



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:
E (PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

SOMMAIRE :

Communications diverses :

Chronique syndicale	33
Communications du Bureau	34

Cheminots :

Le mouvement syndical parmi les chemi- nots bulgares	35
Salaires horaires moyens des agents des chemins de fer à vapeur du Canada	36
Le mouvement syndical parmi les chemi- nots indiens	37

Ouvriers du Transport :

Salaires et heures de travail des dockers canadiens	38
Conditions existant pour la circulation automobile et les chauffeurs professionnels de différents pays (Australie)	38
Enquête concernant l'organisation syndi- cale et le statut du personnel des tramways (Grande-Bretagne)	39
La section des ouvriers des ports et docks de l'I. T. F. engage une nouvelle campagne	40

Francisco Cordero	40
Le port de lourds fardeaux	41

Gens de Mer :

Les gens de mer et l'internationalisme	42
Conditions de travail des marins dans les différents pays (Allemagne)	43
A tous échos	44
Espéranto	44

COMMUNICATIONS DIVERSES

Chronique syndicale.

Luites électorales.

Dans les trois principaux pays de l'Europe occidentale, des élections législatives se préparent. Bien qu'il soit malaisé de prédire quel sera le résultat de cette confrontation de forces, on peut cependant tenter de répondre à la question de savoir si l'issue de la consultation électorale aura sur la situation économique de l'Europe une influence favorable. Tandis que, lors des élections précédentes, les conservateurs français durent essayer une défaite, leurs coreligionnaires allemands furent victorieux. Sera-ce cette fois l'inverse qui se produira? Le danger d'une victoire réactionnaire en France n'est point imaginaire et elle ne trouverait pas de contre-poids outre-Rhin. Elle ne pourrait en effet qu'obstruer les rouages de la machine d'Etat allemande qui, sans aucun doute, va être alimentée d'un sang nouveau. Les résultats des élections allemandes de ces derniers temps en sont une preuve éloquente. Espérons qu'ils ne manqueront pas d'exercer de l'influence sur le peuple français. Abandonnant la lutte contre l'ennemi de l'étranger, les partis français de droite s'arment au combat contre l'ennemi intérieur et ont recours aux moyens les plus vils pour décréditer les partis ouvriers aux yeux du peuple. Cette attitude se conçoit lorsqu'on se rend compte qu'une défaite aurait pour les éléments

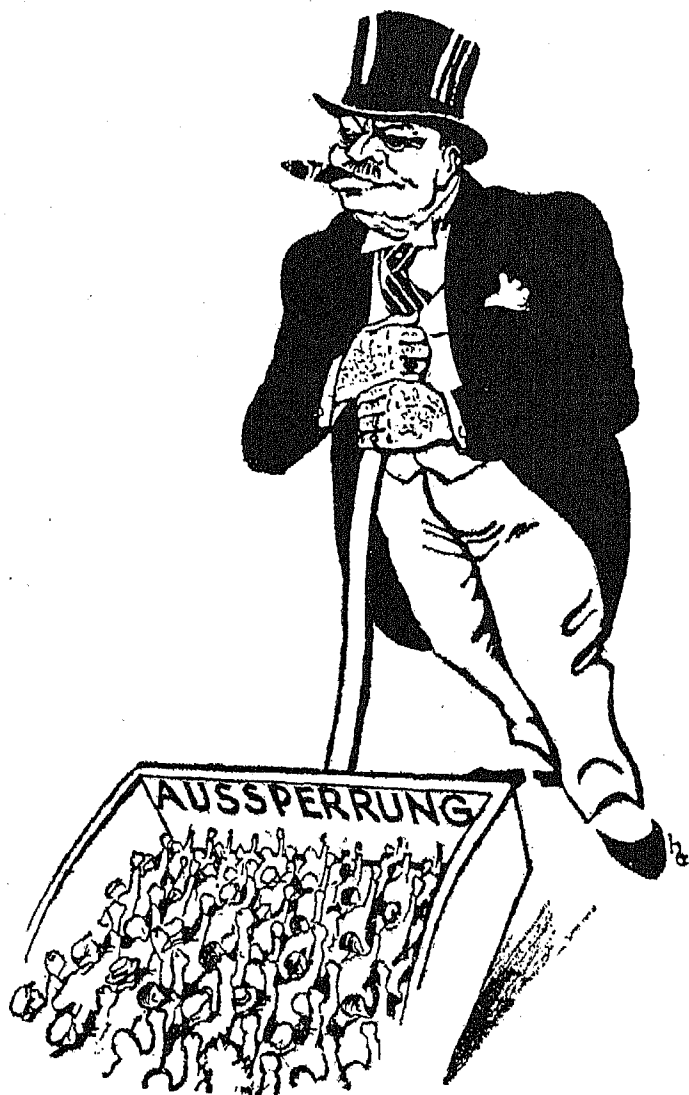
réactionnaires en Allemagne et en France des conséquences désastreuses.

Dans les deux pays, la classe ouvrière se trouve dans une situation très différente. En Allemagne, le mouvement syndical a réussi à se remettre de la crise traversée et mène avec assez de succès une lutte énergique pour le relèvement de la situation sociale de la classe ouvrière. En France par contre, le mouvement

Affiche électorale de la droite française.



Dessin reproduit du journal «Der Abend», Berlin.
Le patron métallurgiste.



«Nouvelles élections au Reichstag? Je m'en vais vite encore pousser quelques centaines de mille électeurs dans le camp socialiste».

Aussperrung = lock-out.

syndical souffre toujours des suites de la scission. Il est vrai que, sur bien des points, la C. G. T. a renoncé à ses principes de syndicalisme absolu, mais dans le domaine politique, elle conserve sa neutralité, ce qui explique comment son programme a été accueilli, dès sa parution, avec sympathie par les radicaux-socialistes qui se sont déclarés prêts à l'appuyer. En plus, le cabinet Poincaré a estimé le moment opportun pour perfectionner la législation sociale insuffisante, par l'application d'un régime d'assurances sociales qui pourrait bien lui rapporter un certain nombre de voix ouvrières.

En ce qui concerne la Grande-Bretagne, il n'est pas encore connu quand le pays sera appelé à se prononcer sur le cabinet Baldwin. Nul ne suppose qu'il sortira sans égratignures de la consultation électorale. Bien que le Parlement soit élu pour cinq ans, le gouvernement n'attend généralement pas l'expiration de ce délai et propose au roi la dissolution de la Maison des Communes, lorsqu'il croit que les chances lui seront favorables. Dans le royaume insulaire, un événement apparemment insignifiant a souvent donné lieu à une

vive agitation. Ce fut la lettre de Zinoviev dont l'authenticité est toujours rien moins que certaine, qui contraignit le gouvernement ouvrier à se retirer et contribua à la victoire des conservateurs. La question de cette lettre surgit toujours à nouveau et il n'est pas impossible qu'elle jouera une fois de plus un grand rôle lors des prochaines élections, cette fois au désavantage du parti conservateur.

On attend avec impatience le résultat des élections. Que ce soit une victoire ou une défaite, le renforcement du mouvement ouvrier offrira toujours les meilleures garanties pour un relèvement du niveau de vie de la classe ouvrière.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Le Congrès général de l'I. T. F. de 1928.

Après la session du Comité Exécutif qui doit se réunir les 14 et 15 avril prochain, les propositions présentées en vue d'une discussion par le congrès, seront communiquées aux organisations.

Effectifs des organisations.

Les organisations n'ayant pas encore communiqué au secrétariat les renseignements demandés concernant leurs effectifs au 1er janvier 1928 et au sujet de leur situation financière, sont priées de le faire dans le plus bref délai.

Paiement des cotisations. — Délégation aux Congrès de l'I. T. F.

Nous rappelons la disposition de l'article 12 de nos statuts qui stipule ce qui suit: «La cotisation sera de 6 cents hollandais par membre et par an et payable d'avance trimestriellement». Signalons en outre l'article 19 des statuts qui prescrit que la représentation aux congrès sera réglée sur la base du nombre des adhérents pour lesquels des cotisations ont été versées pour le trimestre antérieur au congrès.

Cotisations rentrées.

pour 1927:

Association danoise des employés des chemins de fer . . .	fl.	91.86
Centrale belge des tramways et vicinaux	„	185.19
Fédération française des ports et docks	„	315.—
Fédération française des moyens de transports	frs.	3707.20
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	„	8000.—

pour 1928:

Fédération suisse des cheminots	frs.	4611.80
Union norvégienne des matelots et chauffeurs	fl.	240.—
Union norvégienne des transports	„	312.—
Syndicat national des cheminots d'Espagne	„	960.—
Fédération allemande du trafic	mk.	8000.—
Union des cheminots danois	fl.	532.08
Fédération des cheminots luxembourgeois	„	301.32
Union suédoise du personnel de la locomotive	„	295.98
Union suédoise des transports	„	1078.14
Union danoise des chauffeurs de navires	„	120.—
Union allemande des transports de Tchécoslovaquie	„	311.28
Union centrale néerlandaise des transports	„	1368.—

Congrès.

Fédération panhellénique des cheminots, 22 mars et jours suivants, à Volos.

Fédération nationale des cheminots luxembourgeois, les 31 mars et 1er avril, à Luxembourg.

Union des cheminots polonais, les 28 et 27 avril, à Lotz.

Fédération française des travailleurs des chemins de fer, du 10 au 12 mai, à Toulouse.

Union suédoise des cheminots, du 13 au 19 mai à Stockholm.

Association des employés des chemins de fer anglais, du 21 au 24 mai, à Bridlington (Yorkshire).

Union des cheminots allemands, du 17 au 23 juin, à Francfort s. M.

Union suédoise des transports, du 1er au 7 juillet à Stockholm.



Le mouvement syndical parmi les cheminots bulgares.

L'Union des cheminots bulgares a ouvert dans son organe, «Jeleznicharska Borba», une rubrique espéranto dans laquelle ont paru jusqu'à présent deux articles du camarade Issaieff, de même qu'un extrait du rapport moral. Les renseignements contenus dans cette rubrique ont servi de base à l'article qu'on va lire.

L'origine du mouvement ouvrier de Bulgarie remonte aux premières années de notre siècle. En 1905, lorsque l'organisation syndicale et l'organisation politique étaient toutes deux encore faibles, la discorde vint disperser les forces du mouvement socialiste politique. Les militants syndicaux étant accaparés par les deux mouvements jusque là parallèles, le mouvement syndical se ressentit de façon funeste des divergences d'opinion surgies au sein du mouvement politique et il faut dire que la scission ayant divisé le mouvement syndical d'alors, persiste aujourd'hui.

Les cheminots jetèrent les bases de leur mouvement syndical dans les années 1903 et 1904 au moyen d'une propagande tantôt secrète, tantôt ouverte, selon les circonstances. Ils ne tardèrent pas à être entraînés à leur tour dans la lutte intestine qui divisait le mouvement prolétarien. Ainsi, il y avait en 1906 cinq organisations qui se disputaient les adhérents : trois organisations socialistes orientées selon les trois fractions du mouvement politique, une organisation neutre et une association de bienfaisance, créée par la direction des chemins de fer.

En dépit de cette division, les travailleurs des ateliers et remises de locomotives réussirent à mener à bonne fin une grève qui éclata et prit fin au cours de la première quinzaine du mois de janvier 1906. L'effet moral de cette victoire ouvrière fut énorme. L'organisation neutre lança un appel à l'unité, appel auquel répondirent deux organisations socialistes. Le comité mixte des trois organisations proclama une grève générale le 20 décembre 1906 et put annoncer la victoire le 31 janvier 1907. Le 1er février 1907, les trois organisations avaient fusionné donnant naissance à l'actuelle «Union des cheminots bulgares». La troisième organisation socialiste qui se trouvait sous l'influence du groupement socialiste minoritaire — devenu par la suite le parti communiste — refusa toute collaboration et sabota même la grève.

En 1910 un groupe se détacha de l'Union des cheminots, créant une association neutre, il rentra à l'Union après la guerre balkanique. A la même époque, le personnel de la locomotive s'éloigna de l'organisation socialiste minoritaire et fonda un groupement corporatif auquel adhèrent un nombre d'agents non syndiqués jusqu'alors.

Les socialistes minoritaires créèrent en 1911 une Fédération des transports englobant des cheminots, des postiers, des agents des tramways et similaires. Alors que le syndicat socialiste minoritaire des cheminots s'était vu refuser l'adhésion à l'I.T.F., la nouvelle Fédération des transports y fut admise. Toutefois, l'espoir d'établir de la sorte l'unité fut déçu.

L'année 1919 vit de nouveau l'existence de quatre organisations : 1° l'Union des cheminots; 2° la Fédération des transports; 3° le Syndicat des mécaniciens et

Février 1920 — Un aspect de la grève.



Des cheminots grévistes mobilisés travaillent à la construction de routes, sous la surveillance de baïonnettes. Un casseur de pierres en chapeau mou n'est pas du métier. C'est le camarade Boris Simidchieff, chef de gare adjoint de Filippopolis. Révoqué, il est actuellement chef de bureau au siège central de l'Union des cheminots bulgares.

chauffeurs; 4° l'Association des ingénieurs et architectes des chemins de fer et P. T. T. Ces quatre organisations formèrent en 1919 avec le syndicat du personnel des P. T. T., un comité d'action pour solutionner le problème des salaires. Sur ce, la propagande communiste provoqua la grève de décembre 1919, qui aboutit à une défaite le 18 février 1920.

L'issue défavorable de la grève eut comme conséquence la dissolution par les pouvoirs publics de la Fédération des transports. Le gouvernement agraire — sous la direction du ministre Stambouliski, décédé depuis lors — promulgua une loi interdisant aux organisations de salariés de l'Etat de former des organisations groupant des fonctionnaires de plus d'un ministère, ou de former des coalitions avec des groupements syndicaux d'ouvriers de l'industrie privée. C'est ainsi que l'Union des cheminots se trouva dans l'impossibilité d'adhérer à la Centrale syndicale du pays.

Une nouvelle organisation neutre naquit le 15 janvier 1924. Elle rejoignit toutefois l'Union des cheminots vers la fin de 1926, suivant l'exemple du syndicat des mécaniciens et chauffeurs. Après ces fusions, l'organisation put enregistrer au 1er janvier 1920, un effectif d'un total de 4.230 adhérents, parmi lesquels 551 agents de la locomotive et 56 ouvriers d'un port exploité par l'Etat. L'effectif total du personnel entrant en ligne de compte s'élève à environ 16.000 unités.

Il semble que le mouvement des cheminots bulgares ait enfin liquidé la majeure partie des raisons de désaccord. Ceci est d'autant plus heureux que des soucis plus importants réclament l'activité syndicale. Le régime politique est instable et constitue une menace permanente pour la liberté syndicale. La puissance syndicale est en outre encore susceptible d'extension, puisque 30 % seulement du personnel des chemins de fer sont organisés. Les taux des salaires d'avant-guerre, tout insuffisants qu'ils étaient, n'ont pas encore été atteints partout à nouveau.

Il ne faut pas non plus perdre de vue que les cheminots bulgares ont à lutter contre de sérieuses difficultés. Ils partagent le sort d'une population de cinq millions d'habitants sur laquelle pèse une charge de réparations augmentant toutes les années. Afin de pouvoir payer les dettes de guerre, le gouvernement limite toutes les dépenses au strict minimum. Ainsi que cela se produit fréquemment dans des cas pareils,

on économise souvent là où l'on ne devrait pas le faire. Les employés de l'Etat en sont les premières victimes. Tous les travaux publics ont été suspendus, mesure qui donne lieu à des licenciements permettant toutes espèces d'injustices et d'actes arbitraires. L'Union des cheminots accorde tous les ans des secours à des membres ayant été injustement licenciés. L'arbitraire des mesures d'économie du gouvernement se reflète dans ce chapitre des dépenses de l'organisation. Celle-ci a versé en de pareils secours :

600 leva *) en 1922
12.000 „ „ 1923
50.000 „ „ 1924
28.000 „ „ 1925
55.000 „ „ 1926
164.000 „ „ 1927 (le budget prévoyait 100.000.)

Les dirigeants de l'organisation se préparent à voir augmenter encore ces dépenses. Comme suite à l'échec des négociations au sujet d'un emprunt, le budget de l'Etat pour 1928, d'un total de 7 milliards $\frac{1}{2}$ de leva, a été diminué d'un demi milliard. Le ministère des chemins de fer a déclaré à ce propos qu'un nombre de 7 unités de personnel par kilomètre de voie était trop élevé. **)

Toutes ces difficultés, les perspectives peu favorables, voire même le licenciement de membres du comité, ne découragent pas les dirigeants de l'Union. Le rapport financier indique d'ailleurs une heureuse stabilité. Le budget des dépenses pour 1927 se chiffrait à 950.000 leva. Les recettes s'élevaient à 1.176.846 et les dépenses à 914.935 leva. L'organisation a même procédé ces derniers temps, à la construction de son propre immeuble dont les frais totaux s'élèveront, après terminaison des travaux, à plus d'un million de leva. L'Union a lutté avec succès contre un nombre d'injustices ayant rapport à la compression des effectifs et elle a en outre réussi à améliorer le régime des caisses d'assurance-maladie. Le rapport moral pour l'année 1927 permet de constater chez nos camarades bulgares une activité des plus intenses, des progrès lents mais sûrs, et une grande confiance en l'avenir.

*) 1 leva = fr. fr. 0,20.

**) Ce chiffre est parmi les plus bas relevés en Europe. Les pays où le nombre de personnes par kilomètre de voie exploité est de moins de 7 sont les suivants: Esthonie, Grèce, Lettonie, Lituanie, Norvège et Suède. Dans tous les autres pays ce chiffre varie entre 7 et 22. (Voir Bulletin d'Information d'octobre 1927.)

Salaires horaires moyens des agents des chemins de fer à vapeur du Canada.
(Dominion Bureau of Statistics).

CATÉGORIES.	30	30	30	31	31	31	31	31	31	31	31	Nombre d'agents occupés en 1925§)
	juin 1917	juin 1918	juin *) 1919	déc. *) 1919	déc. 1920	déc. 1921	déc. 1922	déc. 1923	déc. 1924	déc. 1925	déc. 1926	
1 Personnel des bureaux.	\$.280	\$.307	\$.442	\$.458	\$.637	\$.609	\$.580	\$.580	\$.570	\$.575	\$.577	18.096
2 Piqueurs	.355	.394	.531	.639	.769	.755	.676	.687	.693	.691	—	729
3 Chefs-ouvriers de la voie.	.279	.314	.635	.529	.613	.617	.554	.559	.557	.557	.559	6.167
4 Machinistes	.422	.467	.685	.708	.811	.840	.780	.730	.735	.739	.738	4.522
5 Chaudronniers	.394	.455	.600	.694	.821	.854	.783	.735	.735	.736	.741	1.371
6 Forgerons	.363	.423	.680	.709	.810	.843	.770	.732	.735	.738	.754	.156
7 Maçons.	.350	.431	.585	.603	.799	.707	.635	.676	.734	.709	—	.707
8 Ouvriers aux constructions en fer.	.305	.334	.436	.508	.588	.680	.671	.533	.629	.649	—	.66
9 Charpentiers	.304	.368	.581	.627	.740	.752	.679	.651	.636	.640	—	6.280
10 Peintres et bourreliers.	.296	.362	.597	.640	.748	.777	.701	.673	.683	.684	—	1.326
11 Electriciens	.323	.373	.613	.718	.780	.790	.724	.682	.688	.678	.690	.706
12 Réparateurs de freins à air.	.387	.342	.583	.636	.764	.786	.706	.671	—	—	—	—
13 Visiteurs de véhicules	.298	.321	.559	.674	.763	.773	.700	.646	.651	.646	—	5.817
14 Réparateurs de wagons	.263	.321	.542	.593	.725	.745	.674	.640	—	—	—	—
15 Ouvriers de la voie	.206	.237	.366	.407	.459	.426	.363	.364	.365	.367	.371	20.108
16 Autres ouvriers non-qualifiés	.219	.252	.342	.387	.443	.421	.373	.369	.340	.339	.297	8.732
17 Chefs de brigades de construction et chefs de trains de route	.363	.329	.555	.644	.754	.728	.633	.648	.667	.687	—	.220
18 Ouvriers de brigades de construction et de trains de route	.212	.268	.315	.360	.425	.338	.300	.315	.292	.296	—	5.225
19 Sous-chefs de gare	.623	.704	.957	1.084	1.095	1.179	1.134	1.132	1.193	1.141	1.128	.548
20 Télégraphistes, téléphonistes et signaleurs	.308	.382	.608	.642	.670	.747	.692	.683	—	—	—	—
21 Télégraphistes et téléphonistes des blocs en pleine voie	.258	.338	.424	.467	.700	.680	.608	.632	.689	.685	—	1.547
22 Commis aux écritures du télégraphe.	.284	.328	.510	.616	.569	.712	.651	.632	.668	.670	—	1.159
23 Surveillants du télégraphe	.318	.281	.602	.735	.738	.776	.722	.714	.704	.710	—	2.996
24 Surveillants de gare	.322	.361	.520	.576	.754	.837	.795	.792	.777	.781	—	.691
25 Hommes d'équipe de gare	.225	.257	.390	.469	.480	.527	.479	.475	.477	.483	—	7.210
26 Mécaniciens et conducteurs-électriciens aux manœuvres	.422	.532	.676	.729	.865	.874	.834	.838	.841	.836	.847	1.075
27 Chauffeurs et aides-conducteurs-électriciens aux manœuvres	.264	.334	.479	.531	.672	.684	.647	.651	.653	.649	.651	1.096
28 Surveillants de manœuvres	.389	.444	.644	.705	.765	.843	.805	.818	.811	.810	.816	1.171
29 Freineurs de manœuvres	.375	.412	.636	.656	.713	.779	.735	.749	.745	.734	.727	2.618
30 Aiguilleurs de manœuvres	.201	.199	.380	.486	.536	.595	.555	.555	.561	.563	.575	.487
31 Charretiers.	.284	.303	.433	.556	.635	.672	.622	.620	.621	.621	.626	.657
32 Ouvriers des remises	.212	.247	.386	.431	.495	.489	.422	.404	.415	.416	—	7.630
33 Mécaniciens et conducteurs-électriciens	.538	.660	.798	.869	1.028	1.014	.981	.986	1.010	1.000	1.016	2.729
34 Chauffeurs et aides-conducteurs-électriciens	.364	.437	.607	.639	.782	.770	.729	.734	.748	.752	.755	2.972
35 Conducteurs	.483	.560	.678	.713	.887	.883	.829	.832	.864	.858	.864	2.235
** 38 Serre-freins	.324	.338	.537	.545	.694	.696	.680	.649	.672	.666	.675	4.939
39 Mécaniciens et conducteurs-électriciens	.688	.838	1.017	1.118	1.242	1.289	1.251	1.262	1.335	1.340	1.364	1.131
40 Chauffeurs et aides-conducteurs-électriciens	.413	.559	.767	.858	.961	.981	.943	.941	1.003	1.015	1.041	1.140
41 Conducteurs	.589	.552	.798	.870	.953	.988	.922	.934	1.049	1.004	1.020	.862
42 Gardes-bagages	.375	.359	.560	.604	.719	.718	.666	.669	.758	.742	.742	.784
43 Serre-freins	.372	.366	.556	.600	.690	.703	.647	.655	.741	.734	.745	1.174
— Tous les agents, y compris les fonctionnaires dirigeants	.288	.331	4.84	.523	.624	.638	.580	.573	.577	.578	.578	166.027 †)

*) Changement de l'année fiscale. †) Total des agents occupés des 43 catégories: 127.079. §) La liste des catégories a été modifiée en 1926. **) Les catégories 36 et 37 n'existent plus.

Le mouvement syndical parmi les cheminots indiens.

(Suite).

En ce qui concerne les salaires, le camarade Giri s'élève particulièrement contre l'écart considérable qui existe entre les salaires les plus bas et les traitements supérieurs. Tandis qu'en Russie, le traitement supérieur se chiffre à 8 fois le salaire le plus bas et qu'au Japon cette proportion est de 22 et dans les pays européens de 5 à 12, elle est auprès de la East-India Railway Company de 444 et auprès de la Bengal-Nagpur Company de 400. D'une part exagérément élevés et d'autre part au-dessous du minimum d'existence, voilà les deux caractéristiques des salaires payés dans l'Inde.

«Selon une enquête» ainsi Giri poursuit-il son discours, «ouverte par le syndicat du personnel du chemin de fer Bengale-Nagpur, le salaire mensuel devrait s'élever à 32 roupies 1 anna pour les manœuvres, à 62 roupies pour les ouvriers spécialistes et à 94 roupies 13 annas pour les employés administratifs, tandis qu'en réalité ces chiffres sont de respectivement 7 à 9, de 18 et de 24 à 28 roupies par mois. Ces chiffres parlent clairement. L'Office du Travail de Bombay arriva récemment, après une enquête approfondie, à la conclusion qu'il faut à une famille ouvrière hindoue pour vivre plus de 43 sh. par mois, c'est-à-dire plus de 30 roupies pour le moins. La Confédération du Travail de l'Inde et la Fédération pan-indienne des cheminots ont également voté une résolution déclarant qu'une somme de 30 roupies au moins devrait être payée comme salaire minimum aux agents des chemins de fer non-qualifiés, et qu'un montant de 60 roupies devrait être le minimum touché par les employés administratifs de même que par les ouvriers spécialistes, sans parler encore des grands centres où il faut que les agents touchent des indemnités spéciales. Ce qui est nécessaire dans le système de rétribution actuel des agents des chemins de fer, c'est un barème de paiement basé sur le principe du salaire vital et sur celui d'un paiement approprié au genre de travail effectué, sans distinction de race, de couleur ou de croyance.»

L'orateur formula également des critiques sévères contre le système de promotion actuel. Le népotisme avec les privilèges et ses injustices, l'avancement d'éléments incapables et les hypocrisies devant les plaintes et les griefs, accablent durement les cheminots indiens. C'est pour cette raison que l'organisation réclame l'institution d'examens à subir en cas d'avancement ou d'engagement au service.

Après avoir déjà, dans le passage qui a trait à l'avancement, fait allusion aux antagonismes de race qui existent dans l'Inde britannique, Giri n'hésite pas à entrer par la suite dans des détails concernant cet état de choses regrettable. Il cite à ce propos le passage suivant du livre de S. C. Ghose sur la situation économique des chemins de fer indiens :

«Même pour les classes moyennes du personnel, il existe, ainsi que pour le personnel supérieur, un monopole d'engagement au profit des européens et tandis que l'on écarte de propos délibéré les hindous de ces fonctions, on affirme en guise de justification, qu'il n'est pas possible de trouver des hindous qualifiés pour les remplir. Les changements de personnel et les mesures de compression frappent en première ligne les hindous, tandis que les anglo-indiens (anglais nés dans l'Inde) jouissent d'une position privilégiée. Les grosses dépenses faites par les chemins de fer pour créer des habitations luxueuses, des cercles et autres installations au profit des fonctionnaires européens, donnent également lieu, ainsi qu'on le comprendra, à de vives critiques.»

En ce qui concerne les secours payés en cas d'invalidité, la situation existant auprès de diverses compagnies de chemins de fer laisse encore beaucoup à désirer. Un nombre de catégories, notamment les ouvriers des ateliers, ne touchent aucune indemnité en cas de maladie. Dans d'autres cas, l'obligation de remettre un certificat médical donne lieu à de nombreuses vexations.

Des congés de santé ne sont accordés que depuis peu de temps au chemin de fer Bengale-Nagpur. Généralement, le droit en est contesté aux agents indigènes. De courts congés pour raisons personnelles leur sont même refusés, sous prétexte qu'on ne dispose pas d'un personnel suffisant pour pouvoir les remplacer. Les jours de fête et de repos hebdomadaire se trouvent même compromis, car dans un nombre de bureaux centraux et régionaux, le travail est continué les dimanches et jours de fête.

Dans l'Inde britannique, il existe dans les principaux centres des conseils du personnel, (Station Committees). Les cheminots hindous se plaignent qu'une juste représentation au sein de ces comités ne leur est pas accordée, à cause des différenciations de race. On a en outre eu soin que les voix du personnel subalterne ne puissent en aucun cas avoir le dessus sur celles des représentants des fonctionnaires supérieurs. Giri affirme à ce sujet: «Les représentants du personnel subalterne ont été maintes fois insultés lorsqu'ils trouvaient le courage de s'opposer à des propositions avancées par les catégories supérieures et il y a quelque temps, un de ces représentants a été licencié du service pour avoir publié une brochure signalant les actes arbitraires de la commission du personnel. Le fonctionnaire chargé de l'exécution des décisions de la commission n'est pas responsable vis-à-vis de cette commission et a le pouvoir de licencier un de ses subalternes, même si les membres de la commission y sont opposés.» L'organisation des cheminots demande par conséquent une transformation de la structure de ces commissions.

Deux passages du discours font allusion aux abus qui existent par rapport à la question du logement et justifient la revendication formulée à ce propos. «Il y a» ainsi Giri, «des habitations mesurant 12 pieds sur 8 et 16 pieds sur 10 avec une hauteur de 9 pieds, où doivent vivre de grandes familles d'agents des chemins de fer. Il y a des chambres de 8 pieds sur 8, à l'usage des chefs d'équipes et autres agents subalternes et les habitations des chefs de gare hindous et autres employés des gares sont à peine meilleures.»

L'instruction des enfants et des adultes a besoin d'améliorations sérieuses; la même chose s'applique à l'apprentissage professionnel des cheminots.

Dans le domaine social, la situation est également misérable, car il n'y a aucune assurance contre la maladie ou le chômage. Une assurance-vieillesse fait également défaut. Il faut signaler que le nombre des hôpitaux disponibles est loin d'être suffisant.

Pour terminer, Giri réclame du gouvernement la création d'une commission d'enquête qui examine tous les griefs, et toutes les revendications des cheminots. Il signale comme principaux griefs, les points suivants :

- 1° instabilité d'emploi;
- 2° mauvais traitements et vexations par des fonctionnaires subalternes;
- 3° insuffisance des salaires;
- 4° avancements injustes.

«Sir Ch. Innes (ministre des chemins de fer, du commerce et des cultes)» ainsi poursuit Giri, «applique la méthode dangereuse et hypothétique de compter le nombre de grèves déclanchées par les cheminots pour savoir si, oui ou non, il y a de l'agitation parmi le personnel des chemins de fer. Je suis certain à pré-

sent que cette méthode pourrait confirmer les cris des représentants des cheminots de l'Inde et que le cas des 20.000 agents du North-Western Railway et des quelques 3.000 agents sur le Bengal-North-Western Railway et les grèves déclanchées au Bengal-Nagpur Railway lui donneront toute satisfaction. Il faut demander instamment que le gouvernement de l'Inde secoue son apathie à l'égard de cette question et accorde la considération voulue à la résolution proposée par le député Acharya, en prenant des mesures immédiates pour la création de la commission d'enquête, demandée maintes fois.»

Pour terminer, Giri s'occupe de l'activité de l'organisation. Il recommande que des referendums soient organisés lorsqu'il s'agit de prendre des décisions importantes. Il conseille en outre que chaque section (le personnel de chaque compagnie de chemins de fer constitue une section dans la Fédération pan-indienne des cheminots) crée une coopérative et une caisse de secours en cas de décès. Il affirme qu'il ne faut pas que les adhérents et les dirigeants attendent que leurs compagnies prennent des mesures pour lutter contre l'ignorance et l'analphabétisme, mais qu'ils prennent eux mêmes l'initiative en créant des cours du soir gratuits. Il faut que chaque section crée une commission de propagande et que l'activité de ces commissions soit autant que possible uniforme et relève d'une direction centrale. Pour finir, il recommande au congrès de mettre à la disposition du comité les ressources voulues pour la publication d'un organe hebdomadaire.



Salaires et heures de travail des dockers canadiens.

Le tableau ci-dessous, emprunté à la «Labour Gazette», périodique publié par le ministère du Travail du Canada, indique les taux des salaires horaires de même que les heures de travail en vigueur dans les différents ports du Canada.

Ports	1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927	
	Salaires horaires	Durée du travail journalière	Salaires horaires	Durée du travail journalière	Salaires horaires	Durée du travail journalière	Salaires horaires	Durée du travail journalière	Salaires horaires	Durée du travail journalière	Salaires horaires	Durée du travail journalière	Salaires horaires	Durée du travail journalière	Salaires horaires	Durée du travail journalière
Charlottetown	.60	9	.60	9	.60	9	.60	9	.70	9	.65	9	.60	9	.60	10
Halifax	.65	9	.65	9	.55	9	.55	9	.65	9	.65	9	.65	9	.65	10
St. John	.70	9	.70	9	.55	9	.55	9	.65	9	.65	9	.65	9	.65	9
Quebec	.65	9	.65	9	.60	9	.65	9	.65	9	.65	9	.65	9	.60	10
Montreal	.70	10	.60	10	.50	10	.50	10	.62	10	.62	10	.62	10	.65	10
Pt. Edward	.40	10	.35	10	.30	10	.40	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10
Port Mc Nicoll	.55	10	.40	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10
Fort William	.46	10	.43	10	.35	10	.40	10	.40	10	.40	10	.40	10	.40	10
Vancouver	.90	8	.90	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.84	8	.84	8
Victoria	.90	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.84	8	.84	8
Prince Rupert	.90	8	.90	8	.90	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8

Conditions existant pour la circulation automobile et les chauffeurs professionnels de différents pays.

AUSTRALIE.

(Suite).

II. L'organisation syndicale.

1. Les organisations des chauffeurs.

La principale organisation syndicale qui groupe la plupart des conducteurs d'automobiles employés dans le transport de voyageurs et de marchandises est la *Amalgamated Transport Workers' Union of Australia* qui s'étend à tous les Etats australiens et est née d'une fusion des organisations suivantes, fusion qui se trouve en voie de réalisation définitive :

Fédération des cochers et camionneurs (qui s'étend à tous les Etats d'Australie, sauf la Nouvelle-Galles-du-Sud, et dont les membres sont employés uniquement au transport de marchandises);

Association australienne de conducteurs d'automobiles. (groupant les chauffeurs employés au transport de personnes dans l'Etat de Victoria);

Union des charretiers, camionneurs et chauffeurs de la Nouvelle-Galles-du-Sud (dont les membres sont employés au transport de personnes et de marchandises).

Les trois organisations sus-nommées continueront provisoirement leur activité à côté de l'organisation amalgamée, afin de pouvoir sauvegarder les droits et les intérêts de leurs membres, en vue des sentences arbitrales, des contrats collectifs etc. encore en vigueur. Graduellement, elles cesseront cependant d'exister, et il n'y aura plus alors que l'organisation fusionnée nommée plus haut.

Le nombre total des conducteurs d'automobiles syndiqués dans les organisations nommées ci-dessus s'élève à :

environ 3.000 dans le transport de personnes;
environ 5.000 dans le transport de marchandises;
soit env. 8.000 au total.

Il est probable que dans un avenir prochain, ce nombre augmentera considérablement, attendu que l'organisation s'étend rapidement et que l'on enregistre continuellement de nouvelles adhésions.

A côté des organisations sus-mentionnées, il y a encore un nombre d'autres organisations syndicales corporatives ou autres qui comptent parmi leurs membres un nombre relativement restreint de chauffeurs et de charretiers, telles que, par exemple, l'Union des travailleurs du bois, l'Union des agents des P.T.T., l'Union des livreurs de pain, l'Union des livreurs de lait et de glace de la Nouvelle-Galles-du-Sud, l'Union du personnel de la boucherie, l'Union des travailleurs des services publics etc.

Mentionnons encore que des négociations sont en cours concernant l'admission des organisations du personnel des tramways et des livreurs de pain dans l'Union amalgamée des travailleurs des transports par route susvisée. Si la fusion se réalisait comme on l'espère, l'effectif de l'organisation monterait à près de 50.000, ce qui augmenterait sensiblement son prestige.

2. Nombre des chauffeurs syndiqués.

Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, 5.000 chauffeurs de l'Union des transports par route sont employés au transport de marchandises. Il y a également des conducteurs de camions dans d'autres groupements, mais nous ne disposons pas de chiffres concernant leurs nombres.

(à suivre).

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

GRANDE-BRETAGNE.

(Suite).

La coutume veut que les séances du tribunal d'arbitrage aient lieu à huis clos; les procès-verbaux des séances ne sont remis qu'aux parties intéressées.

Aucune sanction n'a été prévue pour le refus de se conformer à une sentence du tribunal industriel, mais l'on s'attend à une observation loyale de celle-ci par les parties. Le tribunal ne condamne jamais au paiement de frais; la procédure est gratuite pour les deux parties.

Pour le personnel des tramways, on a généralement recours au tribunal industriel, lorsque les modalités de conciliation fournies par le Conseil national paritaire (National Joint Industrial Council) ont été épuisées. L'organisation syndicale se réserve cependant le droit d'avoir recours à une grève et les employeurs celui de recourir à un lock-out, au cas où les parties n'arrivent pas à se mettre d'accord pour porter le conflit devant le tribunal industriel.

Le Conseil national paritaire est composé de 44 membres, à savoir 22 membres patronaux et 22 membres ouvriers (dont 21 désignés par l'Union des ouvriers des transports et un par l'Union nationale des travailleurs municipaux). Le président et le vice-président sont élus parmi les membres du conseil; lorsque le président fait partie du groupe patronal, le vice-président sera désigné parmi le groupe ouvrier, et vice-versa. Le conseil a pour tâche d'assurer une collaboration entre patrons et salariés, par l'examen et le règlement de toutes les questions affectant la prospérité et le progrès de l'industrie des tramways. Il s'occupe donc entre autres choses de la fixation des heures de travail, taux de salaires et conditions de travail affectant l'industrie en son ensemble et de la conclusion de contrats collectifs de caractère national; de l'amélioration des conditions hygiéniques; d'enquêtes concernant des problèmes spéciaux; du recueil de chiffres statistiques etc. Le Conseil a le droit de désigner en son sein des sous-commissions et de fixer les tâches et attributions de celles-ci.

B. Législation sociale.

Heures de travail.

Les heures de travail ne sont pas réglées par la loi, mais par une convention collective nationale. Elles ne peuvent pas dépasser une moyenne de 48 heures par semaine de six jours, moyenne calculée sur une période à convenir localement, mais n'excédant pas toutefois une durée de 3 mois. La durée du travail en une semaine ne peut pas être inférieure à 44 heures, ni supérieure à 52 heures; la durée du travail en un jour ne peut pas être inférieure à 6 heures, ni supérieure à 10 heures. Des tableaux des heures de service indiquant les jours de repos, doivent être affichés et une modification de ces tableaux en raison de circonstances spéciales, devra être annoncée au moins 6 jours à l'avance. Les heures fournies en excès des horaires établis sont rétribuées à raison de 25 % au-dessus du taux normal pour les deux premières heures et à raison de 50 % pour les heures suivantes. Le service du dimanche et des quatre jours de fête légale, (lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, Bank-Holiday en août et deuxième jour de Noël) est également payé 25 % au-dessus du taux normal. Le jour de Noël, le service sera rétribué à raison de 100 % au-dessus du taux normal.

Durée de présence (Service intermittent).

La question du service intermittent n'est pas réglée par le contrat collectif national; l'organisation syndicale la discute localement avec les entreprises et s'efforce de réduire autant que possible le nombre des tours de service à fournir en plusieurs coupures. La situation à cet égard varie selon les entreprises, mais on peut dire que les agents doivent rarement fournir plus de deux coupures de service par jour et que la durée totale sur laquelle elles s'étendent varie entre 9 et 14 heures.

Jours de congé.

Ainsi qu'il ressort des renseignements ci-dessus, les agents bénéficient d'un jour de repos sur 6 jours de travail. Aux termes du contrat collectif national, ils ont, en outre, droit après douze mois de service, à un congé annuel payé de 8 jours.

Assurances sociales.

En ce qui concerne les assurances sociales, l'unique différence faite entre le personnel des tramways et les autres travailleurs consiste dans le fait que, dans certaines circonstances, il a été créé à son profit un régime de pensions de retraite et que, dans certains districts, il est, en raison de la nature de son emploi, exempté du paiement de cotisations à la Caisse nationale d'assurance contre le chômage. Dans les cas où une assurance-maladie locale, au moins aussi favorable que celle prévue par la loi sur l'assurance-maladie et invalidité (National Health Insurance Act) de 1924, applicable à tous les salariés de Grande-Bretagne, existe, les agents sont libérés des obligations prévues par cette loi. A côté de cette loi, il existe une loi sur les pensions des veuves, orphelins et pensions de retraite (Widow's Orphan's and Old Age Pensions Act) de 1925 qui est également applicable à tous les salariés. Un certain nombre d'agents au service d'entreprises municipales sont assujettis aux dispositions de la loi sur la pension de retraite des fonctionnaires municipaux.

Poursuites pénales.

Aux termes de l'article 74 de la loi sur la santé publique (Public Health Act) de 1925, tout agent conduisant une voiture de tramway peut être poursuivi pour avoir négligé les règlements de la circulation ou pour une conduite dangereuse, et est passible d'une amende de 5 livres sterling au maximum.

L'article 40 de la loi sur la justice criminelle de 1925 (Criminal Justice Act) stipule que toute personne se trouvant en état d'ivresse et chargée, sur une route ou place publique, de la conduite d'un véhicule à propulsion mécanique, est passible d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 4 mois ou d'une amende d'un maximum de 50 livres sterling ou encore des deux punitions. La personne qui s'est rendue coupable du méfait sus-visé sera privée du droit de conduire un véhicule à propulsion mécanique durant une période de 12 mois. Notons à ce propos, que dans plusieurs parties du pays, un permis est nécessaire aussi bien pour le wattman que pour le receveur, tandis que dans d'autres, aucun permis n'est nécessaire. A Londres, il existe en outre un permis «mixte» qui permet au porteur de faire fonction, selon les nécessités, de receveur ou de wattman.

L'administration d'une entreprise n'a aucun droit de recours légal contre le personnel, lorsqu'elle a été appelée à payer des dommages-intérêts comme suite à un accident.

(à suivre).

La section des ouvriers des ports et docks de l'I. T. F. engage une nouvelle campagne.

La commission consultative de la section des ports et docks de l'I.T.F. se réunit à Londres les 20 et 21 février dernier, sous la présidence du camarade Ernest Bevin. Les pays suivants étaient représentés à cette session : la Grande-Bretagne par Ernest Bevin, D. W. Milford et Ben Tillet pour l'Union des transports et J. T. Clatworthy, pour l'Union des ouvriers charbonniers de Cardiff; l'Irlande par Thomas Kennedy et Thomas Foran; la Belgique par P. Somers, H. van Eyken et C. Mahlman; les Pays-Bas par Joh. Brautigam et A. Kievit; le Danemark par Niels P. Hansen; l'Allemagne par H. Rudolph et G. Hähnel; la Suède par Charles Lindley; la Roumanie par L. Maglasu. Assistait en outre à la réunion Edo Fimmen, secrétaire général de l'I.T.F.

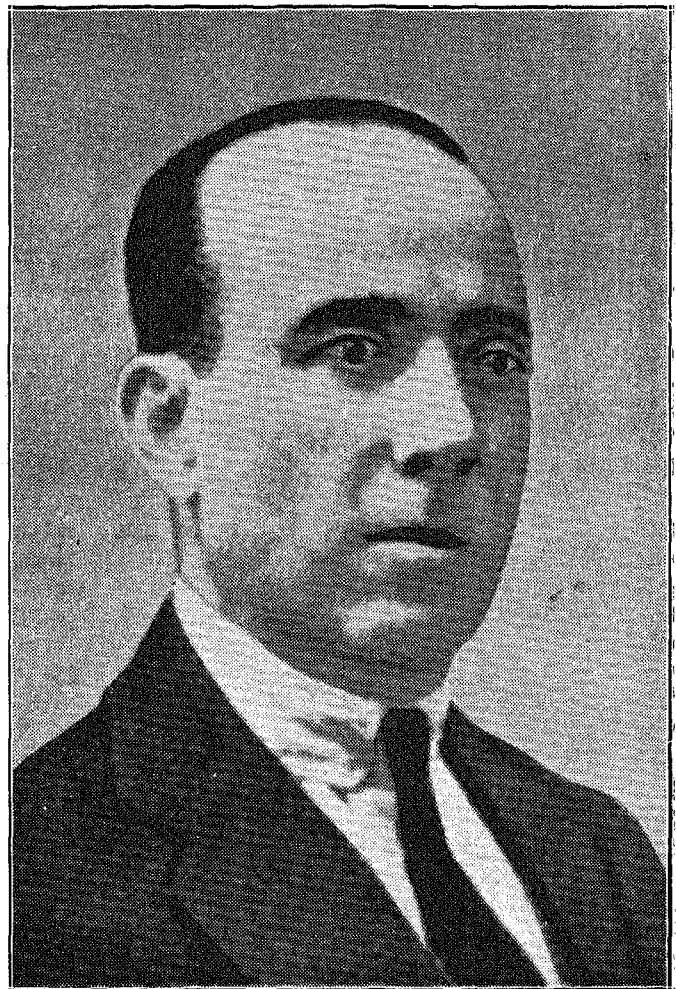
Un projet de prescriptions internationales tendant à la protection de la vie et de la santé des ouvriers des ports et docks, préparé par une sous-commission nommée antérieurement à cet effet, constituait l'objet principal des débats de la session. Ce projet qui s'appuie sur les dispositions les plus favorables existant dans les principaux pays maritimes, améliorées en quelques points sur la base de l'expérience acquise par le mouvement syndical de ces pays, fut adopté à l'unanimité des voix, après avoir subi quelques légères modifications. Le projet traite de façon détaillée les questions suivantes : responsabilité pour la sécurité du travail, conditions à remplir par les ouvriers, transport vers le lieu du travail, premiers secours en cas d'accident et moyens de sauvetage, installations sanitaires et confort, commissions paritaires pour la sécurité, gardes-corps et cloisons, éclairage, moyens d'accès, construction et vérification de l'outillage mécanique, des échafaudages, cables, poulies etc., charges maxima à manœuvrer, mesures de sécurité appliquées aux appareils mécaniques, méthodes de travail lors de chargement, déchargement etc., manipulation de marchandises dangereuses ou préjudiciables à la santé etc. etc.

Une campagne de propagande va être engagée à l'effet d'obtenir une application générale des dispositions en cause. Le secrétaire de l'I.T.F. reçut pour commencer, mission de soumettre le projet au Bureau international du Travail, en formulant la demande que la Conférence internationale du Travail de mai prochain, désigne une commission, composée de représentants des autorités des ports, des armateurs et de la Fédération internationale des ouvriers des transports, et chargée de préparer, sur la base dudit projet, un projet de convention internationale. Le projet voté à Londres, sera remis également aux organisations d'ouvriers des ports, ainsi qu'aux gouvernements et aux associations patronales du monde entier entrant en ligne de compte.

En reconnaissance des précieux services rendus par elle au mouvement international des ouvriers des transports, un drapeau portant le sigle de l'I.T.F. a été offert à l'Union anglaise des transports à l'issue de la session.

Francisco Cordero.

Ainsi que nous avons déjà eu le regret de l'annoncer, Francisco Cordero, membre suppléant au Conseil général de l'I.T.F. et président de l'Union générale des travailleurs des transports urbains de Madrid



(Union General de Obreros del Transporte Urbano de Madrid y Limitrofes) est décédé le 9 janvier.

Cordero était un homme d'un caractère énergique et ferme et sa mort signifie une grave perte pour le mouvement ouvrier. Il a disparu à un âge encore jeune, ayant commencé son activité dans le mouvement syndical seulement en 1912, au sein de l'Union des cochers. La fermeté avec laquelle il se jeta immédiatement dans la lutte syndicale, attira l'attention de ses camarades de travail et lorsque en 1919, fut fondée l'Association des chauffeurs de Madrid, la «Velocidad», il fut élu président, fonction qu'il occupa jusqu'en juin 1925, époque à laquelle il se retira.

A ce moment, des pourparlers étaient engagés au sujet de la fusion de son organisation avec l'Union générale des camionneurs et similaires. Pendant longtemps les deux organisations avaient été rivales, certaines questions individuelles ayant, ainsi que cela arrive souvent, empêché un accord mutuel. Afin de ne pas entraver le cours des pourparlers, Cordero démissionna de ses fonctions et la fusion devint un fait accompli. Le fait qu'en mars 1926 il fut élu président de la nouvelle organisation indique bien que l'on a su apprécier son geste désintéressé. Il continua à s'occuper des devoirs que comportait son poste, pour ainsi dire jusqu'à sa mort. Pendant longtemps il avait été souffrant, tout en continuant son travail. Le 8 janvier, il tint à assister à un congrès de son organisation, bien que manifestement son état de santé laissât beaucoup à désirer. Le jour suivant il mourut.

L'I.T.F. perd en lui un collaborateur et un ami estimé.

Le port de lourds fardeaux.

Nous trouvons dans «Die Arbeit», le périodique publié par la Confédération des syndicats allemands, un article écrit par le docteur F. K. Meyer-Brodnitz, dont nous reproduisons ci-dessous la dernière partie.

«Afin d'enrichir la documentation scientifique susceptible de servir de base aux délibérations du Bureau International du Travail au sujet de la question du port de lourds fardeaux, la section d'hygiène industrielle de la Confédération des syndicats allemands a entrepris de sa propre initiative, une étude basée sur les expériences acquises avec 270 travailleurs. A l'effet d'obtenir des conditions uniformes par rapport au poids du fardeau, l'enquête a été bornée à des travailleurs de meuneries employés pour porter des sacs de farine pesant 100 kgs.

Dans la minoterie, il est à remarquer par rapport à la méthode de travail, que le sac de farine, contrairement à ce qui est le cas pour des charges de matières dures, s'adapte à la forme du dos, ne cause pas au porteur des pressions occasionnant des douleurs et facilite le déplacement du centre de gravité vers l'avant. La longueur du chemin parcouru avec le fardeau était différente pour les 270 porteurs examinés; elle variait entre 15 et 50 mètres. Le nombre des sacs manipulés journellement variait également beaucoup : il allait de 200 à 600 sacs de 100 kgs. par jour. Il faut considérer comme des difficultés particulières qui se présentent en cas de manipulation de sacs de farine, l'amoncellement dans les magasins et le chargement et déchargement de navires, au cours desquels il faut souvent que la charge soit jetée par-dessus la tête. Il faut en outre, pour atteindre une hauteur d'entassement de 4 mètres ou davantage, monter des gradins formés au moyen de sacs remplis amoncelés qui cèdent sous les pieds. Lorsque des sacs de farine doivent être portés chez les boulangers, il faut également monter des marches pour arriver au dépôt de farine dans la boulangerie. Dans presque tous les cas sur lesquels portait l'enquête, la durée du travail était de 8 heures par jour.

Les ouvriers examinés avaient été choisis au hasard dans les grandes et petites entreprises où les méthodes de travail décrites ci-dessus sont appliquées. Tous les degrés d'âge, à partir de 18 ans jusqu'à plus de 60 ans, étaient représentés. Les ouvriers étaient en moyenne âgés de moins de 40 ans et la plupart d'entre eux étaient employés depuis leur 16ème ou 18ème année comme coltineur, ce qui fait que l'ancienneté professionnelle moyenne est assez élevée, à savoir d'environ 12 à 16 ans. Ce fait, de même que celui que la plupart d'entre ces travailleurs avaient fait leur service militaire, indique bien qu'il s'agit d'une catégorie professionnelle offrant en elle-même des conditions de santé favorables. Par une autosélection, les faibles qui ne sont pas en mesure de supporter longtemps ce métier fatigant, sont rapidement éliminés. Il faut attacher d'autant plus d'importance au résultat de la série des examens médicaux qui ont été effectués, résultats que nous indiquerons succinctement ci-dessous.

Les constatations d'ordre chirurgical (défauts à l'ossature, au système musculaire, hernies etc.) doivent être citées en premier lieu, non seulement parce que ces conséquences d'un surcharge statique sont immédiatement perceptibles dans leur corrélation causale avec le fardeau à porter, mais également parce qu'elles peuvent être constatées avec sûreté et être vérifiées par la suite, plus facilement que ce n'est le cas pour les maladies des organes intérieurs.

Le tableau ci-dessous indique les cas de maladie et de déformation de l'ossature, dues à des charges excès-

sives, constatés lors de l'examen médical et classés selon l'âge et d'après la fréquence relative et absolue.

Age	18 à 29 ans		30 à 39 ans		40 à 49 ans		50 à 59 ans		60 ans et au-dessus		Total	
	28 %	76	19 %	51	22,5 %	61	21 %	57	9,5 %	25	100 %	270
Hernies inguinales	7,8	6	5,9	3	11,4	7	24,6	14	32	8	14	38
Cas de prédisposition herniaire	27,6	21	51	26	46	28	38,6	22	48	12	40,3	109
Pieds plats et faiblesse des chevilles	71	54	66,6	34	52,5	32	54,4	31	60	15	61,5	166
Varices :												
cas graves	18,4	14	27,4	14	34,4	21	43,8	25	44	11	32,6	88
cas légers	14,5	11	33,3	17	28	17	29,8	17	20	5	24,8	67
Déviations de la colonne vertébrale	36,6	28	33,1	17	31,1	19	45,6	26	36	9	6,6	99
Arthrites												
cas graves	9,2	7	9,8	5	18,7	12	17,5	10	32	8	15,5	42
cas légers	23,6	18	23,5	12	26,2	16	21	12	20	5	23,3	63
Jambes en X											5,2	14

En examinant ce tableau, on est frappé par la fréquence des hernies inguinales, infirmité qui entrave sérieusement le travail. Les ouvertures herniaires sont en elles-mêmes des endroits où la résistance de la paroi abdominale est moindre. Lorsque les muscles du ventre se tendent dans le cas du soulèvement d'un poids lourd et exercent une pression sur les intestins, ceux-ci sont poussés de la cavité abdominale dans le sac herniaire. Nous constatons par conséquent auprès de nos coltineurs, des hernies d'une grandeur surprenante.

On éprouve des difficultés lorsqu'on désire trouver pour nos constatations des chiffres comparatifs ayant trait à la moyenne de la population. Les statistiques des caisses de secours-maladie qui sont dressées par rapport au point de vue de l'incapacité au travail, doivent être écartées pour cette raison. Des publications indiquant les résultats obtenus par des examens médicaux faits en série sur des sujets aptes au travail font presque entièrement défaut en Allemagne; celles des compagnies d'assurance américaines ne peuvent d'autre part être appliquées à la situation qui existe en Allemagne. Un certain parallèle peut par contre être établi avec les résultats des examens faits lors de la visite médicale des recrues. Lors de ces examens, on a constaté auprès de la jeune population masculine, des hernies inguinales dans un pourcentage de 2,1 %. Lorsque nous comparons ce chiffre à ceux établis pour notre catégorie d'âge de 18 à 29 ans, nous constatons que chez les portefaix de cette catégorie qui, à un âge relativement jeune déjà, ont commencé à porter des fardeaux, ces hernies sont 3,6 fois aussi fréquentes qu'auprès de la moyenne de la population masculine.

Dans 40,3 % des cas, c'est-à-dire, plus souvent que chez un sur trois, on constate une tendance herniaire. On conçoit toute l'importance de ce fait qui a été constaté avec une grande minutie, lorsqu'on considère qu'un homme ayant des prédispositions herniaires peut à tout moment être incommodé d'une hernie et que le port d'un bandage, unique moyen efficace de protection, comporte de si sérieux désagréments, à cause du travail fatigant donnant lieu à la transpiration, que les travailleurs examinés déclarèrent de façon unanime ne pas vouloir porter de bandage herniaire.

Le nombre élevé des déviations de la colonne vertébrale (36,6 %), des pieds plats et chevilles faibles (61,5 %) et des varices (57,4) doit être sans aucun doute considéré comme une conséquence du port de charges excessives qui exerce, après de longues années d'exercice du métier, une influence déformante sur l'ossature et un effet préjudiciable sur les vaisseaux sanguins des jambes. En ce qui concerne les varices,

un chiffre supérieur (69,23 %) n'a été constaté qu'auprès des garçons de café qui sont particulièrement exposés à cette infirmité, parce qu'ils doivent constamment se tenir debout. Sur le nombre total des 270 porteurs examinés, 22 seulement furent trouvés exempts de toute infirmité professionnelle.

Il faut reconnaître sur la base de l'expérience médicale que chacune des infirmités constatées est en elle-même fréquente et se produit dans toutes les professions, qu'on la trouve même auprès d'enfants ou de femmes n'exerçant pas de métier. Ce n'est que la coïncidence de plusieurs de ces affections après d'un même individu, qui nous met en droit de parler d'une infirmité professionnelle. Ainsi que l'on constate, par une élaboration statistique plus approfondie des résultats de l'enquête, 103 travailleurs, soit 38,1 %, étaient atteints de trois à cinq de ces infirmités. Autant des combinaisons semblables de symptômes pathologiques auprès d'un même individu nous permettent de conclure avec assurance qu'il s'agit de conséquences professionnelles, autant il semble difficile de les englober, en vue de l'assurance, parmi les maladies professionnelles. Tandis que pour la maladie saturnine — exemple particulièrement marqué d'une maladie professionnelle — il y a des symptômes qui ne peuvent se produire d'aucune autre façon que par l'influence du plomb, affectant les hommes pour ainsi dire uniquement en cas de travail industriel, il s'agit pour nos coltineurs de phénomènes pathologiques dont la corrélation avec la nature du travail est fort difficile à prouver dans des cas pris séparément et pour des symptômes particuliers.

Il faut donc que nous placions la prévention des

maladies à l'avant-plan de nos efforts dans le domaine social. La solution idéale de la question du port des fardeaux se trouverait dans le remplacement aussi complet que possible, en cas de transport de fardeaux lourds, de la main-d'œuvre humaine par des machines. Par l'application de mesures d'ordre technique, par l'introduction d'appareils de chargement perfectionnés dans les ports et auprès des magasins des meuneries, on peut contribuer à la protection de la santé et de la force-travail. Il est certain que le caractère spécial inhérent aux petites entreprises, le transport de sacs de farine aux boulangeries et le travail dans les ports à outillage désuet, ne permettront jamais d'éliminer complètement l'emploi des coltineurs. Nous devons par conséquent diriger nos efforts dans le sens d'une diminution du poids des sacs qui permettrait de limiter, à une mesure raisonnable, les graves affections.

Il résulte de notre enquête que, considéré du point de vue médical, le poids de 100 kgs. est trop lourd pour un sac et nous pouvons par conséquent nous rallier entièrement à la demande du professeur Loriga qui propose une diminution du poids des sacs à 60 à 75 kgs. Ainsi que nous l'avons signalé au début, une réalisation pratique de cette revendication ne sera possible que par une réglementation internationale, tâche fort difficile en vue des intérêts économiques qui s'y opposent, mais que le Bureau International du Travail s'est assigné pour cette année. Il est à espérer que, grâce à une réduction du poids des sacs, les coltineurs seront à l'avenir protégés contre les conséquences néfastes pour la santé découlant de l'exercice de leur profession.



Les gens de mer et l'internationalisme,

par J. HENSON,

(Président de la section des marins de l'I.T.F.).

Les marins ont de tout temps été des internationalistes.

Au temps de la Rome ancienne et de Hellade, au temps des migrations des peuplades du nord, les prisonniers étaient mis au travail comme esclaves et rameurs sur les galères et autres navires. Au temps de la navigation à voiles, des hommes de toutes nationalités se rencontraient dans les auberges et cabarets des ports du monde entier. La vapeur contribua à rapprocher dans une plus grande mesure encore, les hommes de différentes races, car grâce à elle, un port après l'autre fut ouvert au trafic. Les anglais rencontrant les allemands et les hollandais rencontrant les grecs, constatarent ensemble dans la «lingua franca» commune aux marins que, pratiquement parlant, leurs soucis et leurs peines étaient les mêmes et ils se sentirent unis par un lien de fraternité.

Les armateurs du monde entier ont prêché alternativement le nationalisme et l'internationalisme, d'après ce qui leur convenait le mieux à un moment donné. Tant que les marins de leur pays étaient prêts à faire le travail pour n'importe quel salaire et ne se plaignaient pas, c'étaient les meilleurs hommes du monde et les marins les plus capables, mais aussitôt qu'ils commencèrent à se faire valoir et à demander de

meilleurs salaires et des conditions plus favorables, ce n'étaient plus que des propres-à-rien et leur place fut occupée par des hommes d'autres races.

L'histoire de la navigation britannique au cours des 50 années écoulées offre un exemple frappant de ce système. Après que des organisations locales de marins eurent été créées et que, par la suite, l'Union nationale des marins prit naissance, et que les marins anglais eurent demandé et obtenu de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail, ces mêmes marins se virent éloignés des navires et leurs places furent occupées par des hommes d'autres nationalités travaillant à des taux inférieurs. Lorsque ceux-ci furent à leur tour initiés au syndicalisme et se mirent à formuler des revendications, ils furent également remplacés par d'autres, jusqu'à ce qu'on eût finalement recours, sur les navires britanniques, aux hommes des pays où les salaires étaient les plus bas, les soldes variant d'un port à l'autre. A cette époque, le système appelé «blackguardism» (sarrasinage) était en vigueur et les hommes étaient envoyés non seulement d'un port à l'autre — par exemple les marins-pêcheurs de Yarmouth à Londres — mais encore d'un pays à l'autre, par exemple d'Angleterre en Allemagne et vice-versa. En dépit de la puissance croissante de la Fédération internationale de l'armement, le sentiment de leur force et l'esprit de camaraderie grandissaient lentement mais sûrement, parmi les marins. Dans la période allant de 1892 à 1911, le syndicalisme eut dans tous les pays, tant nationalement qu'internationalement, des hauts et des bas. Des syndicats naissaient, pour disparaître ensuite. Des combats furent livrés par-ci et par-là et l'Internationale continuait la lutte avec persévérance et cherchait à tenir le mouvement en éveil.

Ce fut alors qu'en 1911, éclata la lutte internationale des marins qui fut dirigée en Grande-Bretagne de façon si capable par l'Union des marins et chauffeurs,

appuyée par les dockers, les cheminots et les autres travailleurs.

Cette lutte fut l'introduction d'une nouvelle ère dans le mouvement syndical des marins. Elle mit en lumière le manque d'influence de la Fédération de l'armement, car bien que les armateurs eussent réussi à monter certains navires de briseurs de grève, de nombreux autres se trouvaient dans les docks sans équipage et incapables de partir, et les hommes auraient plutôt laissé rouiller leur armure que de se rendre à bord. Il y avait bien parmi les marins quelques esprits indécis, mais, généralement parlant, les hommes de toutes les nations luttèrent, fermes comme un roc, pour remporter la victoire, souvent l'estomac vide et la ceinture serrée. Chacun des syndicats du continent participa à la lutte dans la mesure de ses forces et jusqu'à 1914, le syndicalisme international progressait et les conditions de travail des marins furent améliorées.

C'est alors qu'en 1914, éclata la grande guerre; les hommes qui avaient été des frères, furent lancés les uns contre les autres et la devise: «La patrie avant tout», devint le mot d'ordre général. Les armateurs mêmes, d'internationalistes qu'ils étaient, devinrent nationalistes et parlèrent de ne plus faire de commerce avec un pays déterminé ou de ne plus saluer un certain pavillon lorsque la guerre aurait pris fin.

La Fédération internationale des ouvriers des transports dut également cesser son activité. Toutefois, la guerre prit fin et les diverses nations brisées et appauvries eurent à reprendre le commerce les unes avec les autres. Les armateurs retrouvèrent alors leur esprit internationaliste et les liens de leur organisation internationale furent renoués une fois de plus, avec le résultat qu'en 1920, les marins s'aperçurent lors de la Conférence internationale du Travail qui eut lieu à Gênes, qu'ils se trouvaient devant une puissante concentration de forces. A cette Conférence, les représentants des organisations de marins qui avaient été séparés par la guerre, se retrouvèrent pour la première fois et ils arrivèrent à la constatation que pour faire aboutir des réformes, la lutte devait être entamée internationalement. La Fédération internationale des marins (I.S.F.) était l'unique organisation ouvrière représentée à Gênes, attendu que l'I.T.F. se trouvait encore en pleine lutte pour regagner ses forces.

Huit années ont passé depuis cette première réunion et où en sommes-nous aujourd'hui? La lutte menée à Gênes contre les armateurs a abouti, dans la plupart des pays, au paiement du salaire en cas de perte du navire et à la fixation d'une limite d'âge pour les soutiers. Mais une des revendications principales, celle de la semaine de 48 heures pour marins, reste à réaliser. La I.S.F. a cessé d'exister, pratiquement parlant, tandis que la Fédération internationale des transports est plus puissante que jamais. L'hostilité qui divisait les nations pendant la guerre a disparu et l'internationalisme progresse parmi les marins. L'Union nationale des marins de Grande-Bretagne une organisation qui, dans ses jours de lutte, fit plus pour l'internationalisme que toute autre organisation syndicale, qui, en 1914, dépensa un montant de 15.000 livres pour aider les marins allemands à améliorer leurs salaires — s'est retirée de toute association internationale aussi bien que de toute «action politique». Cette attitude lui a mérité de grands éloges, particulièrement de la part des journaux patronaux.

Que penser de l'avenir? Il me semble qu'on peut le considérer avec optimisme. La grève de 1925 en Grande-Bretagne a démontré que les hommes étaient disposés à s'entraider. La législation répressive, telle que

la loi sur les syndicats, qui tend à prévenir des grèves, renforce cette disposition d'esprit. La concentration nationale et internationale du capitalisme a convaincu les travailleurs de la nécessité d'un groupement international. Le sarrasinage a cessé d'exister et il serait très difficile à présent, pour un patron d'obtenir, en cas de lutte syndicale, que les hommes d'une nation prennent la place de leurs camarades d'une autre nation qui auraient déclaré une grève.

Le marin d'aujourd'hui est devenu non seulement un homme qui lit, mais aussi un homme qui réfléchit et c'est pour cette raison qu'il est du devoir des marins de tous les pays, en première ligne, de veiller, quelle que soit la nationalité de leur navire, à ce que tous les hommes soient syndiqués; en deuxième ligne, d'agir dans tous les ports, en faveur d'une collaboration internationale et d'empêcher que des antagonismes individuels entravent l'adhésion de leur organisation au mouvement international.

C'est ainsi que les marins verront poindre le jour où il sera fait droit à leurs revendications.

Conditions de travail des marins dans les différents pays.

ALLEMAGNE.

I. Salaires.

Spécialités	Marins blancs	Chinois	Hindous
A. Personnel du pont.	marks	marks	rouples
1er Maître d'équipage	137.—	—	37.—
2e Maître d'équipage	123.—	—	—
1er Charpentier	137.—	—	—
2e Charpentier	123.—	—	—
Matelot	115.—	—	23.—
Matelot léger	58.—	—	—
Novice	38.—	—	10.—
Mousse	28.—	—	—
B. Personnel de la machine.		\$	
Conducteur de petite chaudière	132.—	40.—	52.—
Graisser ou machiniste	132.—	40.—	52.—
Chauffeur	125.—	25.—	27.—
Soutier	108.—	24.—	22.—

	Paquebots	Cargos	Navigation de la Mer du Nord et de la Baltique	Chinois	Hindous
C. Personnel du service général.	marks	marks	marks	\$	roupies
1er Maître d'hôtel ou maître d'hôtel unique	165.—	137.—	—	—	80
2e Maître d'hôtel	135.—	118.—	109.—	—	34
Garçon de carré	91.—	58.—	58.—	—	—
Garçon de cabine	132.—	—	—	—	—
Cambusier	217.—	—	—	—	—
1er Cuisinier	280.—	—	—	—	—
Cuisinier seul	227.—	172.—	172.—	15	55.—
2e Cuisinier	227.—	—	—	—	—
Aide-cuisinier	112.—	118.—	—	10	—
Boy	34.—	28.—	—	—	10.—

Remarques: Les taux des soldes sont identiques sur tous les navires, quel que soit le genre de navigation auquel ils sont affectés.

II. Heures de travail.

A. Personnel du pont.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

a) à la mer: selon le code maritime, 12 heures; en vertu du contrat collectif, 12 heures sur les navires jusqu'à 2.000 tonneaux de jauge brute, 8 heures sur les navires de plus de 2.000 tonneaux;

b) dans le port et en rade : selon le code maritime 10 heures; en vertu du contrat collectif 8 heures. La limite de 8 heures peut toutefois, en dehors des tropiques, être prolongée d'une heure, pour tous les travaux ayant rapport au chargement, déchargement, et appareillage du navire, sans qu'un paiement supplémentaire puisse être réclamé pour cette heure de prolongation.

Attendu que le personnel du pont n'effectue pas de travaux de chargement et de déchargement, on peut dire que généralement, la journée de travail de 8 heures est appliquée. Ensuite l'équipage doit nettoyer les ponts, ce pourquoi on compte en moyenne une demi-heure;

c) les jours d'arrivée et de départ : selon le code maritime 10 heures; en vertu du contrat collectif 9 heures;

d) dans les tropiques : 8 heures, aussi bien en vertu du code maritime que du contrat collectif.

Le code maritime prévoit l'application de deux bordées de navigation, mais en vertu du contrat collectif, le système de deux bordées est seulement en vigueur sur les navires jusqu'à 2.000 tonneaux et celui de trois bordées sur les navires de plus de 2.000 tonneaux. Sur les grands navires, on emploie des journaliers dont les heures légales sont de 10 heures par jour et la durée du travail prévue par contrat collectif de 9 heures par jour.

Les heures de travail sont identiques sur toutes catégories de navires. Nous ne disposons pas de renseignements concernant la durée de travail des équipages de couleur.

Des heures supplémentaires sont effectuées selon les nécessités et sur l'ordre du commandant. Lors de négociations concernant un contrat collectif, les syndicats cherchent toujours à limiter autant que possible le nombre des heures supplémentaires; leurs efforts n'ont cependant pas donné de résultats jusqu'à présent. Aux termes de la loi, les équipages sont tenus de fournir des heures supplémentaires, lorsque l'ordre leur en est donné.

Les taux de rétribution des heures supplémentaires sont les suivants :

mousse	mk. 0,28 par heure
matelot léger	„ 0,45 „ „
autres catégories	„ 0,83 „ „

B. Personnel de la machine.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

a) à la mer : selon le code maritime : les navires affectés à la navigation sur l'Atlantique, vers l'Inde, sur le Pacifique et autre navigation au long cours 8 heures; dans la navigation de la Mer du Nord, la Baltique, la Méditerranée et la Mer Noire, 12 heures. En vertu du contrat collectif le travail est effectué en trois quarts sur les vapeurs et navires à moteur. Le système à deux quarts existe par contre :

1° sur les navires jusqu'à 1.600 tonneaux de jauge brute affectés à la navigation sur la Mer du Nord et la Baltique;

2° sur les navires jusqu'à 1.000 tonneaux de jauge brute affectés à la navigation vers les ports européens de l'Atlantique, sur la Méditerranée et la Mer Noire.

(à suivre).

A TOUS ÉCHOS

Deux projets de loi au profit des cheminots australiens.

Une ancienne revendication de l'Union des cheminots australiens vient d'aboutir. Le ministère des chemins de fer a déposé sur le bureau du Parlement, deux projets de loi tendant à la création :

1° d'une commission devant examiner les promotions et avancements du personnel et communiquer aux commissaires des chemins de fer son avis sous forme de recommandation;

2° d'un conseil disciplinaire faisant fonction d'instance d'appel pour les agents frappés de mesures disciplinaires.

Le gouvernement et les organisations ne se sont pas encore mis d'accord sur les attributions à accorder à ces organismes. Des représentants de l'organisation au Parlement s'emploient pour obtenir les améliorations voulues.

L'électricité plus chère que la vapeur ?

Conformément à des calculs des services électro-techniques du ministère des Chemins de fer de Suède, les dépenses d'exploitation de la ligne électrifiée Gotembourg—Stockholm, seraient supérieures d'un million de couronnes au montant évalué pour la traction à vapeur. Le directeur général des chemins de fer de l'Etat a toutefois déclaré à ce sujet, qu'il n'y avait pas lieu d'être mécontent de la traction électrique, attendu que l'augmentation des dépenses était compensée par de nombreuses économies.

ESPERANTO.

L'espéranto au sein de l'I. T. F.

Sous la direction du camarade Emile Ferrari, chauffeur et membre du Comité de la Fédération française des transport, a été fondée à Paris une association ouvrière espérantiste qui s'est assigné comme tâche, en dehors de la propagande pour la langue auxiliaire, d'être de toutes façons utile aux membres étrangers d'organisations adhérentes à l'I. T. F., étant de passage à Paris. L'adresse de l'association est la suivante: *Esperantista-Laborista-Klubo*, 40 rue des Petits Champs, Paris.

L'organe de l'Union des marins suédois de février dernier, adresse dans un article de la main du camarade Einar Adamson, un appel à tous les marins qui, pendant le Congrès espérantiste international devant se réunir à Gothenbourg du 14 au 19 août prochain, se trouvent en cette ville, d'assister aux réunions internationales qui seront organisées à cette occasion.

L'espéranto au Japon.

Un cours d'espéranto radio-diffusé récemment par la station d'émission de Tokio, eut comme résultat qu'en peu de temps furent vendus plus de 15.000 manuels d'espéranto. Dans les milieux scientifiques en général et plus particulièrement dans les universités, la connaissance et l'application de la langue auxiliaire s'étendent de façon surprenante.

L'espéranto au Parlement suédois.

Le sénateur socialiste Lindhagen, maire de Stockholm, a présenté au Sénat suédois une proposition tendant entre autres à ce que la Suède prenne l'initiative pour que l'espéranto soit inscrit, après une entente internationale, comme matière d'enseignement aux programmes de toutes les écoles. Une proposition semblable émanant également d'un représentant du parti socialiste, a déjà été discutée à la Chambre des députés, où elle fut repoussée après des débats prolongés.

«Signalen», l'organe de l'Union des cheminots suédois, écrit ce qui suit à ce sujet :

«Toutefois, un grand nombre des orateurs qui parlèrent en faveur d'un rejet, donnèrent expression à leur sympathie pour une langue auxiliaire mondiale et plus particulièrement pour la plus répandue des langues artificielles, à savoir l'espéranto. Ils estimaient cependant qu'une décision parlementaire n'aurait aucune signification pratique en faveur de la question et pensaient que la langue auxiliaire pouvait uniquement être divulguée par une propagande dévouée et intelligente de la part des partisans de cette langue.

Sans aucun doute, ils avaient raison. Une décision parlementaire positive ne saurait évidemment être autre chose qu'une expression d'opinion — certes précieuse — mais la solution de la question se trouve entre nos propres mains. C'est à nous qu'il incombe de faire le nécessaire pour sortir du chaos linguistique dont souffre actuellement l'humanité.»