espéranto . . . . .	164

## Chronique syndicale.

## Le désarmement.

Les propositions présentées par les délégués russes à la Conférence du désarmement de Genève sont devenues une pierre d'achoppement aux arêtes vives de laquelle, beaucoup se sont blessés. Tandis que l'échec de beaucoup d'autres Conférences du désarmement fut expliqué par l'abstention de la Russie, il semble à présent que la participation de cet Etat menace d'arrêter les rouages de la machine du désarmement. Lorsqu'on lit toutefois les arguments dont se sont servis les délégués français et anglais pour combattre le programme de désarmement radical des russes, on se demande si quelque chose de bon pourra jamais sortir du sein de la Commission du désarmement dans sa composition actuelle.

Le délégué de la France, Paul-Boncour, s'est exprimé à peu près comme suit : «Supposons que tous les Etats soient radicalement désarmés, les grands aussi bien que les petits. Dans ce cas, un grand Etat aurait toujours la ressource de rendre la vie intenable à un petit Etat voisin au moyen de sa suprématie économique. La Société des Nations, par contre, s'est inspirée du principe de créer une force internationale afin de protéger les grands aussi bien que les petits». Laissant de côté la question de savoir si la Société des Nations ne pourrait pas mieux faire entendre raison à un de ces grands pays par des moyens économiques de coercition que par le déclanchement d'une guerre, on peut affirmer que les grandes puissances, dont la France, pourraient procéder à une réduction sensible de leurs armements. Une pareille mesure augmenterait le prestige de la Commission du désarmement et ferait sur les peuples une impression pareille à celle produite par le programme russe. Ainsi seulement les gouvernements pourront témoigner de leur volonté de désarmement et de leur désir de se

conformer au principe de la Société des Nations qui prescrit une réduction des armements nationaux au *minimum* compatible avec la sécurité nationale et avec l'exécution des obligations internationales imposées par une action commune.

Le délégué anglais, lord Cushendun, déclara : «Nous ne pouvons pas désarmer, attendu que nous l'avons déjà fait. A d'autres maintenant d'imiter ce qui fut fait volontairement par nous.» Nous avons toujours su que le peuple anglais est humoristique, mais c'est bien la première fois que nous voyons un anglais ayant le don de l'humour à ce point ! Dans le «New Leader», le gouailleux bien connu Yaffle écrit, sous l'entête «Yes, we have no Armadas» : Certes nous avons désarmé ; une année après l'autre, nous avons détruit nos armements, avec ce résultat qu'actuellement, nous ne possédons plus un seul des canons et croiseurs ayant servi dans les batailles de Trafalgar et de Waterloo !

Entretemps, Coolidge a fait au Congrès un discours dans lequel il rend l'Angleterre responsable de l'échec de la Conférence navale et revendique pour les Etats-Unis le droit de s'armer comme ils l'entendent. C'est l'Europe qui paie ! Les travailleurs européens portent les frais, non seulement de l'armement de leur pays, mais encore de celui de l'Amérique.

Seul le désarmement, seule la fondation des Etats-Unis d'Europe pourront prévenir la ruine de l'Europe. C'est à l'honneur de l'I.T.F. de l'avoir exprimé, dès son Congrès de Hambourg.

La proposition russe contraind le mouvement ouvrier à prendre parti. Les anglais s'y rallient et l'utilisent dans la lutte contre leur Gouvernement ; les Etats centraux la considèrent avec bienveillance, d'autres la combattent. Pour le mouvement syndical, le choix ne saurait cependant être difficile : s'il désire empêcher la guerre par la grève générale, il faut qu'il appuie chaque proposition, quelles que soient ses origines, tendant à un désarmement intégral.

Que celui qui veut la paix, désarme !

*La dictature de la métallurgie lourde allemande.*

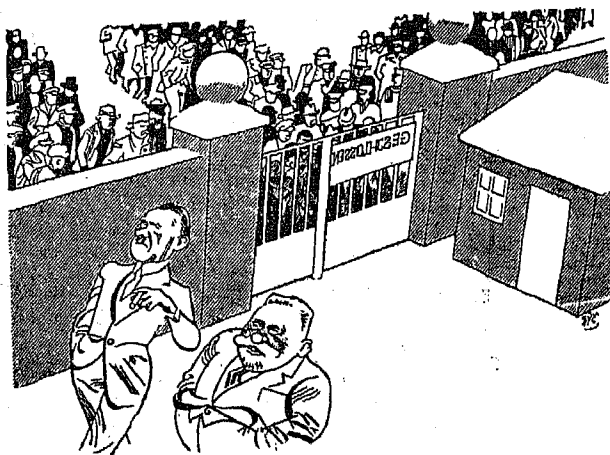
A l'époque où l'inflation avait brisé la force de résistance des travailleurs allemands et où l'introduction de la nouvelle devise donnait lieu à un chômage considérable, les employeurs dans la sidérurgie allemande profitèrent de la situation pour annuler la plus grande conquête ouvrière de la révolution et remplacer dans les entreprises à travail continu la semaine de 48 heures par une durée de travail de 72 heures par semaine. Toutefois, les syndicats se sont graduellement remis de l'atteinte qui leur fut portée et pas à pas, ils ont reconquis le terrain perdu. On vient de décider à présent que la journée de huit heures devra être remise en vigueur à partir du 1er janvier. Lors des négociations, les magnats de l'acier ne se montrèrent pas fort enclins à donner suite à cette décision. L'arbitre appelé à trancher le différend en vertu de l'ordonnance sur l'arbitrage, fit déclarer sa sentence obligatoire, mais quelle fut la réponse des industriels? Ils firent connaître au ministre du Travail l'intention de la sidérurgie de Rhénanie et de Westphalie d'arrêter le travail dans toutes les entreprises. Pas de lock-out, par conséquent, simplement la fermeture des entreprises!

*La dictature de la «Schwerindustrie»!*

Les entreprises emploient 350.000 hommes, mais la mesure atteint en outre au moins 150.000 mineurs. Plus d'un demi-million de travailleurs seront jetés sur le pavé!

Les ouvriers sauront tenir bon. Que fera le Gouvernement? L'étatisation des entreprises serait la réponse qui s'impose. Faut-il en effet permettre à un groupe d'industriels de ruiner l'économie nationale? Dans ces entreprises rationalisées, les ouvriers sont exploités plus que jamais. Le retour aux huit heures ne signifie pas seulement la réalisation d'une revendication internationale, mais il est également rendu nécessaire par des considérations d'hygiène publique.

Voici comment le «Vorwärts» nous montre le patronat avide de combat:

*Le Rêve de la «Schwerindustrie».*

«C'est là, voyez-vous, notre habileté: lorsqu'une guerre éclate, la production est adaptée, un, deux, trois, aux besoins de la guerre; lorsque la paix survient, nous l'adaptions en cinq secs, aux besoins de la paix. Et lorsque la journée de huit heures menace, nous produisons des sans-travail en masse!»

*Conflits du travail.**Le lock-out au chemin de fer Bengale-Nagpur.*

Bien que nous ne disposions pas de renseignements précis concernant ce conflit qui a duré plus de deux mois, il est permis de parler sans risque d'exagération, d'une victoire ouvrière, lorsqu'on considère, par exemple, que l'accord accepté par les deux parties contient une clause aux termes de laquelle le salaire sera payé aux travailleurs pour toute la durée du lock-out. Après la fin du conflit, la Fédération pan-

indienne des cheminots nous adressa la dépêche que voici:

«Le Gouvernement indien ayant sanctionné paiement salaire pour durée du conflit, accord a pu être réalisé ce jour (le 7 décembre). Remerciements sincères pour votre aide.

Giri, président.»

*Le lock-out des dockers australiens.*

Nous ne disposons pas sur ce grave lock-out, déclaré le 2 décembre et levé le 8 de ce mois, d'autres renseignements que ceux parus dans la presse quotidienne. Le conflit trouverait sa cause dans le refus des travailleurs des ports de faire des heures supplémentaires, après que les employeurs eussent manifesté l'intention de faire exécuter le travail par deux équipes fournissant chacune 4 heures, au lieu d'une seule faisant 8 heures.

Les dockers s'étant déclarés prêts à renoncer à leur refus de fournir des heures supplémentaires, l'arbitre rendit une sentence provisoire valable pendant 3 mois, qui impose aux patrons le retour à l'ancien système. On peut donc dire que cette issue constitue une victoire ouvrière.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

Le Bureau de l'I. T. F. adresse à toutes les organisations adhérentes ses meilleurs souhaits pour une année 1928 heureuse et prospère.

*Le Congrès de 1928.*

Ainsi que les organisations adhérentes en ont été informées par circulaire, le prochain Congrès général de l'I. T. F. se réunira à Stockholm du 10 au 17 juillet 1928.

Nous réitérons ici l'appel fait au concours de tous les camarades afin de nous permettre, en nous envoyant à temps les renseignements dont nous avons besoin pour le rapport moral et la composition de l'ordre du jour, de mener à bien les travaux de préparation.

*Session du Comité Exécutif de l'I. T. F., tenue à Vienne le 30 novembre et le 1er décembre 1927.*

Étaient présents à la session tous les membres du Comité Exécutif de même que les membres du Comité Directeur.

Après des débats prolongés, le rapport moral du secrétariat fut approuvé. Il fut décidé à se propos de rayer de la liste des membres les organisations suivantes:

*Grande-Bretagne.*

*Union des marins et chauffeurs.* (S'est retirée de l'I. T. F. le 1er juillet 1926, mais a refusé, en dépit de nos demandes réitérées, de se conformer aux dispositions, statutaires de payer des cotisations pour l'année 1926 entière).

*Union amalgamée des travailleurs maritimes.* (Cette organisation n'existe apparemment plus).

*Association des mécaniciens et chauffeurs.* (S'est retirée en raison de sa situation financière).

*Portugal.*

*Fédération nationale des travailleurs maritimes et fluviaux.* (Cette organisation a été dissoute).

*Indes britanniques.*

*Union des cheminots du réseau du Bengale.* (L'adhésion de cette organisation a été annulée, attendu qu'à présent la Fédération pan-indienne des cheminots dont elle fait partie, adhère à l'I. T. F.)

L'Assemblée s'occupera ensuite de la fixation de la date du Congrès de Stockholm, sur laquelle on trouvera plus haut des renseignements. Il fut décidé que l'I. T. F. continuerait à prendre part aux sessions de la Commission des communications et du transit de la Société des Nations. Le Comité Directeur reçut mandat à cet effet de préparer

un projet sur la façon dont cette participation pourrait être réglée. Le camarade Forstner prit part aux débats sur cette question.

La déclaration faite par le secrétaire général au sujet de la résolution votée à son égard par le Conseil général fut approuvée à l'unanimité moins une abstention.

L'assemblée fixa ensuite le statut et l'échelle des traitements du personnel du secrétariat.

Le camarade Döring fut désigné pour prendre part, ainsi qu'un des secrétaires, à la session du Conseil général de la F.S.I., devant se réunir à Berlin du 17 au 20 janvier 1928.

Le Comité Exécutif décida pour terminer, de donner une suite favorable à la demande d'une des organisations adhérentes tendant à obtenir pour l'année 1928 une subvention en faveur de son activité de propagande.

*Edition espagnole du Bulletin d'Information.*

A partir de l'année nouvelle, une édition espagnole du Bulletin



**ERRATUM.** Une regrettable erreur d'impression s'est glissée dans l'article, paru dans le numéro précédent, sous le titre : «*Les administrations de chemins de fer contre la journée de huit heures*». En examinant le tableau reproduit dans cet article, le lecteur attentif se sera d'ailleurs rendu compte qu'il ne pouvait être exact. On voudra bien remplacer par un + les signes de -- qui se trouvent devant le dernier chiffre de la deuxième colonne et devant les trois derniers chiffres de la troisième colonne.

### Accord entre les ouvriers des ateliers des chemins de fer anglais pour créer un régime d'arbitrage.

Le grand nombre de syndicats organisant le personnel des ateliers des chemins de fer de Grande-Bretagne a rendu jusqu'à présent pour ainsi dire impossible la conclusion d'accords nationaux réglant les salaires et conditions de travail dans les ateliers et a également empêché d'obtenir une reconnaissance officielle des syndicats ou d'établir quelque régime d'arbitrage. La conséquence en a été que, pour cette branche du service des chemins de fer, tous les litiges ont dû être portés devant la Cour industrielle et il faut signaler malheureusement qu'il y eut souvent des divergences entre les dépositions faites devant les arbitres.

Il faut constater d'autre part, que les catégories d'agents des chemins de fer travaillant au service d'exploitation ont réussi, étant organisés presque sans exception dans un groupement général englobant toutes catégories de cheminots, à obtenir la réglementation de leurs salaires et conditions de travail au moyen de contrats nationaux, auxquels la loi sur les chemins de fer de 1921 a donné un caractère légal. Cette loi prévoyait également un système d'arbitrage et la reconnaissance sans réserves des syndicats des cheminots en ce qui concerne les catégories visées ci-dessus.

Un nombre d'à peu près 130.000 artisans, ouvriers spécialisés et manœuvres sont employés dans les

d'Information paraîtra à nouveau. Les organisations intéressées, recevront une circulaire leur exposant ce que nous attendons d'elles en vue de la diffusion du Bulletin parmi leurs membres.

*Cotisations.*

Sont rentrées les cotisations suivantes :

Union centrale allemande des mécaniciens et chauffeurs . . . fl. 75.—  
Union du personnel des tramways de Riga (Lettonie) . . . „ 19.05

*Actions de secours.*

Ont encore été reçus les montants suivants :

Pour les cheminots de l'Inde anglaise.  
Union des cheminots de Palestine . . . . . £ 2.—

Pour les dockers roumains :  
Association des employés des chemins de fer anglais. . . £ 15.—

*Congrès.*

Union des cheminots suédois du 13 au 19 mai 1928 à Stockholm.

ateliers des chemins de fer de Grande-Bretagne, affectés à la construction, la réparation et l'entretien des locomotives, voitures et wagons. La moitié à peu près de ce nombre est syndiquée dans l'Union nationale des cheminots. 25.000 ouvriers environ se trouvent répartis sur 35 syndicats corporatifs et syndicats d'ouvriers d'usines qui s'intéressent en première ligne à des industries autres que celle des chemins de fer. Certains de ces syndicats corporatifs et généraux ont tâché de temps à autre de combiner leurs forces pour contester à l'Union nationale des cheminots le droit de syndiquer et de représenter les intérêts des ouvriers des ateliers, bien qu'en même temps leurs forces réunies fussent insuffisantes pour sauvegarder convenablement les intérêts de ces travailleurs. Disons plus; ces groupements ont même contrecarré l'Union nationale des cheminots dans ses négociations avec les compagnies des chemins de fer, ce qui a abouti au résultat que tous les efforts faits pour obtenir une convention nationale et un système quelconque d'arbitrage pour les ouvriers des ateliers, ont été vains jusqu'à présent.

On comprendra que, tant que les ouvriers des ateliers étaient syndiqués dans un si grand nombre de groupements rivalisant entre eux, il y avait peu de chances de réaliser des progrès sensibles; ce qui est plus curieux toutefois, c'est que les Compagnies de chemins de fer étaient depuis longtemps prêtes à participer à une convention établissant un régime national d'arbitrage pour les ouvriers des ateliers, si seulement les syndicats arrivaient à se mettre d'accord entre eux et à faire valoir un seul avis.

Ce serait évidemment l'idéal si l'on pouvait obtenir que tous ces ouvriers soient syndiqués dans un groupement unique, mais il semble qu'il n'y ait aucun espoir d'atteindre, dans les premières années à venir, un pareil résultat. A défaut de ce résultat, ce serait la meilleure chose pour les 35 syndicats intéressés de tâcher d'obtenir une entente quelconque qui leur permettrait de collaborer en cas de négociations avec les compagnies des chemins de fer. C'est pour cette raison qu'il est une chose réjouissante d'apprendre qu'un accord a été réalisé entre les compagnies de chemins de fer et les représentants de tous les groupements s'occupant de syndiquer les ouvriers des ateliers, accord qui prévoit la création d'un Conseil général, de Commissions départementales de réseau, de Commissions de travaux et de Commissions d'atelier. Ces organismes sont, à l'heure qu'il est, en voie de formation. Le système adopté tend à permettre dans une mesure aussi étendue que possible, la discussion et la liquidation de tous les différends ayant trait aux taux des salaires, heures de travail et conditions générales d'engagement. Ce système une fois réalisé, comblera une lacune longtemps ressentie et il est à espérer qu'il aboutira à un relèvement du niveau de vie et des conditions de travail des ouvriers des ateliers.

C. A. K.

## Le Congrès de l'Union des cheminots autrichiens.

Du 26 au 30 novembre dernier, eut lieu à Vienne le Congrès national de l'Union des cheminots d'Autriche. Rares étaient les sections non représentées aux assises; plus de 600 délégués du pays entier, s'étaient rendus à la capitale, pour y représenter les intérêts de leurs sections. L'étranger n'avait pas non plus manqué de témoigner de son intérêt et l'on rencontrait au congrès des militants bien connus des organisations de cheminots de différents pays, tels que Scheffel et Jochade (Allemagne), Forslund et Franzén (Suède), Bratschi (Suisse), Mastek (Pologne), Maes (Belgique), Bidégaray (France), Stanko (Yougoslavie), Gotka, Rambousek, Bartl et Schiller (Tchécoslovaquie) et Moltmaker (Hollande); l'I.T.F. était représentée par ses secrétaires Fimmen en Nathans.

L'ordre du jour comportait plusieurs points importants et, au cours des séances, les délégués étrangers furent toujours à nouveau, frappés par le niveau élevé où se déroulaient les débats. Entre les dirigeants et les membres existait une collaboration et une confiance réciproques que l'on ne saurait souhaiter meilleures.

Dans son discours d'ouverture, le président, le camarade S m e y k a l, eut la satisfaction de pouvoir communiquer qu'en dépit des compressions des effectifs, le nombre des adhérents avait augmenté. Fin 1924, l'organisation comptait en effet 84.000 et deux ans plus tard, 87.925 membres. Ceci a été possible du fait que les cheminots étant entrés au bénéfice de la retraite, n'ont pas quitté l'organisation syndicale, mais ont continué à y adhérer dans une catégorie spéciale. L'esprit qui anime cette organisation et la confiance qu'elle a en sa propre force, trouvent sans doute leur meilleure expression dans les paroles suivantes du président: «Nous appuyons l'administration là où l'intérêt de l'entreprise le réclame, mais nous devenons des bolchévistes, lorsque les puissances du passé cherchent à s'introduire.»

Le camarade T o m s c h i k présenta le rapport du secrétariat fédéral et parla, entre autres questions, du droit de grève. M. Seipel avait prétendu en effet, qu'il y aurait bien moyen de s'arranger avec les cheminots à ce sujet. «Que les cheminots», ainsi Tomschik, «se laissent jamais priver du droit de grève, il ne pourra point en être question. Si ces Messieurs du Gouvernement voulaient le tenter, il se heurteraient à un mur de granit!» Les applaudissements qui accueillirent cette déclaration promettent beaucoup pour l'avenir.

Ensuite, le camarade K ö n i g fit un rapport sur les salaires et le statut du personnel. Son discours était également un témoignage de l'esprit pratique, allié à des conceptions idéalistes, qui anime les dirigeants de l'organisation. «Nous n'avons pas l'habitude», ainsi le rapporteur, «de laisser prendre racine des méthodes de négociation où l'on formule des revendications, pour obtenir finalement, après de longs pourparlers, une fraction de ce qui avait été réclamé primitivement. . . . Lorsque nous sommes convaincus que, en considération de la situation économique, il est nécessaire de demander des améliorations matérielles pour le personnel, nous faisons savoir à l'Administration que la réalisation de nos desiderata s'impose.» Par rapport au droit de grève, König déclara qu'une interdiction de la grève n'aurait pas le pouvoir de séparer les cheminots autrichiens des autres travailleurs du pays.

Après présentation des rapports sur le régime des assurances et le mouvement coopératif, on procéda aux élections des dirigeants. Furent réélus, entre autres, les camarades Smeykal, président, König, Hofbauer

et Winter, tandis que le camarade Tomschik put être décidé à continuer son activité comme secrétaire général. Les cotisations aux organes centraux furent augmentées de 60 groschen \*) par mois pour les membres actifs et de 20 groschen pour les membres retraités. La création d'une Caisse sociale fut décidée également, à laquelle les membres verseront 50 groschen par mois. Vu qu'il ne restait plus de temps pour discuter les questions relatives à l'électrification et à la rationalisation, on décida de les examiner dans une conférence des conseils provinciaux qui se réunira à Linz, au début de 1928.

Les délégués étrangers ont emporté de ce congrès une impression inoubliable. Les autrichiens ont réussi à créer une organisation qui, basée sur un groupement par provinces et par sections et dirigée par de nombreux hommes de confiance conscients de la tâche qui leur incombe, ne trouve nulle part sa pareille et peut se dire invincible. Les temps pénibles que la classe ouvrière autrichienne a eu à traverser, n'ont pas ébranlé ses organisations. Il semble, au contraire, que les circonstances difficiles aient précisément contribué à créer des liens indissolubles entre les travailleurs manuels et intellectuels. La phrase suivante qu'on lit dans un article de la «Wiener Arbeiterzeitung», publié le jour de l'ouverture du Congrès, indique l'estime dont jouissent les cheminots autrichiens parmi leurs compatriotes. «Ce syndicat est le pilier le plus solide et la pierre la plus résistante des fondements de l'édifice érigé par les ouvriers et employés autrichiens et qu'ils ont su transformer, en de longues décades de lutte, en une forteresse inexpugnable.»

En l'honneur du camarade Tomschik, qui célèbre ce mois son soixantième anniversaire et qui a, depuis plus de 40 ans, consacré le meilleur de ses forces au mouvement ouvrier et aux cheminots plus particulièrement, les cheminots de Vienne avaient organisé une impressionnante retraite aux flambeaux et arrangé un grand gala musical. A cette occasion, les citoyens Hueber, président de la Commission syndicale d'Autriche, Seitz, maire de la ville de Vienne, Domes, au nom de la Chambre du Travail, et Fimmen, au nom de l'I.T.F., prirent la parole. Le Comité Exécutif de l'I.T.F. a ensuite fêté en un cercle intime Tomschik et sa femme et lui a offert un insigne en or de l'I.T.F. Ok.

\*) 1 schilling = 100 groschen = 3.60 francs français.

### «Goudock».

Nous trouvons dans l'organe des cheminots suédois une description du service de presse de l'Union pan-russé des cheminots dont nous extrayons les renseignements que voici.

«Goudock», c'est le nom de l'organe publié par l'Union des cheminots russes, nom qui veut dire «Signal». Le tirage de ce journal s'élevait en janvier 1924 à 190.000 en janvier 1925 à 225.000 et en janvier 1926, à 315.000 exemplaires. Au début de cette année, il s'élevait à 405.000 exemplaires. Le journal paraît tous les jours à l'exception du lundi, en 5 éditions différentes, et se compose de 4 pages de grand format. Les deux pages extérieures sont les mêmes pour le pays entier, les pages intérieures varient selon les régions du pays où le journal est expédié. Le prix de l'abonnement est de 75 copecks par mois. Le «Goudock» a 26.000 correspondants ouvriers et reçoit en moyenne près de 500 lettres par jour. Il lui est impossible évidemment de reproduire le contenu de toutes ces lettres; elles sont cependant toutes lues et classées et l'on y donne la suite qu'elles comportent. Il va sans dire qu'un grand nombre de ces lettres contiennent des plaintes, car qui ne désirerait donc pas écrire dans un journal sur les torts qui lui ont été

faits ? Comme règle cependant, des lettres de ce genre ne sont pas publiées, mais la rédaction fait faire par ses représentants une enquête, afin de remédier aux abus au sujet desquels des plaintes ont été formulées. A cet égard, le journal peut être considéré comme une espèce de protecteur pour les cheminots.

Une fois par mois, une feuille familiale est ajoutée en supplément gratuit au journal. Ce supplément traite des questions ménagères telles que le jardinage, la culture des arbres fruitiers, les petits travaux manuels et les recettes de cuisine. Tous les quinze jours, les enfants reçoivent leur feuille spéciale qui contient de courts récits, des images, des jeux et des devinettes. Aux mêmes intervalles paraît un journal illustré, intitulé «Obmen Oputow» comptant 16 pages, où les cheminots ont l'occasion d'exposer leurs vues, leurs expériences et des propositions, ou encore de formuler des critiques.

On trouve évidemment parmi les cheminots des hommes ayant des aptitudes littéraires. Ils ont leur propre journal qui paraît tous les 15 jours et est également ajouté en supplément gratuit au «Goudock». On comprendra que les auteurs et leurs amis attendent toujours avec grande impatience la parution de ce journal. A part ces suppléments gratuits, les services

du «Goudock» éditent encore plusieurs autres publications qui sont livrées aux abonnés à prix réduit. La plus importante parmi ces publications est le journal de divulgation scientifique «Iskri Naouk» qui paraît tous les mois en 44 pages. Citons, en outre «Smechatj» (Le rire de gauche) qui contient des caricatures imprimées en plusieurs couleurs. Ce journal compte 12 pages, paraît tous les 15 jours et a 25.000 abonnés. Le supplément contient des histoires amusantes et a un tirage de 40.000 exemplaires.

Un périodique sérieux est «Le Cheminot», comptant 32 pages et paraissant tous les 15 jours. On y trouve des articles concernant la rationalisation, les conflits du travail dans l'industrie des transports, et les questions relatives à la culture et l'éducation intellectuelle des cheminots. Les nombreux correspondants ouvriers disposent, pour terminer, de leur propre organe mensuel, intitulé «Rabkor» (Correspondant ouvrier) qui paraît en un tirage de 26.000 exemplaires. Outre les publications sus-mentionnées, le «Goudock» publie de petites brochures. Le nombre des personnes travaillant à la rédaction du «Goudock» s'élève à 338. On aurait évidemment besoin en outre d'une grande imprimerie, équipée de l'outillage le plus moderne, mais comment l'obtenir, voilà une autre affaire !

## Statistique internationale des chemins de fer en 1926.

Ainsi que nous l'avons annoncé dans le numéro d'octobre, nous faisons suivre ici un deuxième tableau emprunté aux données publiées dans le Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer.

### II. LONGUEUR DES LIGNES, TRAFIC-VOYAGEURS, TRAFIC-MARCHANDISES.

PAYS ET ADMINISTRATIONS	Longueur totale des lignes	Longueur des lignes électrifiées	Longueur totale des voies	Nombre total de voyageurs transportés	Nombre total de tonnes de marchandises transportées	Effectif total du personnel
<i>Allemagne.</i>	km.	km.	km.			
Compagnie des chemins de fer allemands	53.416	984	120.090	1.819.411.756	438.546.117	707.570
<i>Autriche.</i>						
Chemins de fer fédéraux autrichiens (1925)	5.808	480	10.229	—	—	87.710 4)
<i>Belgique.</i>						
Société Nationale . . . . .	4.808	12	13.220	228.805.311	80.019.291	108.967
<i>Bulgarie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat (1er avril 1925-31 mars 1926) . . . . .	2.727	—	2.801	9.029.252	3.838.197	15.337 5)
<i>Danemark.</i>						
Chemins de fer de l'Etat (1er avril 1925-31 mars 1926) . . . . .	2.457	—	4.162	31.600.544	6.749.140	22.377
<i>Esthonie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	1.175	12	1.734	5.929.253	1.963.102	4.607
<i>Finlande.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	4.842	—	5.036 6)	22.390.006	—	24.679 4)
<i>France.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	9.120	46	16.414	193.234.431	36.093.418	91.108 5)
Compagnies privées:						
Ceinture de Paris						
Réseau de l'Est . . . . .	30.819	867	63.569	525.075.766	252.804.350	369.410
„ du Midi . . . . .						
„ du Nord . . . . .						
„ P. L. M. . . . .						
„ P.-O. . . . .						
Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, y compris les lignes du Guillaume-Luxembourg . . . . .	2.267	—	5.770	76.052.079	54.027.202	43.922

Dans les chiffres sur la longueur des lignes et des voies sont compris aussi bien les chemins de fer à voie large que ceux à voie normale ou à voie étroite, aussi bien les voies principales que les autres voies (voies de gare, de raccordement etc.). Les chiffres sont établis au 31 décembre. Dans le nombre total de tonnes de marchandises transportées sont compris, outre les transports commerciaux de grande et petite vitesse, les transports en service.

PAYS ET ADMINISTRATIONS	Longueur totale des lignes	Longueur des lignes électrifiées	Longueur totale des voies	Nombre total de voyageurs transportés	Nombre total de tonnes de marchandises transportées	Effectif total du personnel
<i>Luxembourg.</i>	km.	km.	km.			
Chemins de fer Prince Henri . . . . .	192	—	323	5.647.991	11.782.382	2.377
<i>Grande-Bretagne.</i>						
Great Western Railway London & N. E. Railway London Midland & Scottish Ry Southern Railway } . . . . .	31.117	632	80.701	1.210.252.916	296.183.946	590.873
<i>Grèce.</i>						
Chemins de fer de l'Etat hellénique (1er avril 1925—31 mars 1926) . . . . .	1.320	—	1.426	3.890.960	1.292.144	7.648
<i>Pays-Bas.</i>						
Chemins de fer néerlandais . . . . .	3.627	43	7.550	92.323.413	20.173.877	38.711
<i>Hongrie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat ) Danube-Save-Adriatique ) (1er juillet 1925—30 juin 1926)	7.668	66	11.667	82.173.906	31.212.097	61.085
<i>Italie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat (1er avril 1926-31 mars 1927) . . . . .	16.569	1.093	20.301	115.288.052	65.608.866	168.885
<i>Lettonie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat (1er avril 1926-31	2.418	—	pas de renseignements	11.173.338 <sup>1)</sup>	3.948.931 <sup>2)</sup>	15.576
<i>Lithuanie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	1.558	—	2.203	5.255.280	1.314.809	7.106
<i>Norvège.</i>						
Chemins de fer de l'Etat (1er juillet 1925-30 juin 1926) . . . . .	3.235	123	4.034	22.355.036	9.431.076	16.127
<i>Pologne.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	19.496	—	34.854	146.147.713	64.597.443 <sup>3)</sup>	195.626
<i>Roumanie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	11.349	34	14.192	45.954.267	22.483.189	114.764
<i>Suède.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	6.055	909	8.659	27.915.013 <sup>4)</sup>	17.295.653 <sup>5)</sup>	32.509
<i>Suisse.</i>						
Chemins de fer fédéraux . . . . .	2.882	1.048	5.713	102.993.140	16.804.716	34.138 <sup>6)</sup>
<i>Tchécoslovaquie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . . } Chemins de fer privés exploités par l'Etat . . . . . }	13.119	53	20.409	302.608.384	87.909.716	164.234
<i>Yougoslavie.</i>						
Chemins de fer de l'Etat . . . . .	8.955 <sup>7)</sup>	—	pas de renseignements	37.331.467	18.799.795	65.694

1) Y compris 870 ouvriers occupés seulement de façon passagère.

2) Non compris 1.258 agents pour les lignes à voie étroite.

3) Voies principales seulement.

4) Chiffres provisoires. — A l'exclusion du personnel affecté à la construction des bâtiments nouveaux.

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

6) Les voyageurs munis de billets directs empruntant la voie étroite et les voies plus larges sont comptés deux fois dans les totaux.

7) Les transports directs entre la voie étroite et les voies plus larges sont comptés deux fois dans les totaux.

8) Y compris 319.378 tonnes de transports militaires.

9) Chiffres provisoires.

10) Personnel des services divers (y compris mines électriques, magasins généraux, imprimerie des billets etc.).

Auto et chemin de fer.

Une contribution importante à la controverse surgie autour de la question « auto et chemin de fer », vient d'être fournie par le Congrès mondial des transports automobiles qui a eu lieu à Londres du 14 au 16 novembre dernier. Des délégués au nombre de 250, venus de plus de 50 pays, comptant, à côté des représentants des gouvernements, des délégués des principales Associations de Tourisme et Automobile-Clubs, participaient aux assises.

Bien que le Congrès fût appelé à examiner plusieurs questions intéressant de façon directe et pratique les transports automobiles, la question de la compétition entre le chemin de fer et le nouveau moyen de transport qu'est l'automobile, dominait cependant les débats.

Dans son discours de bienvenue au Congrès le ministre anglais des Transports fit déjà allusion à la chose en affirmant que « le problème auquel tout homme de réflexion devait consacrer son attention était celui de savoir comment le régime mondial des chemins de fer pourrait être coordonné de façon loyale avec le transport par route ». Il ne fallait pas à son avis qu'il y ait de l'antagonisme entre le transport par rail et celui par route. Les deux étaient nécessaires dans un pays bien ordonné et bien qu'il lui semblât qu'il y ait eu au début des divergences d'intérêt entre les deux grandes industries, il était certain qu'avec quelques concessions mutuelles, un peu d'égards et de solides capacités commerciales, il serait

possible aux représentants des deux intérêts d'élaborer quelque projet d'avantage mutuel.

Au cours des séances du Congrès, des rapports furent présentés sur la situation créée dans plusieurs pays par la concurrence livrée par l'automobile au chemin de fer. Le Congrès put prendre connaissance de la sorte, de la façon dont la solution du problème est envisagée aux Etats-Unis, en France, en Allemagne, en Hongrie, en Afrique, en Australie et en Grande-Bretagne.

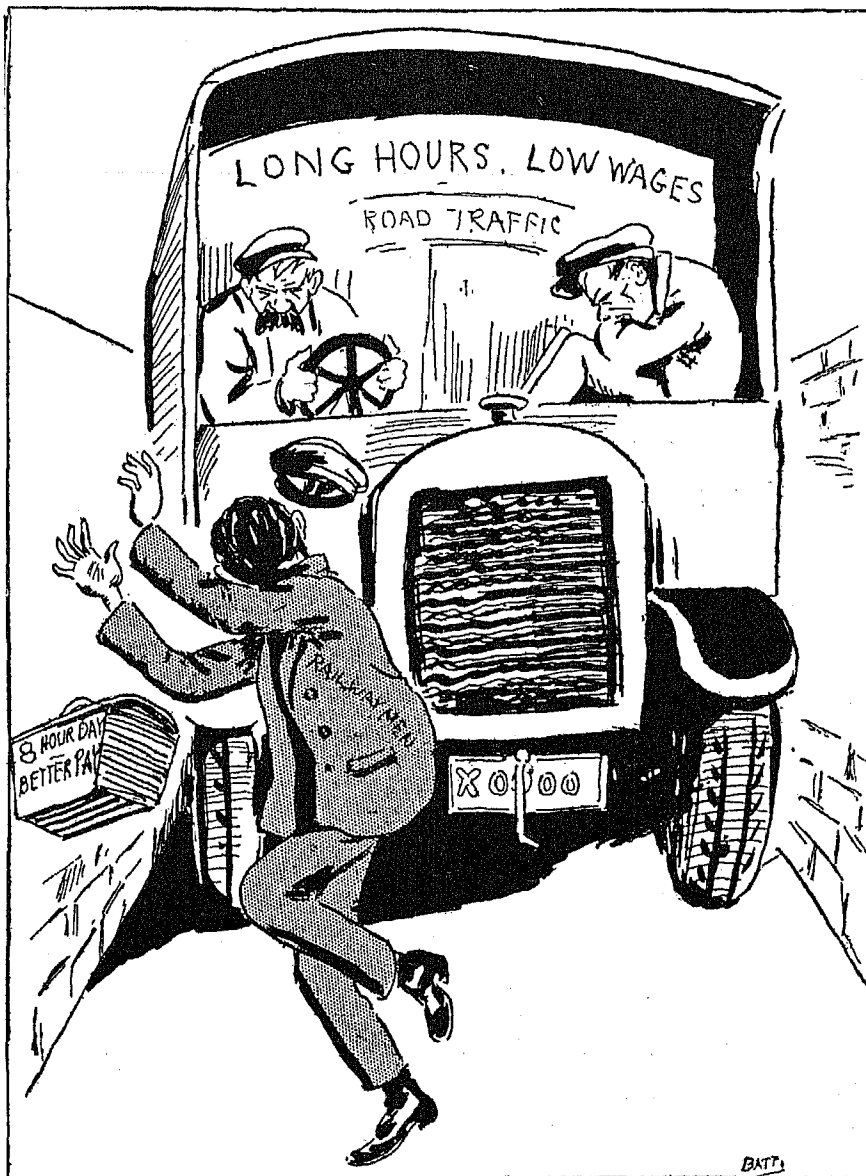
Au cours des débats sur cette question, un délégué de l'Afrique australe exprima l'opinion que les chemins de fer étaient devenus un moyen de transport suranné, en ce qui concerne le trafic dont ils ont été privés de façon loyale, et que la nationalisation des transports automobiles était, à son avis, l'unique moyen de surmonter les difficultés.

Les débats se terminèrent par le vote unanime d'une résolution présentée par le secrétaire de la Society of Motor Manufacturers and Traders de Grande-Bretagne et ainsi conçue: « Le Congrès estime qu'une collaboration entre le chemin de fer et le transport par automobile est dans l'intérêt des deux moyens de transport, de même que du public ».

Quelque brève qu'elle soit, cette résolution indique clairement que dans les milieux officiels et compétents des transports automobiles, on cherche à présent une solution dans le sens indiqué il y a longtemps déjà, par les salariés de l'industrie ferroviaire et des transports.

Attention, ou ils t'écraseront!

(Reproduit du «Railway Review»).



Long hours, low wages = Longues heures de travail, bas salaires.  
Road traffic = Transports par route.  
8 hour day, better pay = Journée de huit heures, salaires plus élevés.

Les conditions de travail aux chemins de fer japonais.

La section du travail du ministère des Chemins de fer a publié récemment un rapport sur les conditions de travail des cheminots, à l'exclusion du personnel administratif. Ces travailleurs étaient, à la fin de 1925, au nombre de 174.603.

Durée du Travail.

Gares. — Le nombre moyen d'heures de présence demandé au personnel des gares dans l'ensemble du pays s'établit comme suit :

Service de jour. . . . .	9 h. 57 m.
Service organisé en une seule équipe . . . . .	12 h. 3 „
Service organisé par roulement . . . . .	12 h. 39 „
Service organisé en trois équipes . . . . .	8 h. 19 „
Service organisé en cinq équipes . . . . .	10 h. 4 „
Service de nuit . . . . .	14 h. 4 „

Voie : — La durée quotidienne du travail du personnel occupé à l'entretien de la voie varie selon la saison. Elle est en moyenne de neuf heures de novembre à février, de dix heures de mars à avril et de septembre à octobre et de onze heures de mai à août.

Ateliers. — L'horaire de travail du personnel des ateliers est le suivant :

7 h. . . . . Entrée du personnel.  
 7 h. 10 . . . Début du travail.  
 12 h. . . . . Arrêt du travail pour le repas de midi.  
 12 h. 40 . . . Reprise du travail.  
 16 h. 50 . . . Fin du travail.  
 17 h. . . . . Fermeture des ateliers.

Trains. — Sur les trains à vapeur la durée quotidienne du service est de sept heures 39 minutes pour les mécaniciens de locomotives et de 7 heures 41 minutes pour les chauffeurs; la durée du travail effectif est de 4 heures 43 minutes pour les premiers et de 4 heures 46 minutes pour les seconds. Pour les autres catégories de personnel, la durée du service varie de sept heures 41 minutes pour les gardes-frein à neuf heures 16 minutes pour les garçons de wagon-restauration; la durée du travail effectif est de cinq heures 19 minutes pour les premiers et huit heures 32 minutes pour les seconds.

Sur les trains électriques, la durée du service varie de 5 heures 55 minutes pour les électriciens à 8 heures 13 minutes pour les conducteurs de locomotives; la durée du travail effectif est de 3 heures 59 minutes pour les premiers et de 4 heures 30 minutes pour les seconds.

#### Congés.

Aucun système de congés réguliers n'a encore été établi en ce qui concerne les conducteurs de locomotives et les autres catégories du personnel des trains. Le personnel des gares bénéficie en général d'un jour de congé deux fois par mois dans le service de jour, d'un jour de congé une fois par mois lorsque le service est organisé en une équipe et de au moins vingt-quatre heures consécutives de congé tous les trois ou cinq jours dans les autres cas. Le personnel des voies et des ateliers reçoit un jour de congé toutes les deux semaines. (B. I. T.).

## Ouvriers du Transport

### Réunion de la sous-commission des ports et docks.

Les 17 et 18 décembre dernier, une nouvelle réunion de la sous-commission, désignée dans le temps par la Commission consultative de la section des ports et docks de l'I.T.F. et chargée de préparer un projet de convention internationale pour la protection de la vie et de la santé des ouvriers des ports et docks, s'est réunie à Amsterdam.

Assistèrent à la session les camarades Bevin (Grande-Bretagne), Rudolph (Allemagne), Somers (Belgique), Kievit (Pays-Bas), de même que le secrétaire général de l'I.T.F., Fimmen.

La Commission réussit à mener à bonne fin son travail étendu. Le projet qui comprend entre autres des mesures concernant la prévention des accidents dans les ports et à bord des navires, concernant l'hygiène, les premiers soins à donner en cas d'accident etc., sera soumis à l'approbation de la Commission consultative des ports et docks qui se réunira dans le courant du mois de février prochain.

L'I.T.F. et les organisations adhérentes engageront ensuite une action énergique dans le but d'obtenir l'application internationale des mesures prévues dans le projet.

Le Bureau International du Travail sera saisi de la question, mais l'action ne se limitera pas à cela. L'I.T.F. cherchera dans le domaine international, à obtenir l'application des mesures préconisées, par des moyens analogues à ceux appliqués jusqu'à présent par les syndicats dans le domaine national.

### Le one-man-car aux Etats-Unis.

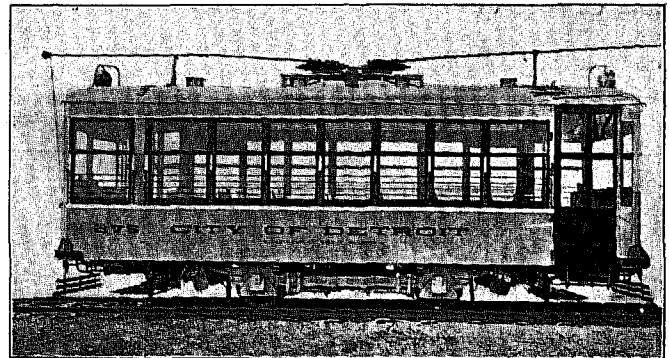
La Conférence internationale du Personnel des tramways qui s'est réunie à Bruxelles en juillet 1925, a longuement discuté la question du one-man-car qui préoccupait vivement à cette époque les milieux du personnel des tramways. Un rapport sur la question avait été préparé et soumis à la conférence par le

secrétariat de l'I.T.F. Ce rapport contenait des renseignements sur divers pays européens et ne manquait pas, évidemment, de faire mention des Etats-Unis d'Amérique, pays auquel nous devons le one-man-car, mais il ne donnait cependant pas de détails sur les systèmes adoptés Outre-Atlantique.

Bien qu'en ce moment la question de l'introduction du one-man-car ne préoccupe plus à ce point les esprits, il faut cependant que le personnel reste vigilant; c'est pourquoi, ayant eu la possibilité de prendre connaissance d'un rapport de source patronale établi comme résultat d'une enquête relative à l'emploi du one-man-car dans les entreprises de tramways et de chemins de fer électriques d'intérêt local des Etats-Unis, il nous a semblé opportun d'attirer à nouveau l'attention sur la question et de saisir cette occasion pour fournir sur le one-man-car quelques renseignements qui, bien que le rapport date de 1923, nous semblent toujours susceptibles d'intérêt.

Le nombre total des compagnies sur lesquelles des renseignements ont été recueillis, s'élève à 185; il y avait sur ce nombre, un total de 107 compagnies employant le one-man-car uniquement dans la circulation urbaine, tandis que les autres utilisaient ces voitures pour le service sur les lignes urbaines, de banlieue ou interurbaines.

En ce qui concerne le type des voitures montées par un seul homme, une tendance très nette se dessine en faveur de l'emploi de la voiture-type le «Standard Safety-Car Birney» mis en usage pour la première fois, en 1916, par la Stone et Webster Company de Boston. A cette époque où la plupart des compagnies



Le «Standard Safety-Car Birney».

de tramways des Etats-Unis se trouvaient dans une situation financière désastreuse, due en partie à la concurrence automobile, M. Birney eut l'idée de faire construire une voiture à deux essieux, complètement



en acier, ne pesant que 7 tonnes (au lieu du poids normal de 11 tonnes) et dont le service pouvait être confié au seul wattman, chargé en même temps des fonctions de receveur. Les avantages qu'offrait cette voiture : poids plus léger, partant économie de courant, démarrage et arrêt plus rapides, réduction des frais du personnel, déterminèrent son succès auprès d'un grand nombre de compagnies. A côté de cette voiture-type, on emploie également un nombre de voitures de divers modèles transformées pour être montées par un seul homme et munies ou non de dispositifs de sécurité. Il y a en outre des voitures installées pour être desservies tantôt par un, tantôt par deux agents. Le tableau suivant permettra de se faire une idée de la mesure dans laquelle les divers types de voitures étaient en usage au moment où fut rédigé le rapport.

Voitures Birney . . . . .	2602
Voitures transformées équipées de dispositifs de sécurité. . . . .	2334
Voitures transformées non munies de dispositifs de sécurité . . . . .	905
Voitures mixtes (un ou deux hommes) . . . . .	962*

Signalons parmi les dispositifs adoptés pour augmenter la sécurité dans l'exploitation des one-man-cars, tantôt — chose assez fréquente — l'application de l'ensemble des dispositifs de sécurité employés sur le safety-car Birney (entrée et sortie à l'avant de la voiture, fermeture de la porte à deux battants au moyen d'une manivelle à air comprimé déterminant également le repliement du marche-pied, impossibilité de mettre la voiture en marche sans que la porte soit fermée, placement dans la manivelle de l'appareil de commande d'un bouton de contact sur lequel le wattman appuie de la main et qui, une fois la main levée, interrompt le courant, et fait fonctionner les freins), tantôt uniquement la fermeture automatique des portes, le marche-pied se repliant automatiquement ou l'appareil de contrôle à interrupteur automatique fonctionnant par le pied ou par la main, et, dans certains cas, un dispositif, placé à l'intérieur de la voiture, permettant aux voyageurs, en cas de danger, de faire fonctionner les freins, occasionnant ainsi l'arrêt de la voiture et l'ouverture des portes.

Notons à ce propos que le rapport mentionne 81 compagnies qui font circuler des one-man-cars non équipés de dispositifs de sécurité.

Quelques chapitres traitent du *genre des billets*, des *méthodes d'encaissement*, de même que des *moyens utilisés pour hâter l'encaissement*.

Le système du paiement des courses est assez compliqué vu qu'un grand nombre de ces compagnies américaines ont un réseau assez étendu (le trafic interurbain y joue également un rôle), ce qui fait que certaines lignes sont assez longues et que le tarif est établi par sections. Il y a en outre des billets de correspondance permettant de passer sur d'autres lignes, ainsi que des billets à prix réduit et des cartes devant être poinçonnées et donnant droit à plusieurs courses. La grande majorité des compagnies emploie des boîtes de recettes de divers types pour recueillir le prix des courses de même que des appareils enregistrant le nombre de billets délivrés.

Un total de 50 compagnies délivrent plus d'une espèce de billets aux voyageurs utilisant une de leurs lignes. Les méthodes employées pour l'encaissement sont différentes. Parfois, la première section est payée par le voyageur en montant dans la voiture et le reste, calculé selon la longueur du parcours effectué, lorsqu'il

\* Sur ce nombre, 394 voitures ont été désignées comme montées par un homme et figurent également dans les autres catégories.

quitte la voiture; parfois il paie le prix total en montant et parfois en sortant. Les deux systèmes sont quelquefois combinés, c'est-à-dire que lorsque le tramway quitte la ville, le voyageur paie en quittant la voiture et lorsque la voiture se rend en ville, il paie en montant. Dans d'autres cas, le wattman arrête sa voiture à un moment donné et fait le tour des voyageurs pour encaisser les courses; ceux qui entrent ensuite payent en montant. Ou encore un billet mentionnant les sections est délivré au voyageur et poinçonné pour indiquer où il monte; en montrant ce billet, il paie en quittant la voiture.

En ce qui concerne les moyens auxquels on a recours pour hâter l'encaissement, nous signalons les suivants que nous avons notés parmi les plus usités ou les plus remarquables.

Une chose sur laquelle il convient d'insister en première ligne et qui, de façon générale, joue un rôle important dans la vie américaine, est celle de l'éducation du public, faite au moyen d'inscriptions sur les voitures, d'annonces dans les journaux, de distribution de tracts etc. Les voyageurs ont été habitués ainsi à avoir sur eux, comme règle, en montant dans le tramway, la monnaie exacte de la course. Souvent, le voyageur ne paie qu'en sortant, ce qui lui permet de préparer la monnaie. Aux endroits où le mouvement est très intense, il y a quelquefois des agents dans la rue qui ouvrent une porte à l'arrière de la voiture et font descendre les voyageurs, pendant que d'autres montent à l'avant; quelquefois aussi, des agents placés dans la rue vendent des billets, délivrent des billets donnant droit au parcours sur plusieurs lignes ou fournissent de la monnaie. Le système déjà signalé ci-dessus de faire payer en sortant les voyageurs qui se rendent des points encombrés du centre vers des sections plus calmes de la banlieue, et de faire payer en montant ceux qui se rendent de la banlieue vers le centre, est également en vigueur sur certaines lignes. D'autres moyens sont l'emploi d'appareils spéciaux facilitant de rendre la monnaie ou de délivrer des billets, l'introduction de jetons à remettre par les voyageurs en montant, la vente de cartes et billets dans les bureaux de la compagnie, la mesure que le wattman ne rend pas la monnaie d'une somme supérieure à 5 dollars et finalement le système de faire monter aux heures d'affluence un receveur sur la voiture ou de remplacer le wattman par un autre conducteur et de lui permettre de la sorte de faire le service des billets. Ce dernier système surtout, mérite d'être noté, car il démontre que, dans la pratique, en Amérique, le pays par excellence du one-man-car, on a dû, quand même, dans certains cas, faire desservir par deux hommes, les voitures «à un seul homme».

Une autre question très importante est celle du *nombre des accidents*. Une impression très optimiste se dégage du rapport à ce sujet. Nous ne savons pas jusqu'à quel point la possibilité de réaliser des économies par l'emploi du one-man-car a influencé la manière de voir des compagnies. Les chiffres semblent pourtant démontrer qu'après de plusieurs compagnies, les accidents ont diminué depuis la mise en service des one-man-cars. L'explication se trouve surtout dans l'impossibilité pour les voyageurs de descendre de la voiture quand celle-ci est encore en marche, ce qui, avec la circulation de plus en plus intense, donnait lieu fréquemment à des accidents graves. La plus grande responsabilité qui incombe au conducteur le rendrait en outre plus prudent.

Plusieurs compagnies mentionnent toutefois un accroissement plus ou moins sérieux du nombre des collisions, principalement de celles avec les automobiles. Six des compagnies sur lesquelles porte le rapport, indiquent que le nombre des accidents a augmenté avec la mise en service des voitures montées par un

seul homme, la nature des accidents étant généralement moins grave. Selon les affirmations d'un autre groupe de compagnies, le nombre des accidents est resté à peu près stationnaire.

En réponse à la question de savoir si des accidents s'étaient produits comme une conséquence directe de ce que les voitures n'étaient montées que par un seul homme, 14 compagnies ont mentionné des accidents dus au fait que le wattman, occupé à rendre de la monnaie ou à poinçonner un billet, n'avait pas aperçu à temps des personnes ou des véhicules.

Un autre point reste à traiter, celui de *l'attitude du public vis-à-vis du nouveau moyen de transport*. Là encore, le rapport est favorable au one-man-car et semble indiquer qu'en général, le public américain s'est accommodé de cette innovation. On nous signale toutefois un certain nombre de villes où une opposition contre le one-man-car s'est fait jour, au début particulièrement, provenant surtout des milieux travaillistes.

Il ne faut pas oublier évidemment, que les renseignements reproduits ci-dessus émanent d'un rapport patronal; il est donc souhaitable de les considérer avec une certaine prudence car, bien qu'on puisse dire que les chiffres ne mentent pas, il y a toujours diverses façons de grouper les chiffres. «Qui n'entend qu'une cloche, n'entend qu'un son»; nous comptons donc, dans un prochain numéro, mettre nos lecteurs au courant de la manière de voir du personnel et des expériences acquises par celui-ci dans le service sur les one-man-cars.

### L'enseignement des enfants des bateliers en France.

Dans le numéro de janvier dernier de notre Bulletin, nous avons publié quelques détails sur ce qui est accompli en Hollande pour procurer aux enfants des bateliers un enseignement primaire convenable.

L'article en question ayant intéressé certains de nos lecteurs, nous nous faisons un devoir de publier aujourd'hui certains renseignements que nous venons de recevoir en ce qui concerne la France.

Jusqu'à présent, il n'existe en France aucune réglementation légale de l'enseignement scolaire donné aux enfants des travailleurs de la batellerie. L'initiative des autorités municipales en cette matière, se réduit à fort peu de chose. Dans un rapport, fait en 1923 à la Chambre française au nom de la Commission de l'Enseignement et des Beaux-Arts, à l'occasion d'une proposition de loi déposée par plusieurs députés tendant à la création d'écoles primaires destinées aux enfants de bateliers, il n'est fait mention que de deux communes possédant depuis 1921 une classe batelière, ainsi que de l'exemple de la ville de Lyon qui vota un crédit de 50.000 francs pour aider à l'installation d'écoles batelières.

Et pourtant ce même rapport prouve bien qu'il existe en France une population batelière assez nombreuse pour créer la nécessité de l'englober dans un système d'enseignement adapté à ses besoins particuliers. En 1921, la population batelière française se composait de 11.474 hommes, 8.019 femmes et 10.702 enfants âgés de moins de 15 ans. On peut à présent évaluer à plus de 15.000 le nombre des enfants, dont 7.500 certainement, en âge de fréquenter une école primaire. Lorsqu'on considère la situation déplorable dans laquelle se trouve l'instruction donnée aux enfants des marins, on peut bien estimer avec le rapport cité plus haut, qu'en France le nombre d'illettrés parmi ces enfants, s'élève à 90 %.

Une exception heureuse dans la négligence que l'on constate à l'égard de l'instruction des enfants des bateliers, nous est fournie par l'initiative du Syndicat (patronal) de la Batellerie qui, en 1905, fonda une Société civile «L'Enfance Batelière», ayant pour objet «la création dans les centres de navigation, d'internats, d'écoles et de tous établissements destinés à l'enseignement des enfants des bateliers.» L'Enfance batelière possède à l'heure actuelle un *internat* pour cent garçons, installé dans le château de Conflans-Sainte-Honorine, acquis et aménagé spécialement à cet effet et ouvert en 1923. Dans cet internat ne sont admis que des enfants de bateliers entre l'âge de 8 et 13 ans. Le but de l'œuvre est de leur donner l'instruction primaire et de les orienter vers leur véritable profession de bateliers. Aussi, l'internat possède des ateliers de corderie, maréchalerie, menuiserie, tous travaux se rattachant à la profession batelière.

Le prix de la pension dans l'internat s'élève à 1.200 francs par an; les parents doivent, en outre, fournir le trousseau des élèves. Des bourses, demi-bourses et quart de bourses, créées par de généreux donateurs du monde de la batellerie s'intéressant aux enfants de cette corporation, sont réparties parmi les enfants les plus nécessiteux, les orphelins, enfants de veuves de guerre et de familles nombreuses.

Le Syndicat de la petite batellerie, affilié à la Fédération française des Moyens de transports, se trouve représenté au sein du Conseil d'administration de la Société «L'Enfance Batelière». Les efforts de ce syndicat tendent à faire créer par l'Etat des écoles dans les principaux centres bateliers. Comme suite à ses démarches, une proposition de loi a été déposée en 1923 par plusieurs députés tendant à «la création d'écoles primaires nationales destinées aux enfants des bateliers», et à l'affectation d'un crédit de 5 millions à cet effet. Le but poursuivi par cette proposition qui ne fut pas votée, est analogue à celui auquel on vise dans les autres pays à population batelière importante : c'est de rendre applicable aux enfants des bateliers, la loi sur l'instruction obligatoire primaire. Il faut qu'on cherche à leur assurer, dans la mobilité de leur vie, en établissant un nombre suffisant d'externats riverains où le programme est uniforme et adapté à ce genre d'enseignement vagabond, où les livres sont les mêmes et où les maîtres sont placés sous la direction spéciale d'un inspecteur des écoles batelières, l'unité de méthode et l'enseignement continu, réduit à l'essentiel et au meilleur.

### Vacances annuelles des ouvriers des transports finlandais.

Attendu que les organisations d'ouvriers des transports de différents pays réclament, lors de la conclusion de contrats collectifs, le bénéfice du congé annuel, il est sans doute d'un certain intérêt de reproduire ici, du contrat collectif passé entre l'Union des ouvriers des transports de Finlande et la Coopérative de consommation de Helsingfors, la clause ayant trait aux vacances :

«Chaque ouvrier a droit tous les ans, entre le 15 mai et le 5 septembre, à un congé payé dans la mesure que voici : une semaine, si avant le 8 septembre, il a été employé pendant au moins 6 mois au service de l'entreprise; deux semaines après un an; trois semaines après 5 ans et un mois après 10 ans de service.»

Une réglementation semblable existe dans d'autres villes. Elle s'applique aussi bien aux chauffeurs qu'aux autres catégories d'ouvriers des transports.

## Les conditions de travail et de salaires du personnel de la navigation aérienne en Russie.

En réponse à une demande de notre part, nous avons reçu de l'Union russe des ouvriers des transports les renseignements suivants concernant les conditions de travail et de salaires en vigueur pour le personnel de la navigation aérienne en Russie.

«Les pilotes et mécaniciens de bord, de même que les autres catégories du personnel de la navigation aérienne sont organisés sur une base d'industrie dans l'Union des ouvriers des transports, aux mêmes conditions que les travailleurs des communications locales et ne constituent pas, pour le moment, des sections séparées. On envisage actuellement la question de la fondation de sections pour le personnel de la navigation aérienne.

Notre organisation groupe actuellement un total d'environ 1.500 pilotes etc.; il faut tenir compte qu'elle ne s'étend qu'aux travailleurs de l'aviation commerciale.

Il y a actuellement dans l'U.R.S.S., trois entreprises de communications aériennes, transportant régulièrement du courrier et des passagers. Voici quelles sont ces entreprises :

«*Deruluft*» desservant la ligne Moscou-Königsberg-Berlin.

«*Ukrwosduchputj*» desservant la ligne Moscou-Charkow-Rostow-sur-Don-Bakou-Téhéran.

«*Dobroljot*» desservant des lignes dans l'Asie centrale et dans la République mongole-bouriate.

En dehors du transport régulier sur les lignes sus-indiquées, les compagnies «*Dobroljot*» et «*Ukrwosduchputj*» rendent également des services à la population rurale en l'aidant dans la lutte contre les insectes nuisibles à l'agriculture; elles s'occupent en outre d'aérophotographie.

L'Union russe des ouvriers des transports passe avec les organismes sus-nommés des contrats collectifs applicables à l'ensemble du personnel de la navigation aérienne. Ces contrats portent sur les conditions d'engagement et de licenciement, la mesure du travail à fournir, les salaires, la liquidation de conflits éventuels entre l'entreprise et ses salariés, les facilités pour l'obtention de la tenue de service, les congés etc.

Selon des renseignements relatifs à l'exercice 1926/27, le salaire mensuel moyen varie entre 500 et 800 roubles pour les pilotes, entre 400 et 700 roubles pour les mécaniciens de bord. Les salaires des autres travailleurs spécialisés employés dans les hangars et ateliers, varient entre 175 et 300 roubles.

Le montant des salaires des pilotes et mécaniciens de bord est dépendant de la saison: pendant les mois d'été, il s'accroît considérablement, attendu que des indemnités de parcours et des indemnités de déplacement sont versées.

Selon toute probabilité, la navigation aérienne s'étendra notablement au cours des premières années à venir, attendu que l'ouverture de nouvelles lignes de transport aérien est actuellement à l'étude.»

## Action internationale des conducteurs d'automobiles.

Les 19 et 20 décembre dernier, la Commission consultative de la section des conducteurs d'automobiles de l'I.T.F. s'est réunie à Amsterdam. Y participèrent : J. Guinchard (France), E. Bevin et A. Henderson (Grande-Bretagne), A. Reitz (Allemagne), A. Forstner (Autriche), — représentant également l'organisation des ouvriers des transports allemands de Tchecoslovaquie — A. Büchi (Suisse), C. Sormani et L. W. Peterse (Pays-Bas), de même que N. Nathans, secrétaire de l'I.T.F.

Les organisations danoise et finlandaise s'étaient excusées par lettre en envoyant leurs meilleurs vœux pour la réussite de la conférence. Une lettre d'un teneur analogue fut également adressée au secrétariat par l'organisation anglaise des ouvriers des transports au service des coopératives de consommation.

Le secrétaire Nathans ouvrit la séance et proposa, après avoir esquissé la tâche qui incombe à la Commission consultative, d'élire le camarade Forstner président de l'assemblée, ce qui fut approuvé à l'unanimité.

Le point 2 de l'ordre du jour «Exécution des décisions prises par la Conférence de Paris», fut l'objet de débats prolongés qui aboutirent à l'adoption unanime du programme international ci-après de revendications des conducteurs d'automobiles :

### A. Questions d'ordre social.

#### I. Questions de droit public concernant les conditions de travail et d'engagement.

1) Il faudra viser dans tous les pays à obtenir qu'il soit tenu compte, lors de la création de lois de protection ouvrière et (ou) de la conclusion de contrats collectifs, des revendications minima suivantes :

- Journée de 8 heures ou semaine de 48 heures.
- Fixation d'un maximum pour les heures supplémentaires à fournir par jour et par semaine.
- Rétribution des heures supplémentaires.
- Congé annuel avec continuation du salaire.
- Repos convenables entre le travail.
- Repos hebdomadaire.
- Fixation des conditions d'engagement et de licenciement.
- Continuation du salaire en cas d'empêchement de faire du service pour cause de maladie, comme suite à des mesures de la part des autorités etc.
- Protection contre les intempéries.

Il faudra en outre, que la législation sociale applicable aux ouvriers industriels, trouve également application aux conducteurs d'automobiles professionnels.

#### II. Assurances sociales, responsabilité civile, protection de la vie et de la santé du chauffeur professionnel, évitement d'accidents et de maladies.

2) Création d'institutions légales satisfaisantes d'assurance en cas d'invalidité professionnelle, en cas de décès et pour la pension de retraite.

3) Obligation légale pour tous les propriétaires d'automobiles, de contracter une assurance pour le chauffeur et pour la voiture.

4) Admission à la circulation, parmi les voitures à moteur à explosion, de celles uniquement pourvues d'un dispositif de démarrage automatique.

## B. Délivrance du permis de conduire.

*Apprentissage, écoles pour chauffeurs, examen, permis de conduire, permis de conduire international.*

5) Tous les candidats désirant obtenir un permis de conduire un véhicule à propulsion mécanique devront se soumettre à une visite médicale permettant de constater leurs aptitudes physiques. Cette visite devra porter surtout sur la vue, l'ouïe, l'état du cœur et l'état général. La visite de l'état général devra comprendre un examen servant à constater si le candidat ne souffre d'aucune maladie ou d'aucun défaut physique pouvant faire de la conduite d'un véhicule automobile, une source de dangers pour le public.

6) Les personnes âgées de moins de 21 ans ne pourront pas entrer en ligne de compte pour la délivrance d'un permis de conduire un véhicule à propulsion mécanique, de quelque espèce qu'il soit.

7) Réglementation uniforme des prescriptions concernant la formation, l'examen médical, théorique et pratique des candidats-chauffeurs.

8) Seuls des organismes publics (Etat, Provinces, communes ou institutions d'intérêt public) seront autorisés à créer et à exploiter des écoles pour chauffeurs. Toutes ces écoles devront se trouver sous le contrôle des autorités. Dans les commissions chargées de la surveillance des écoles devront siéger, à côté de représentants des autorités compétentes, des associations de propriétaires d'automobiles, des petits patrons conduisant eux-mêmes, également des représentants des organisations professionnelles de chauffeurs.

9) Les personnes chargées de donner l'enseignement pratique dans les écoles pour chauffeurs doivent avoir exercé pendant au moins 5 ans le métier de conducteur d'automobile et attester par un examen de leurs capacités de donner l'instruction.

10) Il est interdit, sous menace de peines sévères, à toute personne ne possédant pas les qualités d'instructeur indiquées au point 9 et n'étant pas autorisée officiellement à donner des leçons dans les écoles pour chauffeurs, d'enseigner la conduite de véhicules automobiles.

11) Tous les candidats désirant obtenir un permis de conduire devront subir un examen théorique et pratique. Ils devront remettre un certificat attestant qu'ils ont fréquenté avec succès une école pour chauffeurs.

12) Il faut que des représentants des organisations professionnelles pour chauffeurs soient admis comme examinateurs aux examens pratiques et théoriques à passer par les candidats.

13) Après avoir passé avec succès l'examen pratique et théorique, le candidat aura droit à l'obtention d'un permis de conduire. Des permis, différents pour amateurs et chauffeurs professionnels, seront délivrés dans les catégories suivantes :

- a) pour motocyclettes,
- b) pour voitures légères,
- c) pour tous autres véhicules automobiles.

14) Au siège de chaque autorité ayant le droit de délivrer, sur la proposition de la commission d'examen, des permis de conduire ou de retirer ces permis, une commission devra être créée comprenant également des représentants de l'organisation syndicale des chauffeurs professionnels et ayant seule le droit de statuer sur la légitimité du retrait du permis.

15) Délivrance dans tous les pays, de permis de conduire internationaux valables pour tous les pays

ayant adhéré à la convention internationale sur la circulation automobile.

## C. Autres questions d'intérêt professionnel.

16) Libération du chauffeur professionnel de la responsabilité découlant des lois sur l'assurance obligatoire et la responsabilité en cas d'accident.

17) Création dans tous les pays, au siège de l'administration centrale, de commissions consultatives dans lesquelles les organisations de chauffeurs professionnels seront représentées dans une mesure appropriée.

18) Etablissement de la part des gouvernements, de statistiques des accidents de la circulation et de leurs causes probables, groupés en accidents d'automobiles, accidents de tramways et autres accidents de la circulation (véhicules attelés et bicyclettes).

## D. Revendications concernant la Convention internationale du 11 octobre 1909 sur la circulation automobile.

La Convention internationale du 11 octobre 1909 sur la circulation automobile devra être complétée par ce qui suit :

19) Les chauffeurs professionnels faisant un séjour à l'étranger pour l'exercice de leur métier, devront continuer à bénéficier de tous les droits qui leur sont assurés par leur contrat d'engagement et la législation de leur pays.

20) Réglementation uniforme des prescriptions concernant la formation; prescriptions minimales concernant l'examen pratique, théorique et médical à subir par les candidats-chauffeurs.

21) Délivrance dans tous les pays, de permis de conduire internationaux pour les conducteurs professionnels, valables pour tous les pays ayant adhéré à la convention internationale sur la circulation automobile.

22) Conclusion d'une convention internationale sur la circulation routière en général (automobiles, véhicules attelés, cyclistes, piétons).

23) Adoption dans tous les pays du continent, de prescriptions uniformes stipulant que le sens de la circulation doit être à droite.

24) Fixation de principes internationaux concernant le droit de priorité aux bifurcations et croisements de routes.

25) Amélioration des routes dans tous les pays au moyen d'un pavage moderne.

26) Application obligatoire des prescriptions concernant le placement de plaques indicatrices et de signaux au moyen d'images (sans indications écrites afin que les chauffeurs de tous les pays puissent se rendre compte du danger) aux passages à niveau et aux endroits dangereux des routes.

27) Equipement des voitures à propulsion mécanique de dispositifs permettant d'indiquer les changements de direction et pouvant être éclairés la nuit.

28) Si le frein d'une remorque ne peut pas être actionné du siège du conducteur du véhicule tracteur, la remorque devra être montée par un freineur, quel qu'en soit le poids total. Le conducteur du véhicule tracteur et le freineur monté sur la remorque devront avoir le moyen de s'entendre.

29) Les sièges du conducteur sur les camions-automobiles et les remorques, devront être capitonnés, munis de ressorts et protégés contre le vent et les intempéries.

30) Le fonctionnement sûr de tout véhicule automobile doit être vérifié, au cours d'une année, aussi souvent que l'âge et le degré d'usure le rendent nécessaire, par une institution technique officiellement autorisée ou par des fonctionnaires techniques habilités.

Après que ce programme aura été soumis à l'approbation du Conseil général de l'I.T.F., il sera porté à la connaissance de la F.S.I., des Centrales syndicales nationales, de la Commission des communications et du transit de la Société des Nations, du Bureau international du Travail, et des Gouvernements — parmi lesquels le Gouvernement français qui a pris l'initiative des pourparlers ayant eu lieu au sujet de la Convention internationale de la circulation automobile de 1909. Le programme sera en outre envoyé aux organisations de chauffeurs non adhérentes qui seront priées de s'employer pour sa réalisation. Afin de permettre aux chauffeurs de tous les pays de prendre connaissance du texte et afin de les gagner pour l'action de propagande à entamer, le programme sera publié en 6 langues, sous forme de brochure.

Au sujet du troisième point de l'ordre du jour : «Participation de l'I.T.F., en sa qualité de représentant des conducteurs d'automobiles, aux sessions des organismes de la Société des Nations s'occupant des problèmes relatifs à la circulation», il fut décidé que les camarades Forstner, Henderson, Guinchard et Reitz seraient délégués par l'I.T.F. aux réunions en question. Le camarade Sorman fut désigné comme délégué suppléant et les organisations du Danemark et d'Espagne seront invitées à désigner également chacune un délégué suppléant.

En ce qui concerne le point 4 de l'ordre du jour : «La Conférence internationale du Travail de 1928 et les conducteurs d'automobiles», la Commission consultative décida qu'un rapport concernant les dangers professionnels auxquels sont exposés les conducteurs

d'automobiles, serait préparé et présenté à la Conférence. Ce rapport traitera les questions suivantes: 1° cas d'asphyxie par les gaz nocifs émanant des carburants; 2° accidents causés par le retour de manivelle; 3° accidents dus au manque de freins sur les remorques; 4° maladies nerveuses causées par un excès de fatigue. Afin de réunir une documentation sûre concernant ces points, un questionnaire sera envoyé aux organisations adhérentes.

Il fut décidé, pour terminer, que les organisations adhérentes à l'I.T.F. devront s'engager à accorder aux membres d'une autre organisation adhérente, se trou-

vant de passage dans leur pays, des conseils et une aide effective, de même que l'assistance judiciaire, dans le cadre de la législation en vigueur et conformément à leurs statuts, dans une mesure égale qu'à leurs propres membres. Entre autres mesures, des timbres spéciaux, destinés à être collés dans les carnets syndicaux des chauffeurs, seront livrés par l'I. T. F. à cet effet.

Une proposition sera en outre présentée au prochain Congrès général de l'I.T.F. l'invitant à déclarer que les intérêts des conducteurs d'automobiles ne

pourront être sauvegardés de façon efficace que si les chauffeurs professionnels sont syndiqués, sans distinction de catégorie, dans chaque pays dans l'organisation entrant en ligne de compte. Seront considérées comme organisations entrant en ligne de compte pour grouper les chauffeurs professionnels les groupements adhérents à la Centrale syndicale du pays et à l'I.T.F.

Afin de permettre aux membres de la Commission consultative d'étudier les problèmes de la circulation dans les diverses métropoles, les sessions suivantes de la Commission seront tenues à tour de rôle dans différentes villes. La ville de Londres a été désignée pour la tenue de la prochaine réunion.



La Commission consultative des conducteurs d'automobiles.

## GENS DE MER

### Acquittement de Giuseppe Giulietti.

On se rappellera que la puissante Fédération italienne des travailleurs maritimes, après avoir été pendant longtemps épargnée par la violence fasciste, fut au début de 1924, l'objet d'une attaque à main armée, faite au cours d'une Assemblée fédérale, et fut placée

sous le contrôle d'un Commissaire du gouvernement. Cette mesure ne pouvait cependant suffire aux autorités, ni aux armateurs qui continuaient à voir dans la Fédération des Marins, et surtout dans la «Garibaldi», la coopérative de navigation créée par elle, une menace constante de leur tranquillité. L'intérêt porté par les autorités fascistes à la Fédération des travailleurs maritimes, de même qu'à la «Garibaldi», n'était pas de nature purement platonique. La Fédération possédait un capital de plus de 10 millions de lires et la fortune de la «Garibaldi» dont les marins étaient les seuls actionnaires, s'élevait à une somme bien supérieure; l'on comprend que des caisses si bien garnies n'étaient pas sans exciter les convoitises. Estimant sans doute que les marins n'étaient pas suffisamment domptés ou que le Commissaire n'exerçait pas son autorité au gré de ses mandats, les fascistes occupèrent en septembre 1925, le siège de la Fédération et y

établirent le secrétariat d'une Fédération fasciste des travailleurs maritimes qui aurait désormais le monopole de l'organisation syndicale des marins italiens.

Toutefois, les millions de la Fédération restaient introuvables et les autorités ne pouvaient donc pas en rester là. Il faut savoir que le capitaine Giulietti, secrétaire de la Fédération et président de la «Garibaldi» qui jouissait de l'entière confiance des marins, avait été autorisé, dès novembre 1923, par une Assemblée fédérale à retirer de la caisse une somme de 12 millions et à la placer, comme bon lui semblerait, à l'abri de confiscations éventuelles.

Or, l'année passée, le capitaine Giulietti fut arrêté et écroué dans la prison de Regina-Cœli à Rome, inculpé, de même que quelques uns de ses amis, d'appropriation indue de fonds, au détriment de la Fédération des Travailleurs maritimes. Après de longs mois de prison préventive des inculpés, le Tribunal de Rome vient à présent de rendre sa sentence, condamnant les co-détenus de Giulietti à des peines allant de 2 à 6 ans d'emprisonnement et à des amendes, mais acquittant celui-ci, «l'action pénale étant éteinte par suite d'amnistie.»

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

### NORVÈGE.

(Fin).

#### Logement à bord.

Depuis 1903, un décret existe en Norvège réglant les conditions de logement à bord des navires. Ce décret a été modifié à plusieurs reprises, en dernier lieu le 25 août 1922. Il contient entre autres les dispositions suivantes.

A bord des navires d'un jaugeage brut de 200 tonneaux et au-dessus, chaque pièce destinée à servir de dortoir pour l'équipage devra mesurer au moins 3,96 mètres cubes par homme, y compris l'espace occupé par les couchettes, tables et bancs, mais non pas par les armoires ou autres meubles construits à même le mur. Le plancher devra avoir une surface d'au moins 1,30 mètre carré par homme, y compris l'espace occupé par des tablés et des bancs, mais non pas par les couchettes, armoires ou autres meubles construits à même les parois.

Sur les navires de 200 tonneaux ou davantage, la hauteur des cabines mesurée du sol aux poutres du plafond, ne devra pas être inférieure à 1 mètre 85, et sur les navires de 1.000 tonneaux ou davantage, elle ne devra pas être inférieure à 2 mètres. Sur les navires à vapeur de 200 tonneaux ou davantage, il faut que soient installés des dortoirs séparés pour le personnel du pont et celui de la machine.

Sur les navires à vapeur de 1.000 tonneaux ou davantage, mais de moins de 1.500 tonneaux, les dortoirs doivent être installés pour 4 hommes au maximum. Sur les navires à vapeur de 1.500 tonneaux ou au-dessus, les chambres ne pourront pas être installées pour plus de 2 hommes. Lorsque l'effectif de l'équipage se chiffre à un nombre impair, une des cabines pourra être installée pour 3 hommes.

Il faut que les cabines soient convenablement protégées contre l'eau et contre les vapeurs ou émanations

provenant de la cargaison ou de l'eau de cale. Elles ne peuvent pas être installées sous le pont principal devant la cloison d'abordage et, sur les cargos de 1.500 tonneaux ou davantage, les chambres du personnel de la machine ne peuvent pas être construites dans le gaillard d'avant. Il est interdit de faire aboutir dans les dortoirs une descente vers le puits à chaînes, la soute aux cables ou vers les magasins.

Le plancher, les parois et le plafond doivent être construits de façon à offrir une protection suffisante contre le froid et l'humidité et à pouvoir être facilement nettoyés. Lorsque le plancher ou les parois sont en fer, acier ou un autre matériel semblable, il faut que le métal soit recouvert, à l'intérieur de la cabine, de bois, en telle sorte que les boiseries ne se trouvent pas immédiatement sur le métal. Du côté de la mer, une couche de feutre, de carton ou d'autre matière semblable devra être appliquée sous le bois. Il faut que le sol soit recouvert ou isolé d'une autre façon, de manière que l'humidité ne puisse pas pénétrer à l'intérieur.

Les dortoirs doivent être bien aérés. Il faut que la ventilation soit installée de telle façon qu'un accès suffisant d'air frais et une évacuation de l'air vicié soient assurés, même lorsque les ventilateurs, les fenêtres et les portes sont fermés.

Chaque homme de l'équipage devra avoir sa propre couchette d'une largeur d'au moins 60 cm. et d'une longueur d'au moins 1 mètre 83, ces deux mesures prises à l'intérieur. Sur les navires de 1.000 tonneaux ou davantage, les couchettes devront être en métal ou en fer galvanisé et munies de sommiers à ressorts. Il est interdit de placer une couchette à moins de 30 cm. au-dessus du sol ou de placer plus de deux couchettes l'une au-dessus de l'autre. La distance entre les deux couchettes, de même que celle entre la couchette supérieure et le plafond ne peut pas être inférieure à 75 cm. Les couchettes ne peuvent pas être placées l'une à côté de l'autre, sauf sur les navires de pêche où deux couchettes peuvent être jointes. Dans ce cas, il faut cependant qu'elles soit séparées par une cloison d'une hauteur d'au moins 30 cm., mesurée du bas de la couchette.

A proximité de chaque dortoir sera placée une armoire bien aérée pour y garder les vêtements de travail et dans chaque dortoir, des armoires ou caisses fermant à clef devront être disponibles pour y placer les autres effets.

Il faut que soit indiqué au-dessus de la porte de chaque dortoir le nombre d'hommes auquel celui-ci est destiné. Cette indication doit être gravée dans le bois ou faite d'une autre façon durable, non pas au moyen d'une inscription peinte.

Sur les navires de 1.000 tonneaux ou davantage, des locaux spéciaux doivent être à la disposition du personnel du pont et de celui de la machine pour y prendre les repas. Il faut que ces réfectoires soient clairs et bien aérés et puissent être chauffés. Sur les navires où il n'y a pas de réfectoire spécial pour l'équipage, les dortoirs devront contenir une table d'une grandeur suffisante de même que les bancs nécessaires, et à l'extérieur de la chambre, une armoire devra se trouver pour y garder les provisions et les couverts.

Sur les navires de 100 tonneaux ou davantage, la cuisine devra être installée dans un local séparé.

Sur les navires de moins de 1.000 tonneaux, il faut que chaque dortoir contienne un lavabo de même que le nombre nécessaire de cuvettes pour autant qu'il n'existe pas de lavoir séparé. Sur les navires de 1.000 tonneaux ou davantage, il faut que des lavoirs soient installés pour l'équipage. Ces lavoirs devront avoir

une grandeur suffisante et être pourvus d'un lavabo par deux hommes faisant le quart. Lorsqu'il y a dans le dortoir des lavabos au nombre sus-visé, il n'est pas nécessaire qu'il y ait un lavoir séparé. Sur les navires à vapeur de 1.000 tonneaux ou davantage, un lavoir séparé pour le personnel de la machine devra être installé pourvu d'un lavabo par deux hommes faisant le quart. Sur les navires à vapeur de 1.500 tonneaux ou davantage, des bains ou douches devront être installés dans les lavoirs ou dans des pièces séparées. Il faut que les hommes puissent avoir accès à l'eau chaude lorsqu'il y a de la vapeur ou pouvoir s'en procurer d'autre façon.

Chaque navire de 100 tonneaux ou au-dessus, devra être pourvu de cabinets séparés pour l'équipage. Il faut qu'il y ait au moins 1 cabinet par 10 hommes.

Sur les navires montés d'un équipage de 12 hommes ou davantage, il faut que soit installée une infirmerie comprenant au moins :

- 1 lit lorsque l'équipage se compose de 12 à 17 hommes.
- 2 lits lorsque l'équipage se compose de 18 à 30 hommes.
- 3 lits lorsque l'équipage se compose de 31 à 45 hommes.
- 4 lits lorsque l'équipage se compose de 46 hommes et au-dessus.

Les dortoirs, réfectoires, cambuses, lavoirs, salles de bains, et cabinets doivent être journellement nettoyés et aérés, ainsi que l'infirmerie lorsque celle-ci est en usage. Le nettoyage journalier incombe à l'équipage et devra être effectué, les dimanches et jours de fête et lorsque le navire se trouve dans le port, pendant les loisirs de celui-ci; dans tous les autres cas, pendant les heures de travail.

Un grand nettoyage devra être fait trois fois par an, de même que lorsque l'équipage est renouvelé ou que d'autres circonstances, par exemple une maladie contagieuse, le rendent nécessaire.

*Tableau des rations.*

En Norvège l'approvisionnement des navires est réglé par une ordonnance. Nous avons extrait de cette ordonnance le tableau suivant qui prévoit les rations auxquelles a droit un homme.

	grammes
1) Pain selon les besoins; on calculé à peu près	
Biscottes par jour . . . . .	500
Pain frais „ „ . . . . .	750
2) Viande salée y compris les os, par jour . . . . .	625
3) Viande fraîche y compris les os, par jour ou	600
Viande conservée, par jour, ou . . . . .	350
Viande conservée . . . . .	( 250
et viande salée, ou . . . . .	( 200
Viande séchée . . . . .	400
4) Lard salé ou frais pour prendre avec la viande, par jour . . . . .	100
5) Poisson salé, par jour, ou . . . . .	300
Poisson séché ou . . . . .	300
Poisson frais ou salé en tonneaux ou . . . . .	500

(Le poids du poisson frais est établi après le nettoyage; on donne du hareng salé à volonté.)

Poisson en conserve . . . . .	350
6) Beurre ou margarine par semaine. . . . .	500

ou à défaut de cela, huile d'olive . . . . . 1/2  
ou une quantité suffisante de confitures, ajoutée à la moitié des quantités sus-visées de beurre ou d'huile.

7) Sucre par semaine . . . . .	350
(Le beurre et le sucre nécessaires pour la préparation des repas ne sont pas compris dans les quantités sus-mentionnées)	
8) Café non torréfié, par semaine . . . . .	225
9) Thé, par semaine . . . . .	25
10) Farine de froment, par semaine . . . . .	1.000
11) Pommes de terre ou autres tubercules pouvant les remplacer, frais, par semaine. . . . .	3.000
ou, à défaut de cela, séchés ou conservés, par semaine . . . . .	300
12) Légumes frais ou salés, par semaine . . . . .	1.000
ou à défaut de cela conservés . . . . .	300
ou séchés . . . . .	100
13) Fruits séchés pour préparer les repas, par semaine . . . . .	100
ou confitures. . . . .	200
Au-dessous de 33° de latitude, de même que sur les mers polaires, respectivement . . . . .	150
et . . . . .	300
14) Lait condensé pour le café, par semaine . . . . .	150

(N'est pas compris dans cette quantité le lait nécessaire pour la préparation des repas; lorsqu'il n'est pas possible de se procurer du lait à un prix raisonnable, la ration hebdomadaire de sucre est augmentée de 100 grammes.)

15) Poids, fèves, gruaux, farine de riz, par semaine. . . . .	1/3
(Si on emploie tous les jours du gruau d'avoine pour le petit déjeuner, en dehors du café et du pain beurré, on utilise à cet effet 500 grammes de gruau par homme et par semaine.)	
16) Sel, moutarde, poivre, et vinaigre, pour autant que nécessaire aux repas. (Les hommes reçoivent en outre une quantité suffisante de vinaigre, lorsqu'on ne distribue pas de jus de citron.)	
17) Du jus de citron est distribué journellement, lorsque les pommes de terre fraîches font défaut ou sont gâtées, ou lorsque des maladies, telles que le scorbut ou le bérubéri, se manifestent. Dans ce cas, on donne journellement 2 cuillers à soupe de jus de citron par homme, ainsi qu'une quantité correspondante de sucre ou 1/4 de litre par semaine.	

18) Eau par semaine. . . . .	35
pour préparer les repas et boire.	
N'est pas comprise dans cette quantité l'eau que le personnel de la machine reçoit pour boire et qui contient une cuillerée de farine d'avoine par litre d'eau.	

Les femmes ne sont pas employées à bord des cargos dans la navigation au long cours.

## A TOUS ÉCHOS

### Résultats favorables de l'aviation commerciale britannique.

La «Imperial Airways» compagnie de navigation aérienne au capital de 1.000.000 livres sterling, subventionnée par le gouvernement britannique, vient de publier les résultats d'exploitation pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1927. Pour la première fois depuis sa constitution, elle a pu enregistrer un bénéfice. L'année dernière, le bilan accusait une perte de plus de 24.000 livres; cette année il y avait un excédent de 11.461 livres après de larges amortissements. Les frais d'exploitation ont pu être réduits de 21 %, ce qui permet à présent de transporter les passagers avec profit. Autrefois, les pertes s'accroissaient avec le nombre de voyageurs transportés. On a pu enregistrer une majoration de 26 % dans les services du continent d'Europe et de 39 % dans l'exploitation en général. Depuis le 1er janvier 1925, 52.000 passagers ont été transportés et un total de 2.500.000 milles a été couvert. Aucun accident occasionnant des blessures à des passagers n'a été enregistré.

### Mesures en France contre les accidents d'autos.

En réponse à une interpellation à la Chambre française concernant les mesures que le gouvernement comptait prendre contre «l'inquiétante recrudescence des accidents d'autos» le ministre des Travaux publics, M. André Tardieu, fournit quelques précisions à ce sujet. Il dit à peu près ceci :

«Pour les routes, l'amélioration des tournants, des croisements et de la signalisation, sera entreprise dans la limite du crédit restreint, inscrit à cet effet au budget de 1928. Des prescriptions tendant à réduire la vitesse des voitures ne peuvent être prises; elles mettraient l'industrie automobile française qui fait vivre 450.000 ouvriers, en infériorité devant la concurrence étrangère. Des mesures plus rigoureuses peuvent toutefois être prises concernant l'éclairage des voitures. Un projet de loi aggravant les pénalités, notamment celle du délit de fuite, va être soumis au Parlement».

Le ministre annonça pour terminer que l'Union nationale des Associations de tourisme s'était déclarée prête à mettre à la disposition de l'État une somme de 200.000 francs pour la création, à titre d'essai, d'un service de police automobile des routes.

### Rationalisation aux chemins de fer allemands.

Le directeur général de la Reichsbahn, le Dr. Dormmüller, a fait récemment à Berlin, sous les auspices de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de cette ville, une conférence sur la «Rationalisation auprès de la Reichsbahn». Nous extrayons de son exposé quelques renseignements qui se trouvent en relation directe avec la politique adoptée vis-à-vis du personnel.

Comme une première mesure de rationalisation, l'orateur indiqua la compression des effectifs de 1.010.000 à 700.000 unités, réalisée comme on sait, au cours de ces dernières années. L'introduction du frein Kunze-Knoorr avait grandement facilité ces réductions, un tiers du personnel des trains ayant pu être éliminé de la sorte. Grâce aux autres mesures introduites pour assurer un meilleur service, la diminution des effectifs n'avait pas eu comme conséquence une diminution du rendement. Le directeur général signala, au contraire, qu'en comparaison de l'avant-guerre, le trafic-voyageurs avait augmenté de 19 % et le trafic-marchandises de 4 %.

Mentionnons, pour terminer, que le Dr. Dormmüller s'exprima en faveur d'une exécution fort graduelle des travaux d'électrification, les frais de l'équipement pour la traction électrique s'élevant à 200.000 marks par kilomètre de voie.

### Une école d'économie politique par T. S. F.

Une école d'économie politique dont les cours sont donnés par T. S. F., vient d'être créée à Hambourg. Outre des Universités et Chambres de Commerce, les organisations syndicales sont représentées dans le Conseil de surveillance. Les matières d'enseignement comportent en première ligne des questions relatives à l'économie industrielle, l'organisation et les tâches des groupements patronaux et ouvriers, le problème des réparations, les questions fiscales, les questions industrielles, les problèmes sociaux, la géographie économique et la mercologie.

## ESPÉRANTO

### Ne perdons pas de vue les réalités!

Dans le numéro de novembre de «La Fervojisto», l'organe de l'Association des cheminots espérantistes, la rédaction estime opportun d'exprimer ouvertement ses regrets au sujet du fait que le secrétariat de l'I.T.F. correspond autant que possible avec chacun des pays adhérents dans la langue de ce pays. Nous devrions, selon cette rédaction, avoir le courage de ne correspondre qu'en espéranto.

Une pareille affirmation est facile à faire, mais quoique nous soyons également d'avis qu'une application pratique de la langue auxiliaire l'espéranto peut être utile et, à la longue, même nécessaire, plus particulièrement pour notre mouvement ouvrier, nous voudrions cependant conseiller à nos amis espérantistes qui partageant les idées du rédacteur de «La Fervojisto», de rester des hommes pratiques et de ne pas perdre de vue les réalités.

Le rédacteur en cause passerait sans doute quelques semaines bien agréables s'il cherchait, comme secrétaire de l'I.T.F., dans les circonstances actuelles, à mettre en pratique ses idées concernant la correspondance. Notre principale objection contre des idées de ce genre, porte principalement sur le fait qu'elles peuvent constituer ou qu'elles constituent une entrave à l'œuvre sérieuse de propagande et au travail de préparation pratique qui peu et doit être fourni, au moyen de l'espéranto, pour pénétrer le mouvement ouvrier, davantage que ce n'est le cas aujourd'hui, de l'utilité et de la nécessité de la langue auxiliaire.

Bien des choses restent à accomplir. La «Fervojisto» plus particulièrement, pourrait faire œuvre utile, dans le domaine du mouvement syndical parmi les ouvriers des chemins de fer et ceux des autres industries des transports, et pourrait s'inspirer de l'exemple donné par l'Association espérantiste ouvrière (S.A.T.) et l'organe international du personnel espérantiste des P.T.T. (I.L.E.P.T.O.).

Une fois que nous aurons, par notre travail commun de propagande, obtenu que le Comité central de chaque organisation est pénétré de l'utilité de l'espéranto et dispose d'au moins un camarade qui soit en mesure de faire la correspondance en espéranto, le moment sera venu où nous n'aurons pas seulement le courage, mais encore la possibilité pratique de faire paraître une grande partie du moins de nos circulaires, lettres et publications dans la langue auxiliaire uniquement. Il sera possible ainsi de réaliser des économies considérables d'argent, de temps et d'efforts.

Que la «Fervojisto» et l'Association internationale des cheminots espérantistes veuillent donc consacrer, plus que par le passé, leurs efforts à ce genre de travail de propagande pratique qui se rallie à l'œuvre syndicale générale, à accomplir par l'I. T. F.

### Livres reçus.

«Proletaria Kantaro» (Recueil de chants prolétariens).

Edition 1924 de la S. A. T., contenant 74 chants de 24 pays, avec texte en espéranto et musique. Prix m. 2.50

La morto de Blango (La mort de Blanche), par Jean Tousseul " " 0.60

Rugo kaj blanko (Rouge et blanc), Nouvelles par L. Ivu " " 0.60

Karl Marx; Lia vivo kaj lia verko (Karl Marx; sa vie et ses œuvres) " " 0.60

L'adresse de la S. A. T. est Colmstrasse 1/III, Leipzig.

### Usage pratique de l'espéranto dans l'I. T. F.

L'organe de la Centrale belge des Tramways et Vicinaux appelle, dans une notice rédigée en espéranto, l'attention de ses lecteurs sur certains articles et sur les efforts tentés pour établir au moyen de l'espéranto, un contact personnel entre les agents des tramways de Belgique et des collègues étrangers.

### La voie vers l'internationalisme.

Nous lisons ce qui suit, dans le journal «Der Oesterreichische Strassenbahner» :

«L'espérantiste réussit à se tirer d'affaire sans interprète ou traducteur. Cela lui est parfaitement indifférent de savoir dans quel pays son voisin de table est né et quelle est sa langue maternelle. Ce camarade n'a sacrifié pendant 180 jours qu'un quart d'heure par jour pour pouvoir à présent bavarder, conférer et décider avec lui, comme s'ils avaient vu le jour dans un même berceau. Ils ont réussi à surmonter la Tour de Babel et construisent à présent la voie vers le réel internationalisme, sur la base de la langue internationale, la langue neutre qui n'appartient à aucune nation».

### Les foires et l'espéranto.

Suivant l'usage presque traditionnel des foires internationales, la foire de Paris a fait paraître un nouveau prospectus en espéranto pour la réunion du printemps 1928. La foire de Francfort annonce la parution prochaine d'un catalogue de marchandises avec traduction en allemand, anglais, espagnol, français et italien. La foire de Budapest ayant déjà fait paraître maintes fois des prospectus et affiches en espéranto, avait installé un stand spécial à sa dernière réunion du printemps. Un interprète espérantiste y était à la disposition des visiteurs étrangers, pour leur donner en cette langue toute information désirée.

### Du compte-rendu du Congrès mondial de l'éducation, tenu à Locarno du 3 au 15 août 1927.

«L'intention existe en outre d'employer au prochain congrès l'espéranto comme langue dans laquelle les discours seront traduits pour ceux qui ne comprennent pas la langue de l'orateur. Que chaque congressiste s'applique donc à apprendre cette langue.»

### L'académie de médecine du Japon adopte la nouvelle langue.

L'académie de Tokio s'est prononcée à l'unanimité en faveur de l'adoption de l'espéranto comme langue officielle et a décidé que les livres d'études médicales devraient être imprimés en espéranto. On peut constater en outre que de nombreux journaux nippons publient des comptes-rendus en espéranto. Le professeur Asada, de l'université de Nagasaki, constata, dans son rapport, que c'était uniquement au moyen de l'espéranto que les savants japonais avaient eu la possibilité d'entrer en contact avec leurs collègues du monde entier.

Daily Herald.