



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: Stockholm	77	Traitements et revendications des cheminots de l'Inde anglaise.. . . .	86	Du monde des chauffeurs	95
Genève	78	La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer (Suède)	87	La Conférence des organisations intéressées à la navigation danubienne	97
Chronique syndicale	79	La question de la tactique syndicale au Xème Congrès annuel du Syndicat national du personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique	91	La grève des ouvriers des ports finlandais	97
Communications du Bureau	80	Le Congrès de l'Union des cheminots allemands	92	Gens de Mer: Prisonniers de guerre	97
Paroles entendues à la XIème session de la Conférence Internationale du Travail	80	Ouvriers du Transport: Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Suisse).	93	Rapport de l'Union des marins et pêcheurs islandais	98
L'idée de la gestion publique des chemins de fer traverse-t-elle une crise?	81			Conditions de travail des marins dans les différents pays (Yougoslavie).	99
Cheminots: La prévention des accidents aux chemins de fer par l'introduction de l'attelage automatique	84			Tableau comparatif des heures de travail des trois catégories de gens de mer dans les différents pays	100
Les ressources de l'Union nationale des cheminots anglais mises à une rude épreuve mais non pas ébranlées.	85			Espéranto	100

Stockholm.

Du 9 au 14 juillet, pour la sixième fois après la fin de la guerre, le Congrès général de l'I.T.F. se réunira. C'est à Stockholm que ses assises auront lieu cette fois.

Le Congrès se réunit à une époque qui, du moins pour les travailleurs organisés dans l'I.T.F., semble donner un démenti à toutes les illusions concernant la possibilité d'une conciliation entre le patronat et le salariat. Au moment où nous écrivons ces lignes, la grève des bateliers et ouvriers des ports du Rhin n'est pas encore terminée; le travail dans le port d'Anvers, où 14.000 ouvriers adhérents à l'I.T.F. ont commencé une grève, est entièrement suspendu; la grève des ouvriers de 29 ports finlandais englobant également 14.000 hommes, sous la direction de l'Union finlandaise des transports, bat son plein; les cheminots et marins grecs adhérents à l'I.T.F. sont en grève, les cheminots des Indes britanniques qui font également partie de l'I.T.F. mènent depuis des semaines une lutte acharnée contre un patronat arrogant.

On peut prêcher autant que l'on voudra la paix industrielle; elle restera une théorie. La réalité est toujours la lutte d'une classe contre l'autre, également dans l'industrie des transports, et cette réalité restera jusqu'à ce que notre classe ait remporté dans cette lutte la victoire définitive et que le socialisme ait remplacé le système de production actuel.

De même que la paix entre le Travail et le Capital est et restera une illusion, certes belle, mais dangereuse, de même la paix entre les peuples restera une illusion, également belle, mais peut-être plus dangereuse encore,

aussi longtemps que la classe ouvrière ne sera pas devenue, par ses propres moyens et sa propre puissance, la classe dominante, c'est-à-dire l'unique existante.

Notre sixième Congrès d'après-guerre se réunit à une époque où le danger de guerre menace toujours. Toutes les paroles de paix, prononcées à Genève, à Washington et ailleurs, n'ont abouti jusqu'à présent à aucun résultat pratique. Le désarmement ou une réduction des armements n'existe que dans les pays qui y ont été contraints par les Traités prétendument de paix, et là encore, ces réductions ne sont réelles que pour autant qu'elles sont contrôlables. Partout ailleurs, les armements sont accrus et perfectionnés. Personne d'ailleurs ne conteste plus que de nouvelles guerres menacent, doivent éclater et éclateront. Seul, le moment auquel elles se produiront, n'est pas connu.

Le premier Congrès de l'I. T. F., tenu après la guerre, à Oslo — il y a huit ans de cela à présent — a pris position nettement et sans ambages vis-à-vis de la lutte que la classe ouvrière en général et les ouvriers des transports en particulier, doivent mener pour empêcher de nouvelles guerres et pour la réalisation du socialisme.

Puisse le Congrès de l'I. T. F. à Stockholm se souvenir des décisions prises à Oslo et puisse-t-il prendre, dans un même esprit que celui qui animait les délégués à Oslo, des résolutions tendant à consolider l'I. T. F., à étendre son rayon d'activité et à en faire une puissance qui, toujours mieux et toujours davantage, sera en mesure d'engager une lutte à outrance contre le capitalisme et contre ses rejetons: le militarisme et l'impérialisme. Cela, jusqu'à ce que la lutte ait été menée à bonne fin, que le capitalisme soit vaincu et écarté et que la société socialiste soit devenue une réalité.

E. F.

Genève.

Du 30 mai au 16 juin, a eu lieu à Genève, la XI^e session de la Conférence internationale du Travail qui, plus que toutes les sessions précédentes, a concentré sur elle l'attention des organisations adhérentes à l'I.T.F. C'était plus particulièrement le second des deux points à traiter, celui de la «prévention des accidents» — le premier point avait trait à la fixation de salaires minima dans certaines industries — qui était susceptible d'intéresser les ouvriers des transports. Il est certain en effet qu'après l'industrie minière, c'est bien celle des transports qui fait tous les ans le plus grand nombre de victimes, hommes blessés, mutilés et souvent tués par suite d'une protection défectueuse et insuffisante contre les dangers que comporte le travail qu'ils accomplissent.

Partant de ces considérations, l'I.T.F. et les organisations adhérentes décidèrent de tâcher d'exercer le plus d'influence possible sur les débats de la Conférence et de profiter de cette occasion pour mettre en relief, dans le domaine international, les revendications des différentes catégories de travailleurs des transports tendant à une protection efficace contre les dangers du travail. A cet effet, des démarches furent faites, par l'intermédiaire des Centrales nationales, pour tâcher d'obtenir que le nombre de représentants d'organisations adhérentes à l'I.T.F., envoyés à Genève en qualité de délégués ou de conseillers techniques, soit aussi élevé que possible. On peut dire que, de façon générale, ces démarches ont eu du succès. Dix-huit camarades, représentants d'organisations adhérentes à l'I.T.F., participaient à la Conférence, deux de chacun des pays suivants: Argentine, Autriche, France, Grande-Bretagne, Inde anglaise, Suède et Suisse et un représentant d'Esthonie, de Hollande, de Pologne et de Tchécoslova-

quie. On dut constater avec étonnement et regret, que les délégations ouvrières de deux pays aussi importants pour l'industrie des transports que l'Allemagne et la Belgique, ne comptaient pas dans leur sein de représentant des ouvriers des transports ou des cheminots. Outre les 18 camarades qui participaient officiellement aux travaux de la Conférence, les deux secrétaires de l'I.T.F. et deux délégués, envoyés respectivement par l'Union des cheminots et par l'Union des transports hollandais, étaient présents à Genève pendant la session.

Outre par la représentation indirecte de l'I.T.F. et des groupements adhérents, les débats de la Conférence furent fortement influencés par le travail de préparation accompli par l'I.T.F., qui rédigea cinq rapports, écrits chacun en langues française, anglaise, allemande, espagnole et suédoise et signalant les dangers que comporte le travail des ouvriers des transports et des communications.

Ces brochures qui furent distribuées à tous les délè-

gués et conseillers techniques à la Conférence, de même qu'à tous les représentants de la presse, jointes à une exposition qui, par des graphiques et des objets, illustrait les dangers d'accidents dans l'industrie des transports, ont, dans une mesure importante, déterminé l'orientation des débats et des travaux de la Conférence.

Le résultat en a été que les discussions relatives au point 2 de l'ordre du jour, la prévention des accidents du travail, portèrent pour la majeure partie sur les dangers qui existent dans l'industrie des transports et sur les mesures qui doivent être prises pour la protection des diverses catégories de travailleurs de cette industrie. Il ne fut point, ou à peine, question des dangers qui menacent les mineurs, les ouvriers du bâtiment, les ouvriers d'usine, les métallurgistes et d'autres catégories de travailleurs; d'autant moins prit-on des décisions les concernant. La cause s'en trouve dans le fait qu'aucune revendication n'avait été formulée par eux, qu'aucune pression ne fut exercée

de leur part et qu'ils avaient négligé de faire le travail préparatoire voulu. Si la Conférence s'est occupée des revendications des ouvriers des transports et des cheminots, si elle a pris des décisions à leur égard qui, — provisoirement sur papier, il est vrai — tiennent compte de leurs intérêts, ce n'est pas que les gouvernements et les employeurs sont animés d'une plus grande sollicitude pour cette catégorie de travailleurs, mais c'est uniquement grâce au fait que l'I.T.F. et les groupements adhérents ont réussi à attirer l'attention sur leur existence.

Le résultat qui — nous le répétons — n'existe pour le moment que sur papier, fut que les questions de la limite du poids des fardeaux, de la conduite des locomotives par un seul homme et de la protection des conducteurs d'automobiles, furent renvoyées pour étude au Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Par rapport à la question de l'atelage automatique, la Conférence décida d'inviter le Con-

seil d'administration à créer une commission d'études, composée de 7 représentants ouvriers, 7 représentants gouvernementaux et 7 représentants patronaux. De même qu'il fut possible, il y a deux ans, grâce à l'attitude unie des délégués de l'I.T.F., d'obtenir que le groupe ouvrier de la Commission paritaire maritime comportât uniquement des membres désignés par l'I.T.F., il fut possible à présent de faire rédiger une liste de candidatures, suivant laquelle les intérêts des ouvriers seront, dans cette commission, défendus uniquement par les camarades désignés par l'I.T.F., parmi lesquels le secrétaire Nathans.

Quant à la protection des travailleurs des ports et docks, il fut décidé de l'inscrire comme un point spécial à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de 1929; le projet de convention tracé par l'I.T.F. fut pris comme base pour la rédaction du questionnaire à expédier aux gouvernements, et ce



Le «stand» de l'I. T. F.

projet même sera, à titre d'exemple, joint en annexe au questionnaire.

A cette Conférence encore, Messieurs les patrons n'ont — à quelques exceptions louables près — rien négligé qui pût saboter le travail. Particulièrement dans la commission qui devait examiner la question de la protection des ouvriers des ports, ils ont fait voir jusqu'où vont leurs sympathies ouvrières et, en même temps, combien ils sont des tacticiens maladroits. Leur but essentiel était de renvoyer tout ce qui a rapport aux navires, dans la question de la protection des ouvriers des ports, devant la Commission paritaire maritime, la Commission qui a réussi, depuis sa constitution en 1921, à saboter et entraver tout travail de législation maritime internationale. Il n'est que naturel que les délégués ouvriers, sous la direction de Bevin, se soient opposés avec obstination contre cette tactique. Sur ce, dans leur désir d'obstruction, les patrons allèrent jusqu'à quitter en cortège la réunion, déclarant qu'ils ne pouvaient participer plus longtemps à ses travaux... cela pour revenir le lendemain, en exprimant leur satisfaction de pouvoir reprendre les travaux au sein de la commission.

Les résultats provisoires favorables obtenus pour les



L'exposition à la Conférence.

dockers et les cheminots sont dus, à côté des facteurs déjà indiqués, principalement à la discipline qui régnait, dans les deux commissions en cause, parmi les délégués ouvriers, représentants, en majorité, d'organisations adhérentes à l'I.T.F. Dans d'autres commissions, cette discipline faisait hélas défaut. Il y régnait par moments parmi les délégués ouvriers une confusion et des divergences de vues épouvantables; souvent, lors du vote, un nombre important de délégués étaient absents et, à maintes reprises, leurs votes étaient contraires les uns aux autres. Une meilleure préparation, une meilleure organisation et une meilleure discipline sont impérieusement nécessaires pour le groupe ouvrier, s'il désire enregistrer des résultats réels aux Conférences internationales du Travail.

Toutefois, la probabilité d'une transformation des résultats provisoires acquis en des résultats définitifs, la possibilité d'une amélioration nationale et internationale de la législation sociale, dépendent, en fin de compte, du seul facteur décisif, la puissance de la classe ouvrière.

Il faut que le désir d'acquiescer cette puissance soit et reste le but essentiel de l'activité de l'I.T.F. et des groupements adhérents.

E. F.

Chronique syndicale.

La grève dans le port d'Anvers.

Avec la fougue d'éléments déchaînés, les travailleurs du port d'Anvers ont commencé un mouvement de grève. La presse bourgeoise a représenté les choses, comme si le mouvement avait été provoqué par quelques communistes, contre le gré des dirigeants officiels du conflit. Celui qui connaît la situation qui existe dans le port d'Anvers, surtout celui qui connaît les travailleurs anversoises, sait cependant qu'il n'en est pas ainsi et que cette prétendue agitation communiste est un non-sens. Les communistes n'ont pas une ombre d'influence à Anvers.

Ce qui est vrai, c'est que le mécontentement au sujet des salaires effroyablement bas, beaucoup plus bas que dans n'importe quel autre port de la Mer du Nord, mécontentement s'accroissant de jour en jour, s'est manifesté, soudainement et d'une manière inattendue, en une résistance si unanime, si inébranlable, que toute voix qui s'élève contre la grève se fait entendre en vain. Les dirigeants de l'organisation qui étaient en train de préparer des négociations avec le patronat en vue d'un relèvement des salaires, ont été surpris par la grève et ont tâché de la faire se terminer par un compromis, proposé par le ministère. Toutefois, par une majorité écrasante, dans une proportion de 12 à 1, les grévistes de toute orientation, syndiqués dans l'Union belge des ouvriers du transport et, en partie, dans une organisation chrétienne et un groupement soi-disant libéral, ont repoussé le compromis et décidé de continuer la grève.

Il faut compter que cette grève sera un mouvement de longue durée. Un appui réel et effectif sera nécessaire. Car il faut que la grève soit gagnée: cela non seulement dans l'intérêt des ouvriers belges des transports, mais

également dans l'intérêt des ouvriers des ports des autres pays situés sur la Mer du Nord. Il est nécessaire en effet, qu'il y ait le plus d'uniformité possible entre les conditions de travail existant dans les différents ports de la Mer du Nord, si l'on veut réussir à triompher dans une lutte commune pour l'amélioration du niveau général d'existence.

Le conflit dans la navigation rhénane.

Le ministère allemand du Travail a décidé de déclarer obligatoire la sentence arbitrale, aux termes de laquelle les salaires existant dans la navigation rhénane avant le conflit, resteront valables. Ceci n'a pas été suffisant toutefois pour pacifier la situation. Les ouvriers des ports, dont le mouvement était au début un mouvement de solidarité, passèrent ensuite à formuler eux-mêmes des revendications pour un relèvement des salaires. Une sentence fut rendue dans ce conflit qui prévoit pour eux une augmentation des salaires de 7%. Comme cependant, une grève éclate tantôt dans un port, tantôt dans un autre, la navigation rhénane est toujours entravée. Il faut également s'attendre à un mouvement de la part des bateliers hollandais, vu que les armateurs de ce pays ne sont pas disposés à entamer des pourparlers concernant la conclusion de nouveaux contrats collectifs. Il est par conséquent très possible qu'une grève éclate dans la navigation rhénane hollandaise, le 1er juillet. Dans ce cas, il n'y aurait pas, sur le Rhin, de retour à la paix, car les camarades allemands feront certainement acte de solidarité.

Le conflit finlandais.

La grève persiste en Finlande; nous donnons par ailleurs dans ce numéro des renseignements sur ce mouvement.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Nouvelles propositions et amendements aux propositions présentées au Congrès de Stockholm.

Projets de résolution présentés par l'Union nationale du personnel des chemins de fer et P.T.T. de Palestine.

1^o Le Congrès donne mission au Comité Exécutif de la Fédération internationale des ouvriers du transport, d'engager une action aussi énergique que possible tendant à obtenir la reconnaissance des organisations syndicales par les gouvernements, dans les pays où pareille reconnaissance fait toujours défaut.

2^o Le Congrès donne mission au Comité Exécutif de la Fédération internationale des ouvriers du transport, de prendre toutes les mesures nécessaires pour l'institution d'un secrétariat spécial chargé de la sauvegarde des intérêts des travailleurs des pays d'Orient.

Amendement présenté par le Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique à la proposition 1 relative à l'adhésion des organisations russes des transports.

Il est proposé d'ajouter au texte du projet de résolution, le passage que voici :

« . . . sous les conditions suivantes :

a) reconnaissance des principes de la Fédération Syndicale Internationale d'Amsterdam; b) désaffiliation de l'Internationale Syndicale de Moscou; c) engagement de cesser toutes attaques contre les organisations affiliées à l'I.T.F. et à la F.S.I. et désaveu de toute tentative de scission contre ou au sein de ces organisations. »

Amendement présenté par le Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique à la proposition 2 relative à la répartition des frais de voyage en vue de la délégalion au Congrès international.

Il est proposé de maintenir le statu-quo, avec examen de cas spéciaux par le Comité Exécutif et intervention éventuelle, s'il est démontré que financièrement, une organisation affiliée se trouve dans l'impossibilité d'envoyer un délégué au Congrès.

Amendement présenté par l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways, à la proposition 7 relative à l'organisation syndicale des conducteurs d'automobiles.

Il est proposé de compléter le projet de résolution comme suit :

« Le Congrès estime en outre qu'il est d'une nécessité impérieuse pour une action méthodique et énergique en faveur de l'amélioration des conditions de travail, que tous les agents au service d'entreprises de tramways, les employés aussi bien que les ouvriers des ateliers, le personnel d'entretien des lignes et le personnel roulant, soient syndiqués, dans chaque pays, dans une organisation adhérente à l'I.T.F., quelle que soit la forme d'exploitation des entreprises en cause. »

Amendement présenté par le Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique à la proposition 10 relative à la coordination des moyens de transports.

Il est proposé de modifier comme suite le premier alinéa du projet de résolution :

« Le Congrès, tout en confirmant que la propriété par l'Etat et l'exploitation par les représentants des travailleurs, les techniciens et les usagers, au moyen d'organismes indépendants jouissant d'une complète autonomie financière et administrative, constitue l'unique solution satisfaisante, constate et regrette la situation chaotique, le double emploi et la désorganisation qui résultent des formes de transports actuelles, se concurrençant les unes les autres. . . . »

Cotisations rentrées.

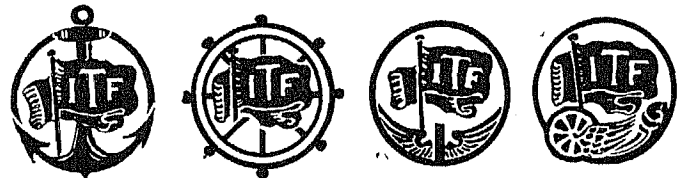
pour 1927.

Fédération française des travailleurs des chemins de fer fl. 35.10

pour 1928.

Fédération française des travailleurs des chemins de fer fl. 354.00
Fédération française des moyens de transports. . . frs. 2.713.65
Union britannique des transports fl. 2.838.99
Union des cheminots yougoslaves „ 99.80
Union des transports d'Espagne „ 450.—
Fédération suisse des ouvriers du commerce, des transports et de l'alimentation „ 130.—

Insignes.



A côté de l'insigne général de l'I.T.F., des insignes spéciaux ont été créés et exécutés pour les diverses sections; ils sont livrés également au prix de fl. 0,25 pièce, en forme d'épingle et de broche. Nous donnons ci-dessous une reproduction des insignes pour les sections des cheminots, des conducteurs d'automobiles, des marins et des bateliers. Il nous sera agréable de recevoir des commandes éventuelles de ces insignes. L'insigne pour la section des ports et docks est encore à l'étude.

Congrès.

Union des ouvriers des ports de Roumanie, du 12 au 15 août à Constanza.

Fédération allemande du trafic, du 12 au 18 août à Leipzig.

Paroles entendues à la XIe session de la Conférence internationale du Travail.

La problématique de la prévention des accidents est un de ceux qui intéressent le plus le patronat industriel de partout. C'est, en effet, en dehors du problème humanitaire en lui-même, un problème en étroite relation avec la production. . . . Le perfectionnement dans le travail industriel entraîne forcément des précautions spéciales pour la sécurité de l'ouvrier. Sans quoi l'ouvrier, non protégé par le mécanisme même, et devant à chaque instant essayer de se protéger lui-même, serait un mauvais producteur.

M. MIRCEA,

délégué patronal roumain.

Sans doute l'Etat peut suggérer des mesures nouvelles, il peut insister pour leur adoption, mais les résultats ne seront véritablement atteints que dans la mesure où se développera cet esprit nouveau auquel je faisais allusion tout à l'heure. Il s'agit essentiellement d'un mouvement libre, d'un mouvement volontaire et non pas d'une mesure d'Etat. Le succès de ce mouvement dépendra précisément du degré de collaboration qu'apporteront les employeurs et les ouvriers des industries des différents pays.

SIR MALCOLM DELEIVINGNE,

délégué gouvernemental britannique.

On pourra dire qu'un ouvrier qui a appris à être prudent, à pratiquer le «safety first», ne se fera pas prendre. Mesdames, Messieurs, il me paraît inhumain de faire courir aux travailleurs le risque d'être mutilés, de voir briser des parties de leurs corps, alors que ce risque aurait pu être évité, soit par l'application d'un dispositif efficace de protection qui existe pour un grand nombre de machines, soit en obligeant le constructeur à observer les principes de la sécurité. Je sais que l'initiative privée se manifeste dans ce domaine. . . Mais je sais aussi que l'initiative privée n'aboutira pas tant qu'elle ne sera pas soutenue par la loi.

M. SCHOLTE,

délégué gouvernemental hollandais.

L'idée de la gestion publique des chemins de fer traverse-t-elle une crise?

Par EDGARD MILHAUD,

Professeur d'Économie politique à l'Université de Genève.

M. Edgard Milhaud, l'économiste bien connu qui dirigea la grande «Enquête sur la Production», organisée par le Bureau International du Travail et dont les résultats furent publiés en 1924, a bien voulu écrire pour notre Bulletin un article sur les tendances vers la dénationalisation des chemins de fer qui se manifestent dans plusieurs pays.

Directeur et animateur de la revue «Les Annales de l'Économie collective» (anciennes Annales de la Régie directe), M. Milhaud est qualifié plus que tout autre pour traiter ce sujet; dans cette revue fondée par lui, il milite, en effet, depuis des années, en faveur de la régie directe sous toutes ses formes. Nous recommandons chaudement à l'attention de nos lecteurs la revue sus-visée qui paraît en quatre langues (français, allemand, anglais et espagnol) et contient des articles d'un grand intérêt. (Prix de l'abonnement 25 francs suisses, administration 6, Rue Pécolat, Genève.)

ON a affirmé à maintes reprises dans les milieux les plus divers qu'au cours de la période d'après-guerre s'est fait jour un mouvement de réaction caractérisé contre les régies, municipales aussi bien que nationales, et que la force de ce courant s'est révélée dans une série d'échecs subis par le principe de la régie directe, notamment dans le domaine des chemins de fer. On mentionne tout particulièrement à cet égard le remplacement relativement récent du système de l'exploitation directe par l'État par des sociétés dans deux des pays européens qui avaient été cités jusque là comme exemples classiques de la gestion nationale du monopole des transports, la Belgique et l'Allemagne.

De l'existence d'un tel courant et des faits qui s'y rattachent ou que l'on y rattache, les adversaires de toujours du principe de la gestion publique des grands services publics tirent cette conclusion qu'après une période d'illusion, les peuples ont fini par se convaincre, au contact des réalités et par les sévères enseignements d'une grande période de crise, que la collectivité n'est point apte à la gestion des entreprises économiques et qu'elle doit en abandonner résolument et définitivement la charge à l'initiative privée.

La question, on le voit, est d'importance primordiale. Il ne s'agit de rien de moins que de savoir, à la lumière de l'expérience ferroviaire, quelle doit être l'orientation générale des sociétés dans le domaine économique. Il vaut la peine de rechercher si les faits sur lesquels on appuie les conclusions que l'on tire sont scientifiquement établis et si, d'autre part, dans l'argumentation, on ne commet aucune faute de logique.

* * *

IL est un point qui domine tout ce débat: c'est la distinction nécessaire entre le principe même de la gestion publique et les modalités de cette gestion.

En fait, les partisans les plus résolus du principe sont aussi les adversaires les plus irréductibles de certaines formes actuelles de la régie des services publics en général et de l'exploitation directe des chemins de fer par l'État en particulier.

Il suffirait de rappeler à cet égard l'action systématique engagée pendant des dizaines d'années, dans les parlements, par les socialistes contre les modes d'organisation et les méthodes de gestion de la plupart des régies d'État, leur desideratum, si souvent formulé, d'une séparation radicale à établir entre l'État-pouvoir et l'État-industriel, et leur revendication d'une autonomie très large des services industriels de la collectivité, libérés des règles draconiennes et paralysantes de la comptabilité publique et affranchis des interventions arbitraires de la politique. Dans le même ordre d'idées, nous

pourrions citer le livre de Vandervelde au titre paradoxal, mais si suggestif: «Le socialisme contre l'État», paru au lendemain de la cessation des hostilités.

Mais d'autres faits plus caractéristiques encore fixent à cet égard la position du monde du travail représenté soit par ses organisations politiques, soit par ses organisations syndicales. Pendant les années qui ont immédiatement suivi la guerre, les organisations de travailleurs, exerçant dans nombre de pays une influence singulièrement accrue sur les affaires publiques, ont conçu des projets de socialisation d'une fraction de l'économie. Elles ont été ainsi amenées à élaborer des programmes d'organisation et de gestion de grands services économiques, ces programmes portant non seulement sur certaines branches nouvelles, à soumettre à la gestion collective, mais encore sur les services ou entreprises déjà exploités par l'État, entre autres les chemins de fer.

Or, dans tous les cas où de tels efforts ont été tentés, qu'il s'agisse d'Allemagne, d'Autriche, de France, de Suède, des Pays-Bas ou d'autres pays, nous constatons toujours, sous la diversité des modalités secondaires, une même préoccupation centrale qui est celle de l'organisation des entreprises publiques sur la base, non pas de l'administration bureaucratique de l'État, mais de la représentation équilibrée des grands intérêts sociaux, ceux de la consommation, ceux du travail et ceux de l'économie nationale elle-même prise dans son ensemble et des finances de la collectivité.

Nous rappellerons à cet égard plus particulièrement le système autrichien des entreprises d'économie collective (*gemeinwirtschaftliche Anstalten*) qui a pu affronter, dans les conditions si critiques de la désorganisation économique d'après-guerre, l'épreuve de la réalisation sur un champ assez étendu. Nous citerons pour l'Allemagne le plan de socialisation de l'industrie houillère élaboré par la majorité de la commission de socialisation. Enfin, nous mentionnerons pour la France, parmi les différents projets de «nationalisation industrialisée» élaborés par le Conseil économique du Travail, institué sous l'égide de la C. G. T., le projet concernant les chemins de fer.

Nous croyons, en ce qui concerne ce dernier, qui se rattache immédiatement à notre sujet, devoir entrer dans certains détails afin de préciser une modalité positive d'organisation sociale du régime des chemins de fer selon les desiderata d'une grande organisation ouvrière assistée dans son effort par des techniciens et par des représentants autorisés des organisations de consommateurs.

Les caractères constitutifs de la «nationalisation industrialisée» ressortent de la définition suivante: «Une entreprise est nationalisée lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté, et qu'elle

n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie.»

En ce qui concerne la gestion, l'esprit du projet élaboré par le Conseil économique du Travail est indiqué dans les lignes qui suivent :

Le principe posé est que tout service public doit être administré uniquement en vue des intérêts du public. Il ne peut pas l'être s'il existe entre le public et ceux qui le servent un intermédiaire.

Si cet intermédiaire est une compagnie privée, elle suivra nécessairement une politique de profit personnel, politique du dividende qui opposera fatalement ses intérêts à ceux du public.

Si c'est l'Etat, le service tombera aux mains d'une bureaucratie irresponsable, plus sensible aux influences politiques qu'aux nécessités économiques.

C'est pourquoi la Confédération Générale du Travail propose la *gestion directe* des chemins de fer par les intéressés eux-mêmes.

Ces intéressés sont de deux sortes :

- a) Les usagers, c'est-à-dire ceux qui se servent des chemins de fer ; ce sont :
 - 1° Les voyageurs ;
 - 2° Ceux qui expédient des marchandises : agriculteurs, industriels et commerçants ;
 - 3° Ceux qui reçoivent ces marchandises : consommateurs ;
- b) Ceux qui assurent la marche des trains : techniciens, employés et ouvriers.

Les premiers ont la notion exacte des besoins auxquels doit répondre le service. Si ces besoins sont mal satisfaits, ils en souffrent personnellement ; ils pousseront donc énergiquement à l'amélioration continue du service. Mais ils ignorent les moyens d'y parvenir.

Les seconds : administrateurs, ingénieurs, employés de tous grades, connaissent les difficultés techniques et disposent des moyens d'exécution pour les résoudre.

L'union des uns et des autres assurera partout la jonction de ces deux qualités essentielles à toute bonne gestion : la compétence et la responsabilité.

Comment ces différents éléments seront-ils représentés ? Il est clair, ainsi que le notent les auteurs du rapport, « qu'une assemblée qu'ils éliraient pêle-mêle, à la manière d'une Chambre de députés, ne produirait que confusion et intrigues ».

Heureusement, toutes les catégories d'intéressés ont maintenant leurs organisations professionnelles. Les agents du service ont leurs Syndicats et leur Fédération des cheminots, leurs Unions de techniciens etc., etc. Parmi les usagers : les voyageurs ont le Touring-Club de France ; les chefs d'entreprises ont leurs Chambres de commerce, leurs Fédérations agricoles, viticoles, leur Confédération Générale de la Production, etc. ; les consommateurs ont leur Fédération des coopératives, etc.

A la tête de ces organisations sont des chefs choisis par des hommes du même métier en raison de leur compétence et de la confiance qu'ils inspirent. Chacun d'eux parle de choses dont il a une expérience professionnelle ; et leur réunion donnera l'image complète de tous les aspects du service au triple point de vue de la technique, de la production et de la consommation.

Pour trouver ces délégués, point n'est besoin d'une vaste agitation électorale. Il suffit que chaque organisation, en élisant son bureau, désigne ceux de ses membres qui seront chargés de la représenter aux Comités des chemins de fer. Il est entendu que toute organisation pourra toujours retirer ses pouvoirs à son délégué. Ainsi le contrôle strict des mandants sur les représentants est assuré.

Nous devons nous en tenir à ces généralités, vu l'impossibilité où nous sommes d'aborder les dispositions

particulières d'application dans le détail desquelles entre un projet destiné à affronter la discussion parlementaire *). Mais ces indications suffisent à caractériser un esprit et une méthode et surtout à montrer l'opposition existant entre le système actuel d'exploitation des réseaux d'Etat et les aspirations novatrices du monde du travail.

Mais il est de toute évidence que l'on ne saurait faire état, contre le principe même de l'exploitation des services publics par la collectivité, des critiques dirigées contre les modalités actuelles de la gestion publique du point de vue de ses améliorations de caractère social.

* * *

Il faut en dire autant des critiques dirigées dans les différents pays contre les types de gestion étatique, à caractère bureaucratique, existant encore aujourd'hui et des projets tendant à des améliorations successives.

En fait, ici encore, il s'agit bien moins d'un mouvement récent que d'une tendance ancienne dont les origines remontent presque aux origines mêmes de la régie directe des chemins de fer.

Dans les pays où celle-ci a été établie, et l'on sait qu'en Europe, à la veille de la guerre, ils représentaient la grande majorité, la forme première de l'exploitation s'est confondue avec les modalités générales de l'administration publique. Le fait n'est pas particulier aux chemins de fer. Lorsque l'Etat moderne, dont la structure se trouvait adaptée à des tâches d'administration, a dû assumer peu à peu différentes fonctions économiques, il n'a pas eu le souci de créer à cette fin des organes nouveaux qui y fussent parfaitement appropriés. C'est avec ses organes administratifs traditionnels et avec ses anciennes méthodes qu'il s'est attelé à des besognes pour lesquelles ils n'étaient point faits. De là, d'innombrables difficultés paralysant son activité industrielle et entravant le développement normal de ses entreprises. La réaction contre un tel état de choses s'imposait, par une nécessité supérieure découlant de la nature des choses, et peu à peu, par suite, des améliorations diverses sont intervenues. C'est ainsi que tour à tour la plupart des nouvelles entreprises de l'Etat dans les différents pays ont tendu à recevoir la personnalité civile, à adopter des méthodes de comptabilité industrielle, à bénéficier de l'autonomie financière etc. Il s'agit là d'un mouvement de grande envergure qui se trouve à des stades divers suivant les industries et suivant les pays. Le trait dominant est la tendance à l'autonomie sous ses formes diverses, administrative aussi bien que financière, avec participation croissante à la gestion des représentants des consommateurs, des services et aussi, bien que dans une mesure bien moindre, des représentants des travailleurs.

Peut-être ne sera-t-il pas superflu de faire ressortir par un ou deux exemples l'absolue nécessité de tels changements. En Belgique, pendant bien des années, d'après l'état des comptes des chemins de fer, on vécut dans l'illusion — car c'était une pure illusion — que les chemins de fer fournissaient à l'Etat des ressources considérables. On appelait couramment la régie ferroviaire la « vache à lait » de l'Etat. Un ministre des Chemins de fer célèbre, M. Van den Peereboom, avait l'habitude de dire qu'il était le « père nourricier du ministre des Finances ». Or, lorsque, vers 1906, on adopta pour la comptabilité des chemins de fer de l'Etat des règles nouvelles, serrant la réalité de près, et qu'on les appliqua rétroactivement aux 70 exercices

*) Voir sur ce point « La nationalisation des chemins de fer ». Avant-propos élaboré par le Conseil Economique du Travail, dans les *Annales de la Régie directe*, Nos. 131-138, mars-octobre 1920, p.p. 121 et suivantes.

déjà clos, on constata que pour cette période si longue, on arrivait à un boni total d'une trentaine de millions qui ne représentait que quelques centaines de mille francs par année. Autant dire que, bon an mal an, les chemins de fer belges avaient vendu leurs services au prix coûtant — circonstance qui explique d'ailleurs et l'extraordinaire bon marché des prix de transport et la prodigieuse influence que ces tarifs si avantageux ont exercé sur le développement industriel et commercial du pays. On avait totalement ignoré la réalité parce que, ne prenant point en considération l'ensemble des recettes et l'ensemble des dépenses et n'ayant qu'imparfaitement tenu compte des charges de l'entreprise, on avait tiré des conclusions de chiffres incomplets qui n'avaient rien de commun avec les exigences élémentaires d'une comptabilité industrielle. *)

Dans un ordre d'idées voisin, en Belgique, «depuis longtemps — dès 1846 — il avait été reconnu que le régime de la comptabilité publique s'applique mal à l'exploitation industrielle d'un chemin de fer et que les limitations d'un budget annuel, où chacune des dépenses est déterminée par la loi, entravent fréquemment la conclusion de marchés avantageux, et, d'une façon générale, une gestion économique de l'entreprise.» **)

Il est évident qu'on ne saurait considérer comme dirigées contre le principe de la gestion publique les critiques, projets de réformes ou réformes qui tendent à mettre un terme à de tels inconvénients et par là même à permettre aux régies de chemins de fer de prendre, pour le plus grand bien de l'économie générale, leur plein développement.

* * *

MAIS les tendances que nous venons de caractériser ne doivent nullement nous faire méconnaître l'existence, au cours de la période récente, de courants dirigés de façon très nette contre le domaine économique de la collectivité en général et plus particulièrement contre certaines régies de chemins de fer.

Nous pouvons à cet égard, au cours des années d'après-guerre, distinguer deux périodes.

Personne n'a encore perdu le souvenir du régime d'économie rationnée, autoritaire, sévèrement coercitive sous lequel le monde a vécu pendant la période de guerre; dans l'universelle pénurie de toutes les denrées essentielles à l'existence, la vie économique des peuples évoquait la sombre image du radeau de la Méduse. Seules les méthodes draconiennes alors pratiquées dans tous les pays permirent aux populations d'échapper à la famine. Mais, les hostilités terminées, l'heure la plus critique passée, l'opinion générale, dupe d'ailleurs de campagnes habiles, se détourna précipitamment de méthodes rendues responsables d'un mal qu'elles avaient au contraire contribué à atténuer et s'orienta — ou plutôt se trouva systématiquement orientée — vers une politique d'absolue liberté qui allait devenir la liberté de toutes les spéculations, la liberté du renchérissement illimité des marchandises, la liberté des manœuvres qui devaient rapidement contribuer au déchaînement d'une terrible crise.

C'est à ce mouvement d'idées que se rattache le premier grand courant d'après-guerre contre la gestion économique de l'Etat. Ce courant se trouva naturellement dirigé, par les habiles qui avaient su le créer,

*) Cf. *Emile Vandervelde*. «La nationalisation des chemins de fer». *Annales de la Régie directe*, No. 60-62, avril-juin 1914, p.p. 129 et suivantes.

**) Cf. *Edouard Anseele*. «La Société nationale des chemins de fer belges». *Annales de l'Économie collective* (anciennes *Annales de la Régie directe*), Nos. 217-219, juillet-septembre 1927, p.p. 207 et suivantes.

l'alimenter, le fortifier sans cesse, en même temps que contre les organisations de ravitaillement et de distribution, nationales et internationales, du temps de guerre, contre les régies d'antan et plus généralement contre le principe même de l'activité économique de la collectivité.

A une époque ultérieure, d'autres circonstances devaient donner une impulsion nouvelle à ce mouvement. Nous voulons parler de la crise financière et monétaire d'un grand nombre de pays et, par la suite, des efforts engagés et réalisés pour assainir la situation. Pendant toute la durée de la dépréciation des monnaies, les Etats ne purent emprunter qu'à des conditions effroyablement onéreuses. C'est dire que la condition financière première de tout développement du domaine économique de la collectivité faisait défaut, puisque l'extension de ce domaine signifie l'acquisition de capitaux actifs au moyen des capitaux passifs réalisés par l'emprunt, autrement dit la conversion d'un simple capital de créance en un capital d'entreprise. Mais les troubles monétaires de ce temps et les efforts consécutifs de redressement ne devaient pas seulement empêcher de nouvelles nationalisations ou municipalisations, ils devaient aussi provoquer des contre-offensives contre la propriété collective. Dans la détresse financière des Etats, leurs entreprises industrielles constituaient un actif dont la réalisation pouvait apparaître comme un élément de solution des difficultés. Aussi les puissances financières du monde entier ne manquèrent-elles pas de tourner leurs regards vers ces richesses et de faire des suggestions en vue de leur négociation.

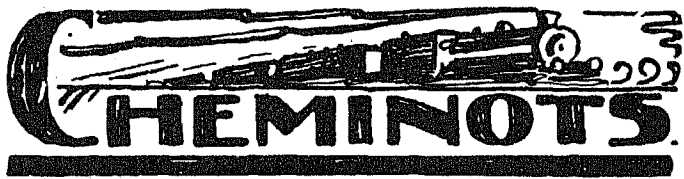
A l'heure où le rétablissement de la convertibilité des billets en or ou en devises-or — pièce maîtresse de toute réforme monétaire — exigeait la concentration dans les banques centrales de stocks considérables de métal ou de devises-or, les grandes régies de la collectivité se présentaient comme la monnaie d'échange ou tout au moins comme le gage, et les fournisseurs éventuels des capitaux nécessaires ne manquaient pas de suggérer la solution.

Ainsi s'explique tout naturellement, par le malheur des circonstances, le terrible assaut livré dans nombre de pays par la haute finance internationale aux régies d'Etat. Et comme, parmi elles, les chemins de fer ont la place d'honneur — on sait qu'ils représentent le plus souvent un capital oscillant autour du dixième ou du douzième de la fortune totale de la nation — ils furent ainsi un peu partout tout spécialement visés. Mais ils ne furent point les seuls. Rappelons les offensives multiples, souvent heureuses, du trust suédois des allumettes, rappelons les campagnes tendant à la «dénationalisation» même des télégraphes, à la constitution des sociétés fermières des postes. On se fût cru ramené en plein Ancien Régime!

Il va de soi que tandis que des puissances qui sont les plus grandes puissances du monde poursuivaient de tels objectifs, l'opinion publique était méthodiquement travaillée par la presse sur laquelle elles exerçaient leur «contrôle» et que des argumentations savamment élaborées plaidaient la cause de la gestion privée et excitaient les passions contre les régies d'Etat.

* * *

IL faut évoquer cet ensemble de circonstances pour ramener à leurs justes proportions et à leur signification exacte une série de suggestions, propositions, initiatives ou réalisations qui, séparées des conditions qui les expliquent, pourraient apparaître comme l'expression d'un mécontentement général et grave contre les services économiques de la collectivité. Dans un article suivant nous passerons en revue quelques-uns de ces faits.



La prévention des accidents aux chemins de fer par l'introduction de l'attelage automatique.

Le manque de place nous obligeant de renoncer à reproduire en son entier dans le Bulletin la brochure concernant l'attelage automatique, nous nous bornons à en faire suivre ci-après l'introduction et les conclusions.

Introduction.

La nouvelle de la discussion par la prochaine Conférence internationale du Travail, de la question de l'attelage automatique, a été accueillie avec satisfaction dans les milieux de la Fédération Internationale des ouvriers du Transport, fédération qui groupe plus d'un million et quart d'agents des chemins de fer de 28 pays différents, et qui, en l'occurrence, a sans doute le droit de se considérer le porte-parole de l'ensemble des travailleurs du rail organisés. Depuis des années en effet, elle a préconisé l'introduction de l'attelage automatique et a déclaré qu'une solution de la question ne pourrait intervenir que dans le cadre d'une entente internationale et qu'il fallait que le droit de prendre part aux délibérations fût accordé, nationalement aussi bien qu'internationalement, aux représentants du personnel des chemins de fer. Même si la question de l'introduction de ce système d'attelage n'était qu'une question d'ordre technique, une collaboration de la part des salariés aurait certainement déjà son importance; attendu cependant qu'il s'agit d'une mesure de sécurité visant en première ligne la protection du personnel, les raisons qui militent en faveur d'une participation de celui-ci aux décisions, sont d'autant plus péremptoires.

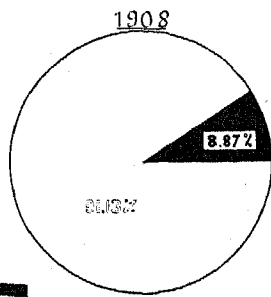
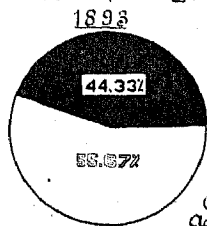
On peut dire, généralement parlant, que dans le domaine national, il est d'un usage courant que des consultations aient lieu entre les gouvernements, les administrations de chemins de fer et les organisations du personnel concernant toutes les questions touchant les intérêts du personnel et souvent même, concernant celles touchant les intérêts plus immédiats de l'exploitation. Il est une situation de plus en plus inadmissible que les administrations de chemins de fer puissent prendre dans une mesure croissante, au sein de leurs organismes internationaux, des décisions devant être appliquées nationalement, alors que le personnel n'a aucune possi-

bilité de faire valoir son avis en ces décisions. Il en est ainsi à plus forte raison dans le cas de l'attelage automatique qui, depuis des années, fait l'objet de délibérations des organismes internationaux des administrations, tandis que les organisations nationales du personnel de plusieurs pays ont vu repousser leurs demandes tendant à l'introduction de cet appareil de sécurité, avec l'allégation que c'était là une question qui ne pouvait être réglée qu'internationalement.

On est surpris en constatant que la question de l'attelage automatique qui est débattue depuis plus de 40 ans, n'est pas encore sortie de la phase des essais. Si les compagnies de chemins de fer désirent fournir la preuve qu'elles n'entendent pas être rétrogrades en matière d'innovations techniques et de mesures pratiques pour la sécurité du personnel, une réalisation immédiate de notre revendication s'impose. Chaque année, un nombre considérable d'agents des chemins de fer est victime des installations de sécurité défectueuses, nombre bien supérieur à celui que nous indiquent des statistiques incomplètes. Il est vrai que, dans tous les pays, des prescriptions admirables destinées à assurer la sécurité des agents effectuant les opérations d'accrochage et de décrochage, existent sur papier. Si toutefois, à l'effet de garantir sa propre sécurité, le personnel procédait à l'application stricte de ces prescriptions, il en résulterait de graves perturbations du trafic. Peut-être ces prescriptions avaient-elles une certaine valeur au moment de leur édicition; toujours est-il qu'avec l'abrégement actuel des durées de parcours et la densité croissante du trafic, il ne peut plus être question d'une observation rigoureuse de ces règlements.

UNITED STATES Casualties to Trainmen

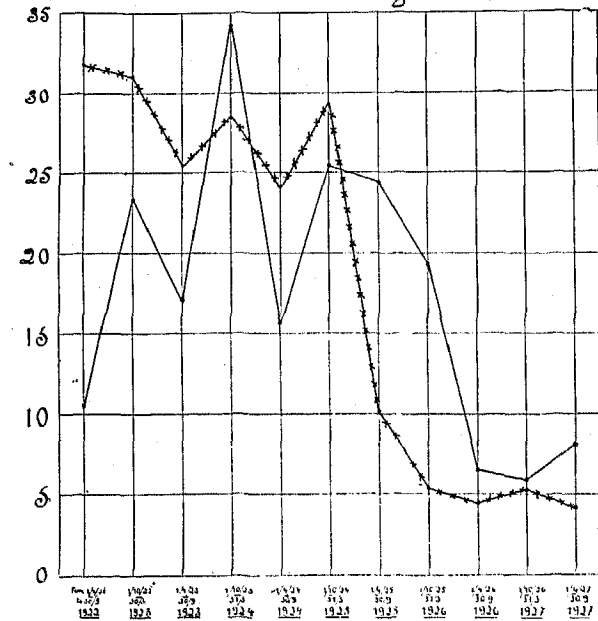
Accidents survenus aux agents des trains
Unfälle ziffern für Zugpersonal



20,444	Total casualties - Nombre total d'accidents - Gesamtzahl der Unfälle	38,165
9,063	Coupling casualties - Accidents d'accouplage - Kupplungsunfälle	3,385
179,636	Trainmen employed - Effectifs agents des trains - Bestand des Zugpersonals	281,645

JAPAN Coupling breakages and coupling accidents

Disruptures et accidents d'attelage
Zugtrennungen und Kupplungsunfälle
per 10,000,000 train-miles
par 10,000,000 train-miles
Zugmeilen



With screw and link couplings
Attelage à vis
Mit Schraubenkupplung

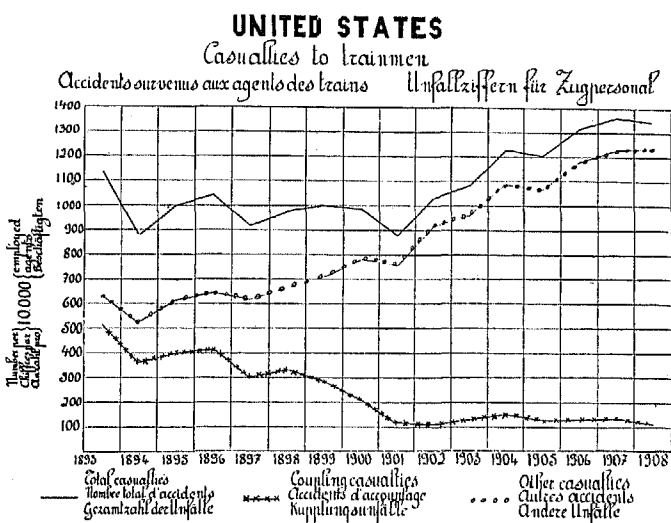
With automatic couplers
Attelage automatique
Mit automatischer Kupplung

Après la documentation relative à l'attelage automatique, publiée en 1924 par la Fédération Internationale des ouvriers du Transport et surtout par le Bureau International du Travail, il nous est possible à présent de faire connaître, en une forme concise, aux délégués à la XIe session de la Conférence internationale du

Travail, la manière de voir des travailleurs du rail, en donnant expression à notre espoir que les travaux de la Conférence contribueront, dans un temps rapproché, à libérer les cheminots d'un grave danger qui les menace.

Les graphiques reproduits ne se trouvent pas dans la brochure, mais font partie d'une exposition organisée à Genève à l'occasion de la Conférence internationale du Travail.

Les divers chapitres de la brochure — dans laquelle sont dépeints pour commencer les tentatives faites par le passé pour arriver à l'introduction de l'attelage automatique — traitent les aspects technique et financier de la question, les règlements édictés pour éviter les accidents d'attelage, la sécurité, le droit de participation du personnel et, pour terminer, les statistiques concernant les accidents.



Nous faisons suivre ici les

Conclusions.

Nous sommes convaincus que la Conférence internationale du Travail se prononcera en faveur de l'attelage automatique. Une autre opinion est inconcevable lorsqu'on considère la sollicitude pour la sécurité des travailleurs dont elle a fait preuve les premières années de son existence. Des difficultés pourront toutefois surgir, quand la Conférence voudra passer des décisions théoriques aux réalisations pratiques.

Nous avons prévu une solution. Etant donné le caractère particulier du problème, c'est un organisme international qui devra être chargé de mener la chose à bonne fin. Les organismes existants hésitent à se déclarer compétents pour trancher la question. Reste donc la création d'une Commission paritaire des chemins de fer — commission qui pourrait avoir un caractère temporaire — composée de délégués gouvernementaux, patronaux et ouvriers. Le patronat aussi bien que le salariat dans l'industrie des chemins de fer, est organisé internationalement, l'un dans l'Union internationale des Chemins de fer et dans l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer, l'autre dans la Fédération Internationale des ouvriers du Transport. La conférence pourrait donc se borner à prendre une décision de principe et charger l'organisme dont nous préconisons l'institution, d'étudier les possibilités de réalisation pratique.

Au nom de tous les travailleurs des chemins de fer, nous demandons que soit prise une pareille décision. Les travailleurs du rail sollicitent la Conférence de ne plus laisser dépendre la vie et la santé de dizaines de milliers d'hommes, de mesures qui n'existent que sur le papier et dont l'application pratique aurait comme conséquence de paralyser le trafic ferroviaire, partant la vie économique.

Les ressources de l'Union nationale des cheminots anglais mises à une rude épreuve, mais non pas ébranlées.

Un rapport moral mémorable dans le mouvement syndical, a été soumis au Congrès général de cette année de l'Union des cheminots anglais.

La grande grève de 1926 est encore vivante dans notre souvenir. Elle a pour une bonne part contribué à faire monter les dépenses de l'Union des cheminots au cours de l'année

à la somme formidable de 2.237.915 livres sterling.

Pas moins de 122.546 livres furent payées aux adhérents en secours divers, autres que ceux de chômage, tandis que les secours de grève et de chômage (comme suite à la grève générale), s'élevèrent seuls

à la somme considérable de 1.822.030 livres sterling.

A la fin de la grève générale, l'Union avait auprès de la Banque des Coopératives une dette de 1.022.642 livres pour le remboursement de laquelle, il fut nécessaire de vendre des titres de l'avoir de l'Union.

Au début de 1927, on commença à consolider à nouveau la situation financière de l'organisation, bien que tous les membres n'eussent pas encore été réintégrés. Pour commencer, la cotisation régulière fut augmentée de 20 % (de 5 à 6 pence par semaine; les sections locales en touchent 1½ penny et ½ penny est versé à la Caisse politique dont l'avoir se chiffrait, fin 1927, à 115.023 livres). Une cotisation spéciale de 3 pence par semaine fut en outre instituée. Plus que jamais, on tenta de faire des économies et grâce aux bases solides sur lesquelles repose l'organisation, ces mesures ont eu le succès voulu. Le déficit de la Caisse centrale qui, le 1er janvier 1927, était de 746.933 livres put être ramené à 537.053 livres. L'organisation possède par contre plusieurs Caisses d'assurance dont l'avoir total se chiffrait, fin 1927, à 1.216.405 livres; les montants payés en secours par ces Caisses furent les suivants :

Assurance-invalidité et vieillesse	£ 23.011
Pension de veuves et d'orphelins, allocation de funérailles	£ 46.050
Assurance-accidents	£ 17.247
Assurance-maladie	£ 9.927

Les frais pour assistance judiciaire, supportés par la caisse centrale, s'élevèrent pendant l'année à 11.838 livres.

Les effectifs de l'organisation ont baissé, dans le courant de l'année 1927, de 387.540 à 311.740. Bien que cette perte soit regrettable en elle-même, on peut cependant affirmer qu'une organisation qui est en état d'accomplir un pareil effort devra sans nul doute reconquérir bientôt la confiance de ceux qui, dans les moments difficiles, lui tournèrent le dos.

L'Union des cheminots anglais est bien unique au monde à accorder de pareils secours à ses adhérents. Ajouter des commentaires aux chiffres mentionnés, ne signifierait que nuire à leur éloquence.

La Conférence ne voudra pas que l'on puisse encore répéter avec raison l'affirmation du Président des États-Unis qui dit, dans son message de 1889, sollicitant du Congrès une mesure législative pour l'introduction de l'attelage automatique :

«C'est un reproche pour notre civilisation qu'une catégorie de travailleurs exerçant un métier nécessaire et utile, soit exposée à un danger de blessures et de mort aussi grave que celui qui menace le soldat combattant».

Traitements et revendications des cheminots de l'Inde anglaise.

Le personnel administratif du chemin de fer de l'Est du Bengale est mécontent de son sort. Les traitements de début sont très bas, les possibilités d'avancement sont limitées et les pensions de retraite sont insuffisantes. Le mécontentement général se manifeste au cours de meetings et dans des demandes collectives adressées par le personnel à la direction.

L'Association des cheminots du chemin de fer de l'Est du Bengale a résumé en un cahier de revendications, les desiderata des employés des services administratifs. Depuis le mois d'avril 1920, les taux de paiement de ces employés s'élèvent aux montants que voici (en roupies):

Bureaux centraux			Service de l'exploitation			Autres services					
Classe	Traitement de début	Traitement maximum	Montant des promotions	Classe	Traitement de début	Traitement maximum	Montant des promotions	Classe	Traitement de début	Traitement maximum	Montant des promotions
6	50	75	5	A	28	40	4	A	28	40	4
5	80	100	5	B	45	60	5	B	45	60	5
4	80	125	5	C	65	80	5	C	65	80	5
3	105	125	5	D	85	100	5	D	85	100	5
	130	160	10	E	110	140	10	E	110	140	10
2	130	225	10	F	150	200	10	F	150	200	10
	175	225	10	G	210	250	10	G	230	300	10
1	250	350	20	H	260	300	10				

Les classes de salaire sont déterminées sur la base de l'importance du service et des exigences posées au personnel. La promotion dans une classe supérieure n'a lieu que selon les besoins. Vu que généralement parlant, le total de l'augmentation du traitement est accordé en 3 ou 4 fois, le maximum est atteint dans une période relativement courte. Les avancements deviennent d'ailleurs plus rares par l'engagement de nouveaux employés, payés dans une classe de traitement supérieure.

L'Union a ouvert une enquête pour établir le montant nécessaire à l'existence — selon des exigences vraiment modestes. Elle a établi qu'un célibataire a besoin pour vivre, de 55 roupies par mois, en supposant qu'il passe ses samedis et dimanches sans frais dans sa famille. Pour satisfaire aux exigences les plus élémentaires d'une famille composée de deux personnes, 65 roupies sont nécessaires à Muffassil et 75 roupies Calcutta et Dacca.

Dans l'exposé des motifs du cahier de revendications sont cités quelques renseignements émanant de commissions officielles qui se sont occupées des questions de salaires dans l'Inde britannique. La «Eastern Bengal and Assam Ministerial Officers Salaries Committee» estimait déjà, en 1908, qu'un traitement de 30 roupies ne constitue pas un salaire minimum suffisant, ce à quoi il faut ajouter que, dans le courant des 20 années écoulées, le pouvoir d'achat de la roupie a baissé.

Afin d'obtenir des salaires minima plus proches du salaire vital, les employés réclament un minimum de 50 roupies par mois. Le tableau établi dans leur cahier de revendications joint les employés du service de l'exploitation à ceux des autres services et demande les taux que voici :

Classe	Traitement de début	Traitement maximum	Montant des promotions	Promotion dans une classe supérieure en raison de
A	50	110	6	bons services
B	120	150	10	preuve de capacités au moyen d'un examen
C	160	250	15	bons services
D	200	350	20	mérites spéciaux
E	370	450	20	mérites spéciaux
F	470	500	30	

L'organisation réclame l'augmentation du taux des indemnités de résidence de 10 à 15 %. Le tableau se base sur les traitements en vigueur pour les fonctionnaires du gouvernement indien, de même que dans diverses maisons de commerce, taux versés à des employés ayant des responsabilités équivalentes.

Les employés des services administratifs des chemins de fer de l'Inde ne bénéficient d'aucune pension de retraite. La majorité des employés arrivent après 30 ans de service, à un traitement de 100 roupies par mois et touchent lors de la mise à la retraite, une gratification de 1.500 roupies, après quoi une somme de 4.500 roupies est versée à leur compte d'une caisse de pensions. A un taux d'intérêt de 4 % par an, cette somme totale de 6.000 roupies fournit à l'intéressé une rente de 20 roupies par mois.

Le personnel estime qu'un employé ne peut pas, une fois mis à la retraite, s'entretenir, lui et sa famille, avec une somme bien inférieure à la moitié du traitement touché précédemment. Il réclame que le montant de la gratification versée au moment de la retraite soit augmenté d'un mois de traitement pour chaque année de service accomplie.

A présent, le droit de toucher cette gratification ne naît qu'après 15 années de service. Cette prescription est ressentie par le personnel comme une injustice. La limite d'âge pour la retraite est en effet fixée à 55 ans et vu qu'il n'est pas rare que des agents âgés de 40 à 45 ans soient engagés au service, ces agents n'ont pas droit, au moment où ils sont obligés à se retirer du service, à la gratification en cause. L'organisation réclame donc que la gratification soit versée après un délai moins long.

Quelles sont les perspectives pour la réalisation du programme de revendications tracé ci-dessus ?

Le personnel ne doit pas s'attendre à beaucoup de générosité de la part de l'administration. Celle-ci a déjà pris position à l'égard de certaines revendications. Elle a repoussé la demande tendant à l'augmentation des traitements de début, en alléguant les nombreuses sollicitations qui lui arrivent et qui prouvent «que les conditions de travail doivent être attrayantes». La revendication réclamant une amélioration des possibilités d'avancement est repoussée comme étant injustifiée, car : 1° «aux yeux de l'administration un traitement mensuel de 80 roupies constitue une rétribution convenable» et 2° «le taux des traitements doit dépendre de la nature du travail, et la durée du service ne doit pas être considéré comme une raison de promotion continuelle».

Le personnel ne semble pas se faire d'illusions. Dans son programme de revendications, il cite la déclaration suivante de la Commission des services publics : «Le gouvernement de l'Inde se trouve, pratiquement parlant, dans la situation d'un employeur jouissant d'une position de monopole, non entravé par l'action syndicale, à même de recruter sa main-d'œuvre sur un marché de travail abondant et est par conséquent libre de fixer les taux de rétribution comme bon lui semble.» La consolidation du mouvement syndical que l'on peut constater ces derniers temps dans l'Inde, sera sans doute de nature à modifier tôt ou tard cette situation.

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

SUÈDE.

Les tentatives faites en Suède pour obtenir une limitation légale de la durée du travail des ouvriers industriels remontent jusqu'à l'année 1856. La première proposition émanait d'un représentant du parti agraire au Parlement suédois; cette proposition fut estimée ridicule et repoussée.

Un sort semblable échet à trois propositions libérales faites dans les années 1886, 1891 et 1893. La répétition de ces propositions sous forme de motion, aboutit en 1894 à une décision de la deuxième Chambre, limitant les heures de travail dans les industries insalubres. L'adoption définitive de cette décision fut empêchée par la résistance de la première Chambre. En 1895, la deuxième Chambre donna nouvellement expression, par le vote d'une motion de portée moins vaste que celle précédente, à son désir de voir limiter les heures de travail. Cette tentative échoua à son tour par l'opposition de la première Chambre.

En 1900 finalement, fut adoptée une loi sur la durée du travail aux termes de laquelle la durée maximum du travail était fixée pour les enfants âgés de moins de 13 ans à 6 heures par jour et pour les adolescents entre 13 et 18 ans, à 10 heures par jour.

En 1908, fut présentée la première motion social-démocrate tendant à réclamer du gouvernement l'ouverture d'une enquête au sujet de la possibilité d'application de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures; cette proposition fut repoussée. Une proposition analogue, formulée au profit des ouvriers et auxiliaires occupés dans les industries insalubres ne trouva pas un meilleur accueil. Une offensive socialiste de l'année 1913 aboutit finalement, à une décision de la deuxième Chambre par laquelle le gouvernement était invité à ouvrir une enquête de portée générale sur la durée maximum de la journée de travail. La première Chambre repoussa la proposition en motivant son vote par la déclaration que la Suède ne pouvait que suivre les grands Etats européens et non pas les devancer et que la question ne pouvait être solutionnée que dans le cadre d'une convention internationale.

Après les élections de 1917, le parti social-démocrate forma avec le parti libéral une coalition, dans le programme de laquelle fut insérée la fixation d'une durée maximum pour la journée de travail.

Le gouvernement chargea une commission de faire l'enquête et de rédiger un projet de loi. Dans son rapport, présenté le 25 janvier 1919, la Commission proposait une journée de travail maximum de 8 heures $\frac{1}{2}$ et la semaine de 48 heures. Sur la base des conclusions de la commission, le gouvernement déposa ensuite un projet de loi qui fut adopté par la deuxième Chambre, mais repoussé par la première Chambre. Le gouvernement répondit par la dissolution de la première Chambre et le dépôt au Parlement, d'un nouveau projet de loi qui prévoyait une journée de travail maximum de 8 heures, au lieu de 8 heures et demie. Ce nouveau projet fut adopté par les deux Chambres.

L'article 1^{er} prévoit que «les travaux entrepris par l'Etat» et les «travaux du personnel ambulancier des chemins de fer livrés à la circulation générale», ne sont pas assujettis aux dispositions de la loi. Il en résulte que les cheminots des lignes de l'Etat aussi bien que des lignes privées, ne tombent pas sous l'application de la loi.

Avant le vote de la loi, il avait toutefois été convenu entre socialistes et libéraux que la Commission parlementaire insisterait, dans son commentaire au projet de loi, pour que les chemins de fer de l'Etat et privés se conforment également au principe des huit heures. L'unique raison pour laquelle la loi ne s'appliquait pas aux chemins de fer se trouvait en la nécessité de tenir compte, par des dispositions spéciales, des besoins spéciaux de ces entreprises.

Vu que dans le service des ateliers, de l'entretien de la voie et des magasins du matériel, il n'est pas question de besoins spéciaux, les heures de travail sont fixées sur la base de la loi de huit heures et par voie de contrat, à 8 $\frac{1}{2}$ heures les cinq premiers jours de la semaine et à 5 $\frac{1}{2}$ heures les samedis et veilles de jours fériés. Pour le personnel de la surveillance de la voie et de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, sont applicables les dispositions de l'Arrêté Royal du 4 juin 1920 dont les articles 2 et 5 ont été légèrement modifiés par des décrets du 28 août 1922 et du 21 décembre 1921.

Les conditions de travail de l'ensemble du personnel des chemins de fer privés, sont réglées par les contrats collectifs passés entre l'association patronale des administrations et les organisations du personnel. Le personnel des chemins de fer de l'Etat et des lignes privées est organisé dans les mêmes groupements syndicaux.

Afin de pouvoir se former une idée de l'importance des réseaux ferrés suédois nous faisons suivre le tableau ci-dessous (chiffres de 1922):

RÉSEAU.	Longueur en km.	Effectif du personnel.	Voyageurs- kilomètres (en milliers)	Tonnes- kilomètres (en milliers)
Chemins de fer de l'Etat	5 650	28 400	1 167 064	1 953 400
Chemins de fer privés à voie normale	5 950	17 100	635 803	760 319
Chemins de fer privés à voie étroite	3 529	6 100	195 716	120 370

DURÉE DE SERVICE DANS L'EXPLOITATION ET LA TRACTION.

Les prescriptions concernant les heures de travail parlent uniquement de durée du service et non pas de durée du travail. Elles s'appliquent, outre aux agents de l'exploitation et de la traction, à ceux dont le travail a un lieu direct avec ces services.

Définition du service. Sur les chemins de l'Etat et les chemins de fer privés, la réserve au lieu de travail est considérée pour la moitié de la durée comme service. Les courses haut-le-pied pour lesquelles aucune indemnité de déplacement n'est payée, sont considérées entièrement comme durée du service. Les séjours dans des gares, autres que le gare d'attache, sont considérés comme service dans la mesure suivante :

Chemins de fer de l'Etat.

la première heure, entièrement;
la 2^{ème} et 3^{ème} heures, pour la moitié;
de la 4^{ème} à la 12^{ème} heure, pour un quart, à condition qu'il ne s'agisse pas de repos nocturne ou de compensation de repos nocturne,

Chemins de fer privés.

Pour un quart, lorsque la période n'a pas été désignée de façon expresse comme repos nocturne ou compensation de repos nocturne.

Est considéré comme repos un arrêt de 7 heures au minimum et de 11 heures au maximum; le temps faisant suite aux 11 heures de repos, est considéré pour un quart comme service.

Pour la rédaction des rapports de service, il est accordé :

Chemins de fer de l'Etat.

Aux mécaniciens 15 minutes et aux chefs de train 30 minutes par jour.

Chemins de fer privés.

Aux mécaniciens 5 minutes pour chaque convoi remorqué, avec un maximum de 15 minutes par jour; aux chefs de train, 10 minutes par convoi, avec un maximum de 30 minutes par jour.

Aux chemins de fer de l'Etat, des instructions règlent les temps accordés pour la préparation et la terminaison des services, variables suivant les trains et les locomotives: 30 à 45 minutes au personnel des trains, 40 à 105 minutes pour les mécaniciens, 55 à 120 minutes pour les chauffeurs de locomotives, par journée de travail.

Bien que des dispositions de ce genre n'existent pas pour les chemins de fer privés, elles sont toutefois appliquées forcément par la limitation des durées régulières de parcours effectif. (Voir ce chapitre).

LA DURÉE DU SERVICE

s'élève comme règle générale à 208 heures dans une période de 30 jours. La durée journalière maximum du service a été établie comme suit :

Chemins de fer de l'Etat.

11 heures pour le personnel des services sédentaires.
13 heures pour le personnel roulant.

Chemins de fer privés.

11 heures pour le personnel des services sédentaires, et exceptionnellement,

13 heures, lorsqu'une autre réglementation est impossible.

13 heures pour le personnel roulant, et exceptionnellement

15 heures, lorsque des circonstances spéciales le rendent nécessaire; toutefois en aucune circonstance, plus de

26 heures sur 2 jours consécutifs.

En égard de conditions climatériques spéciales, les limites suivantes existent pour le personnel de surveillance de la voie :

Chemins de fer de l'Etat.

195 heures par 30 jours pendant les mois allant d'octobre à mars;
221 heures par 30 jours pendant les mois allant d'avril à septembre.

Chemins de fer privés.

182 heures par 30 jours pendant les mois allant d'octobre à mars;
234 heures par 30 jours pendant les mois allant d'avril à septembre.

Sur les chemins de fer privés, des journées de service ininterrompues sont excessivement rares pour le personnel des services sédentaires. Sur les chemins de fer de l'Etat, cette durée de service ne peut pas excéder :

8 heures le jour, 9 heures la nuit, 10 heures le jour et la nuit lorsqu'il s'agit d'un service de garde peu fatigant.

Chemins de fer de l'Etat.

En cas de service de garde peu fatigant, 2 heures et demie de service ne sont considérées que comme 2 heures ce qui fait que le maximum peut être porté, pour ce genre de service, de 208 heures par 30 jours à 260 heures.

Les heures de service, du personnel des bureaux de certaines gares, se règlent sur celles des autres membres du personnel. Dans les bureaux centraux, régionaux et des ateliers principaux, les heures de service sont les suivantes: 7 heures par jour, et 8 heures par jour en cas de service peu astreignant.

La durée de service des garçons de bureaux est réglée par leur chef immédiat selon les besoins.

Chemins de fer privés.

Lorsqu'il s'agit d'un service peu astreignant, des conventions

locales sont passées entre les organisations du personnel et l'administration concernant une prolongation des heures de service, toutefois dans le cadre d'un maximum de 260 heures par 30 jours.

Ce genre de prolongation de la durée du service ne se produit que dans des haltes ou des petites stations.

La durée normale du service du personnel des bureaux est établie comme suit :

8 heures par jour,
10 heures par jour lorsque le service est peu fatigant et
11 heures lorsque le service consiste principalement en un travail de garde.

La durée maximum du service ne peut pas dépasser de plus de 3 heures la durée normale.

LA DURÉE RÉGULIÈRE DE PARCOURS EFFECTIF

ne peut pas excéder, dans une période de 30 jours, les limites suivantes :

Chemins de fer de l'Etat.

I. Personnel des trains.

185 heures pour les chefs de train et conducteurs;
200 heures pour les visiteurs ambulants, les chauffeurs de voitures, les nettoyeuses ambulantes, les serre-freins et chefs serre-freins.

Chemins de fer privés.

Pour les conducteurs-électriciens, chefs de train, conducteurs, gardes-bagages et visiteurs ambulants faisant fonction de chef de train etc.

A) 190 heures sur les trains roulant à une vitesse inférieure à 35 km. à l'heure;
B) 180 heures sur les trains roulant à une vitesse supérieure à 35 km. à l'heure;

C) Sur des trains de banlieue, des prescriptions locales sont établies par accord.

Lorsque le service d'un agent des trains comporte des trains de différentes vitesses, les limites suivantes sont appliquées :

165 heures lorsque le service d'un mois comporte simultanément les normes A., B. et C., ou encore A. et C. ou B. et C.;

180 heures lorsque les normes B. et C. se présentent ensemble sur des parcours où le contrôle des billets a lieu par le personnel des gares, et

185 heures, là où ce système de contrôle n'existe pas.

La durée régulière de parcours effectif des serre-freins, visiteurs et chauffeurs de voitures ne peut pas excéder :
200 heures dans une période de 30 jours.

*Chemins de fer de l'Etat.**II. Personnel de la locomotive.*

180 heures sur les trains roulant à une vitesse de inférieure à 27 km. (A);
160 heures sur les trains roulant à une vitesse de 27 à 35 km. (B);
140 heures sur les trains roulant à une vitesse excédant 35 km. (C);

Lorsque le personnel de la locomotive doit remorquer des trains de vitesses différentes et lorsque, au cours d'un mois, le service est fait pendant au moins 30 heures, aux chemins de fer de l'Etat, et au moins 27 heures, aux chemins de fer privés, selon une autre (ou deux autres) norme(s), les limites suivantes s'appliquent:

Chemins de fer de l'Etat.

150 heures lorsque les normes A, B et C ou A et C ou B et C se présentent ensemble, dans le courant d'un mois;
170 heures lorsque les normes A et B se présentent ensemble dans le service d'un mois.

Chemins de fer privés.

180 heures sur les trains roulant à une vitesse inférieure à 27 km. (A); (sur les locomotives de manœuvres pas plus de 180 heures de travail de manœuvre effectif);
160 heures sur les trains roulant à une vitesse de 27 à 25 km. (B);
130 heures sur les trains roulant à une vitesse excédant 35 km et sur trois lignes de la banlieue de Stockholm. (C).

Chemins de fer privés.

160 heures lorsque les normes A, B, et C et encore A et C ou B et C se présentent ensemble, dans le courant d'un mois;
170 heures lorsque des normes A et B se présentent ensemble dans le service d'un mois.

La limite maximum de la

DURÉE DE PRÉSENCE

est déterminée par les prescriptions concernant

LA DURÉE MINIMUM DU REPOS JOURNALIER

qui sur les deux réseaux doit s'élever à:

8 heures pour le personnel des services sédentaires;
9 heures pour le personnel roulant, lorsque le repos est passé au domicile, et
7 heures lorsqu'il est passé en dehors domicile.

Pour le personnel des services sédentaires, la durée du repos peut être réduite à 6 heures au moment de l'alternement des équipes, à condition que le prochain repos soit de 12 heures. Lorsque, dans ces circonstances, un agent doit effectuer 24 heures de service ou davantage sur deux journées consécutives, il doit bénéficier ensuite d'un repos ininterrompu de 16 heures.

Les heures de repos hors résidence du personnel roulant peuvent, à la demande des agents, être réduites lorsque le service les fait rentrer au lieu d'attache et qu'un excès de fatigue n'est pas à craindre.

INTERRUPTIONS.

Le règlement d'exécution de l'Arrêté Royal concernant la durée du travail, prescrit à cet égard qu'il faut éviter que la durée de présence soit prolongée ou émiettée par des coupures inutiles et il est insisté particulièrement sur la nécessité de diminuer au possible le nombre et la durée des coupures en cas de service nocturne. Lorsque des interruptions, en dehors des heures des repas, sont inévitables, elles devront être assez longues pour que le personnel puisse en retirer quelque utilité. Des coupures de moins de 30 minutes ne sont pas déduites de la durée du service.

SERVICE DE NUIT.*Chemins de fer de l'Etat.*

Est considéré comme service nocturne le service qui pour au moins deux heures tombe entre 11 heures du soir et 5 heures du matin. Il ne peut être réclamer de service de nuit qu'une nuit sur trois, ou pour des équipes alternantes, qu'une semaine sur deux.

Chemins de fer privés.

Est considéré comme service de nuit, le service qui, pour

une durée d'au moins 6 heures tombe dans la période comprise entre 9 heures du soir et 5 heures du matin. Ce service doit être pour autant que possible réparti de façon équitable sur les agents entrant en ligne de compte.

Pour le personnel des bureaux, chaque heure de service effectué entre 11 heures du soir et 5 heures du matin est comptée pour 80 minutes.

JOURS DE REPOS ET REPOS CONSIGNÉ.

Sont considérés comme dimanches de repos, les jours de repos commençant au plus tard à minuit la nuit précédant le dimanche ou le jour de fête.

Pour autant que possible tout les agents doivent être libres les dimanches et jours de fête. Lorsqu'un service doit être assuré les dimanches et jours de fête un dimanche ou jour de fête sur deux, est obligatoirement jour de repos. Les repos obligatoires non accordés les dimanches ou jours de fête, doivent être compensés par un congé, un jour de semaine.

Pendant les jours de repos consigné, les agents sont en principe exemptés du service, mais ils n'ont pas le droit de quitter leur domicile et doivent être sans cesse disponibles. Dans une mesure limitée, ces jours de disponibilité à domicile sont considérés aux chemins de fer privés comme compensation de jours de repos; on les utilise comme moyen de compensation pour le respect des limites maxima des heures de service.

Chemins de fer de l'Etat.

Le personnel roulant a droit à 3 jours de repos par mois. La durée minimum des jours de repos s'élève à:
24 heures lorsque un jour de repos est accordé plus souvent qu'un dimanche ou jour de fête sur deux;
36 heures dans les autres cas.

Le jour de repos peut exceptionnellement être diminué, jusqu'à:

30 heures lorsque les nécessités du service le réclament.

Lorsque les jours de repos ne sont pas suffisants pour l'observation des limites maximum de la durée du service dans une période de 30 jours, on y ajoute un nombre adéquat de jours de repos consigné.

Chemins de fer privés.

Le personnel roulant a droit à au moins 2 jours de repos dans une période de 30 jours et s'il ne bénéficie pas en outre de deux jours de repos consigné, à 1 jour supplémentaire, soit 3 jours de repos.

Le nombre total des jours de repos et de repos consigné s'élève à au moins 4.

Le nombre de jours de repos à accorder par an est de au moins 30, dont 10 au maximum peuvent tomber des jours de semaine. Le jour de repos doit s'étendre sur une période ininterrompue de 30 heures qui ne peut être diminuée qu'exceptionnellement. Les agents affectés au service de nuit doivent bénéficier par mois d'au moins 3 nuits exemptes de service.

TABLEAUX DE SERVICE.

Avant d'établir les tableaux de service, les chefs de service doivent s'informer des désirs du personnel et en tenir compte dans la mesure des possibilités. Le personnel a le droit de formuler des objections contre des tableaux de service défavorables. Aux chemins de fer de l'Etat la direction tranche des cas de ce genre, après entente d'une Commission de service de composition paritaire; aux chemins de fer privés l'administration et l'organisation du personnel se mettent d'accord ou soumettent le litige à une Commission d'arbitrage.

VACANCES.

L'octroi d'un congé annuel payé est dépendant dans une certaine mesure des nécessités du service. Il doit être tenu compte, pour autant, que possible, des désirs du personnel.

Aux chemins de fer de l'Etat, le congé annuel est accordé dans la mesure indiquée par le tableau suivant :

Echelle des salaires	CATÉGORIE	Jusqu'à l'âge	Dont accordé pendant la saison*) des vacances, au moins	Au dessus	Dont accordé pendant la saison*) des vacances, au moins
		de 40 ans	jours	de 40 ans	jours
		jours	jours	jours	jours
I	Garde-voie, ouvrier de gare	20	15	30	20
II	Homme d'équipe	20	15	30	20
III	Chef de canton, chauffeur de locomotive	20	15	30	20
IV	Conducteur, chef de manœuvres, chef de gare de 7ème classe	20	15	30	20
V	Chef de district, chef de train	20	15	30	20
VI	Mécanicien, chef de gare de 6ème classe	25	17	35	25
VII	(n'existe que dans d'autres entreprises de l'Etat)	—	—	—	—
VIII	Contre-maître, employé	25	17	35	25
IX	Chef-mécanicien, chef de gare de 5ème classe	25	17	35	25
X	Comptable, commis de 1ère classe	25	17	35	25
XI	Chef-comptable, chef de gare 4ème classe A	25	17	35	25
XII	Sous-ingénieur, chef de gare de 3ème classe	25	17	35	25
XIII	Chef de service des marchandises, inspecteur	25	17	35	25
XIV	Ingénieur electro-technique, chef de gare de 2ème classe	25	17	35	25
XV	Chef de gare de 1ère classe	35	25	45	30
XVI	Ingénieur, inspecteur principal	35	25	45	30
XVII	Ingénieur en chef	35	25	45	30
XVIII	Architecte	35	25	45	30
XIX	(n'existe que dans les autres entreprises de l'Etat)	—	—	—	—
XX	Chef des services régionaux de l'exploitation, de la traction et de la voie	45	30	45	30

Il existe en outre un règlement assez détaillé et assez large concernant la continuation partielle du salaire (de 40 à 85 %) en cas de congés accordés pour les buts suivants: exercice de fonctions publiques, service militaire, congé pour raison de santé, congé pour études, formation technique et professionnelle, participation à des congrès syndicaux, affaires personnelles.

Aux chemins de fer privés, les congés sont réglés de la façon suivante:

A. Personnel des lignes.

Il faut entendre par là, le personnel affecté à la surveillance et, à l'entretien de la voie, ainsi que le personnel de l'exploitation et de la traction. Le personnel commissionné a droit annuellement à un congé intégralement payé de 15 jours les premières 15 années de service et de 20 jours, les années suivantes. Les agents ont droit en outre à 15 jours de congé avec demi-solde.

Le personnel non-commissionné a droit aux congés ci-après:

6 jours avec salaire intégral, durant les premières 5 années de service;

10 jours avec salaire intégral et 10 jours avec demi-solde de la 5ème à la 10ème année de service;

15 jours avec salaire intégral et 15 jours avec demi-solde, après la 10ème année de service.

Le congé doit être demandé, si possible, 8 jours à l'avance. Il faut que la suite donnée à la demande de congé soit portée à la connaissance de l'intéressé au moins 48 heures avant le moment des vacances.

B. Personnel des Ateliers.

Le personnel des ateliers bénéficie de congés identiques à ceux du personnel de lignes non-commissionné.

C. Personnel des service administratifs.

Pendant les premières 10 années de commissionnement, le personnel administratif a droit à 20 jours de congé avec traitement intégral. Après la 10ème année, ce congé augmente à 30 jours par an, à quoi peuvent s'ajouter 5 jours avec demi-solde.

Le personnel non-commissionné a droit à des congés identiques à ceux du personnel des lignes non-commissionné.

D. Personnel féminin.

Les agents féminins bénéficient pendant les 4 premières années de service, de 5 jours de congé avec salaire intégral, pendant les 5 années suivantes de 6 jours et à partir de la fin de la 9ème année de service de 8 jours par an.

HEURES SUPPLÉMENTAIRES.

Le travail supplémentaire de moins d'une demi-heure occasionné par des retards de trains n'entre pas en ligne de compte pour le calcul de la durée du travail; des fractions d'heure de 30 minutes ou davantage sont considérées comme une heure entière.

Lorsque des cataclysmes, des accidents ou d'autres événements imprévus troublent ou menacent de troubler la régularité du service des chemins de fer, des heures supplémentaires peuvent être imposées.

Chemins de fer de l'Etat.

Lorsque des heures supplémentaires sont nécessaires pendant plus de 6 jours, la direction décide, après entente de la Commission paritaire du service, si, et dans quelle mesure du travail supplémentaire doit être effectué.

L'administration peut en outre, en raison de circonstances spéciales, prolonger la durée du service de 30 heures par mois et 150 heures par an au maximum.

Comme règle, les heures supplémentaires sont rétribuées à des taux relativement élevés.

Chemins de fer privés.

Lorsque du travail supplémentaire est nécessaire pendant plus de 5 jours il est décidé par voie de négociations, au sujet de la nécessité et de la mesure du travail supplémentaire. Si nécessaire, la question est soumise à une Commission d'arbitrage.

Lorsque des circonstances spéciales existent, des prolongations de la durée du service peuvent être décidées après entente, ne dépassant pas cependant 25 heures par mois et 150 heures par an au maximum.

Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 1/208 du salaire mensuel plus 20 %.

La question de la tactique syndicale au Xème Congrès annuel du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique.

Du 12 au 14 mai dernier, eut lieu à Bruxelles le Xème Congrès annuel du Syndicat National des cheminots belges, auquel le camarade Van Braambeek participa au nom de l'I.T.F.

La question de la tactique syndicale était à l'avant-plan des discussions. Le camarade Paulis avait été chargé de préparer un rapport sur la question et de chercher à créer plus de clarté concernant l'attitude à adopter par les militants syndicaux. Or, le camarade Paulis ne s'est pas limité à exprimer sa propre pensée, mais il a encore cherché à approfondir les conceptions de ses adversaires, et il s'est acquitté de façon très curieuse du mandat qui lui avait été confié.

Il soumit au Congrès deux résolutions, au lieu d'une seule : une résolution révolutionnaire et une résolution réformiste.

La résolution révolutionnaire était de la teneur que voici :

«Le Xe Congrès du Syndicat National, réuni à Bruxelles, les 12, 13 et 14 mai 1928;

«Statuant sur le rapport traitant de la doctrine et de la tactique du Syndicat National;

«Considérant qu'il y a lieu de modifier la politique de l'organisation vis-à-vis du Gouvernement et de la Société Nationale *) et d'adopter une attitude nettement révolutionnaire;

«Décide d'exiger de la Société Nationale et du Gouvernement la suppression de la retenue de 3 et 7 pour cent, **) l'adjonction d'une partie mobile de pour 5 cent par tranche de 35 points au-dessus de l'index 700, la généralisation de l'indemnité de résidence, la réalisation du programme du Syndicat National en matière de traitements et salaires;

«Décide de commencer immédiatement une campagne d'agitation par tracts, meetings, réunions et manifestations, afin de préparer les membres à la grève générale en cas de rejet de nos propositions;

«Dans le cas où cette dernière éventualité se réaliserait, les membres s'engageront à supporter tous les sacrifices et toutes les conséquences de la lutte, conformément au principe de l'action révolutionnaire, le Syndicat National ne pouvant en principe ni en fait, assurer des secours aux grévistes, ni des traitements et pensions aux révoqués.

«Considérant que la présence de nos délégués dans les Commissions Paritaires, Sous-Commissions Paritaires, Conseils du Personnel, Conseils d'Appel, Conseils d'Enquêtes, Conseils d'Administration et Comité Permanent est une forme de collaboration avec la bourgeoisie et que cette action n'aboutit qu'à des compromis et non à la véritable lutte des classes;

«Que partant, il y a lieu de renoncer aux congés accordés aux permanents et aux libres-parcours dont ils jouissent;

«Décide le retrait de tous les délégués du Syndicat National dans ces organismes;

«Donne ordre à ses mandataires à la Chambre et au Sénat de se conformer à la tactique révolutionnaire en se désolidarisant de la politique réformiste du Parti Ouvrier Belge ***) et en profitant de toutes les occasions

*) des chemins de fer.

**) sur les traitements et salaires.

***) membre de la IIème Internationale (N.D.L.R.).

pour attaquer à la tribune parlementaire la bourgeoisie et le capitalisme.

«Enjoint, en attendant, à tous ses permanents et propagandistes d'abandonner toute intervention officieuse et officielle en matière de plaintes et réclamations individuelles, pour se consacrer à la propagande et à l'action révolutionnaires;

«Charge la Commission Administrative Centrale de l'application de ces résolutions;

«Et passe à l'ordre du jour.»

Cette résolution ne laisse rien à désirer en clarté. Elle constitue un persiflage des idées énoncées par des communistes dénués de tout sens de responsabilité. La conséquence en a été que cette résolution «révolutionnaire» fut repoussée de façon unanime.

Au cours des débats, deux textes de compromis furent proposés qui ne trouvèrent cependant aucun écho dans le Congrès. Finalement, la résolution «réformiste» fut adoptée à l'unanimité moins une voix.

La résolution réformiste était conçue comme suit :

«Le Xe Congrès du Syndicat National, réuni à Bruxelles, les 11, 12 et 13 mai 1928;

«Statuant sur le rapport traitant de la doctrine et de la tactique du Syndicat National;

«Considérant qu'en vertu des articles 2 et 4 de ses statuts, le Syndicat National reconnaît le fait de la lutte des classes et poursuit la réalisation du bien-être moral et matériel de ses adhérents en défendant leurs intérêts généraux, professionnels et économiques;

«Considérant que le Syndicat National poursuit la réalisation de ces buts sur le terrain économique, politique et social par tous les moyens à sa disposition, en tentant tout d'abord d'épuiser tous les moyens de conciliation;

«Considérant que ses principes et l'intérêt de ses adhérents, lui font un devoir de collaborer sur le terrain économique avec la Commission Syndicale et sur le terrain politique avec le Parti Ouvrier Belge, expression politique du syndicalisme belge basé sur la lutte des classes;

«Jugeant que les résultats obtenus par ses délégués dans les Commissions du Personnel, Conseils d'Appel, Conseil d'Administration et Comité Permanent de la Société Nationale sont aussi satisfaisants que possible, dans les contingences économiques et politiques actuelles;

«Estimant d'autre part, qu'il est utile et même nécessaire que le Syndicat National ait des délégués au Parlement;

«Considérant qu'il est impossible à une organisation syndicale de vivre en état de guerre permanent avec les employeurs sans aboutir à la défaite et à l'anéantissement; que dans tous les pays du monde, y compris la Russie, l'action syndicale aboutit de plus en plus, à la conclusion de conventions collectives et à la création d'organismes paritaires;

«Estimant que l'action méthodique, scientifique et permanente du syndicalisme produit plus de résultats tangibles que l'action chaotique, désordonnée et destructive;

«Le Congrès, affirmant que le Syndicat National ne renonce à aucun moyen d'action;

«Fait confiance à la Commission Administrative Centrale pour continuer son action sur la base de la présente résolution;

«Et passe l'ordre du jour.»

Le Congrès de l'Union des cheminots allemands.

Du 17 au 23 juin, a eu lieu à Francfort le congrès de l'Union des cheminots allemands, le deuxième depuis sa fusion, en 1925, avec l'Association des fonctionnaires des chemins de fer.

Plus que tout autre groupement syndical, cette organisation a eu à souffrir et souffre de la dictature du capitalisme bancaire international qui se traduit entre autres dans le plan Dawes. Rappelons, à ce propos, que pour le compte des Réparations, les chemins de fer allemands doivent rapporter par an, un total de 1060 millions de marks. Il était par conséquent d'autant plus réjouissant de constater qu'en dépit des graves difficultés, le Congrès donnait une impression de consolidation et de renforcement intérieurs.

L'effectif de l'Union qui — à la suite des réductions du personnel — d'environ 1.100.000 à 700.000 unités — avait baissé, de plus de 440.000 adhérents dans le 4ème trimestre 1921, à environ 169.000 dans le 3ème trimestre 1925, se chiffrait de nouveau à 202.167 dans le 1er trimestre 1926 et progressa régulièrement ensuite, jusqu'à atteindre, fin 1926, un chiffre de 210.568 et, fin 1927, un chiffre de 233.368. En 1928, l'accroissement se poursuivit; en avril dernier, l'effectif était de 240.797.

Le 31 décembre 1927, 101.901 adhérents étaient occupés au service d'exploitation, 63.149 dans les ateliers principaux et secondaires et 59.530 au service de la voie et des travaux.

Les recettes de l'organisation s'élevèrent en 1927 à plus de 6 millions de marks, dont plus de 5.200.000 marks en cotisations; les dépenses se chiffèrent à environ 4.800.000 marks, dont plus de 1.100.000 en secours de diverse nature.

L'avoir de l'organisation s'élevait, le 31 décembre 1927, à environ 2 millions $\frac{1}{2}$ de marks.

Les deux rapports moraux présentés au Congrès, de respectivement 342 et 274 pages, qui peuvent être considérés comme un exemple de documentation, ne donnent pas seulement des renseignements complets sur la vie syndicale et l'activité de l'organisation, mais traitent en outre plusieurs problèmes de caractère général, tels que : «De l'économie mondiale; Problèmes de la circulation; La situation économique en Allemagne; Le problème des dettes internationales etc.»

167 délégués assistaient au congrès, auquel étaient représentés en outre les organisations de cheminots d'Autriche, de Belgique, du Danemark, de France, de Hollande, de Pologne, de Suisse, de Suède et de Tchécoslovaquie (allemande et tchèque). L'I.T.F. était également représentée, de même que la Confédération des syndicats allemands, la Fédération allemande du trafic, l'Union générale des fonctionnaires, l'Union des travailleurs des services publics et la Municipalité de Francfort.

L'ordre du jour comportait 699 points. Après des débats prolongés, auxquels participèrent surtout des délégués communistes, les rapports moraux furent approuvés et le Congrès ratifia, contre l'avis d'une douzaine de délégués, la radiation d'un certain nombre d'adhérents de Königsberg.

Signalons aussi un rapport fait au Congrès par le Professeur Dr. Nölting sur le thème : «Economie et circulation».

Les décisions les plus importantes ont trait aux revendications suivantes : modification prochaine des lois sur les chemins de fer; égalité juridique

AFFICHE DE PROPAGANDE.



L'Union des cheminots allemands accorde assistance judiciaire gratuite.

des cheminots avec les fonctionnaires et ouvriers de l'Etat; fixation légale de la durée du travail à un maximum de 8 heures par jour et de 48 heures par semaine, revision du système d'arbitrage qui, dans sa forme actuelle n'a plus la confiance du personnel, amélioration des taux et du système de fixation des salaires.

Une discussion prolongée eut lieu concernant la possibilité d'une fusion des organisations du personnel des chemins de fer, des ouvriers des transports et des travailleurs des communes et de l'Etat. Les représentants de ces deux dernières organisations s'exprimèrent dans un sens favorable à une fusion. La nouvelle organisation d'industrie compterait d'emblée plus de 850.000 membres et dépasserait sans doute rapidement le million. Le président de l'Union des cheminots, le camarade Scheffel, déclara qu'après des cheminots, «on n'en était pas encore arrivé à une opinion définitive au sujet de la concentration.» Il estimait que l'idée n'était pas encore mûre; toutefois, les cheminots n'y sont pas opposés en principe. Il fut décidé que le Comité poursuivrait les négociations avec les deux autres organisations intéressées. Si ces organisations se déclarent d'accord avec les désirs spéciaux du personnel des chemins de fer, un referendum sera organisé parmi les adhérents. Au cas où ce referendum donnerait une majorité des $\frac{3}{4}$ en faveur de la fusion, le Comité aurait le devoir de procéder à la création de la nouvelle organisation d'industrie.

Une modification aux statuts fut votée. Les cotisations furent modifiées; leur taux sera actuellement, suivant le montant des salaires, de mk. 0,20 à mk. 1,50 (frs. 1,20 à frs. 9.—) par semaine.

OUVRIERS DU TRANSPORT

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

SUISSE.

(Suite).

B. Législation sociale.

Durée du travail.

La loi du 6 mars 1920 a introduit en Suisse le principe de la journée de travail moyenne de 8 heures dans toutes les entreprises de transports. La situation créée par les dispositions de cette loi peu être résumée comme suit :

Durée du travail de 8 heures par jour en moyenne sur une période de compensation de 14 jours; prolongation jusqu'à 9 heures par jour dans les services où la simple présence dépasse 2 heures par jour (service de réserve, petites stations).

Durée de présence : de 12 à 13 heures (souvent moins); maximum de 14 heures dans des cas exceptionnels, mais avec compensation.

Vacances payées : 7 jours durant les 7 premières années de service, 14 jours après 8 années de service ou 28 ans d'âge; 21 jours après 15 ans de service ou 35 ans d'âge; 28 jours dès l'âge de 50 ans.

Jours de congé : 56 jours par an, dont 20 au moins doivent tomber un dimanche ou un jour férié.

Les compagnies privées qui se trouvent dans une situation financière favorable, de même que le presque totalité des tramways municipalisés, appliquent strictement cette loi.

L'article 16 de la loi prévoit la possibilité de dérogations, ce dont plusieurs entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local, dont la situation financière n'est pas brillante, ne manquent pas de profiter. L'article en cause stipule que la durée du travail peut être portée à une moyenne de 9 heures au maximum et que la durée du congé annuel peut être réduite (dans ce cas, calcul basé uniquement sur les années de service et suppression de la 4ème semaine). Le disposition suivante de la loi s'applique en outre spécialement aux tramways et chemins de fer secondaires et on peut dire que la majorité des tramways profitent de la latitude qu'elle offre :

«Les chemins de fer secondaires sont autorisés à considérer comme dimanches de repos d'autres jours reconnus comme fériés par l'Etat. Le nombre des jours de repos tombant des dimanches et jours de fêtes générales peut être réduit jusqu'à 12 (au lieu de 20) dans l'année civile, pour le personnel roulant des tramways urbains, chemins de fer suburbains, funiculaires et bateaux à vapeur.»

Le personnel des ateliers est soumis à la loi sur les fabriques de 1919 qui prévoit la semaine de 48 heures et le repos hebdomadaire, mais non pas le congé annuel. Par l'action syndicale, il a toutefois été possible d'obtenir pour les ouvriers des ateliers des principales compagnies privées, des vacances allant de 5 à 18 jours.

Assurances sociales.

Il n'y a pas d'uniformité près des entreprises de tramways et chemins de fer d'intérêt local concernant les assurances sociales dont bénéficie le personnel. Seule l'assurance-accidents et invalidité est réglée par une loi de 1911, entrée en vigueur en 1918 et obligatoire dans les fabriques et toutes les entreprises

de transports. Les dispositions de cette loi, bien que favorables (soins médicaux et indemnité journalière, pension d'invalidité, indemnité funéraire, pensions de veuve et d'orphelins) sont quelque peu inférieures, pour le personnel des entreprises de transport, à ce que prévoyait l'ancienne loi sur la responsabilité civile. C'est pour cette raison que la Fédération suisse des cheminots s'est employée afin d'obtenir pour le personnel des chemins de fer fédéraux, des suppléments d'indemnité et des compléments aux rentes. Ces mêmes avantages ont également été obtenus pour le personnel de certaines compagnies privées de chemins de fer et de tramways.

L'obligation pour les entreprises de transports, d'assurer le personnel contre la maladie est généralement prévue dans le contrat de concession. Les systèmes adoptés varient, mais le montant de l'indemnité de maladie est rarement inférieur à 75 % du salaire, plus les soins médicaux.

Il existe en outre, auprès des principales compagnies secondaires et d'une partie des compagnies de tramways, des caisses de pensions et de secours. Ces caisses sont assujetties à la loi de 1889, sur les caisses de secours des chemins de fer et bateaux. Bien des petites compagnies privées n'ont cependant institué pour leur personnel que des Caisses d'épargne, voire aucune assurance de vieillesse. Les efforts de l'organisation tendent à obtenir l'introduction obligatoire de l'assurance-vieillesse pour toutes les entreprises de transports.

Les agents des entreprises municipales de tramways font partie des Caisses de retraite et de pension du personnel municipal.

On peut affirmer, de manière générale, que le personnel des chemins de fer secondaires et tramways est actuellement mieux situé que les autres travailleurs de l'industrie privée et du commerce. Pendant la guerre, il n'en était pas ainsi, vu que le personnel des entreprises publiques obtenait difficilement des indemnités de cherté de vie qui longtemps, restèrent insuffisantes.

A l'heure actuelle, grâce à l'influence prise par le socialisme dans les grandes villes, on peut constater que le personnel des administrations municipales et celui des tramways municipalisés de la Suisse allemande, est souvent mieux rétribué que les cheminots de l'Etat. Les salaires sont naturellement moins élevés dans les petits chemins de fer privés et dans les compagnies de tramways de la Suisse française et italienne. Il existe même des petites compagnies où les traitements sont inférieurs aux salaires des ouvriers spécialisés des fabriques.

Toutefois, en raison de la stabilité de leur emploi, des conditions d'assurance, des facilités pour l'uniforme etc., la supériorité de la situation sociale des agents des tramways et cheminots suisses sur les ouvriers privés en général, ne peut pas être contestée.

Poursuites pénales.

Le Code pénal fédéral ne contient qu'une seule et unique disposition, applicable dans tous les cas où la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transports est compromise. L'article dont il s'agit, l'article 67 du Code, est de la teneur que voici :

«Celui qui expose à un danger grave, par suite d'une imprudence ou d'une négligence, la sécurité des chemins de fer, postes ou bateaux à vapeur, est puni d'un emprisonnement d'une année au plus, ou de trois ans au plus de la même peine lorsqu'une personne a été tuée ou grièvement blessée ou qu'un autre dommage a été causé; la peine de l'amende peut être ajoutée à celle de l'emprisonnement. Le juge ne peut prononcer que la peine de l'amende contre les auteurs d'infractions légères.»

Sur l'ensemble du territoire suisse, pour les accidents de la circulation dans les villes, aussi bien que

pour les graves accidents des chemins de fer, c'est sur ce même article que se basent les tribunaux. L'organisation syndicale du personnel estime que ses dispositions sont trop sévères pour les tramways et qu'il faudrait qu'une distinction soit faite, dans la loi, entre les chemins de fer proprement dits et la circulation urbaine.

Attendu que les tribunaux des divers cantons suisses disposent d'une certaine autonomie, les juges de Genève ont toujours refusé d'appliquer le Code pénal fédéral aux accidents de la circulation; ils tranchent ces cas sur la base des règlements policiers sur la circulation. Etant donné que la procédure est moins coûteuse et plus rapide et que les peines prononcées sont moins sévères, le personnel ne s'en plaint pas. Mais au point de vue juridique, c'est l'article 67 précité qui seul est applicable, et qui est, de fait, appliqué partout ailleurs.

Comme on s'en rendra compte, en lisant le texte de l'article, il faut, dans chaque cas, rechercher s'il y a eu négligence et ensuite, si la sécurité du trafic a été gravement mise en danger. Une négligence n'ayant pas provoqué un danger grave, ne peut être portée devant les tribunaux; de même une atteinte à la sécurité du trafic, même grave dans ses conséquences, ne peut provoquer un jugement, si elle ne provient pas d'une imprudence ou d'une négligence. Les deux conditions doivent être simultanément remplies, pour qu'il y ait intervention du tribunal.

Dans la condamnation infligée, le juge doit tenir compte du degré de négligence. Une imprudence légère entraînera donc une condamnation moins sévère, même si la sécurité a été sérieusement mise en danger. Il peut se produire d'autre part, qu'une négligence grave soit punie assez sévèrement, alors même que la sécurité n'a pas été très gravement compromise.

Aucune disposition légale ne règle la mesure dans laquelle un agent impliqué dans un accident peut être appelé à participer au paiement de dommages-intérêts. Souvent, les entreprises infligent le paiement d'indemnités aux agents responsables de dégâts matériels. Les administrations ont en outre la faculté de frapper un de leurs salariés d'une peine disciplinaire, même s'il a été acquitté par le tribunal. Dans certains cas, une punition administrative (amende, suspension de service, dégradation) peut s'ajouter à l'amende infligée par les juges.

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

Ainsi que nous l'avons mentionné précédemment, en vertu de la loi du 23 décembre 1872, une concession doit être obtenue du Parlement pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer ou tramway. Le contrat de concession impose aux entreprises de nombreuses obligations, parmi lesquelles nous citerons les suivantes :

- 1° Approbation gouvernementale des statuts, des projets de construction, du matériel roulant etc.
- 2° Etablissement de barrières et installations de sécurité aux passages à niveau, aux frais du chemin de fer, de signaux, etc.
- 3° Obligation d'effectuer des transports postaux contre indemnité fixée par l'Etat.
- 4° Approbation des horaires par les autorités civiles (municipalités, cantons).
- 5° Fixation des bases des tarifs.
- 6° Assurance-maladie du personnel.
- 7° Examens périodiques physiques et professionnels du personnel.
- 8° Fixation par l'Etat des vitesses autorisées, prescriptions concernant les freins des véhicules, signaux, etc.

9° Transport des militaires à demi-tarif en temps de paix (seulement pour les chemins de fer et bateaux à vapeur).

La loi du 21 décembre 1899 est un complément de la loi générale sus-visée et s'applique à la construction et l'exploitation des chemins de fer secondaires. Elle prévoit pour eux quelques allègements au sujet des installations de sécurité, des transports postaux etc.

Les entreprises de transports sont en outre soumises à la loi du 29 mars 1893 sur les transports par chemin de fer et par bateau à vapeur; elle contient des dispositions sur l'obligation de transporter des marchandises et sur les conditions de transport et de livraison, sur la responsabilité civile de l'entreprise pour perte de marchandises et pour tous dommages encourus par le personnel et les voyageurs transportés.

Une annexe au «Règlement de transport» contient des dispositions spéciales pour les tramways et chemins de fer sur route concernant les horaires, billets, systèmes de contrôle, responsabilité civile etc. La réglementation ne diffère pas sensiblement de celle qui existe pour les chemins de fer d'intérêt général.

Les tarifs doivent rester dans les limites fixées par la concession et approuvées par l'Etat. Les bases tarifaires sont généralement plus élevées pour les chemins de fer secondaires que pour les chemins de fer fédéraux. Les tramways urbains ont adopté généralement le système des «zones», avec billets de correspondance. Généralement, les tarifs des tramways municipaux sont inférieurs à ceux des compagnies privées.

Seuls les chemins de fer de montagne obtiennent des subventions de l'Etat lors de la construction. Parfois des municipalités ou cantons accordent des subventions ou participent financièrement aux entreprises de tramways ou de chemins de fer de leur territoire. Dans certains cas, des subventions officielles ont été accordées pour encourager l'électrification des lignes secondaires.

Les chemins de fer routiers et les tramways doivent supporter une partie des frais de l'entretien des routes. Les conditions en sont réglées par des conventions passées avec les communes et cantons. La situation financière des tramways privés de la Suisse française est généralement peu brillante; les tramways municipalisés des principales villes de Suisse allemande par contre, constituent souvent pour ces villes une source de profits.

Vu qu'en Suisse, une concession de l'Etat doit être obtenue pour l'exploitation d'un service d'autobus régulier, il n'y a pas de lignes automobiles à horaire régulier faisant concurrence aux tramways ou chemins de fer d'intérêt local. Les transports de marchandises par auto-camions et les services d'autocars de tourisme leur livrent d'ailleurs une concurrence sérieuse. C'est pourquoi ces entreprises réclament une législation sur les transports automobiles, car les impôts payés par les propriétaires de véhicules automobiles, ne suffisent pas à couvrir les dépenses de l'entretien des routes, et les transports par route ne sont assujettis ni à l'obligation de transporter, ni à des dispositions suffisantes sur la responsabilité civile ou à des restrictions dans la possibilité de fixer les tarifs.

Les chemins de fer privés se sont associés aux chemins de fer fédéraux pour lutter contre la concurrence automobile. A cet effet, une entreprise a été constituée qui se charge de la livraison des marchandises à domicile par auto-camions. Quelques chemins de fer secondaires ont en outre prolongé certaines de leurs lignes par des services automobiles.

Les tramways municipaux de Berne et de Zurich ont créé, pour le service de la banlieue, des lignes d'autobus dont le rendement est excellent.

La standardisation du matériel roulant.

Les entreprises de tramways aussi bien que les chemins de fer privés tendent généralement à unifier leur matériel roulant et à le munir des derniers perfectionnements techniques. Cependant, la plupart des entreprises ont encore des voitures et des automotrices de types différents sur un même réseau. C'est ainsi que sur des petites lignes d'intérêt local, on emploie simultanément des locomotives à vapeur et des automotrices à moteur Diesel; ces dernières ne semblent pas avoir répondu partout aux espérances. Dans les tramways urbains, divers systèmes de voitures sont également en usage (voitures motrices à deux moteurs, grandes automotrices à bogies à 4 moteurs).

L'Union patronale des chemins de fer secondaires et tramways a créé, depuis quelques années, un service technique permanent, ayant non seulement pour but d'effectuer en commun les achats de matériel de tout genre, mais aussi d'étudier l'unification du matériel roulant et les améliorations techniques.

La plupart des voitures motrices de tramways sont munies simultanément du frein à main (frein à vis) et du frein à air ou du frein électrique ou électro-magnétique. Le frein électro-magnétique est actionné par le courant des moteurs et par le courant de la ligne. C'est celui qui est le plus sûr et le plus rapide. Le frein à air comprimé, semble excellent en palier, mais beaucoup moins sûr sur les lignes en pente.

Les moteurs employés sont de modèles très différents. Les plus anciennes voitures en service ont des moteurs de 25 à 30 CV., les voitures plus récentes ont des moteurs de 45 CV., quelquefois de 50 CV.

Les sablières les plus répandues sont actionnées au pied, rarement à la main. Mais, de plus en plus, le matériel est muni partout de sablières automatiques.

Les vitesses autorisées varient selon la topographie des villes. Le maximum admis pour les tramways est de 15 km. à l'heure en pente et de 20 à 30 km. en palier.

Les voitures dont les plate-formes ne sont pas fermées tendent à disparaître. Les voitures les plus récentes, dans les tramways municipalisés comme dans les compagnies privées, sont munies d'un ramasse-corps automatique et de signaux lumineux pour les arrêts et les départs; ces signaux suppriment l'usage de la sonnette d'avertissement.

Depuis quelques années, quelques petites entreprises de chemins de fer interurbains, invoquant pour justifier cette mesure, l'exemple de la Hollande, ont introduit sur les parcours les moins fréquentés des one-man-cars, sur lesquels le wattman fait en même temps fonction de receveur. Plusieurs entreprises de tramways urbains étudient cette innovation qui vient d'être introduite, à titre d'essai, dans les tramways de Neuchâtel. Le personnel y est opposé pour des raisons de sécurité et le Département des chemins semble adopter une certaine réserve. Les voitures pilotées par un seul agent sont toutes munies d'une manette ou pédale automatique de sûreté.

En ce qui concerne l'attelage automatique, une dizaine de chemins de fer à voie étroite et de tramways interurbains ont muni tout leur parc de matériel d'appareils d'attelage automatique Fischer (Schaffhouse, Suisse). Depuis lors, une ou deux compagnies de tramways ont également adopté ce système. Les expériences sont partout excellentes.

Cependant, l'introduction de cette amélioration technique fait peu de progrès; la cause principale en réside dans les difficultés financières avec lesquelles sont actuellement aux prises la plupart des chemins de fer d'intérêt local et des tramways privés.

Du monde des chauffeurs.

L'Union britannique des transports contre une surcharge fiscale des transports automobiles.

La presse quotidienne anglaise se préoccupe depuis quelque temps de la taxe sur l'essence, de 4 pence par gallon (env. 4½ litres) prévue dans le budget par le ministère des Finances, taxe par laquelle on vise manifestement à porter un coup à la circulation automobile qui livre une concurrence si sérieuse aux chemins de fer. Il a été établi que les difficultés multiples qui existent déjà pour les travailleurs employés dans les entreprises d'auto-taxis ont encore été augmentées par cet accroissement des frais d'exploitation de 8 à 10 shillings par semaine et par voiture. La Commission pour les auto-taxis (Cab Trade Committee) de l'Union britannique des transports a approché les autorités compétentes en matière de tarifs, permis de conduire, certificats d'admission à la circulation et autres charges incombant aux auto-taxis. Elle a souligné plus particulièrement que les tarifs sont soumis à une limitation légale de la part du ministre de l'Intérieur et a réclamé un relèvement des limites de ces tarifs et l'octroi d'autres allègements. Une requête analogue a été adressée au ministre des Finances.

Dans un article de la main du camarade Bevin dans l'organe anglais «The Record», l'auteur observe que la nouvelle taxe n'est pas destinée à la construction et à l'entretien des routes, ni au développement de la circulation routière. Parmi les atteintes indirectes à la circulation routière, par le ministre des Finances, il faut signaler l'emploi pour un autre but des sommes réunies spécialement pour l'extension du réseau routier au moyen de la taxe sur les automobiles. Il dit entre autres : «Nous n'avons aucune objection que d'autres industries soient secourues. Nous ne savons que trop bien dans quelle situation certaines industries se trouvent depuis 1921, également des industries d'une importance essentielle pour la collectivité. Ce contre quoi nous nous opposons cependant, est que l'on applique à l'industrie des transports routiers, relativement jeune et en voie de progrès, une taxe spéciale dans le but d'en utiliser le produit pour la diminution des charges incombant à d'autres industries. Il ne saurait être contesté qu'un service approprié de transports et de communications par route est d'une grande utilité pour la nation. Son développement est toutefois entravé par de nouvelles charges dont des sociétés industrielles et de chemins de fer sont appelées à retirer les profits.»

Augmentation des tarifs des autobus à Londres.

La «General Omnibus Company» de Londres qui, en 1925, procéda, comme suite à la concurrence de la société connue aujourd'hui sous le nom de «London Public Omnibus Company», à une réduction de ses tarifs sur certains parcours, les a relevés sur les parcours en question jusqu'aux taux en vigueur sur les autres lignes, à savoir, sur certaines lignes de 8 à 11 pence et sur d'autres de 2 à 3 pence. Mentionnons, à ce propos, que la première société s'est assurée certains intérêts auprès de la deuxième entreprise qui exploite 300 voitures.

Projet de construction d'une auto-strade entre Birmingham et le tunnel de Mersey.

Le projet de construire une auto-strade de 90 milles entre Birmingham et le tunnel de Mersey, a été examiné dans une réunion de représentants des entreprises intéressées à ce projet qui promirent d'appuyer et de favoriser le projet. La construction de la route

coûtera environ 6 millions de livres sterling. Un comité provisoire qui doit s'occuper des travaux préparatoires pour l'exécution du projet, a déjà été désigné.

Un million de livres sterling pour des garages.

Un nouveau garage monstre est en voie de construction à Londres, à 50 mètres de Piccadilly-Circus; il offrira place à 1.000 voitures automobiles, coûtera 130.000 livres, sera d'un grand avantage pour tous les automobilistes de Londres et occupera un espace de 25.000 pieds carrés. La construction comportera quatre étages et est la première d'une série de garages qui coûteront au total un million de livres.

Machinistes et receveurs d'autobus travaillant 16 heures par jour.

Un propagandiste de l'Union britannique des transports a constaté que les machinistes et receveurs des autobus de Belfast et environs travaillent 16 et 17 heures par jour. Un receveur a même dû, après la fin de sa journée de travail, passer la nuit dans une grange afin de pouvoir repartir de bonne heure le lendemain. Le salaire journalier s'élève à 10 sh. 6 d. pour les conducteurs et à 9 sh. 2 d. pour les receveurs (les dimanches 11, respectivement 10 sh.). Les entreprises ont licencié les agents ayant adhéré à l'organisation syndicale. Les membres de tous les syndicats de Belfast ont été invités par l'Union des transports à faire acte de solidarité effective, pour autant que les négociations avec les entreprises d'autobus pourraient le rendre nécessaire.

«Pilotes» d'automobiles en Allemagne.

Les automobilistes qui se rendent à Berlin, trouveront à l'avenir sur les routes d'entrée dans la capitale, des «pilotes» pour automobiles qui, contre un paiement modique, conduiront l'automobiliste étranger avec sûreté et sans encourir de contraventions, par le chemin de plus court, à travers la circulation intense des grandes artères et le labyrinthe des règlements de la circulation. La circonscription de Berlin-Brandebourg de l'Automobile-Club d'Allemagne appliquera, pour commencer, cette heureuse innovation sur quatre routes dans la banlieue berlinoise, en collaboration avec la «Reichs-Kraftspri» (S. à r. l.), l'unique société qui a le droit d'installer des pompes à essence aux abords immédiats des routes, de même que sur des refuges. L'Automobile-Club emploie pour ce service de pilotage des jeunes gens de 15 à 18 ans qui doivent s'engager à faire un apprentissage de 3 ans. Avant de commencer le travail, les jeunes gens reçoivent une instruction approfondie concernant les règlements de la circulation, la topographie des lieux, les institutions publiques, lieux d'amusement etc. Pendant l'hiver, la saison où la circulation est peu intense, ils reçoivent l'apprentissage technique du mécanicien.

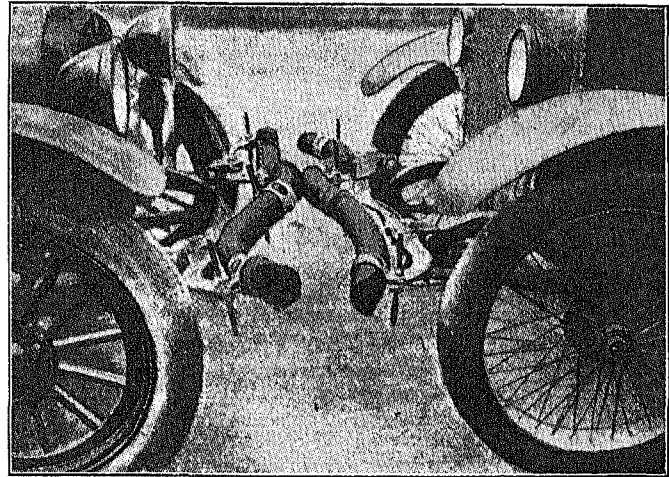
La Reichsbahn allemande renonce à exploiter des lignes automobiles.

Comme suite à une convention passée avec l'administration des Postes, la Reichsbahn a renoncé à l'exploitation directe de lignes automobiles. Le ministère des Communications a proposé d'affecter un crédit de 2 millions de marks à l'extension des services automobiles de l'administration des Postes dans les régions à faible trafic et à l'augmentation de la participation de l'Etat dans des entreprises automobiles, crédit qui a été accordé pour la moitié par la Commission des Finances du Reichstag.

Elimination du tramway par l'autobus.

La municipalité de Wiesbade a décidé d'arrêter l'exploitation du réseau de tramways qui se trouvait jusqu'à présent entre les mains de la «Suddeutsche

Eisenbahngesellschaft» et de le remplacer par des services d'autobus. On s'attend à ce que cette transformation apporte une amélioration réelle de la circulation à Wiesbade.



Un nouveau tampon de protection pour automobiles.

La presse nous annonce une nouvelle invention qui enlèverait aux collisions d'automobiles leur caractère dangereux. L'appareil dénommé tampon protecteur pour automobiles «Casco», consiste en une tige ronde de forme serpentée, en caoutchouc souple et massif, fixée au châssis sur le devant de la voiture. A Berlin, un film a été tourné montrant un nombre de «collisions d'essai» avec ce dispositif dans la pratique. Deux voitures se heurtaient, soit de front, soit de l'arrière, roulant à des vitesses de 28, 36 et 38 km. L'essai principal montrait la collision entre deux automobiles roulant à une vitesse de 56 km. et se heurtant de front, sans que les tampons, les voitures ou les voyageurs ne subissent le moindre dommage. Au cours d'un autre essai, un homme était tamponné, mais au lieu d'être renversé par la voiture, il était soulevé par l'appareil et placé sur le tampon. Vu que les brevets d'invention ont déjà été accordés, on verra sans doute prochainement le nouvel appareil dans la pratique. Une Société d'assurances a offert à l'inventeur un contrat comportant une réduction des primes d'assurance de 30 % pour les dommages matériels au véhicule et de 25 % pour la responsabilité civile à l'égard de tiers et les dommages personnels en cas d'accidents de voitures munies du nouvel appareil.

Eclairage électrique des numéros des maisons à Vienne.

Sur les instances des conducteurs d'automobiles, l'administration municipale d'immeubles de Vienne et quelques administrations privées ont décidé de remplacer les plaques en fonte portant les numéros des maisons, par des plaques éclairées à l'électricité. Ces plaques rendent de grands services pour trouver dans l'obscurité les numéros des maisons. Les plaques portent un chiffre blanc sur un fond bleu. Afin de faciliter l'introduction générale de l'innovation, le Sénat de la ville de Vienne a autorisé les travaux municipaux d'électricité à effectuer pour les maisons raccordées au réseau électrique de la ville, le placement de ces plaques et la fourniture du courant voulu, à des conditions particulièrement favorables.

La grève des ouvriers des ports finlandais.

Aucune modification ne s'est produite jusqu'à présent dans le conflit déclanché dans les ports finlandais. Il est vrai qu'un nombre de petits navires ont quitté les ports, mais il ne faut pas oublier qu'au moment de la grève, ces bâtiments étaient déjà chargés en partie et étaient même, dans plusieurs cas, pour ainsi dire prêts à prendre la mer. Les mesures de solidarité ont été appliquées avec une grande rapidité dans les pays voisins.

Le Comité de la Fédération scandinave des transports s'est réuni le 8 juin dernier à Stockholm et a décidé :

1° de faire bénéficier, à partir du 16 juin, l'Union finlandaise des transports du secours financier prévu par les statuts;

2° de communiquer aux employeurs des pays scandinaves qu'après expiration du délai légalement fixé, les navires en provenance de Finlande, seront boycottés dans les ports du Danemark, de Norvège et de Suède;

3° d'adresser à l'I.T.F. la demande d'appuyer les ouvriers des ports finlandais dans la mesure des possibilités.

Les montants suivants ont depuis lors été reçus ou promis à l'appui des grévistes :

Fédération française des travailleurs des chemins de fer	frs. 1000.—
Union des ouvriers des ports de Roumanie	frs. suisses 150.—
Union allemande des cheminots de Tchécoslovaquie	fl. 250.—
Union allemande des ouvriers des ports de Tchécoslovaquie	cour. 2.000.—
Union des cheminots canadiens	\$ 200.—
Union des cheminots bulgares	levas 5.000.—
Union des cheminots espagnols	pesetas 200.—
Union néerlandaise des ouvriers des transports (provisoirement par semaine)	fl. 250.—
Fédération allemande du trafic (premier versement)	mk. 2.000.—
Union des cheminots anglais (provisoirement par semaine pendant 8 semaines)	£ 25.—

On peut dire somme toute, que les organisations-sœurs manifestent un vif intérêt pour la lutte des dockers finlandais. Cette lutte se terminera par une victoire s'il est possible de paralyser l'exportation de Finlande et de verser aux grévistes des secours de chômage, fussent-ils minimes.

Car «les travailleurs finlandais sont habitués à avoir faim, également lorsqu'ils travaillent», ainsi nous écrivait le secrétaire de leur organisation.

La VIIIe Conférence internationale des organisations intéressées à la navigation danubienne.

Le 8 mai dernier, la VIIIe Conférence internationale des organisations intéressées à la navigation danubienne eut lieu à Vienne. Des représentants des organisations d'Allemagne, d'Autriche et de Tchécoslovaquie participèrent à la Conférence; l'organisation hongroise avait désigné un délégué qui, au dernier moment, fut empêché d'entreprendre le voyage.

Les représentants des diverses organisations firent à la Conférence des rapports sur la situation existant dans leurs pays respectifs par rapport au contrat du travail. Les bâtiments naviguant sur le Danube traversent plusieurs pays où les conditions de travail dif-



Prisonniers de guerre.

par J. HENSON,

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

Avant 1914, les marins, quelle que fût leur nationalité, savaient tous qu'ils n'avaient qu'un seul ennemi commun, à savoir l'armateur. Des expériences de longues années dures et pénibles, leur avaient appris que l'armateur, fût-il britannique, allemand, scandinave ou d'autre nationalité, visait uniquement à enrôler les marins à de bas salaires et à leur faire faire de longues journées de travail.

La fraternité internationale faisait de bons progrès, grâce surtout aux efforts de l'Union britannique des matelots et chauffeurs. Par la composition des équipages des navires britanniques, cette organisation devait forcément être internationale; elle ne se limita pas toutefois à prêcher l'internationalisme en Grande-Bretagne, mais ses dirigeants Wilson, Cathery, Tom Chambers et d'autres, se rendirent en Amérique et dans les ports du continent, et y aidèrent d'autres organisations dans leurs efforts pour établir des groupes solides de marins.

Vint le mois d'août 1914. Les trompettes de guerre sonnèrent; le moment de mettre à l'épreuve la fraternité internationale était venu. Certaines organisations anglaises comprenaient parmi leurs adhérents des sujets de nations ennemies et comme on soulevait des hauts cris, ces membres furent expulsés des groupements.

Au début, l'organisation des marins resta fidèle à ses principes d'internationalisme. Des pourparlers eurent lieu entre le Comité central et le Gouvernement au sujet de ce qu'il fallait faire des marins allemands et autrichiens enrôlés sur des navires britanniques. L'organisation possédait un terrain à Northampton qu'elle avait l'intention d'utiliser pour la construction d'habitations pour de vieux marins et un autre terrain à «The Priory» (Hampshire). Ces terrains furent mis à la disposition du Gouvernement pour servir de camps d'internement. Lorsque des navires comptant parmi leur équipage des sujets de nations

fèrent les unes des autres. Les compagnies de navigation sont internationales, ce qui d'une part entrave les mouvements revendicatifs — attendu que le personnel navigant n'est pas groupé dans les divers pays en des organisations de puissance égale — mais ce qui permet, d'autre part, d'exercer dans différents pays une pression sur les compagnies. Les organisations ont pu enregistrer les résultats suivants : en Bavière et en Autriche un relèvement général des salaires, en Hongrie une allocation de logement et en Roumanie un versement global exceptionnel. Il a en outre été convenu que des travailleurs nouvellement engagés toucheront, dans la première année de service, 90 %, au lieu de 80 %, et dans la deuxième année de service 95 %, au lieu de 80 %, du salaire de début de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

La Conférence examina diverses mesures tendant à une modification de la structure des organisations syndicales, particulièrement en Yougoslavie et en Tchécoslovaquie. Elle vota, pour terminer, une résolution relative à l'assurance-maladie.

ennemis, arrivaient dans les ports britanniques, ces marins étaient envoyés devant les magistrats et confiés ensuite aux soins des militants de l'organisation qui recevaient l'instruction de veiller à leurs intérêts et de les envoyer dans un des camps d'internement.

Des séparations douloureuses eurent lieu entre des hommes qui avaient leur vie entière, servi sur des navires britanniques et qui se voyaient contraints d'abandonner leur femme et leurs enfants pour se rendre dans un des camps.

Arrivés dans ces camps, les hommes étaient rassemblés et les militants de l'organisation leur parlaient. On leur demandait s'ils préféreraient s'occuper de construction, de jardinage etc. ou ne rien faire. Ils furent unanimes à préférer le travail. Ils construisirent des demeures et des cabanes, s'occupèrent de cuisine et de jardinage. Ils devaient donner leur parole d'honneur de ne pas s'évader du camp et les seuls gardiens pour des centaines d'hommes étaient deux petits boy-scouts et un agent de police. La nourriture était abondante et les hommes ne manquaient pas de tabac ni de cigarettes.

Il y avait en Grande-Bretagne deux courants d'opinion en ce qui concerne les prisonniers de guerre; l'un prétendait que la guerre n'était pas de la faute des travailleurs, qu'ils devaient par conséquent être traités comme des êtres humains et que leur emprisonnement devait être rendu aussi peu pénible que possible. L'autre courant, alimenté de mensonges et d'un soi-disant patriotisme, prétendait que tous les sujets ennemis devaient être tués. Les militants syndicaux et beaucoup d'autres personnes étaient de la première opinion, avec le résultat que bien des gens offraient leurs services pour organiser des concerts et des amusements dans les camps. Un violoniste socialiste écrivait, après un de ces concerts que «le réel esprit internationaliste régnait dans la salle et que l'organisation avait sauvé son âme.»

Survint le torpillage du «Lusitania» qui causa la perte de beaucoup de vies humaines. Immédiatement, il y eut des difficultés dans le camp, parce que quelques-uns des jeunes marins allemands furent si heureux du succès de la campagne des sous-marins qu'ils se mirent à chanter «Hoch der Kaiser» et «Deutschland, Deutschland über alles». Les militants de l'Union des marins de même que ceux qui faisaient de leur mieux pour rendre le séjour dans les camps moins désagréable pour les camarades le ressentirent comme une insulte. Les marins allemands plus âgés en furent également frappés très péniblement, car ils n'avaient pas seulement navigué pendant de longues années sur des navires britanniques, mais certains d'entre eux étaient même membres du Comité Exécutif de l'organisation. Le concert qui avait lieu au moment où fut répandue la nouvelle, fut interrompu, car beaucoup pensaient que ce n'était pas le moment de crier et de chanter, quand des membres de la même organisation avaient péri en mer.

Cet événement eut pour conséquence que les autorités militaires reprirent le camp et en assurèrent la surveillance pendant toute la durée de la guerre, ce qui ne fut pas à l'avantage des intéressés.

La guerre prit fin et les hommes du camp se dispersèrent. Beaucoup d'entre eux retournèrent en Allemagne et quelques-uns revinrent auprès de leurs familles restées en Angleterre.

Le temps a atténué l'agitation produite par la guerre, les hostilités que la fièvre de guerre avaient soulevées sont tombées et des hommes qui étaient ennemis ont reconnu que la fraternité internationale vaut le mieux et espèrent que jamais plus, ils ne seront, eux ou leurs fils, opposés les uns aux autres, soit à la mer, soit sur un champ de bataille.

Rapport de l'Union des marins et pêcheurs islandais.

Les bases principales de la pêche sont le port de Reykjavik — la principale ville du pays — et un petit village dans les environs de Harfnarfjörður. Environ quarante chalutiers, montés par des marins du pays, s'en vont de ces deux ports pour aller à la pêche, tandis qu'à peu près dix bateaux à vapeur font la pêche au moyen de filets et de longues lignes munies de hameçons. Il y a en outre six vapeurs affectés au transport de passagers et de marchandises. La majorité des hommes employés sur ces navires constituent le pilier d'appui de notre syndicat. L'enrôlement des équipages se trouve entre les mains des armateurs. Il dépend de leur bon vouloir qu'un homme trouve ou non à s'employer. C'est pour cette raison que les équipages sont fréquemment modifiés, vu qu'il y a abondance d'hommes qui désirent être enrôlés — des gens qui arrivent d'autres parties du pays, de même que des hommes qui tâchent de conquérir les bonnes grâces des armateurs ou des capitaines. Notre tâche essentielle est par conséquent d'organiser ces nouveaux venus qui souvent, sont employés sur les navires pendant une période relativement courte. Cet exposé vous permettra de vous faire quelque idée sur notre situation.

La pêche, qui est l'industrie principale du pays a été abondante en 1927, aussi bien sur les grands navires que sur les petits, mais le prix obtenu pour la morue salée était très bas et, en dépit de la pêche abondante, les propriétaires des chalutiers se plaignirent de bénéfices restreints. Cette année, la pêche a été moins bonne que les années précédentes, mais le prix de la morue salée était bien plus élevé. La part de pêche des équipages des chalutiers a été plutôt petite cette année, vu que l'abondance de la pêche a une grande influence sur ces parts.

Ainsi qu'il a été mentionné dans le Bulletin d'Information, nous avons passé au début de 1926, avec les armateurs de chalutiers et de navires commerciaux, un contrat valable pour trois ans aux termes duquel les salaires devaient être réglés annuellement suivant une échelle mobile basée sur le nombre-indice du coût de la vie. Au début de 1927, les salaires furent, conformément à cette échelle, réduits d'environ 10 % et en 1928, d'environ 7 %. Les salariés de l'Etat ont dû consentir à ces mêmes réductions, par application d'une échelle mobile établie séparément pour eux. Notre contrat expire le 31 décembre 1928. On peut, par conséquent, s'attendre à une lutte sérieuse l'hiver prochain, car nous sommes d'avis que, comme suite à une méthode impropre pour le calcul du nombre-indice, les réductions opérées sont trop grandes. On peut dire que le coût de la vie est relativement élevé ici. En avril, l'indice pour les principales denrées alimentaires était de 222, tandis qu'en octobre 1919, il atteignit un maximum de 460. A Reykjavik, l'indice pour les loyers était d'environ 440; le taux des loyers n'est toutefois pas calculé dans l'indice général du coût de la vie et ce sont précisément ces loyers élevés qui occasionnent de graves difficultés aux travailleurs inférieurement salariés et qui sont dans une large mesure, cause de la misère qui sévit parmi eux.

On peut donc s'attendre à une plus grande activité à l'avenir; l'intérêt des travailleurs pour l'action syndicale est déjà éveillé.

Dans le domaine politique, nous avons fait des progrès satisfaisants. Les syndicats du pays sont groupés en une fédération, appelée «Althydusamband», créée dans des buts syndicaux et politiques.

Jusqu'à l'année 1926, notre parti occupa un seul des 42 sièges au Parlement (Althing). Lors des élections pour la première Chambre qui eurent lieu en 1926,

notre parti conquit, par la voie de la représentation proportionnelle, un siège des trois pour lesquels nous avions posé des candidatures. Ce siège était celui du député pour la ville de Reykjavik qui fut remplacé, aux élections partielles subséquentes, par un député pour le district de Reykjavik. Lors des élections générales de 1927, notre parti obtint quatre sièges sur 36, à savoir la représentation des deux principales villes du pays, après la capitale, et à Reykjavik, deux sièges sur quatre, les deux députés élus étant le président de l'Union des travailleurs non qualifiés «Dagsbrun» et le président de l'Union des marins «Sjómannaafelag Reykjavíkur».

Les sièges au Parlement sont à présent répartis comme suit : démocrates 19 sièges; conservateurs 16 sièges; social-démocrates 5 sièges; libéraux 1 siège; indépendants 1 siège. Les démocrates ont formé le cabinet, avec la neutralité bienveillante des socialistes et des indépendants.

Les nombres des voix obtenues par les différents partis lors des dernières élections, étaient les suivants : conservateurs 1.441; démocrates 9.962; social-démocrates 6.257; libéraux et indépendants 1.996. La représentation proportionnelle existe uniquement à Reykjavik. Cette modification de la situation a, à beaucoup d'égards, favorisé les intérêts des classes laborieuses au Parlement. Un repos de 8 heures sur 24 heures a été prévu légalement pour les équipages des chalutiers; la loi sur l'assurance-accidents a été améliorée; une loi prévoyant un secours aux travailleurs en chômage a également été votée. Une proposition tendant à une refonte du Code maritime ayant pour but de le rendre aussi démocratique que celui des pays scandinaves, a également été adoptée. Une circonscription électorale a été divisée en deux parties et à l'avenir, notre parti pourra occuper un siège dans une de ces parties, la ville de Harfnarfjörður. La loi sur les contributions est en outre en revision. Un des trois hommes désignés pour ce travail de refonte appartient à notre parti. La dernière session du Parlement qui a siégé du 19 janvier au 18 avril, a voté plusieurs projets de loi favorables aux travailleurs.

Conditions de travail des marins dans les différents pays.

YUGOSLAVIE.

I. Salaires.

A. Personnel du pont.

	Long cours Livres sterling	Cabotage Dinars *)
Maitre d'équipage	4.10.0	993.—
Charpentier	4.10.0	—
Matelot	3.15.0	746.—
Mousse	2. 0.0	432.—

B. Personnel de la machine.

Conducteur de petite chaudière	4.10.0	993.—
Chauffeur	4. 5.0	959.—
Soutier	3. 0.0	648.—

C. Personnel du service général.

1er Maître d'hôtel ou maître d'hôtel unique	4. 0.0	993.—
2e Maître d'hôtel	—	746.—
Garçon de carré	2.10.0	497.—
1er Cuisinier ou cuisinier seul	4.10.0	993.—
2e Cuisinier	—	746.—
Aide-cuisinier	—	428.—
Boy	1. 0.0	240.—

*) 1 dinar = frs. fr. 0.45.

Remarque.

Les taux des soldes sont identiques pour les marins blancs et les marins de couleur. Sur les paquebots naviguant au cabotage national et international, les cuisiniers-chefs touchent une allocation supplémentaire de 300, les 1er maîtres d'hôtel de 250 et les 2e maîtres d'hôtel de 200 dinars.

II. Heures de travail.

A. Personnel du pont.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 12 heures;
- dans le port et en rade : 8 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : ?
- dans les tropiques : ?

Le service est exécuté en deux bordées de navigation. Certains membres de l'équipage qui ne font pas le quart sont considérés comme journaliers. Ceux qui font le quart travaillent 12 heures, les journaliers 8 heures par jour. Les heures de travail sont les mêmes pour les marins blancs et les hommes de couleur, sur tous les types de navires.

Les heures supplémentaires sont admises jusqu'à un maximum de deux heures par jour. On paie de 33 à 66 dinars par homme et par mois pour le travail supplémentaire.

B. Personnel de la machine.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 8 heures;
- dans le port et en rade : 8 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : ?
- dans les tropiques ?

Pour le personnel de la machine, le système des trois quarts est en vigueur.

C. Personnel du service général.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

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

III. Divers.

Les marins sont enrôlés par le capitaine, par les Offices maritimes ou, à l'étranger, par les consuls.

Au cabotage, le paiement des soldes et heures supplémentaires est réglé tous les mois; au long cours, à la fin de chaque voyage.

Une partie de la solde peut être versée à la famille du marin, après entente entre l'armateur et l'intéressé. Il est également versé des acomptes sur la solde; toutefois, leur montant ne dépasse généralement pas la somme du salaire déjà gagné. Il n'est pas payé d'acomptes à des tiers.

Nous ne disposons pas de renseignements concernant l'échelle des effectifs et le tableau des rations.



Tableau comparatif des heures de travail des trois catégories de gens de mer dans les différents pays.

	Grande-Bretagne		Allemagne		Pays-Bas		France		Belgique		Suède		Danemark		Norvège		Finlande		Lettonie		Yougoslavie			
	Personnel du pont	Personnel de la machine	Personnel du service général	Personnel du pont	Personnel de la machine	Personnel du service général	Personnel du pont	Personnel de la machine	Personnel du service général	Personnel du pont	Personnel de la machine	Personnel du service général	Personnel du pont	Personnel de la machine	Personnel du service général	Personnel du pont	Personnel de la machine	Personnel du service général	Personnel du pont	Personnel de la machine	Personnel du service général	Personnel du pont	Personnel de la machine	
Durée de la journée de travail:	12	9	12-14	8-12	8-12	12	8	8	8	8	8	8-12	12	8-12	10-14	10-12	8	12	10-14	10-12	8	12	8	12
A la mer.	8	8	pas de durée convenue	8-8½	8-8½	8	8	8	8	8	8	8-8½	8	8	8	8	8	8	8-19	8	8	8	8	
Dans le port et en rade.	12	8	12	8-8½	8-8½	8	8	8	8	8	8	8-8½	8	8	8	8	8	8	8-9	8	8	8	8	
Les jours d'arrivée et de départ.	12	8	comme ci-dessus	8½-9	8½-9	10	8	8	8	8	comme à la mer	12)	9	8	11	8	10-14	9-9	10-14	10-12	8	12	8	
Dans les tropiques.	12	8	comme ci-dessus	8	8	10	8	8	8	8	7	8	8	8	7	7	10-14	7½	10-14	10-12	8	12	8	

1) Lorsque les bordées sont suspendues. En rade, le capitaine est autorisé à organiser le service deux bordées, à savoir jusqu'à 12 heures de service par jour. 2) Y compris le temps nécessaire pour lever les escarilles. 3) En moyenne, c'est-à-dire alternativement 10½ heures et 13½ heures. 4) 5 heures le samedi et 10 heures en cas de service de nuit. 5) Plus le temps requis pour lever les escarilles. 6) 5 heures le samedi. 7) Exceptionnellement, il peut être exigé jusqu'à 12 heures de travail par jour, moyennant paiement des heures supplémentaires ou congé compensatoire de durée correspondante. 8) 8 heures dans les ports belges, 16 heures dans les ports étrangers. 9) En moyenne, c'est-à-dire alternativement 10 et 14 heures 8½ heures, y compris une demi-heure pour les travaux de préparation ou de terminaison. 10) 8 heures au long cours et au grand cabotage, pour le reste 16 heures. 11) Ou bien 24 heures en deux jours consécutifs dont l'un est un jour d'arrivée ou de départ. 12) Alternativement 10 heures un jour et 14 heures l'autre. 13) Non compris le temps nécessaire pour lever les escarilles. 14) 8 heures sur très peu de navires. 15) 8 heures en hiver et 9 heures en été.

ESPÉRANTO

Le prochain Congrès universel de Gothembourg.

Les organisations suédoises du personnel des chemins de fer et des marins seront officiellement représentées au prochain Congrès de l'Association espérantiste universelle (S.A.T.) qui se réunira à Gothembourg, du 14 au 19 août. Plusieurs conférences spéciales se réuniront à cette occasion, entre autres des conférences pour le personnel des chemins de fer et des tramways.

On sait que le Comité Exécutif de l'I.T.F. a décidé également de donner suite à l'invitation de se faire représenter aux assises.

Une décision importante.

Le récent Congrès du parti socialdémocrate suédois, le parti le plus puissant du pays qui compte plus de 200 000 membres et dispose de près de la moitié des sièges à la Chambre et de plus du tiers au Sénat, s'est prononcé en faveur de l'espéranto.

La section de Stockholm avait présenté une motion dans laquelle il est dit entre autres choses:

«Pour aucune autre classe sociale, le besoin de disposer d'une langue internationale ne s'est fait valoir à un tel point que pour la classe ouvrière. . . .»

Le désir d'une entente internationale s'est heurté dans la pratique et de toutes les manières, aux barrières linguistiques. . . .»

Pour la majorité, il est une quasi-impossibilité d'apprendre une langue étrangère, à l'aide d'une grammaire embrouillée et d'un dictionnaire volumineux. . . .»

Avec sa construction logique, sa grammaire limitée au strict minimum et son vocabulaire que tout homme cultivé connaît d'avance pour les trois quarts, l'espéranto offre une solution réelle du problème d'une langue internationale. Aux travailleurs, l'espéranto ouvre un monde nouveau.»

C'est pour cette raison que la section de Stockholm a proposé: «que le Congrès décide d'inviter les représentants du parti socialiste au Parlement à œuvrer pour l'inscription de l'espéranto aux programmes des écoles, au moins comme matière facultative,

«que l'Etat accorde les crédits voulus pour la formation d'enseignants en cette langue; et

«que le parti socialiste divulgue de toutes les manières la connaissance de l'espéranto et accorde son appui moral au mouvement espérantiste.»

A la suite de cette motion, les déclarations du Comité du Parti furent entre autres, les suivantes:

«Du fait que le contact international dans différents domaines tend à se développer toujours d'avantage, les difficultés découlant de la différence des langues jouent un plus grand rôle qu'auparavant. C'est pourquoi, la question d'une langue universelle est devenue d'une plus grande actualité qu'autrefois. Il va sans dire que ces circonstances touchent le mouvement ouvrier de façon toute spéciale. Pour des raisons politiques, une langue nationale déterminée ne pourra pas être acceptée comme langue mondiale. On est, par conséquent, obligé de rechercher la solution parmi les langues artificielles, selon le principe: «langue maternelle et langue auxiliaire», cette langue auxiliaire devant être enseignée, à côté de la langue du pays, dans les écoles du monde entier. Parmi les langues artificielles, l'espéranto viendra le premier en ligne de compte, vu qu'il est unique à être déjà très répandu.

Le Comité exprime sa sympathie pour le mouvement d'une langue universelle, comme un moyen d'entente entre des personnes de langues différentes. A l'aide de l'espéranto, la classe ouvrière pourra, plus que par le passé, exercer de l'influence sur les délibérations internationales. Ce sera plus particulièrement le cas pour les représentants ouvriers appartenant à des petites nations.»

Sur la base de cette argumentation, le Comité proposa: «que le Congrès, sur la base des motions proposées, en exprimant sa sympathie pour l'activité en faveur d'une meilleure entente entre des personnes appartenant à différentes nationalités, activité étendue par l'expansion de la langue auxiliaire espéranto, invite les membres du Parti à étudier cette langue et à l'utiliser dans leurs relations internationales, de même qu'à appuyer et encourager de toutes les manières le mouvement espérantiste.»

Lors des discussions sur ce point, la nécessité fut signalée entre autres, d'examiner la question dans le domaine international. Le citoyen Lindhagen, maire de Stockholm, proposa à ce propos, l'adjonction que voici:

«Le Congrès est invité à se prononcer en faveur d'un accord international tendant à adopter l'espéranto comme langue internationale, destinée à être enseignée dans les écoles du monde entier; le Parti devra à son tour, appuyer de pareils efforts.»

Après avoir été défendus par plusieurs délégués, parmi lesquels le camarade Eriksson, membre du Comité de l'Union des cheminots suédois, la proposition du Comité ainsi que l'amendement proposé, furent adoptés par le Congrès.