



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

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM: (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

SOMMAIRE:

Communications diverses:			
Premier mai	45	L'agenda de l'Union des cheminots allemands pour 1928	50
Louis Kaulfuss décédé	46	Conditions existant pour la circulation automobile et les chauffeurs professionnels de différents pays (Australie)	50
La tenue en Italie du Congrès international des entreprises de tramways	46	La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer (France)	51
Communications du Bureau	47		
Cheminots:		Ouvriers du Transport: Conditions de travail des ouvriers des ports du Canada	55
Les cheminots bulgares et la dictature de l'argent	47	L'Union hongroise des ouvriers des transports en 1927	55
Le voyage en Russie de la délégation des cheminots scandinaves	48	Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Grande-Bretagne)	56
L'Union des cheminots argentins dans les années 1926 et 1927	49		
Ce que le public ne doit pas lire	49	Les heures de travail des conducteurs d'autobus hollandais	57
		La Conférence nationale des conducteurs d'automobile allemands	58
		Le prochain Congrès de l'Union internationale de Tramways, de Chemins de fer d'intérêt local et de Transports publics automobiles	58
		Gens de Mer:	
		Conditions de travail des marins dans les différents pays (Allemagne)	59
		Espéranto	60

Premier mai.

La classe ouvrière n'a toujours pas de raison de célébrer le premier mai comme un jour de fête. Au contraire !

Partout où nous portons nos regards, les travailleurs se trouvent dans une situation défavorable, situation qui menace d'empirer de jour en jour. Partout, le chômage est devenu un fléau permanent. Des millions d'ouvriers dans le monde entier ont été éliminés pour de bon du processus de production, ont été refoulés, avec leurs femmes et enfants, sur la voie de la misère. Les salaires réels de ceux qui ont du travail, et, dans bien des pays, également les heures de travail et le niveau d'existence, restent pour beaucoup au-dessous des conditions d'avant-guerre.

Les droits et les libertés politiques sont rognés partout et ont même entièrement été supprimés dans plus d'un pays. Le fascisme qui, en dépit de tous les avertissements, était considéré par le mouvement ouvrier comme un phénomène spécifiquement italien, et négligé comme tel, a poursuivi sa marche victorieuse à travers le monde : l'Italie, l'Espagne, la Hongrie, les Pays balkaniques, la Pologne, la Lithuanie se trouvent sous un régime fasciste et le mouvement ouvrier de ces pays est persécuté, paralysé, anéanti. Des centaines parmi les meilleurs ont été tués, des milliers et des milliers souffrent d'innombrables tortures et languissent dans les cachots.

Dans la plupart des autres pays, on n'en est pas encore là. Cependant, là aussi, la réaction s'accroît, le courant grossit qui réclame et prépare une attitude «ferme et énergique» vis-à-vis de la classe ouvrière. Arrêt, recul, partout où l'on se tourne !

A côté de cette misère politique et économique, nous voyons surgir la menace d'une nouvelle guerre; d'une nouvelle guerre mondiale, d'un nouveau carnage,

plus terrifiant et plus horrible encore que celui qui est à peine éloigné de dix ans et qui devait être «la dernière des guerres». Au lieu de désarmement, nous voyons partout le renforcement des armées, la création de nouveaux armements et l'implication dans le carnage de la population entière, hommes, femmes et enfants.

Vraiment, le premier mai de cette année n'est pas encore un jour de fête. Il n'y a point lieu de donner expression à l'allégresse et à la joie, mais bien plutôt à nos préoccupations et soucis sur le sort qui attend la classe ouvrière. Ce jour sera un jour de retour en soi-même; un jour où chacun — également nous, cheminots, ouvriers des transports et marins syndiqués dans l'I.T.F. — devra tâcher d'être sincère, sincère envers soi-même et sincère envers la classe ouvrière. Ce sera un jour où, loin de nous pâmer de belles couleurs, de discours éloquentes et de beaux chants, nous nous demanderons sérieusement : «Où en sommes-nous ? Où se trouve notre mouvement ? A quoi est-il arrivé ? Quels dangers et quelles difficultés le menacent, nationalement et internationalement ? Où allons nous ?» Ce sera un jour où nous devons nous rendre compte de nos actes et tirer nos conclusions.

Que le jour du premier mai soit pour nous, ouvriers des transports, cheminots et marins, un jour de combativité accrue, de décision sereine, objective et inébranlable, sans fausse sentimentalité et cependant plein d'idéalisme ardent et de joyeux optimisme, précisément parce que nous aurons le courage de regarder la réalité en face, la réalité du présent sombre et menaçant, reconfortés par l'espoir en l'avenir rouge, éclatant et joyeux.

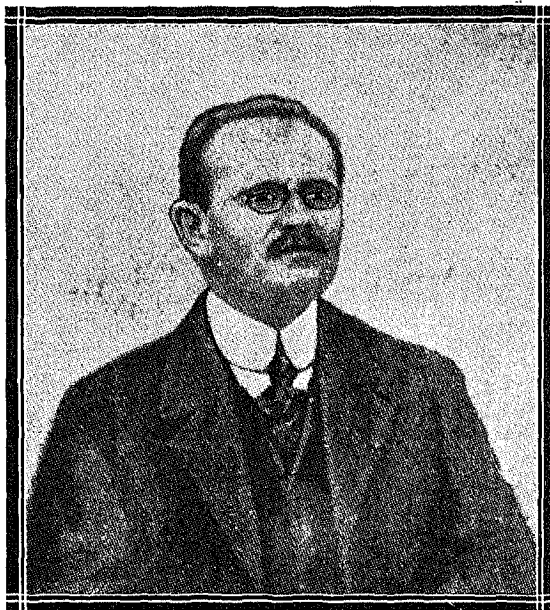
Où que nous soyons, quelle que soit la langue que nous parlons et quelles que soient la nation et la race dont nous faisons partie, jurons nous d'être et de rester fidèles à notre idéal, fidèles à notre organisation — c'est-à-dire de vivre et lutter pour elle — et fidèles à l'Internationale ! Prenons l'engagement de deve-

nir de meilleurs internationalistes que nous ne l'étions jusqu'à présent, et pénétrons-nous davantage de la vérité que la classe ouvrière ne fait qu'un tout, qu'elle est unie par dessus toutes les frontières et lignes de démarcation et que c'est uniquement par une collaboration internationale des plus étroites, par l'application, dans le domaine international, du mot d'ordre «un pour tous et tous pour un», que le prolétariat pourra résister avec succès aux attaques du capitalisme international, étroitement lié.

Ce ne sera que lorsque cette conviction aura pénétré la grande majorité des travailleurs de tous les pays, que la fête du premier mai aura sa véritable signification. Faisons-nous la promesse, camarades, les uns aux autres, que ce premier mai sera pour nous l'inauguration d'une année de lutte opiniâtre contre le capitalisme et contre tous ses suppôts. Et engageons-nous, quoi qu'il puisse nous en coûter, à tenir cette promesse.

EDO FIMMEN.

Louis Kaulfuss décédé.



Dans la nuit du 29 au 30 mars dernier, le camarade Kaulfuss, secrétaire général de l'Union des cheminots allemands, a succombé, à l'âge de 56 ans, des suites d'une grave affection d'estomac. Après avoir, depuis 1906, occupé plusieurs fonctions importantes, d'abord dans le Syndicat des forgerons, ensuite, lors du passage de ce syndicat dans l'Union des métallurgistes, dans cette dernière, le camarade Kaulfuss passa, le 1er octobre 1917, au service de l'organisation du personnel des chemins de fer. Cette organisation avait été fondée en 1916 et avait besoin de militants capables afin d'étendre sa puissance syndicale. Le congrès de 1919 appela le défunt aux fonctions de secrétaire. Il contribua particulièrement à la fusion, réalisée en 1925, entre le Syndicat national des fonctionnaires des chemins de fer et l'Union des cheminots en l'organisation actuelle.

Le camarade Kaulfuss n'a eu que rarement l'occasion de collaborer à l'œuvre internationale, bien qu'il y portât un très grand intérêt. L.I.T.F. perd en lui un fidèle et dévoué collaborateur.

La tenue en Italie du Congrès international des entreprises de tramways.

Ainsi que nous l'annonçons par ailleurs dans ce numéro, le prochain Congrès de l'Union internationale des tramways, chemins de fer d'intérêt local et transports publics automobiles, se réunira à Rome, du 6 au 12 mai prochain.

La tenue de ces assises en Italie donne lieu à nos camarades italiens de craindre que les dominateurs de leur pays ne profitent de ce congrès pour leurs menées politiques.

Nous extrayons le passage suivant d'une lettre qui nous est parvenue à ce sujet :

«La municipalité de Rome, sous les auspices de laquelle a lieu le Congrès, n'est pas une municipalité désignée par des élections. A Rome en effet, de même que dans toutes les localités d'Italie, les maires élus de la période préfasciste ont été révoqués de leurs fonctions en 1926; le gouverneur de Rome est nommé à présent par le gouvernement fasciste.

On nous dira que le Congrès est purement technique et qu'il ne s'occupera que de questions d'ordre technique. Il ne faut pas oublier toutefois, qu'il se réunira dans une ambiance politico-fasciste, sous le patronage d'autorités fascistes et qu'il ne pourra éviter de la sorte, des manifestations d'appréciation, de remerciements et d'hommage aux autorités fascistes. C'est ainsi que ce Congrès sera utilisé, par le gouvernement fasciste, de même que tous les congrès qui ont lieu en Italie à l'heure qu'il est, pour en retirer des preuves de l'admiration que le régime fasciste inspire au monde entier. Il assumera aux yeux des italiens qui n'ont pas la possibilité d'exprimer leur avis, le caractère d'une manifestation de confiance dans le régime fasciste.

Il est probable qu'un délégué de l'organisation nationale du personnel des tramways assistera au Congrès et parlera au nom de la catégorie qu'il représente. Il est utile de rappeler à ce propos, qu'en Italie n'est admise pour chaque catégorie de travailleurs, qu'une seule organisation syndicale contrôlée par les autorités fascistes, que tout agent qui refuse d'adhérer à la corporation fasciste est renvoyé du travail et que les militants de cette unique organisation sont désignés par les chefs du parti fasciste.

On comprend que les entreprises privées et les municipalités d'orientation conservatrice exploitant des réseaux de tramways, participent à une réunion internationale de ce genre, mais il serait scandaleux que des municipalités élues par des électeurs démocratiques ou socialistes y participent. En prenant part en effet au Congrès de Rome, ces municipalités fourniraient au gouvernement italien un motif pour affirmer en Italie que le régime fasciste est considéré légitime par les socialistes et les démocrates des autres pays.

Il faut par conséquent chercher à éviter à tout prix cette triste comédie. Il faut par une action énergique décréditer dès à présent le Congrès de Rome et en dénoncer l'esprit et les fins, afin d'éviter que des représentants d'administrations d'orientation socialiste ou démocratique n'y participent, attendu que la presse fasciste ne manquerait pas d'en tirer par la suite la conclusion que les socialistes des pays qui les ont délégués, approuvent le régime.»

La lettre reproduite ci-dessous, adressée par P. J. Dollan, conseiller municipal de Glasgow et député travailliste au Parlement britannique, au conseil municipal de Glasgow qui l'avait désigné pour faire partie de la délégation au Congrès international des tramways, prouve bien que l'opinion des camarades

italiens est partagée dans les milieux socialistes et démocratiques d'autres pays. Voici la lettre :

«Tout en appréciant l'honneur que m'a fait le Conseil en me désignant pour faire partie de la délégation envoyée au Congrès international qui aura lieu à Rome le mois prochain, j'ai décidé, après mûres réflexions, de décliner cette nomination.

Le président honoraire du Congrès est M. Mussolini et les délégués seront les hôtes du gouvernement fasciste. En tant que socialiste, je ne pourrais pas accepter l'hospitalité du dictateur italien et de son gouvernement fasciste. M. Mussolini et son gouvernement privent les socialistes et les libéraux, ainsi que les autres adversaires de la terreur fasciste, de la liberté d'association et de parole et ont emprisonné ou déporté de nombreux démocrates, en raison de leur fidélité aux principes de la démocratie. L'Italie est, en effet, terrorisée actuellement par la dictature d'un homme qui a usé sans scrupules de son pouvoir pour supprimer toutes les critiques contre son régime, fait de fanatisme et d'arbitraire.

Je ressentirais le fait d'accepter l'hospitalité de M. Mussolini et de son gouvernement comme une atteinte à ma foi socialiste et comme un outrage aux femmes et hommes courageux qui ont souffert de nombreuses persécutions dans leurs efforts tendant à rétablir un gouvernement démocratique dans leur patrie aimée.»

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Le Congrès de Stockholm.

L'ordre du jour du Congrès sera envoyé fin avril aux organisations adhérentes. Les amendements de la part d'organisations européennes aux propositions présentées, doivent être en notre possession le 15 juin au plus tard.

Cotisations reçues.

Pour 1927:

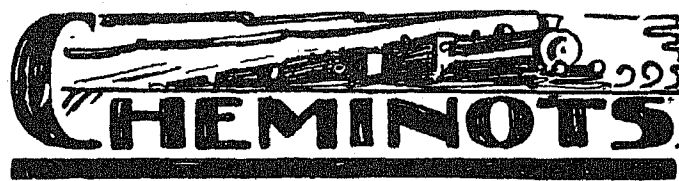
Union des cheminots esthoniens fl. 116.30

Pour 1928:

Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux frs. 3.000.—
Syndicat national du personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique. fl. 760.—
Union des cheminots bulgares " 254.—
Union des cheminots allemands mk. 5.000.—
Union centrale allemande des mécaniciens et chauffeurs fl. 225.—
Union britannique des ouvriers des transports £ 234.14.—
Union nationale des cheminots anglais fl. 12.450.—
Association des employés des chemins de fer anglais £ 62.0.0
Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways fl. 1.134.96
Union des marins de Lettonie " 13.08
Union des cheminots autrichiens " 1.399.05
Union des ouvriers des transports autrichiens. " 1.563.32
Union des cheminots allemands de Tchécoslovaquie " 610.10
Union des cheminots suédois " 35.94
Union des cheminots canadiens. " 840.—

Congrès.

Fédération française des travailleurs des chemins de fer, du 10 au 12 mai à Toulouse.
Syndicat national du personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique du 12 au 14 mai à Bruxelles.
Union des cheminots suédois du 13 au 19 mai à Stockholm.
Union des employés des chemins de fer anglais, du 21 au 24 mai à Bridlington (Yorkshire).
Union des mécaniciens et chauffeurs argentins, du 22 au 25 mai à Buenos-Ayres.
Union des cheminots danois, du 14 au 16 juin à Helsingör.
Union des cheminots allemands, du 17 au 33 juin à Francfort s.M.
Union des ouvriers des transports suédois, du 1er au 7 juillet à Stockholm.
Union des travailleurs et charretiers des ports de Roumanie, du 12 au 15 août à Constanza.



Les cheminots bulgares et la dictature de l'argent.

Reproduit partiellement d'un article espéranto du camarade Vichegonoff dans l'organe des cheminots bulgares.

La guerre a placé le peuple bulgare dans une situation fort pénible. Les emprunts extérieurs se chiffrent à plus de 32 milliards de levass; la grande majorité de ces dettes sont des dettes de réparation. Les emprunts intérieurs s'élèvent à près de 8 milliards de levass.

En mars 1923, les paiements annuels en réparations ont été fixés aux montants suivants :

2,5 millions de francs-or pour 1923	
5 " " " " 1924	
6 " " " " 1925	
7 " " " " 1926	
8 " " " " 1927	
10 " " " " 1928—33	
43,2 " " " " 1934—83	
(1 franc-or = 26,8 levass)	

Le gouvernement se déclare incapable de faire face à ces obligations. Alléguant des motifs financiers, il ralentit la reconstruction du réseau ferré et l'amélioration des routes, toutes deux d'une nécessité urgente. Une demande de secours financier a à présent été adressée à la Société des Nations, attendu que les autres projets d'emprunt n'aboutissaient pas.

La Société des Nations a retenu la demande de la Bulgarie et a chargé un expert d'examiner la question sur les lieux. L'enquête portera surtout sur les chemins de fer, comme étant la garantie principale. Le montant du prêt à accorder dépendra du préavis de l'expert. Les journaux officiels contiennent cependant déjà des renseignements sur les conditions et la répartition de l'emprunt. En ce qui concerne le budget de l'Etat, les conditions comportent le licenciement d'environ 10.000 fonctionnaires au cours d'une période de deux ans. Le gouvernement réactionnaire aura certainement soin de veiller à ce que ces compressions ne portent pas sur les forces policières, ni sur l'armée, et ce seront sans doute les cheminots qui, en grande partie, en seront la dupe.

Signalons parmi les autres conditions, la transformation de la banque nationale en une Société anonyme, ce qui placera cette banque sous l'emprise de la haute finance de l'étranger.

La chose a semblé assez suspecte au ministre des chemins de fer, M. Georghieff — qui n'est certainement pas un adversaire d'une compression des effectifs — pour qu'il résigne ses fonctions. Il semble que le gouvernement veuille accepter les conditions qu'on lui pose. Il existe cependant des tendances adversaires dans le parti gouvernemental : 17 membres de la majorité parlementaire se sont prononcés contre le projet de l'emprunt. Ils ont réclamé qu'un moratorium soit accordé pour le paiement des réparations, ce qui permettrait à l'Etat de porter les charges de son budget, sans aide étrangère.

L'héritage de la guerre — la dictature de l'argent et la puissance insuffisante du mouvement syndical — entravent l'amélioration de la situation des cheminots bulgares.

Le voyage en Russie de la délégation des cheminots scandinaves.

Donnant suite à une invitation de l'Union pan-russe des cheminots, une délégation composée de militants des organisations danoises, norvégiennes et suédoises des cheminots et du personnel de la locomotive, a fait l'année passée, un voyage de quatre semaines en Russie soviétique. Pendant son séjour en Russie, la délégation qui avait élu comme président et secrétaire les camarades A. Forslund et N. J. Engström, a rassemblée des impressions et des renseignements concernant les conditions de vie des cheminots russes et les a récemment publiés dans un écrit détaillé. La brochure contient une documentation abondante concernant les chemins de fer de l'Union des Soviets; concernant l'organisation syndicale du personnel, l'engagement et le licenciement d'ouvriers, les heures de travail et de repos, les salaires, le paiement à la pièce et les primes, les vacances et jours de congé, les facilités de circulation, les indemnités de déplacement, la pension de retraite etc. etc. Dans leur ensemble, ces renseignements complètent de façon heureuse le rapport publié dans le temps par l'I.T.F. concernant les conditions de travail des cheminots russes.

Il ne nous est pas possible évidemment de publier dans le Bulletin des extraits de la brochure; nous nous limiterons par conséquent à reproduire ci-dessous les conclusions.

«Quant à juger des conditions existant dans l'Union des Soviets, les moyens dont disposait la délégation à cet égard, étaient évidemment fort limités. Bien que le territoire visité par notre délégation fût étendu selon nos conceptions, il était bien petit en considération des distances existant en Russie. Attendu qu'aucun des membres de la délégation n'avait visité la Russie autrefois, pendant le régime des Tsars ou au début de la révolution, les moyens de comparaison pour pouvoir juger du développement de l'état des choses, nous faisaient également défaut. Notre ignorance de la langue russe a rendu notre étude bien plus difficile, car pour toutes les conversations, nous devions avoir recours à l'aide d'un interprète. Malgré tout cela, nous pouvons affirmer que le voyage a été pour nous d'une grande utilité. La délégation n'a rien négligé pour tâcher de se mettre à la place des ouvriers russes et particulièrement des cheminots, et pour prendre connaissance également de tout ce qui peut être considéré comme important en dehors de cette question. Il va sans dire que nous avons également comparé les conditions que nous avons trouvées en Russie, avec celles de chez nous, sans toutefois jamais perdre de vue le fait qu'avant la révolution, la Russie se trouvait dans le domaine économique aussi bien qu'intellectuel, à un niveau particulièrement bas, et sans oublier que ce pays était, il y a peu d'années, comme suite à la guerre mondiale, à la révolution, à la guerre sociale et aux mauvaises récoltes, dans la plus grande misère imaginable, raison pour laquelle le rétablissement n'a pas pu et ne pouvait pas être réalisé en quelques années.

De plusieurs côtés, on a tenté de faire croire que le régime des soviets essaie de dresser des coulisses pour camoufler la situation véritable où se trouve le pays. Il est vrai que cette affirmation a plus d'une fois été contestée, mais ce nonobstant, elle revient toujours avec obstination. Ceux qui la formulent ne manquent pas de signaler l'hospitalité dont les dirigeants soviétiques font toujours preuve à l'égard d'étrangers et particulièrement à l'égard de délégations ouvrières, pour étayer leur assertion.

La conviction de la délégation est que cette conception est entièrement fautive. Nous en convenons que nous avons partout été reçus avec beaucoup d'hospitalité, mais nous avons pu, en même temps, nous rendre compte du caractère aimable et cordial du peuple russe.

On ne saurait toutefois admettre que le travail en Russie soviétique ait été organisé de façon à dresser

des coulisses pour camoufler la situation réelle; au contraire. L'entrée dans ce pays qui, dans ce cas, aurait dû être embellie autant que possible afin de donner aux visiteurs étrangers une première impression favorable et de leur laisser une bonne impression, — les gares de frontière et la ville de Leningrad — est ce qu'il y a de moins bien de tout ce que nous avons vu pendant notre voyage. Après avoir quitté la gare de frontière finlandaise d'un blanc éclatant, nous avons trouvé du côté russe un bâtiment des plus simples et des plus pauvres. A Leningrad, on n'a même pas consacré de travail à la réparation extérieure des maisons délabrées, devenues superflues à la suite de la diminution de la population. Elles restent là, dans toute leur laideur et choquent les visiteurs occidentaux; l'aspect général de la Russie soviétique est d'ailleurs fort prolétarien et point du tout enjolivé ou rendu plus coquet. En effet, tout le programme russe de reconstruction s'appuie sur une base très sérieuse et a été conçu sur une longue période. On a vite compris qu'il y avait des choses plus importantes à faire que de réparer des maisons et de dresser des coulisses. On a commencé par la réorganisation de la production, la construction d'usines électriques, en un mot, par la création de moyens qui permettront à l'avenir une production rationnelle, aussi bien de bonnes habitudes que d'autres nécessités d'existence.

On comprendra que l'industrie des transports et des communications qui est un des nerfs principaux de la vie économique, ait eu les premiers soins. Il est vrai certainement, que dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, on se trouve bien loin du niveau technique réalisé, et des accessoires matériels en usage en Europe occidentale. Les nouvelles constructions que l'on voit surgir partout justifient cependant l'espoir que la situation continuera à s'améliorer rapidement. La conviction que les efforts unis et communs de l'ensemble de la classe ouvrière réussiront à édifier une société socialiste, ne semble pas seulement animer et enthousiasmer les dirigeants, mais semble également vivre dans les masses ouvrières, du moins pour autant que nous avons pu entrer en contact avec elles, lors de nos visites à des usines et à des réunions. Partout, nous avons constaté le désir de travailler pour la nouvelle société, même là où les conditions économiques ne semblaient pas précisément le justifier. Les améliorations incessantes, en comparaison des années écoulées, donnent à la population une confiance et un espoir fort compréhensibles.

Une partie importante du travail de reconstruction est constituée évidemment par le travail d'éducation intellectuelle. La délégation a accordé une haute importance aux tentatives grandioses faites pour relever le niveau intellectuel du peuple russe. Toutes les visites que nous avons faites à des écoles, des universités, des écoles industrielles, nous ont chaque fois à nouveau donné l'impression que le travail d'éducation a été entrepris de façon très active et que la population s'y intéresse très vivement. Des soins spéciaux sont accordés à l'apprentissage technique et toutes les associations, aussi bien les bibliothèques («Coins de Lénine») que les cercles d'études, ont certainement une grande tâche. Cela surtout si l'on considère qu'en Russie, on a souvent dû commencer par les premiers débuts et enseigner les questions les plus élémentaires. La diffusion qu'a obtenue en peu d'années le journal de l'Union des cheminots russes est absolument étonnante. Le contact qui existe entre le journal et les lecteurs, plus particulièrement avec les cheminots, par l'intermédiaire des correspondants ouvriers, permet en outre l'espoir que les choses se développeront dans le sens d'une culture augmentée et d'une démocratie croissante.»

L'Union des cheminots argentins dans les années 1926 et 1927.

L'Union des cheminots argentins (Union Ferroviaria) a mené, pendant les années 1926 et 1927, une lutte victorieuse pour l'amélioration des salaires et des conditions de travail des agents des chemins de fer non assujettis au règlement du service entré en vigueur en 1921 et modifié en 1925, par accord entre les compagnies de chemins de fer et leurs salariés, avec l'appui du gouvernement.

Les catégories du personnel auxquelles s'applique le règlement du service sont les télégraphistes, conducteurs, agents des manœuvres et chefs de brigade, contrôleurs de billets, employés, personnel de la signalisation et personnel des wagons-lits. Celles auxquelles ledit règlement ne s'applique pas — les autres agents du service de l'exploitation, des ateliers, des magasins, du service de la voie et des travaux et des services administratifs — avaient des salaires qui, dans bien des cas, restaient au-dessous de 100 pesos (1 peso = env. 10 francs fr.) par mois et qui souvent n'étaient guère supérieurs à 50 pesos, un fait qui indique bien quelle était leur situation. Ils se trouvaient en outre entièrement à la merci de leurs chefs, en ce qui concerne les avancements, déplacements, réductions de salaires, suspensions du service, licenciements, réintégrations etc., bref, l'arbitraire régnait sur toute la ligne.

A partir de sa constitution en octobre 1922, l'Union des cheminots poursuivit l'activité entamée par les organisations existant antérieurement en faveur des catégories en cause, depuis que le règlement du service avait été introduit en 1921. Elle commença en approchant de façon conciliante les compagnies de chemins de fer et le gouvernement, mais il se trouva bientôt qu'il n'y avait aucun espoir de pouvoir obtenir à l'amiable satisfaction aux griefs du personnel — dont la légitimité avait été prouvée publiquement — et qu'il serait nécessaire d'avoir recours à la puissance syndicale pour briser la résistance du patronat.

C'est ce qui se produisit au début de l'année 1926, lorsque le travail «selon les règlements» fut appliqué simultanément contre deux compagnies de chemins de fer, la Compagnie centrale d'Argentine (à voie large) et la Compagnie générale de la Province de Buenos-Ayres (à voie étroite). A peine le mouvement avait-il été engagé, il devint évident que le personnel se conformait avec une discipline admirable au mot d'ordre de l'organisation et les compagnies n'attendirent que peu d'heures avant de faire part de leur intention d'acquiescer aux demandes du personnel. Dans les deux cas, le conflit se termina par la conclusion d'un contrat collectif.

Par la suite, soit comme un résultat de mouvements de résistance passive, soit par la voie de concessions volontaires, les mêmes avantages furent obtenus pour le personnel des autres compagnies. Dans le cadre des contrats collectifs ainsi obtenus, des négociations furent entamées concernant les conditions spéciales pour chacune des catégories intéressées.

Par suite de la similitude qui existe entre elles, les conditions de travail sont uniformes sur les quatre principales compagnies de chemins de fer (à voie large): la Compagnie du Sud, la Central Argentina, la Compagnie du Pacifique, et celle de l'Ouest; pour les autres compagnies — à voie normale et à voie étroite — il ne fut pas possible d'obtenir des conditions uniformes et, par suite de la situation qui varie d'une compagnie à l'autre, les conditions de travail du personnel varient également. Il fut nécessaire par conséquent, de rédiger, dans le cadre de certaines limites générales, des règlements séparés adaptés aux circonstances et méthodes en vigueur pour chacune de ces compagnies. Vers la fin de l'année, ce but avait été atteint et des règlements avaient été adoptés par les Compagnies du Central Cordoba, de la Province de Santa-Fé et du Midland (voie étroite), la Compagnie centrale de Buenos-Ayres, (voie normale) et la Compagnie de Rosario et Puerto-Belgrano (voie large). Les catégories auxquelles s'appliquent ces conventions, comprennent le personnel des ateliers, des remises de locomotives, du service des voitures et wagons, les porteurs, les gardes-barrières, les agents des manœuvres, le personnel des services électriques, des imprimeries et des bascules, de même que les surveillants et aides-surveillants de plaques tournantes, pompes, moulins à vent, usines à gaz etc. Citons parmi les améliorations obtenues: traitements dépassant 100 pesos par mois, congé annuel, continuation du paiement en cas de maladie ou d'accident, facilités de circulation sur les réseaux de la compagnie qui emploie et d'autres compagnies du pays, réglementation des avancements, suspensions et licenciements sur la base de l'ancienneté.

Toutes les compagnies de chemins de fer ont à présent reconnu officiellement l'Union des cheminots comme le représentant du personnel des chemins de fer, à l'exception du personnel de la locomotive qui est syndiqué dans la «Fraternidad», une organisation qui, avec l'Union des cheminots, constitue la Fédération des cheminots (Confraternidad Ferroviaria) adhérente à l'I. T. F. Les effectifs de l'Union des cheminots s'élèvent à env. 80.000 adhérents, à savoir 80 % des agents entrant en ligne de compte pour être syndiqués.

Les chemins de fer de l'Etat ont introduit, conformément à une promesse faite par le ministre des Travaux publics pendant que les

négociations étaient en cours, toutes les améliorations que l'organisation avait réussi à obtenir de la part des compagnies privées.

Il n'a pas été possible jusqu'à présent d'obtenir beaucoup de résultats pratiques pour le personnel des services administratifs et pour les ouvriers de l'entretien de la voie et des travaux. L'organisation a toutefois obtenu la promesse que les compagnies examineraient avec bienveillance la situation du personnel administratif, tandis qu'en ce qui concerne l'autre catégorie, des efforts en sa faveur sont faits depuis quelque temps. L'organisation a répondu aux objections formulées par les compagnies et il semble probable que dans un temps assez rapproché, des négociations pourront être entamées sur une base solide.

L'organisation considère que les majorations de salaires obtenues sont insuffisantes, mais un grand nombre de différenciations injustes entre des hommes faisant le même travail, ont pu être écartées. Le nombre des classes du personnel a été limité à trois; le taux le plus élevé du salaire payé jusqu'à présent a été pris comme base pour la fixation des nouveaux taux, et un système de promotion a été créé selon lequel toute vacance qui se produit est remplie par un agent promu de la classe immédiatement inférieure. Les conventions passées ont l'avantage de donner une base plus stable à l'organisation, attendu que chaque travailleur est intéressé à leur application qui peut uniquement être obtenue par la voie de l'organisation.

Ce que le public ne doit pas lire.

L'Union des cheminots allemands a engagé une campagne pour le recrutement de nouveaux adhérents et a publié à cet effet une série d'images et d'affiches exécutées en couleurs et attirant l'attention des agents des chemins de fer sur l'utilité de l'organisation syndicale. Elle a demandé l'autorisation de pouvoir placer ces affiches dans les salles d'attente des gares. Cette autorisation lui a été accordée à une exception près: l'affiche reproduite ci-dessous ne pourra pas figurer dans les salles d'attente. Que dit en effet le texte:

«Voilà quelles sont les conséquences de la compression des effectifs, des heures de travail excessives et des salaires insuffisants! Sauvegardez vos intérêts! Adhérez à l'Union des cheminots d'Allemagne!»



L'agenda de l'Union des cheminots allemands pour 1928.

Rarement sans doute, une documentation aussi abondante que celle que contient l'agenda publié par l'Union des cheminots allemands pour l'année 1928, a été réunie en un aussi petit volume.

A côté d'une liste d'adresses, du texte de certains règlements de service, de statistiques concernant les effectifs du personnel et les taux de rétribution, l'agenda contient une foule de renseignements utiles au recrutement de nouveaux adhérents. Il fournit aux propagandistes des données indispensables concernant le mouvement national, la Fédération syndicale internationale et l'I.T.F.; il donne aux permanents un aperçu clair sur la situation morale et matérielle de leur organisation et des organisations concurrentes dans leurs circonscriptions respectives. Le volume contient en outre un aperçu des événements principaux à signaler dans la lutte pour la conquête de la journée de 8 heures.

Dans la pratique du mouvement syndical allemand, les questions juridiques jouent un grand rôle. Dans ce domaine également, l'agenda contient des renseignements précieux, attendu qu'il indique la procédure à suivre et les formalités à remplir dans tous les cas, même les plus simples, portés devant le tribunal du travail.

L'agenda répond par conséquent pleinement à son but qui est d'assister les militants dans leur activité quotidienne et dans le recrutement de nouveaux membres.

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

AUSTRALIE.

(Suite).

Attendu que la fusion dont il a été question plus haut, n'est pas encore accomplie et que tout est encore plus ou moins en suspens, l'Union amalgamée n'a pas pu nous renseigner sur les nombres exacts des chauffeurs des autres catégories (chauffeurs au service particulier, chauffeurs de taxis, conducteurs d'autobus, chauffeurs au service des postes, chauffeurs d'autos de louage).

3. Organes syndicaux.

L'Union amalgamée des transports par route n'a pas jusqu'à présent, publié d'organe spécial pour les conducteurs d'automobiles.

III. Sécurité de la circulation et assurance obligatoire.

1. Lois et prescriptions concernant la circulation et l'équipement des véhicules.

a) Vitesse maximum.

L'article 17 de la loi de 1924 sur les routes et les véhicules (Highways and Vehicles Act) de l'Etat de Victoria qui complète la loi de 1915 sur les véhicules automobiles, contient des dispositions relatives à la limite de vitesse à observer par les véhicules automobiles utilisés dans un but commercial pour le transport de marchandises et de personnes.

Aux termes de cet article, les limites de vitesse entrant en ligne de compte sont les suivantes :

Pour les véhicules automobiles munis de bandages pneumatiques, dont le poids en charge ne dépasse pas 3 tonnes, 25 milles à l'heure; pour ceux dont le

poids en charge est de plus de 3 tonnes, 15 milles à l'heure. Pour les véhicules dont un ou plus d'un bandage ne sont pas pneumatiques, en cas de poids jusqu'à 3 tonnes ou au-dessus de 3 tonnes, 15, respectivement 12 milles à l'heure. Pour les véhicules munis de bandages pneumatiques affectés au transport de personnes et pesant jusqu'à 3 tonnes, 30 milles à l'heure; pour ceux pesant plus de 3 tonnes, 25 milles à l'heure. Pour les véhicules affectés au transport de personnes et ayant un ou plus d'un bandage non pneumatiques la limite est, en cas de poids jusqu'à 3 tonnes, de 25 et, en cas de poids supérieur à 3 tonnes, de 20 milles à l'heure.

Les divers grands centres et les autres localités des divers Etats australiens ont édicté, dans le cadre des lois mentionnées et d'une loi sur la police, des règlements sur la circulation, valables pour les territoires qui relèvent de leur autorité afin d'assurer une adaptation de la circulation automobile aux conditions locales spéciales.

Les voitures automobiles qui ne sont pas employées dans un but commercial pour le transport de marchandises ou de voyageurs, ne sont assujetties, en ce qui concerne la vitesse maximum, qu'à la disposition qui interdit de rouler d'une manière compromettant la sécurité publique. Pour le reste, toutes les prescriptions générales leur sont également applicables.

b) Sens de la circulation :

Le sens de la circulation est toujours à gauche.

c) Eclairage.

La loi de 1915 sur les véhicules automobiles prescrit ce qui suit.

Il faut que tout véhicule automobile admis à la circulation porte à l'avant sur le côté droit ou gauche, un feu à lumière vive et blanche, visible à une distance convenable, non inférieure à 200 yards (183 mètres) dans le sens de la marche du véhicule, de même qu'à l'arrière un feu rouge, visible à une distance égale dans la direction opposée.

Le ou les feux se trouvant à l'avant de chaque véhicule automobile ou motocyclette doivent être placés d'une certaine manière ou être pourvus de lentilles, verres ou autres dispositifs, empêchant la lumière d'éblouir tout piéton, cycliste, motocycliste ou conducteur d'un véhicule venant en sens opposé. On considère le dispositif comme conforme aux prescriptions, lorsque l'éblouissement est supprimé par le dépolissage de la partie supérieure de la lentille ou par l'usage d'un autre système approuvé par le Commissaire de police, à condition toutefois que, par ce système, les rayons supérieurs du faisceau lumineux ne se trouvent pas, à un endroit éloigné de 100 pieds du feu, à une hauteur de plus de 4 pieds au-dessus de la chaussée.

Chaque véhicule automobile ou motocyclette admis à la circulation doit porter à l'arrière un feu à lumière vive solidement fixé, de manière à éclairer les marques d'identité dudit véhicule et à les rendre facilement lisibles la nuit à une distance raisonnable. Il faut que la lumière soit placée de manière à ne pas entraver, ni le jour ni la nuit, la visibilité des distinctifs.

Lorsque les dispositifs d'éclairage fonctionnent à l'électricité, le commutateur doit être placé en sorte que la lumière ne puisse pas être éteinte, sans que le véhicule soit arrêté.

Il faut que les véhicules automobiles et les motocyclettes soient éclairés de la façon prescrite en cas de course ou d'arrêt sur tout chemin, sentier, rue, place publique et route, pendant la période allant d'une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant le lever de celui-ci.

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

FRANCE.

Pour autant que des règlements fixant la durée du travail du personnel des chemins de fer existaient avant la guerre, ils ne s'appliquaient qu'à des catégories déterminées du personnel. Pour la grande majorité du personnel, aucun règlement arrêtant les heures de travail n'existait.

En 1892, une circulaire ministérielle invitait les compagnies de chemins de fer à établir pour les mécaniciens et chauffeurs des roulements comprenant 12 heures de travail et des repos de 10 heures. Deux arrêtés ministériels de novembre 1899 et d'octobre 1901 ont également traité aux heures de travail du personnel; ils ne s'appliquent toutefois qu'aux agents dont le service intéresse la sécurité. La tentative faite par les députés Bertaux, Rabier et Jaurès de mettre un terme au manque de réglementation de la durée du travail aux chemins de fer, échoua en 1897, à la suite du rejet de la proposition de loi déposée par eux. La loi sur le repos hebdomadaire n'avait pas, à cette époque, application aux chemins de fer. Après d'âpres débats au Conseil supérieur du Travail (en 1904) qui n'aboutirent pas toutefois au résultat désiré, il fut possible au Syndicat national du personnel des chemins de fer d'arracher aux compagnies l'octroi de 52 jours de congé par an. Grâce aux efforts de l'organisation, de nouveaux arrêtés ministériels furent rendus en l'année 1914. Ces arrêtés n'étaient pas encore entrés en application quand éclata la guerre qui mit fin à tout développement favorable ultérieur. La fin des hostilités apporta ensuite le vote de la loi dite des huit heures.

Les lois françaises n'indiquent en général qu'un principe et donnent mission au gouvernement de régler les détails de l'application de ce principe. Cette application peut avoir lieu de trois façons :

A titre provisoire :

- a) Par un acte spécial du ministre (arrêté ministériel);
- b) Par un acte du président de la République, contresigné par un ministre (décret gouvernemental).

A titre définitif :

- c) Par un décret portant règlement d'administration publique, décret rendu par un ministre avec la collaboration et l'approbation du Conseil d'Etat et signé par le président de la République et le ministre.

La loi française du 23 avril 1919 prévoyant la journée de huit heures, ne détermine aucun délai pour la publication des règlements d'administration publique pour les différentes industries. La puissance syndicale de l'organisation des cheminots était suffisante à cette époque pour assurer l'application de la journée de huit heures aux chemins de fer, avant que le gouvernement n'ait rendu les règlements d'administration publique nécessaires.

Le 6 mai 1919 se réunit une Commission paritaire, composée de 13 représentants du personnel, 13 représentants des réseaux et 3 représentants du ministère des Travaux publics, chargée d'étudier des mesures à prendre en vue de l'application de la loi dans les chemins de fer. Après six mois d'études, elle soumit au gouvernement le résultat de ses travaux sous la forme de « quarante-trois conclusions ». Les représentants de la Fédération des cheminots remportèrent au sein de cette Commission une victoire complète sur les compagnies, ce que les magnats du rail n'ont pas manqué de reconnaître. Les compagnies purent cependant enregistrer un succès : les conclusions paritaires ne furent pas incorporées dans un règlement d'administration publique, mais trois arrêtés ministériels du 8 novembre 1919 réglementèrent le travail : a) des mécaniciens et chauffeurs; b) du personnel des trains; c) du reste du personnel. Les deux arrêtés applicables aux mécaniciens et chauffeurs et aux agents des trains sont encore en vigueur aujourd'hui.

En juin 1927, le ministre des Travaux publics prépara un projet de règlement d'administration publique pour la fixation des heures de travail du personnel des services roulants, ceci moins pour donner satisfaction au personnel des chemins de fer que pour remplacer par des dispositions définitives, les dispositions provisoires des arrêtés. Les organisations du personnel ont pris position contre diverses stipulations du projet. La question n'est pas encore tranchée à l'heure qu'il est.

Il en est autrement pour le personnel des services sédentaires. Mécontentes de la réglementation qui avait été introduite, les compagnies de chemins de fer organisèrent contre elle une puissante campagne de presse soutenue par les Chambres de commerce, des politiciens et des ministres. La campagne ne laissa pas de donner des résultats, ce qui s'explique mieux lorsqu'on songe qu'entretiens la puissance syndicale avait été affaiblie par la scission survenue en France.

Le 14 septembre 1922, le ministre des Travaux publics Le Troquer, abrogea l'arrêté de 1919 de son prédécesseur et le remplaça par un décret qui comportait de sérieux avilissements. Toutes les protestations contre ce décret restèrent vaines, jusqu'à ce que finalement les élections de mai 1924 apportèrent au gouvernement une orientation vers la gauche. En dépit des résistances des compagnies, le décret Le Troquer fut remplacé, le 16 janvier 1925, par un autre décret. Ce nouveau décret constitue une amélioration, mais il ne comporte pas un retour complet au régime des conclusions paritaires. Les cheminots avaient fait en vain appel au Conseil d'Etat pour obtenir l'abrogation du décret du 14 septembre 1922; l'appel des compagnies contre le décret du 16 janvier 1925 n'eut pas plus de succès. Un jugement du Conseil d'Etat priva cependant le ministre des Travaux publics du droit de trancher dans des cas de litiges entre les compagnies et le personnel des chemins de fer, relatifs à la réglementation de la durée du travail.

L'effectif du personnel des principaux réseaux français s'élevait fin 1926 aux chiffres suivants :

Administration centrale	17 280
Services régionaux	22 125
Entretien et surveillance des voies	89 196
Service des gares	172 194
Service des trains	41 966
Service des machines (à l'exclusion du personnel des ateliers)	49 508
Ateliers d'entretien courant	61 928
Ateliers principaux	41 617
Usines électriques, imprimeries et autres services divers	10 824

Total 506 638

DURÉE DU TRAVAIL.

En moyenne:
environ **8** heures.

Par jour.

En compensation:
au maximum **10** heures.

PERSONNEL DES SERVICES SÉDENTAIRES.

Les heures de travail pour cette catégorie sont en moyenne de 8 heures par jour et de 2.384 heures par an. *)

Généralement parlant, la moyenne de la journée de travail est établie par périodes successives n'excédant pas 10 jours. Dans des cas exceptionnels, tels qu'à-coups de trafic saisonnier, la durée de ces périodes pourra être portée à plus de 10 jours, sans toutefois pouvoir excéder 45 jours. Le service du Contrôle du travail devra dans ce cas être informé de cette extension.

En ce qui concerne les agents chargés de l'entretien des voies, des installations électriques et des signaux, la journée de travail moyenne pourra être établie par périodes successives n'excédant pas 90 jours. Dans chaque période, le maximum du travail sera égal à autant de fois 8 heures qu'il y a de journées de service dans la période sur laquelle est établie la moyenne.

Dérogation. Dans le service de l'entretien des voies, des installations électriques et des signaux, la journée de travail normale de 8 heures pourra être allongée pendant une durée de 3 mois, sans toutefois dépasser 9 heures. Ces heures faites en plus seront compensées pendant 3 autres mois de l'année.

DURÉE DU TRAVAIL.	DUREE DU SERVICE.
En moyenne: 8 heures } Au maximum: 10 " }	Maximum 12 heures. <i>Dérogation.</i>
En moyenne: 8 " } Au maximum: 10 " }	Maximum 13 heures, pour les agents dont le travail est directement lié au service ou au passage des trains.
" " 9 " } " " 10 " }	" 14 " pour les agents sus-visés lorsque, dans les stations ou haltes, les nécessités du service au passage des trains comporteraient un agent supplémentaire pour une fraction d'heure entre la 13ème et la 14ème heure.
" " 10 " }	" 15 " pour les agents sus-visés des stations et haltes logés gratuitement, soit sur place, soit à proximité immédiate du lieu d'emploi.
" " 10 " }	" 13 " pour les agents chargés de l'entretien des voies et des installations électriques et des signaux.

Pour les deux dernières catégories, les prolongations de la durée du travail au-dessus de 8 heures doivent être strictement limitées aux nécessités du service.

DUREE DE PRÉSENCE. — Pour les catégories d'agents chargées d'un travail tel que la durée du service ne puisse être assimilée à une durée de travail effectif, la limite de la durée de présence est équivalente à la durée maximum du travail effectif. Elle s'élève aux amplitudes suivantes:

Maximum 12 heures: pour les plantons, garçons de bureaux, conducteurs de générateurs et de machines fixes, agents assurant un service de gardiennage, électriciens des usines et sous-stations logés à proximité immédiate du lieu de leur travail.

" 15 " pour les gardes-barrières ayant la faculté de quitter leur barrière ou leur guérite entre les opérations.

Pour les agents dont le travail principal est subordonné au service des trains ou à la demande des usagers, la durée du travail peut être prolongée d'une durée ne pouvant excéder les $\frac{3}{4}$ de la somme des périodes d'inaction constatées dans le travail de l'intéressé jusqu'à un maximum de 12 heures par jour.

REPOS.

La journée de service peut être coupée par deux interruptions pour repos ou exceptionnellement, par trois. Une de ces coupures devra être d'au moins 1 heure $\frac{1}{2}$, l'autre ou les autres d'au moins 1 heure.

La durée des coupures peut être ramenée à 1 heure pour les agents chargés de l'entretien des voies et des installations électriques et des signaux.

JOURS DE REPOS.

Le nombre des journées de service à fournir entre deux

repos périodiques successifs ne doit pas excéder 10 et peut être porté exceptionnellement à 14.

La durée moyenne du grand repos périodique doit être de 24 heures; à cette durée s'ajoutera celle du repos journalier précédant ou suivant le grand repos.

Pour les services organisés en trois postes consécutifs, un repos de 56 heures devra suivre deux repos de 32 heures.

Le repos peut être dans certains cas accordé par demi-journées, sans que le nombre de ces demi-journées puisse être supérieur à celui des journées entières de repos accordées.

*) 365 jours — (52 dimanches + 15 jours de congé) × 8 = 2384 heures. Selon la réglementation ancienne, le personnel devait fournir par an 2504 heures, savoir 365 jours — 52 dimanches (sans tenir compte du congé de 15 jours) × 8 heures = 2504 heures, ce qui fait que la moyenne de 8 heures était dépassée.

DURÉE DE SERVICE.

Par jour.

DURÉE DE REPOS.

En moyenne: En compensation:
maximum **10** heures maximum **12** heures

En moyenne: En compensation:
minimum **14** heures minimum **12** heures

SERVICE DE NUIT.

Est considéré comme service de nuit tout service qui comprend la totalité de la période comprise entre 1 heure et 3 heures. Les postes de nuit doivent être répartis de façon égale et équitable sur les divers agents intéressés. Le total des postes de nuit consécutifs ne peut pas excéder un nombre de huit.

HEURES SUPPLEMENTAIRES.

Les agents sont tenus de fournir, à la demande de l'administration, 75 heures supplémentaires par an. Il faut que l'administration du réseau avise le service du Contrôle du travail de son intention de faire effectuer des heures supplémentaires et prouve la nécessité de cette mesure.

Le ministre des Travaux publics peut autoriser que soient fournies 100 heures supplémentaires par an, sans que la durée du travail d'une journée prise isolément puisse dépasser de plus de 2 heures la durée normale. Les heures supplémentaires sont rétribuées.

TABLEAUX DE SERVICE.

Les tableaux de service doivent préciser la répartition des heures de service pour chaque journée et éventuellement, lorsque la durée de travail de 8 heures est dépassée

ou lorsque la journée de service reste au-dessous de cette limite, pour toute autre période de temps spécifiée dans la loi.

Un double du tableau de service devra être adressé à l'inspecteur du travail compétent.

RECUPERATION D'HEURES DE TRAVAIL PERDUES.

Lorsque des causes accidentelles ou nettement caractéristiques de force majeure (panne de machines, incendie, inondation, dégâts de foudre ou de tempête etc.) ont rompu le travail, une prolongation de la journée de travail pourra être pratiquée, à titre de compensation des heures de travail perdues.

La durée journalière du travail ne peut toutefois pas excéder 10 heures. Une prolongation de la journée de travail pour récupération de temps perdu, pourra être pratiquée pendant:

15 jours au maximum, en cas d'interruption d'une journée.
60 jours au maximum, en cas d'interruption d'une semaine.

En cas d'interruption excédant une semaine, la récupération pourra s'effectuer pendant plus de 60 jours, à condition d'autorisation écrite du service du Contrôle du travail, qui y joindra l'avis des délégués régionaux du personnel intéressé.

PERSONNEL DE LA LOCOMOTIVE ET DES TRAINS.

La période sur laquelle est établie la moyenne de la durée du travail, est calculée entre le dernier minuit d'un grand repos périodique et le premier minuit du grand repos périodique suivant.

DURÉE DU TRAVAIL.

En moyenne: 8 heures par jour.

Maximum: 9 " " "

Exceptionnellement, des durées de travail journalier excédant 9 heures, sans dépasser 10 heures peuvent être admises, mais au plus deux fois entre deux repos périodiques successifs et six fois par mois.

Dans ces cas, les raisons motivant ce dépassement, seront portées à la connaissance du personnel intéressé.

DURÉE DU SERVICE.

Personnel de la locomotive. La moyenne de l'amplitude de la journée de travail ne doit pas être supérieure à 10 heures par jour et l'ensemble des périodes de travail et de repos comprises entre deux grands repos consécutifs, ne doit pas dépasser 12 heures. Cette durée pourra toutefois être portée à 14 heures, deux fois au plus entre deux repos périodiques successifs.

Personnel des trains. La moyenne de l'amplitude de la journée de travail ne doit pas être supérieure à 10 heures. L'ensemble des périodes de travail et de repos comprises entre deux grands repos consécutifs, ne doit pas excéder 12 heures.

Définition du travail effectif. — Lorsque l'intervalle entre l'arrivée d'un train et le départ du suivant ne dépasse pas une heure et demie, cet intervalle est compté entièrement comme travail effectif. On compte comme travail effectif tout le temps pendant lequel les agents sont tenus de rester dans le train ou sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner, ou le temps pendant lequel ils ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts et ateliers. Les laps de temps alloués pour les opérations que les agents peuvent avoir à effectuer avant le départ ou après l'arrivée, sont, pour chaque train, indiqués sur les roulements.

PÉRIODES DE RÉSERVE.PERSONNEL DE LA LOCOMOTIVE.

Toute période de réserve-secours passée sur le lieu du travail, est comptée comme travail effectif pour un tiers de sa durée. Toute période de disponibilité passée à domicile est comptée pour un quart comme travail effectif. Dans l'intervalle entre deux grands repos périodiques, il ne doit pas y avoir plus de 24 heures de réserve réparties en périodes dont aucune n'excédera 14 heures. La durée de service comprenant une période de réserve-secours ne devra pas dépasser une amplitude de 18 heures. Lorsque la période de réserve est interrompue par un déplacement, ce déplacement ne devra pas être compté dans la durée

du travail de la journée pour moins de 3 heures de travail effectif. Si le déplacement commence moins de 5 heures avant la fin de la période de réserve, toute la fin de réserve sera comptée comme travail effectif.

PERSONNEL DES TRAINS.

Le temps de réserve en gare est compté pour sa totalité dans le calcul du travail effectif. Lorsque l'agent est obligé de partir au cours de la période de réserve, les trois premières heures de réserve ne sont comptées que pour un tiers. Le temps passé en disponibilité à domicile est compté pour un quart dans la durée du travail effectif.

REPOS.

Les grands repos doivent avoir une durée d'au moins 14 heures à la résidence de l'agent et d'au moins 9 heures hors de la résidence. La durée du repos pourra toutefois être inférieure à 9 heures, sans descendre au-dessous de 8 heures, si le service commandé à l'agent le fait rentrer à sa résidence.

Un repos hors de la résidence devra normalement être suivi d'un repos à la résidence.

PERSONNEL DE LA LOCOMOTIVE.

Une fois seulement entre deux grands repos périodiques successifs, il pourra être donné deux repos consécutifs hors de la résidence. Il pourra y avoir entre deux grands repos périodiques successifs:

deux repos à la résidence d'une durée inférieure à 14 heures, sans être inférieure à 13 heures ou un repos à la résidence d'une durée de 12 heures.

L'on évitera autant que possible de réduire le repos à une durée inférieure à 13 heures après une journée contenant plus de 9 heures de travail effectif.

PERSONNEL DES TRAINS.

Il pourra y avoir entre deux grands repos périodiques successifs, un seul repos à la résidence d'une durée inférieure à 14 heures, sans être inférieure à 13 heures.

JOURS DE REPOS PÉRIODIQUES.

On accorde en moyenne un grand repos périodique de 38 heures au moins par 6 jours de travail.

Les repos périodiques doivent être placés sur deux nuits consécutives, la première commençant au plus tard à 22 heures et la deuxième finissant au plus tôt à 6 heures. Il peut y avoir 9 journées de travail entre deux grands repos périodiques; cet intervalle pourra être exceptionnellement, étendu à 10 jours, à condition que la période de travail suivante ne s'étende pas sur plus de 8 jours.

Au cours d'un mois, au moins 4 repos périodiques doivent être accordés dont 2 peuvent être réunis en un repos double d'une durée minimum de 62 heures.

PERSONNEL DE LA LOCOMOTIVE.

Dans les services organisés en trois postes consécutifs de 8 heures, chaque agent effectuera en 24 jours:

8 périodes de matinée suivies d'une interruption de 32 heures;

8	"	"	nuit	"	"	"	"	56	"	} tous les 2 mois un de ces repos devra être prolongé de 24 heures.
5	"	"	soirée	"	"	"	52	"		

Dans les services organisés en deux postes, les repos périodiques seront de la longueur d'un repos quotidien augmenté de 24 heures. Chaque agent effectuera dans une période de 16 jours:

8 périodes A suivies d'un grand repos.

6 " B " " " "

Une fois tous les deux mois, un repos complémentaire de 24 heures sera ajouté au repos périodique le plus long.

INTERRUPTIONS.

Chaque fois que la durée du travail dépassera 8 heures une interruption offrant la possibilité de prendre un repas (30 minutes environ) devra être accordée aux agents après une période de travail de 6 heures au plus.

TABLEAUX DE ROULEMENT.

Il faut que les tableaux de roulement et les modifications y apportées soient soumis à la Direction du Contrôle du travail. Tous les écarts entre les heures de travail et de repos autorisées et les heures de travail et de repos réelles, doivent être notifiés au service du Contrôle du travail avec toutes indications utiles concernant la nature et la cause de ces dérogations. Le service du Contrôle du travail examine ces dérogations et prescrit à l'administration du réseau de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées. Il propose en outre les mesures nécessaires pour compléter celles déjà prises par le réseau, dans le cas où il les jugerait insuffisantes.

VACANCES.

Tous les agents des chemins de fer ont droit annuellement à un congé payé de 15 jours. (Les dispositions auprès des divers réseaux relatives aux congés annuels accusent quelques différences d'un réseau à l'autre).

Pour autant que les nécessités du service le permettent, il est tenu compte des désirs des agents dans l'octroi des congés. Lorsque, par suite des nécessités du service, les congés n'ont pas pu être accordés dans l'exercice en cours, ils sont accordés dans le premier trimestre de l'exercice suivant.

Le Chef du service peut accorder en outre dans certains cas, définis par les règlements, des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de 5 jours. On accorde également des congés supplémentaires sans solde, sans que l'ensemble des congés accordés au cours d'une année ne puisse dépasser 30 jours.

Des congés spéciaux sont en outre accordés pour l'accomplissement de fonctions syndicales; les dispositions à cet égard varient d'un réseau à l'autre.



Conditions de travail des ouvriers des ports du Canada.

En novembre dernier, des contrats collectifs ont été passés entre les sections locales de Halifax (Nova Scotia) et de St. John (New-Brunswick) de l'Union américaine des ouvriers des ports et les entrepreneurs des travaux de ces ports, contrats valables jusqu'à fin novembre 1928. A moins de résiliation par une des parties, 30 jours avant expiration, ces contrats seront prolongés pour une durée d'un an.

Les ouvriers du port de Halifax touchent un salaire horaire de 70 cents pour les travaux de jour et de 80 cents pour les travaux de nuit, de même qu'une allocation de 10 cents par heure en cas de manipulation de cargaisons entières de ciment, de céréales en vrac ou de cargaisons de scories et engrais; cette allocation est en outre versée lorsqu'un navire transporte dans une seule cale plus de 100 tonnes de marchandises. Pour le travail à bord des navires dont la cargaison est en feu ou dont certaines écoutilles sont atteintes par le feu, la fumée, la vapeur ou des gaz, le paiement est de \$ 1,40 par heure pour le travail de jour et de \$ 1,60 par heure pour le travail de nuit. Le travail fourni le samedi après 18 heures, ou le jour de Noël, le Vendredi Saint et le jour de la Fête du Travail, est rétribué au double taux, excepté dans les cas de navires dont la cargaison est en feu, sur lesquels le paiement est de \$ 2,10 le jour et de \$ 2,40 la nuit. Si les hommes sont obligés de fournir du travail aux heures des repas, ils seront payés au double taux. Tout homme a le droit de refuser de travailler plus de 20 heures consécutives. Entre 7 heures du matin et minuit, les heures d'attente seront rétribuées au taux entier pour la première heure de chaque période et à 50 % pour les autres heures. Lorsque les hommes travaillent en escouades, ils doivent être payés pour 2 heures au moins, qu'ils aient ou non commencé le travail. Dans le cas de petits différends, le représentant de l'organisation a qualité pour conférer avec les patrons; leur décision commune engage les membres de l'organisation.

Le contrat conclu à St. John prévoit des taux de 70 cents par heure pour le travail de jour et de nuit, en cas de manipulation de marchandises en cueillette, et de 80 cents pour les marchandises en vrac. Lorsqu'ils sont obligés de travailler pendant les heures des repas, les hommes ont droit au double taux. Une journée ou une nuit de travail se compose de 9 heures. Le travail des dimanches et de certains jours fériés, de même que celui du samedi après-midi, dans la période allant du 1er juin au 30 septembre, est payé au double taux. Tous différends surgissant seront renvoyés devant une commission composée de trois membres, l'un désigné par les patrons, le deuxième par les dockers et le troisième choisi par les deux premiers. Toute décision prise par cette commission à la majorité des voix, sera obligatoire pour les parties et aucune suspension du travail ne pourra être décidée, tant qu'une question sera en suspens devant cet organisme. Un contrat spécial pour les ouvriers charbonniers prévoit que le travail devra être effectué par les membres de l'organisation, s'ils sont disponibles. Lorsqu'ils ne sont pas disponibles, des non-syndiqués pourront être embauchés, mais ils ne pourront pas travailler davantage que pour terminer un navire. Tous les chefs d'équipe doivent être syndiqués et doivent embaucher les hommes. Les salaires sont de 80 cents par heure pour le travail de jour et de 1 dollar pour le travail de nuit. Les heures d'attente seront payées au taux entier pour la première heure et à 50 % pour les heures suivantes. Les hommes seront payés un minimum de 2 heures, lorsqu'ils ont été embauchés pour travailler le jour, et un minimum de 3 heures en cas d'embauchage pour le travail de nuit. Les différends éventuels seront liquidés de la même façon que pour les travailleurs manipulant des marchandises en cueillette.

Dans le numéro du mois dernier, nous avons publié un tableau indiquant les salaires payés au dockers de différents ports du Canada, y compris ceux de St. John et de Halifax. En comparant les chiffres de ce tableau avec ceux donnés ci-dessus, on constatera que les contrats collectifs dont il s'agit, prévoient des augmentations sensibles, à savoir de 5 cents par heure.

L'Union hongroise des ouvriers des transports en 1927.

Nous empruntons les renseignements suivants à un rapport émanant de l'Union hongroise des transports.

Au cours de l'année 1927, la situation économique hongroise a pris une tournure plus favorable. Un renouveau d'activité très marqué a pu être constaté dans l'industrie du bâtiment, ce dont les membres de l'Union des transports ont bénéficié, non seulement de façon directe, mais également de façon indirecte par la répercussion de ce regain d'activité sur les transports de meubles qui avaient été sérieusement atteints par l'arrêt de la construction d'habitations. Les maisons d'expéditions ont également fait de meilleures affaires, dues en grande partie à l'augmentation des affaires de transit, grâce aux accords commerciaux passés avec la Tchécoslovaquie et la France.

L'organisation profita de ces améliorations pour demander au début de l'année une augmentation générale des salaires, augmentation également justifiée par une hausse du coût de la vie. Ainsi que l'on pouvait s'y attendre, l'organisation n'a pas pu obtenir tout ce qu'elle demandait mais, même dans les cas les moins favorables, les majorations ont été suffisantes pour adapter les salaires au renchérissement du coût de la vie et compenser les réductions appliquées l'année précédente. Dans l'industrie du camionnage, où l'action syndicale se trouvait enrayée par le grand nombre des non-syndiqués et par la sérieuse concurrence livrée aux entreprises par les progrès des transports automobiles, les avantages obtenus restèrent bien au-dessous de ce qui avait été demandé. Les négociations engagées pour les catégories étant déjà parties contractantes à un contrat collectif, aboutirent à de meilleurs résultats et il fut possible de renouveler ces contrats à des conditions plus favorables.

Les salaires des camionneurs ont été augmentés de 10 %, ceux des déménageurs de 15 à 20 % et ensuite d'encore 5 %, et ceux des camionneurs de charbon de 10 à 12 %. Des augmentations de 6 % furent en outre obtenues pour le personnel de deux entreprises municipales de transports et des augmentations de 7 à 8 % pour celui de deux entreprises de batellerie. Toutes ces augmentations furent obtenues par la voie de négociations. Il y eut seulement deux grèves partielles, une parmi les ouvriers des transports employés par les magasins centraux et l'autre parmi les dockers au service de la Compagnie de Navigation sur le Danube.

Les chiffres suivants indiquent les taux actuels de rétribution et les heures de travail des catégories d'ouvriers des transports syndiqués dans l'organisation (1 pengö = 45 centimes).

Catégorie.	Salaire hebdomadaire.	Heures de travail hebdomadaires.
Personnel des maisons d'expéditions	42.24 pengö	8
Camionneurs	37.20	9½
Personnel des entreprises municipales de transports	34.00	12
Receveurs d'autobus	38.00	8
Cochers	46.00	8
Conducteurs d'automobiles	58.00	8

Salaires moyens journaliers des hommes employés à la tâche.	
Déménageurs	12 (pengö)
Camionneurs de charbon	8
Ouvriers des ports	8
Employés auxiliaires des maisons d'expéditions	8

Les heures de travail de ces dernières catégories sont de 8 heures par jour, les heures supplémentaires étant payées à des taux spéciaux.

L'amélioration de la situation économique se traduisit également par une amélioration du marché du travail. Les deux bureaux de placement exploités par

l'organisation furent en mesure de faire du travail utile, 57 hommes ayant pu obtenir par leur intermédiaire des emplois permanents et 6.170 des emplois temporaires. L'année passée n'apporta pas cependant, de solution définitive au problème du chômage.

L'organisation a fait également des efforts énergiques pour recruter de nouveaux adhérents, avec le résultat que ses effectifs ont augmenté, au cours de l'année 1927, de 19 %, le nombre total des membres cotisants étant de 1800 à la fin de l'année. Ce chiffre comprend 115 receveurs d'autobus, 240 dockers, 46 conducteurs d'auto-camions, 812 cochers et charretiers, 346 employés de maisons d'expéditions de magasins etc.

L'augmentation des effectifs se reflète également, dans la situation financière de l'organisation. Le montant total des cotisations qui sont perçues sur une base de 90 heller par semaine, passa de 28.283.16 pengö en 1925 à 31.356.78 pengö en 1926 et à 38.106.31 pengö en 1927, accusant de la sorte des augmentations de respectivement 10,83 et 34,67 % en comparaison de 1925. L'amélioration de la situation financière permit à l'organisation de liquider toutes ses dettes, y compris celles contractées sur le nouveau bâtiment qui est à présent exempt de toute hypothèque. Le régime des secours accordés par l'organisation fut considérablement étendu. Les secours versés en 1927 s'élevaient à 32,77 % des revenus, tandis que ceux de 1926 et 1925, n'étaient que de respectivement 8,09 % et 5,73 %. Sur le montant de 12.485,37 pengö dépensés en secours en 1927, un montant de 1.703.20 fut versé en secours aux veuves et aux orphelins de membres décédés, au profit desquels une cotisation spéciale a été créée cette année.

Le rapport indique bien que l'Union des ouvriers des transports de Hongrie a tout lieu d'être satisfaite du travail accompli en 1927 et que graduellement, elle réussit à avoir le dessus des forces réactionnaires qui s'acharnent contre elle. Elle se sent encouragée par les progrès faits ces derniers temps et en droit de considérer l'avenir avec confiance.

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

GRANDE-BRETAGNE. (Suite).

Les dispositions légales applicables aux tramways et chemins de fer secondaires et la concurrence automobile.

Les lois des années 1896 et 1912 sur les chemins de fer secondaires et celle de 1870 sur les tramways, contiennent des dispositions relatives à la construction des lignes et aux conditions auxquelles doivent satisfaire les entreprises. Pour pouvoir ouvrir une ligne de tramway, il faut disposer d'une autorisation, sous forme de décret ministériel ratifié par le Parlement. La demande doit en être faite, soit par les autorités locales du district où sera construit le tramway, soit par autrui avec le consentement de celles-ci, et doit être précédée par la publication, dans un journal local ainsi que dans certains autres journaux, d'une annonce indiquant des détails au sujet de la ligne à ouvrir. Les pouvoirs publics ont le droit d'affermier l'exploitation d'une ligne de tramway construite par eux, à une ou plusieurs personnes ou à une compagnie, la durée d'une pareille concession ne devant pas dépasser 21 ans et pouvant être prolongée après expiration, pour 21 ans au maximum. Les autorités ont le droit d'annuler la concession, si l'entreprise fermière interrompt l'exploitation ou une partie de celle-ci, pendant une durée de trois mois consécutifs, à moins de cas de force majeure.

S'il est nécessaire pour construire une ligne de tramway, de déparer et de creuser une route quelconque, ceci ne pourra avoir lieu qu'après avis, au moins 7 jours avant le début des travaux, à l'autorité de surveillance des routes. Les travaux devront s'effectuer sous le contrôle de cette autorité et l'entreprise devra porter les frais découlant de ce contrôle. Elle sera tenue de mener les travaux aussi rapidement que possible, de les terminer dans les quatre semaines, d'aplanir la route et de la remettre en aussi bon état qu'avant les travaux. Elle devra en outre pendant une période de six mois après la terminaison des travaux, payer tous les frais découlant des réparations de la route, en tant que ces frais ont été accrus du fait du déparage.

L'entreprise devra en tous cas prendre à sa charge l'entretien et la réparation de façon satisfaisante de la partie de la route se trouvant entre les rails, de même que d'une bande de terrain de 18 pouces (46 cm) de largeur, des deux côtés de ceux-ci.

Dans des circonstances spéciales, lorsqu'on estime que le public ne jouit pas du plein bénéfice d'un tramway, le ministre peut accorder à un tiers (pour une période non inférieure à un an et n'excédant pas trois ans) une concession donnant droit à utiliser également la voie ferrée de ce tramway.

Lorsqu'une ligne de tramway n'est pas exploitée par les pouvoirs publics, ceux-ci auront le droit d'adresser par écrit aux exploitants, dans les six mois après expiration d'une période de 21 ans écoulée à partir du moment de l'autorisation de construire la ligne, ou dans les six mois après expiration de toute période subséquente de 7 ans, la demande de leur vendre le tramway. La société exploitante sera dans ce cas tenue de vendre l'entreprise avec tout ce qui s'y rattache au prix de la valeur réelle, sans tenir compte du rendement éventuel, et tous les droits acquis par elle passeront à l'autorité ayant racheté l'entreprise.

Outre les différentes obligations énumérées ci-dessus, les entreprises de tramways sont encore assujetties à d'autres charges. Elles sont tenues de délivrer à des heures déterminées des billets ouvriers à prix réduit (un billet d'aller et retour au prix à peu près d'un billet simple) et ne peuvent pas majorer leurs tarifs sans autorisation. Elles ont, en outre, à payer de nombreuses taxes et impôts.

On concevra d'après ce qui précède qu'en Grande-Bretagne, les tramways aient à subir une concurrence considérable de la part des entreprises d'autobus. Cette question préoccupe sérieusement en ce moment, tant les pouvoirs publics que les organisations syndicales. La Commission pour la circulation dans la région de Londres et environs (London and Home Counties Traffic Committee) a préparé récemment un rapport sur la question de la concurrence livrée par l'automobile aux tramways et le secrétaire adjoint de l'Union britannique des transports a, en sa qualité de vice-président du Conseil national paritaire pour l'industrie des tramways (dont il a été question précédemment), présenté au Conseil un rapport sur la question, dans lequel il préconise une coordination de tous les moyens de transport servant aux transports locaux de voyageurs.

Les tramways et chemins de fer d'intérêt local ne bénéficient d'aucune subvention officielle. Lorsqu'il s'agit toutefois d'exploitations municipales, il est possible de combler des déficits éventuels au moyen d'impôts locaux.

Pour mettre en service un autobus, une autorisation est nécessaire; s'il s'agit d'une entreprise privée, la demande doit être adressée aux autorités locales du district et, en cas de refus de la part de celles-ci, il est possible de faire appel au ministre des Transports qui accorde généralement la demande. Lorsque c'est toutefois une municipalité qui désire exploiter le ser-

vice, elle doit passer par toutes espèces de formalités (analogues à celles existant pour les tramways) et l'autorisation doit être accordée par une loi. Les entreprises privées d'autobus n'ont pas besoin d'autorisation pour relever leurs tarifs.

Standardisation du matériel roulant.

Ces dernières années, une tendance se fait jour parmi les entreprises de tramways et de chemins de fer secondaires, vers une modernisation du matériel roulant.

Toutes les voitures de tramways sont équipées, à côté du frein à main, d'au moins un autre frein, à savoir un frein magnétique. Ce type de frein fonctionne de deux façons: 1° au moyen d'un sabot en acier, placé sur le rail par un renversement des moteurs qui les convertit en dynamos; 2° au moyen d'un ralentissement du moteur. Il y a, en outre, sur beaucoup de voitures un frein à sabot mécanique qui fonctionne au moyen d'une roue placée au sommet du pivot du frein à main ou d'un pivot indépendant. Le fonctionnement des freins à main est basé sur le système d'une roue à rochet, actionnée par une manette et qui applique les sabots de frein aux roues du véhicule. Citons en plus, les freins à air comprimé et les freins à vide dont certains agissent sur les roues, d'autres sur les essieux et d'autres sur les rails, tandis que dans certains cas, il y a une action combinée sur les rails et les roues ou essieux.

Une tendance se dessine ces dernières années de remplacer des moteurs de basse force par des moteurs plus puissants, afin d'augmenter la vitesse des tramways. La puissance des moteurs varie actuellement de 35 à 65 CV.

Les voitures de tramways sont généralement à deux étages, bien que sur divers réseaux, il y ait des voitures à un seul étage, particulièrement là où des circonstances spéciales le réclament ou lorsque le trafic est restreint. Le nombre de voyageurs pouvant être transportés est de 30 ou au-dessus, pour les voitures à un seul étage et de 48 à 74 pour celles à deux étages. On tend à augmenter la grandeur et la capacité de charge des voitures, afin de pouvoir faire face à l'augmentation du trafic. Dans les tramways de Grande-Bretagne, les voitures motrices sont rarement suivies d'une remorque.

Les sablières fonctionnent au moyen d'une pédale que le wattman actionne du pied. Comme règle générale, le sable coule aussi longtemps qu'une pression est exercée sur la pédale; parfois, le sable ne coule que par jets. Sur certaines voitures nouvelles, les deux rails peuvent être ensablés en même temps, sur d'autres seulement un rail à la fois.

Il n'existe pas de type standardisé de voiture, mais on peut dire que, surtout les dernières années, la plupart des voitures sont à plateformes fermées. L'organisation syndicale a beaucoup insisté dans ce sens et a su obtenir dans bien des cas, la transformation des plateformes ouvertes en des plateformes fermées. (A Londres, elles sont toutefois toutes ouvertes.) On objectait d'abord que ces voitures étaient davantage susceptibles d'occasionner des accidents, mais l'expérience a prouvé qu'il n'en est pas ainsi. Dans certaines entreprises provinciales, où il ne fut pas possible d'obtenir l'introduction de plateformes fermées, l'organisation a su procurer au wattman une protection contre les intempéries, par l'emploi d'une toile cirée imperméable à fixer sur un cadre mobile de fer ou d'acier.

La vitesse de marche d'un tramway varie en moyenne de 8 milles à l'heure, dans les villes de province, à 9,6 milles à l'heure à Londres. On tend de façon générale ces derniers temps, à accroître la vitesse des tramways.

Les heures de travail des conducteurs d'autobus hollandais.

Le 19 mars, un arrêté royal portant règlement de la circulation des véhicules affectés aux transports en commun a été promulgué en Hollande. Voici quelles en sont les dispositions principales:

Age minimum.

Article 5 A. En dérogation à ce qui a été prévu à l'article 5, il est interdit de charger des personnes n'ayant pas atteint l'âge de 21 ans de la conduite d'un autobus ou de conduire un autobus lorsqu'on n'a pas atteint cette limite d'âge.

Article 5 B. Le conducteur d'un autobus est censé de posséder les aptitudes voulues pour la conduite d'un pareil véhicule, s'il se trouve en possession d'un permis de conduire valable, délivré aux conditions prévues à l'article 9 de la loi sur la circulation automobile et le cyclisme.

Heures de service.

Article 5 C. Les heures de service des conducteurs d'autobus ne peuvent pas excéder 12 heures par journée de 24 heures. Est considérée comme durée de service, la période se trouvant entre deux repos ou jours de repos consécutifs visés aux articles 5 D et 5 E, déduction faite, pour autant que possible, des interruptions de travail au cours de cette période. La durée totale des heures de service ne peut pas excéder en une semaine, 55 heures.

Article 5 D. Entre deux périodes de service consécutives doit se trouver un repos ininterrompu d'au moins 12 heures. La période de service doit comporter les interruptions nécessaires pour prendre les repos. Ces interruptions ne peuvent être déduites de la durée du service que pour autant qu'elles sont de 30 minutes au moins et accordées au lieu de résidence, entre 9 heures du matin et 9 heures du soir.

Jour de repos hebdomadaire.

Article 5 E. Il faut que tout conducteur d'autobus bénéficie par semaine, à son lieu de résidence, d'un jour de repos d'au moins 30 heures consécutives. Lorsque des jours de repos se succèdent, la durée du deuxième jour et des jours suivants peut être réduite à 24 heures. Il faut que, toutes les quatre semaines au moins, le jour de repos tombe un dimanche. Pour les conducteurs faisant partie d'une communauté religieuse qui ne célèbre pas le jour de repos hebdomadaire le dimanche, le repos hebdomadaire peut être accordé, sur leur demande, le jour considéré par leur communauté religieuse comme jour de repos hebdomadaire.

Contrôle.

Article 5 F. Il faut que les heures de service applicables aux conducteurs d'autobus soient inscrites dans des registres se trouvant au siège central de l'entreprise, avec indication, pour chacun séparément, du maximum des heures de service par 24 heures et par semaine, de même que des jours de congé. Un extrait de ce registre sera inscrit, en ce qui concerne la période de quatre semaines en cours, sur une carte que le conducteur devra porter sur lui et présenter à toute réquisition.

Les dispositions de cet arrêté donnent satisfaction en partie aux revendications formulées, déjà en décembre 1926, par l'Union des transports de Hollande et présentées au ministre. Font défaut des dispositions ayant rapport à l'apprentissage et à l'examen à subir par les conducteurs d'autobus. L'arrêté royal ne réclame que le permis de conduire déjà prévu dans la loi sur la circulation automobile, permis qui peut être obtenu sans avoir une connaissance approfondie de la manipulation d'un véhicule automobile et des règlements de la circulation.

La Conférence nationale des conducteurs d'automobile allemands.

La 7ème Conférence nationale des conducteurs d'automobile allemands eut lieu à Leipzig, les 9 et 10 mars derniers. 70 délégués, de même que des représentants des organisations-sœurs, de Hollande, Autriche, Suisse, Tchécoslovaquie, France et Pologne, assistaient aux assises; l'I.T.F. était représentée par le secrétaire Nathans.

La Conférence était présidée par le camarade Schumann, président de la Fédération allemande du Trafic. Après les allocutions de bienvenue, le président de la section des conducteurs d'automobile au sein de la Fédération allemande du Trafic, le camarade Reitz, présenta un rapport sur l'activité des dirigeants de la section. Il signala entre autres, dans son rapport qu'il avait été possible, en dépit du grand nombre de chômeurs que l'on compte actuellement parmi les conducteurs d'automobiles, d'améliorer, pendant les trois années sur lesquelles portait le rapport (1925 à 1928), les conditions de travail et de salaires, soit au moyen de négociations, soit par des mouvements de grève. Des contrats collectifs avaient été passés englobant presque sans exception les conducteurs de camions et les chauffeurs au service d'entreprises commerciales. Quant aux chauffeurs de taxis, l'organisation a tracé des directives qui tendent à la fixation d'un salaire garanti et à l'abolition du système des pourcentages. A Chemnitz, Erfurt, Hambourg et dans d'autres villes, des résultats satisfaisants ont été obtenus dans ce sens, et là où le système des pourcentages continue à exister, on a réussi à se mettre d'accord sur un salaire minimum ou salaire garanti. L'organisation vise partout à faire prescrire dans les contrats collectifs un maximum de 12 heures pour la durée du travail journalier et à faire incorporer cette limitation des heures de travail dans les arrêtés policiers locaux réglementant la circulation des taxis.

Le camarade Reitz fit un exposé détaillé concernant la sauvegarde des intérêts des chauffeurs professionnels dans le domaine de la politique sociale. Dans le projet de loi sur la protection ouvrière, présenté au Conseil national économique, une limitation de la journée de travail à 16 heures avait été prévue pour les conducteurs de véhicules automobiles et leurs aides. Les représentants des chauffeurs se sont opposés par tous les moyens à cette proposition; c'est ainsi qu'une proposition patronale, également vivement combattue par les salariés — elle réclamait pour les conducteurs de camions et de voitures commerciales une durée hebdomadaire de travail de 72 heures, y compris le travail du dimanche, et pour les chauffeurs de voitures affectées au transport de personnes, une semaine de travail de 72 heures, le travail du dimanche non compris — fut adoptée par 15 voix contre 13. Il est à espérer que, dans sa nouvelle composition, le Reichstag tiendra compte davantage des intérêts des chauffeurs.

Dans le domaine des intérêts professionnels, l'organisation réussit à faire instituer en Prusse, un contrôle sur les écoles pour chauffeurs, ce qui eut comme résultat qu'une série d'écoles furent fermées. L'organisation obtint en outre, après avoir porté plainte devant l'Institut national de la main-d'œuvre, qu'après de diverses Bourses du Travail, la mesure rigoureuse, selon laquelle le permis de conduire était retiré aux chauffeurs sans travail, fût abolie.

Parlant de la tâche échu aux dirigeants dans le domaine organique, le camarade Reitz put faire l'heureuse communication que l'effectif de la section avait monté de 19.386 au 1er janvier 1921 à 36.140 adhérents au 1er janvier 1928. Il est à remarquer à ce sujet que par l'adhésion, en 1927, de l'Association allemande des professeurs techniques, une nouvelle section a été créée au sein de la Fédération. Le 1er janvier 1928, 154 professeurs étaient syndiqués dans la section des conducteurs d'automobile.

La conférence s'occupa ensuite des dangers découlant de l'exercice du métier de chauffeur et des moyens de prévention, du programme international de revendications et de la législation nationale sur la circulation automobile, questions au sujet desquelles elle exprima son opinion dans cinq résolutions orientées en partie dans le sens des décisions prises internationalement. Ainsi réclama-t-elle entre autres l'établissement de statistiques nationales concernant les accidents de la circulation, statistiques qui devraient être établies sur la base des points et questions suivants:

1. Jour et heure.
2. Quelle était la nature du véhicule englobé dans l'accident?
3. Les dommages sont-ils matériels ou occasionnés à des personnes?
4. Le conducteur était-il amateur ou professionnel?
5. Le conducteur était-il en possession d'un permis de conduire et si oui, depuis combien de temps?
6. Le conducteur avait-il été formé dans une école privée pour chauffeurs ou dans une école créée par une entreprise industrielle?
7. Par quelle autorité le conducteur avait-il été examiné?
8. Depuis combien d'heures le conducteur faisait-il déjà du service au moment de l'accident?

9. Le conducteur avait-il l'obligation d'aider à charger ou décharger les marchandises transportées par lui?
10. La faute de l'accident est-elle imputée au conducteur ou aux personnes ayant subi les dommages?
11. Le conducteur avait-il négligé les prescriptions de la circulation, à savoir:
 - a) sens de la circulation;
 - b) droit de priorité;
 - c) dépassement aux courbes et croisements;
 - d) tournants non pris selon les règlements;
 - e) négligence de donner des signaux d'avertissement;
 - f) influence de boissons alcooliques?
12. L'accident était-il dû à un défaut du véhicule?
13. Y avait-il d'autres défauts à signaler?

En matière de prévention des accidents, la Conférence réclama la création d'une prescription aux termes de laquelle tous les véhicules automobiles à démarrage non automatique devront être pourvus d'une manivelle n'offrant pas le danger du retour de manivelle, et les véhicules roulant avec des remorques, reliés à celles-ci par un système d'attelage automatique. La Conférence prit connaissance en outre avec satisfaction des démarches de la Société allemande pour l'hygiène industrielle tendant à éviter les intoxications dans les garages, occasionnées par des gaz d'échappement, des carburants etc.; elle réclama que les gouvernements des divers Etats appuyent ces démarches. Elle prit position contre une interdiction légale de l'emploi de l'alcool, interdiction qui n'aboutirait qu'à des dénonciations et des tracasseries inutiles, mais crut toutefois devoir avertir les conducteurs professionnels contre l'usage de boissons alcooliques avant et pendant la course. La conférence s'opposa également à la tendance qui existe d'interdire aux chauffeurs de fumer pendant la course, considérant que ceci doit être considéré comme un moyen efficace pour combattre la fatigue. Finalement, après avoir examiné la législation allemande et internationale relative à la circulation automobile et le programme de revendications des chauffeurs professionnels tracé par la Conférence internationale des conducteurs d'automobile de Paris et par la Commission consultative de la section des chauffeurs, la conférence vota une résolution dans laquelle elle se déclare unanimement d'accord avec les mesures prises et donne mission aux dirigeants de la section, de poursuivre leur activité dans le sens des revendications du programme international.

Le prochain Congrès de l'Union internationale de Tramways, de Chemins de fer d'intérêt local et de Transports publics automobiles.

L'association patronale des entreprises de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles qui a son siège à Bruxelles, tient son prochain congrès à Rome du 6 au 12 mai prochain.

Nous extrayons de l'ordre du jour de ces assises les questions suivantes:

- 1° Voitures à un seul agent.
- 2° Progrès réalisés dans le freinage des tramways. Parties a. et b. Freinage des voitures appliqué aux tramways et chemins de fer vicinaux. Partie c. Freinage à récupération.
- 3° Automotrices sur rails à moteurs à combustion interne.
- 4° Perfectionnements apportés aux voies. Partie a. Rails et traverses. Partie b. Aiguillages électriques.
- 5° Méthodes et appareils de contrôle utilisés pour améliorer la régularité du trafic des tramways.

On constatera que les sujets dont s'occupe l'association patronale présentent certainement aussi de l'intérêt pour le personnel. Il est à noter particulièrement que le premier point inscrit à l'ordre du jour est celui du one-man-car, ce qui indique bien que les entreprises de tramways continuent à s'intéresser au système de conduite par un seul agent, dans lequel elles voient une possibilité de réaliser des économies aux dépens du personnel et qu'elles n'ont pas encore abandonné l'idée de procéder à une introduction plus ou moins générale de ce type de voiture.



Conditions de travail des marins dans les différents pays.

Rectification.

Nous nous faisons un devoir de rectifier quelques inexactitudes de la partie du rapport publiée dans le numéro précédent, inexactitudes qui nous ont été signalées par l'organisation des marins allemands.

Au chapitre II (Heures de travail), il est dit, à la partie b) 1er alinéa, que la journée de travail du personnel du pont peut être prolongée d'une heure sans paiement supplémentaire; il faut lire : une *demi-heure*. A la partie c), il faut lire *8 heures ½* au lieu de 9 heures et à la partie d) 2e alinéa, il faut également lire *8 heures ½* au lieu de 9 heures.

Il est à remarquer en outre que les limites des heures de travail prévues par le code maritime n'ont été données qu'à titre d'information, attendu qu'elles ne sont plus appliquées depuis l'adoption du contrat collectif.

ALLEMAGNE.

(Suite).

Sur les autres navires, la durée du travail journalière est de 8 heures.

b) dans le port et en rade : selon le code maritime 10 heures; en vertu du contrat collectif 8½ heures;

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.

Selon la loi, le système des trois quarts est en vigueur sur les navires affectés à la navigation transatlantique et le système des deux quarts sur les navires naviguant sur la Mer du Nord, la Baltique, la Méditerranée et la Mer Noire. En vertu du contrat collectif, le système des trois quarts est en vigueur sur tous les navires, à l'exception de ceux de moins de 1.000 tonneaux, naviguant vers les ports européens de l'Atlantique et sur la Méditerranée et la Mer Noire.

Tous les grands navires comptent, à côté des hommes faisant le quart, des journaliers (magasiniers, ajusteurs, soutiers, etc.). Leurs heures de travail sont de 9 heures par jour, avec des interruptions pour prendre les repas.

Aucune distinction n'est faite, en ce qui concerne les heures de travail, entre les cargos, paquebots, voiliers et bateaux-citernes.

Nous ne disposons pas de renseignements concernant les heures de travail que doivent fournir les équipages de couleur.

Il n'y a pas de dispositions légales ou contractuelles concernant la quantité de charbon qui doit être manipulée par les chauffeurs ou les soutiers. Cette quantité varie selon la grandeur et la construction des foyers des chaudières. Un chauffeur surveille 3 à 5 feux. Aucune différence n'est établie entre les zones tempérées et les tropiques.

Des heures supplémentaires doivent être fournies selon les nécessités et sur l'ordre du commandant. Lors de négociations avec les armateurs, l'organisation syndicale cherche toujours à obtenir une réglementation du régime des heures supplémentaires par contrat collectif. Ses efforts n'ont toutefois pas eu de résultats jusqu'à présent. La loi prescrit que les hommes doivent effectuer toutes les heures supplémentaires qui

leur sont commandées. Le taux de rétribution des heures supplémentaires est de 83 pfennigs pour toutes spécialités.

C. Personnel du service général.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

a) à la mer : le code maritime ne contient pas de détails spécifiant quelle est la durée du travail du personnel du service général à la mer; il détermine simplement que, les dimanches et jours fériés, l'équipage ne pourra être appelé que dans des cas d'urgence à faire davantage que ce qui est strictement nécessaire pour les soins et le service à donner aux personnes se trouvant à bord. Tout travail n'étant pas strictement nécessaire pour le service et les soins à donner à ces personnes, devra être rétribué au taux des heures supplémentaires. Attendu que toutes les autres dispositions du code maritime relatives aux heures de travail, s'appliquent au personnel du pont et de la machine, on peut dire que, selon la loi, la durée du travail du personnel du service général est illimitée. Une disposition du contrat collectif prévoit seule à ce sujet que les heures de disponibilité du personnel du service général ne peuvent pas être plus longues qu'il n'est nécessaire en vue de la préparation des repas normaux et du service régulier des personnes se trouvant à bord, de même qu'en vue des autres travaux de cette nature. Bien que cette disposition soit très vague et n'établisse aucune limite précise des heures de travail, le personnel du service général est cependant protégé par elle contre des exigences exagérées et arbitraires. La disposition existe en outre que le personnel du service général sur les paquebots doit fournir ses heures de travail régulières entre 6 heures du matin et 8 heures du soir, avec une interruption de 2 heures. Si ce repos de 2 heures ne peut pas être accordé, un paiement supplémentaire devra avoir lieu. La durée du travail régulière est par conséquent de 12 heures.

b) dans le port et en rade : la loi ne prescrit aucune limite en ce qui concerne les heures de travail du personnel du service général. En vertu du contrat collectif, les cuisiniers et maîtres d'hôtel sur les cargos, ont droit, pour les travaux effectués entre 6 heures et demie du soir et 6 heures du matin, au paiement d'heures supplémentaires au taux contractuel. Il en est de même pour les cuisiniers et maîtres d'hôtel sur les paquebots, lorsque ceux-ci doivent également s'occuper du service de l'équipage. Leurs heures de travail sont de 11½ heures par jour. Il existe toutefois une exception pour les paquebots sur lesquels les cuisiniers et maîtres d'hôtel sont affectés exclusivement au service des passagers; ils ont droit alors à un paiement supplémentaire pour tout travail effectué en sus de 8 heures, pendant les périodes où il n'y a pas de passagers à bord. Leurs heures de travail régulières sont donc de 8 heures, quand il n'y a pas de passagers à bord.

c) les jours d'arrivée et de départ : voir les renseignements donnés au point b.

d) dans les tropiques : voir les renseignements donnés aux points a et b.

Les agents du service général travaillent exclusivement comme journaliers. Nous ne disposons pas de renseignements concernant les heures de travail des agents de couleur.

Les heures supplémentaires doivent être exécutées selon les nécessités et sur l'ordre du commandant. Lors de négociations avec les armateurs, l'organisation vise toujours à obtenir une limitation des heures supplémentaires, toutefois sans succès jusqu'à présent.

Les taux de rétribution des heures supplémentaires sont les suivants (somme globale par mois):

Maitres d'hôtel sur cargos ayant un équipage de 15 hommes au maximum	9.— marks
sur cargos ayant un équipage de plus de 15 hommes	11.— „
Aides-cuisiniers (ayant déjà navigué) et bouchers et boulangers sur cargos ayant un équipage de 15 hommes au maximum.	13.50 „
sur cargos ayant un équipage de plus de 15 hommes	19.— „
Cuisiniers sur cargos ayant un équipage de 15 hommes au maximum.	23.— „
sur cargos ayant un équipage de plus de 15 hommes	31.— „

III. Divers.

L'enrôlement du marin peut être assimilé à un établissement par écrit de son contrat d'engagement. Il s'agit donc d'un acte officiel qui doit être accompli dans le pays par les Offices maritimes, et à l'étranger, par les consuls. Dans les cas d'urgence unique-ment, l'enrôlement peut avoir lieu par une inscription au journal du bord. Elle doit cependant dans ce cas être visée à la première occasion par un Office maritime ou un Consulat.

Le placement des marins a lieu par la voie de bureaux de placement officiels qui ont été créés conformément aux décisions de la Conférence du Travail de Gênes et qui fonctionnent sous la surveillance d'organes administratifs consistant pour la moitié d'armateurs et pour la moitié de marins, avec un président neutre. L'intermédiaire des bureaux de placement est gratuit.

En cas de longs voyages, le paiement de la solde et des sommes dues pour heures supplémentaires a lieu à la fin du voyage; en cas de courts voyages, à la fin de chaque mois. La loi n'accorde aux marins aucun droit au paiement d'une partie de leur solde aux membres de leur famille. Le contrat collectif stipule toutefois, qu'à leur demande, un bon de paiement payable à des intervalles de 15 jours et d'un montant allant jusqu'à 80 % du revenu mensuel, doit leur être remis, au profit exclusif cependant des membres de leur famille. On n'accorde pas d'acomptes sur la solde.

Il n'existe pas de prescriptions concernant les échelles des effectifs.

Les conditions de logement de l'équipage sont en partie défectueuses, en partie suffisantes.

Le tableau des rations est le suivant :

Rations quotidiennes.

Pain : 500 grammes ou 350 grammes de farine.

Viande de bœuf : 400 grammes ou 325 grammes de porc ou 225 grammes de lard ou 200 grammes de viande en conserve. (Lorsque l'équipage n'a reçu pendant 4 semaines que de la viande salée, il doit avoir au moins deux fois par semaine de la viande en conserve.)

Poisson frais : 750 grammes, 375 grammes de poisson séché. (Le poisson frais ne sera pas donné plus de deux fois par semaine et le poisson séché pas plus d'une fois.)

Eau potable : sur les navires à vapeur 10 litres par jour, sur les voiliers 7½ litres. Lorsque l'équipage est de plus de 10 hommes, une ration supplémentaires est accordée.

Rations hebdomadaires.

Légumes en gousses (pois, fèves etc.) : 800 grammes.

Légumes frais : 3 kgs. ou 300 grammes de légumes séchés ou 1 kg. de légumes salés.

Pommes de terre fraîches : 7 kgs. ou 600 grammes de pommes de terre séchées.

Beurre ou saindoux ou margarine : 500 grammes.

Charcuterie : 250 grammes (100 grammes peuvent être remplacés par deux œufs.)

Fromage : 250 grammes.

Café torréfié : 50 grammes et café de malt 150 grammes.

Thé : 25 grammes.

Sucre : 200 grammes.

Fruits séchés : 250 grammes.

Moutarde, vinaigre, poivre et sel, selon les besoins.

Rations hebdomadaires pour la préparation des mets.

Saindoux ou margarine : 100 grammes et 100 grammes de lard fumé ou 200 grammes de saindoux ou de margarine (au lieu de saindoux et de margarine, on peut donner jusqu'à la moitié de la quantité, du suif.)

Sucre : 100 grammes ou 50 grammes de sucre et de 75 grammes de mélasse.

Autres aliments, y compris le riz et la farine : 700 grammes.

Farine : 175 grammes.

Condiments : selon les nécessités.

Lait condensé : 250 grammes.

Dispositions générales.

a) Sur les vapeurs et navires à moteurs, une quantité suffisante d'eau de gruaux d'avoine ou d'orge, doit être mise à la disposition du personnel de la machine;

b) Il faut que dans les ports et en rade, l'équipage soit autant que possible nourri d'aliments frais. Lorsque le navire fait escale dans un port, plus longtemps que deux jours, l'équipage ne peut toutefois réclamer cette nourriture que pour deux jours par semaine.

A la mer, les repas sont pris par bordées ou par quarts; dans le port, l'équipage les prend en commun. Les femmes ne sont pas employées à bord des cargos.

ESPÉRANTO

L'espéranto au sein de l'I.T.F.

L'Union des cheminots suédois a présenté au Congrès général de l'I.T.F. qui aura lieu à Stockholm du 9 au 13 juillet prochain, le projet de résolution suivant :

«Le Congrès émet l'opinion que l'emploi d'une langue internationale est d'une nécessité impérieuse. Son adoption signifierait pour le mouvement ouvrier, non seulement une économie de temps et d'argent, mais favoriserait également la collaboration internationale, du fait que chaque adhérent aurait individuellement la possibilité de collaborer à l'œuvre internationale. Le mouvement ouvrier international a par conséquent le devoir de s'employer sans relâche afin d'éveiller l'intérêt des membres pour la question de la langue internationale auxiliaire et d'œuvrer pour l'application et la diffusion de celle-ci.

Le Congrès confirme la décision prise en 1924 par le Congrès de Hambourg et donne mandat au secrétariat de l'I. T. F. de poursuivre au sein de l'I. T. F., son activité en faveur de la langue auxiliaire espéranto. Il décide en outre d'insister auprès des organisations adhérentes pour qu'elles engagent dans leurs organes syndicaux, soit au moyen de cours, soit d'une autre façon, la propagande en faveur de l'espéranto et appuient et encouragent par tous les moyens appropriés le mouvement de de la langue auxiliaire mondiale.»

* * *

L'organe des cheminots allemands de Tchécoslovaquie écrit ce qui suit au sujet de l'ouverture d'une rubrique espéranto dans l'organe des cheminots bulgares :

«C'est vraiment une très bonne idée que les camarades bulgares ont eue d'insérer dans leur organe de courts articles rédigés en espéranto. Si cet exemple était suivi par les organisations de cheminots des différents pays, cela signifierait sans doute un pas important sur la voie d'une entente internationale des travailleurs du rail du monde entier. Il est possible que dans chaque pays, quelques camarades se perfectionnent dans la langue internationale.»

* * *

Les cheminots espérantistes de Suisse ont créé une organisation spéciale qui dispose pour ses publications d'une rubrique dans l'organe de la Fédération suisse des cheminots adhérente à l'I. T. F.

L'espéranto et l'enseignement universitaire.

La Faculté des lettres de l'Université de Genève a décidé d'inscrire à son programme comme matière d'enseignement, l'histoire et la méthodique de l'espéranto.