

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 :

Le Congrès de Stockholm	101
Chronique syndicale	103
L'idée de la gestion publique des chemins de fer traverse-t-elle une crise?	104
Communications du Bureau	106
Résolutions d'ordre général adoptées au Congrès de Stockholm	106

Cheminots :

Chez les cheminots d'Allemagne. — Le travail aux pièces	108
Mots pour rire	109

Ouvriers du Transport :

La prochaine Conférence internationale du Travail.	110
--	-----

Résolutions adoptées au Congrès de Stockholm	110
Aviation et automobilisme	111

Gens de Mer :

Bureau de renseignements à Cardiff	111
La grève des marins japonais	111
Espéranto	112

COMMUNICATIONS DIVERSES

Le Congrès de Stockholm.

Le Congrès de Stockholm portait l'empreinte de la phase de développement que l'I.T.F. traverse actuellement. Succédant à la période de reconstitution, commencée en 1919, pendant laquelle l'activité de propagande occupait le premier plan, s'est ouverte la période de travail calme, objectif et pratique pour l'amélioration des conditions d'existence des membres des organisations adhérentes.

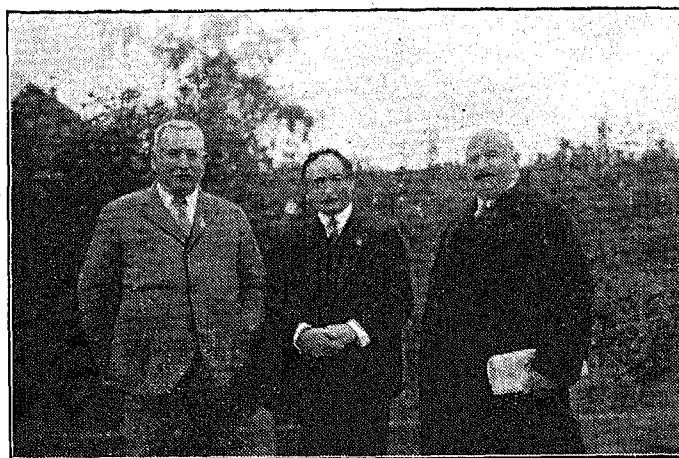
Ceci ne veut point dire que nous devons considérer le développement de l'I.T.F. comme ayant touché à son terme. Il est vrai qu'aucune autre Internationale syndicale ne compte autant de relations extra-européennes que l'I.T.F.; mais aussi longtemps que la grande majorité des organisations d'ouvriers des transports du monde entier ne sera pas adhérente à notre Internationale dans une mesure au moins égale que c'est le cas pour l'Europe, aussi longtemps l'I.T.F. ne pourra pas arrêter sa propagande.

Dans la phase actuelle de son développement et en considération de la concentration internationale croissante du patronat, l'I.T.F. doit de plus en plus consacrer son attention à la tâche proprement dite d'une Fédération internationale : renforcement des organisations nationales par une coordination des forces, complément du travail national quotidien par l'activité internationale.

C'est un travail ardu dont l'accomplissement est cependant indispensable à l'organisation internatio-

nale ouvrière qui désire remplir son devoir et ne pas se contenter d'une existence vide de sens réel. De même que l'édifice le plus admirable doit reposer sur des fondements solides, construits sous terre et ne contribuant aucunement à l'effet extérieur, de même la classe ouvrière militante ne pourra accomplir dans toute son ampleur sa tâche grandiose, mais difficile, que si ses organisations nationales et internationales ont réussi à conquérir par l'obscur travail de tous les jours la confiance des masses, ont su convaincre les adhérents de la communauté de leurs intérêts et ont su les pénétrer d'un esprit de fraternité et de solidarité internationales.

Dans le courant de ces dernières années, l'I.T.F. a travaillé dans ce sens; aussi dans les travaux du Congrès, l'examen des intérêts spéciaux des différentes catégories d'adhérents et des mesures susceptibles d'appuyer les organisations dans la lutte pour l'amélioration des conditions d'existence et de travail, occupait-il la première place. Les rapports sur l'activité des conférences spéciales témoignent de l'intérêt et de la collaboration croissante des organisations adhérentes. La décision de créer deux nouvelles commissions consul-



Trois vétérans de l'I. T. F. : Lindley, Ben Tillet, Döring.

tatives, l'une pour les cheminots, l'autre pour les travailleurs de la navigation intérieure, met en relief le souci de déterminer exactement les besoins des organisations syndicales sur le plan international, dans le double but de mettre le secrétariat en mesure de répondre pleinement aux exigences de la pratique syndicale journalière et d'amorcer une collaboration organique entre les organisations affiliées. Ce souci d'adaptation ne laissera d'éveiller l'intérêt des organisations qui se trouvent encore en dehors de nos rangs. Espérons que l'examen des travaux du Congrès, des conférences spéciales et du secrétariat de l'I.T.F. sera pour elles un encouragement à décider l'adhésion. Déjà quelques-unes d'entre elles ont contracté une dette morale envers nous.

Parmi les résolutions votées, l'une concernant l'organisation syndicale uniforme des agents des tramways, sans égard aux différences des formes des entreprises dans lesquelles ils travaillent et l'autre relative à l'organisation syndicale des conducteurs d'automobiles, contribueront également à rendre plus efficace la lutte de ces catégories pour de meilleures conditions.

Malgré l'intérêt consacré à ces questions spéciales, le Congrès n'a pas négligé les problèmes d'ordre général.

Le rapport présenté par Fimmen sur le thème «Capitalisme mondial et Internationale universelle» indiquait nettement quelle est la position de l'I.T.F. tant au point de vue organique que par rapport aux exigences auxquelles la classe ouvrière dans son ensemble doit faire face dans la phase actuelle de développement de la société capitaliste.

Le Congrès attesta de sa compréhension de ces questions par le vote de la résolution qui augmente les possibilités d'une extension de l'I.T.F. en une organisation mondiale et universelle d'ouvriers des transports. Il tombe sous le sens qu'après l'adoption d'une pareille résolution, les cheminots anglais retirèrent leur résolution tendant à inviter séparément les syndicats de l'Union Soviétique à adhérer à l'I.T.F. Puisse nos camarades des transports par eau et par terre de l'Union Soviétique prouver à présent qu'ils désirent sincèrement l'unité. Si la volonté réelle existe des deux côtés, il doit être possible, en dépit des difficultés actuelles, de trouver — dans une réunion commune par exemple — les voies et moyens qui pourront finalement aboutir à une concentration des forces.

Toutefois, l'Union Soviétique n'est pas l'unique pays qui se trouve en dehors du cadre de notre organisation. La résolution adoptée ouvre également la voie à un accord avec les organisations nombreuses des deux Amériques, d'Asie, d'Australie et d'Afrique qui devront avec nous constituer l'organisation mondiale des travailleurs des transports et des communications. La présence au Congrès d'un délégué de la Centrale syndicale du Mexique, permet l'espoir que l'appel du Congrès sera particulièrement entendu par les camarades de ce pays.

Ce fut certainement un moment mémorable lorsque, au cours des débats sur le rapport de Fimmen, le délégué de Palestine esquissa, en termes simples, mais venant du cœur, la situation misérable de ses camarades de travail et invoqua, sous l'émotion générale des congressistes, l'appui de l'I.T.F. pour réaliser une amélioration.



*Les congressistes extra-européens:
Vargas (Mexique), Maclean (Canada), Mollo (Argentine),
Cahan (Palestine).*

Le rapport traitant du «développement des moyens de transport modernes» avait pour objet d'attirer l'attention sur les difficultés énormes que la classe ouvrière — et plus particulièrement les travailleurs des transports et des communications — auront à surmonter à l'avenir et sur la nécessité d'établir dès à présent un certain ordre dans la situation chaotique où se trouve l'industrie des transports. Les débats intéressants qui suivirent ce rapport, notamment lors de la discussion de la proposition de l'Association anglaise des employés des chemins de fer, furent un des moments d'éclat du Congrès. Dans la forme modifiée sous laquelle elle fut adoptée, la résolution concernant la coordination des moyens de transports, mérite toute l'attention des organisations et un effort de leur part pour son application dans tous les pays.

L'adoption par le Congrès de la proposition du Comité directeur, tendant à ce que dans tous les pays les organisations du personnel des chemins de fer insistent auprès de leurs gouvernements respectifs pour que les délégations au Congrès de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer qui aura lieu à Madrid en 1930, comprennent des représentants du personnel, constitue un nouveau pas sur la voie vers la co-gestion réclamée par nous.

Le Congrès a recommandé aux organisations adhérentes et au monde du travail en général, de favoriser l'étude, la divulgation et l'emploi de l'espéranto. Ainsi, le mouvement espérantiste a reçu l'assurance que nous aussi, nous voyons dans une langue universelle une arme de valeur pour la classe ouvrière dont nous nous servirons pour hâter le moment de la victoire finale.

On peut dire, somme toute, que le Congrès de Stockholm était un congrès réussi, bien que le travail accompli ne soit pas de nature à en faire parler le monde extérieur. Ceci vaut mieux que le contraire. Un congrès où des divergences d'opinion se manifestent sur des sujets souvent plus ou moins abstraits, peut avoir de l'attrait pour les amateurs de sensations; toutefois, dans le bilan d'un pareil congrès, les résultats pratiques apparaissent souvent nuls, parfois négatifs. Rien de cela au Congrès de Stockholm. Un petit nuage — reste de tempêtes antérieures — se montra un moment; espérons qu'il a pu être dissipé pour de bon.

La réussite du Congrès est certainement due en grande partie à l'outil admirable que constituait le

Palais du Parlement dont les nombreuses salles et bureaux étaient à notre disposition, à l'aide inestimable de nos camarades suédois qui se dépensèrent sans compter, aux qualités du personnel de l'I.T.F. qui aussi bien pendant la préparation que pendant la durée du Congrès, donna toute sa mesure et, «last not least», à l'atmosphère de cordialité créée par l'accueil de nos hôtes suédois. Nous ne pouvons que répéter : les camarades suédois ont rendu bien ardue la tâche de tous les pays qui, après eux, recevront un de nos congrès, s'ils veulent tenter de faire mieux ! D'ailleurs, comment pourra-t-on jamais au monde surpasser une combinaison du «smörgasbord» et du soleil de minuit ?

Les élections au Conseil Général apportèrent quelques modifications, avec le concours des non-réélus ; les camarades Henson, Tomschik et Maxamin furent remplacés par les camarades Bevin, Forstner et Issajeff.

Ces noms seuls suffisent pour nous dispenser d'exprimer aux camarades sortants notre gratitude pour leur activité au profit de l'I.T.F. et de dire aux nouveaux élus quelles sont nos espérances à leur égard. Les mérites et les qualités des uns et des autres sont connus de tous.

Nous estimons toutefois que l'extension de l'I.T.F., depuis le moment où fut établi le système de représentation des pays et groupes de pays au Conseil Général, rendra nécessaire à la longue, d'une façon ou d'une autre, une modification ou extension de la représentation.

Bornons-nous cependant pour le moment à nous atteler de toutes nos forces à l'ample besogne dont le Congrès a chargé le secrétariat. Aux organisations la tâche de nous aider à développer parmi leurs membres la pensée internationaliste, dans l'esprit des décisions prises par le Congrès de Stockholm !

N.

Chronique syndicale.

Finlande.

La lutte héroïque des dockers finlandais n'est pas encore terminée. Il semble que les patrons, s'appuyant sur l'oligarchie de la finance, préfèrent rompre que plier. Le front des dockers est uni comme au premier jour de la grève, pendant que les briseurs de grève ne sont point en mesure de maîtriser la besogne. Pour autant qu'il s'agit de fils de la bourgeoisie, ceux-ci sont las de tenir tête aussi longtemps. Les prolétaires campagnards, égarés dans ces équipes jaunes, ont déjà fait grève à plusieurs reprises nonobstant que leurs salaires soient considérablement plus élevés que ceux revendiqués par l'organisation.

D'ici quelques semaines un grand nombre de ports finlandais seront gelés et la saison d'exportation du bois touchera à sa fin. Les conséquences de la grève apparaîtront alors dans toute leur ampleur. Il n'y a que cette exportation qui permette à la Finlande d'équilibrer son bilan commercial. Il est dès à présent certain que les exportations n'atteindront que 50 %, au maximum 60 %, de celles de l'année précédente. En présence de ce fait, on se demande pourquoi le gouvernement finlandais reste oisif. Sa volonté d'intervenir dans l'intérêt

du pays est manifeste, mais il craint la haute finance. L'immixtion du gouvernement conduirait fatalement à la reconnaissance des syndicats et c'est là précisément l'enjeu de la bataille.

Le mouvement syndical international des ouvriers des transports exige la liberté de coalition et la reconnaissance des syndicats. Il n'admettra pas que les magnats des ports de Finlande imposent unilatéralement des conditions de travail.

Si on n'aboutissait pas cette année à la conclusion d'une convention, l'Internationale s'apprêtera à une nouvelle bataille et réunira au cours de l'hiver les moyens pour reprendre la lutte de plus belle au printemps prochain.

L'expulsion de l'Union nationale anglaise des marins.

Du 3 au 8 septembre de l'année en cours s'est tenu à Swansea le Congrès des syndicats de Grande-Bretagne, qui vota sans discussion l'expulsion de l'Union nationale des marins. La raison directe de cette expulsion réside dans le fait que l'Union nationale des marins, c'est-à-dire son président-dictateur J. Havelock Wilson, refusait de donner une déclaration écrite par laquelle l'organisation s'engageait à ne pas continuer à donner une aide quelconque, soit financière, soit morale ou autre, à l'Union industrielle des mineurs (Miners' Industrial Union), organisation jaune fondée durant le grand conflit minier de 1926, en opposition à la Fédération des mineurs. Il faut chercher la raison indirecte dans le fait que Havelock Wilson qui, comme militant pour les intérêts des marins anglais s'est attribué de grands mérites dans le passé, a déserté moralement et de fait dans le camp ennemi et a identifié les intérêts des marins anglais avec ceux des armateurs anglais, surtout pendant la guerre et au cours des années de l'après-guerre.

Cette «trahison» des principes qu'il a soutenus lui-même un jour avec force, l'a conduit à créer en opposition à l'I.T.F. une Internationale de marins, à entraver l'établissement d'une réglementation légale internationale de la journée de 8 heures à bord, à mettre plusieurs fois les marins anglais au service des capitalistes anglais en qualité de briseurs de grève. Durant la grève générale en Grande-Bretagne en mai 1926, il refusa d'exécuter le mot d'ordre du Trades-Union Congress. Non seulement les marins britanniques continuèrent-ils à naviguer, mais ils chargèrent même du charbon dans les ports du continent, où les dockers s'y refusaient par solidarité avec les mineurs et les ouvriers des transports anglais. Depuis, Havelock Wilson hait l'I.T.F. et ses militants d'une haine ardente et irraisonnée.

Toutes les organisations adhérentes à l'I.T.F. prendront certainement connaissance avec satisfaction de cette décision d'expulsion qui n'a vraiment pas été prise hâtivement. Par elle la possibilité est rétablie de ramener enfin les marins anglais, sur le terrain national et international, au véritable syndicalisme. De quelle façon cela devra avoir lieu, c'est le mouvement syndical anglais lui-même qui devra en décider. Après cette exclusion, ce mouvement est en mesure d'entreprendre cette tâche et nous ne doutons pas, qu'en peu de temps, non seulement le Trades-Union Congress sera agrandi d'une organisation militante de marins, mais aussi l'I.T.F. bénéficiera de l'appui des marins anglais, indispensable au succès des tentatives pour régler et améliorer internationalement les conditions de travail des marins et à la réussite de la lutte en faveur de l'introduction de la journée de 8 heures.

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.

II.

NOUS avons fait allusion à la fin de l'article précédent à l'existence de certains faits qui, considérés en eux-mêmes, pourraient sembler indiquer que, dans divers pays, l'on tend à se détourner de la régie collective. Voyons à présent quels sont ces faits:

Au Danemark, le 21 décembre 1927, les députés de droite, Axel Dam et Villesen déposent au Parlement une motion invitant le gouvernement à présenter un projet de loi pour l'affermage ou la vente des chemins de fer à une compagnie privée.

En septembre 1927, une information de presse nous apprend qu'en Espagne, la Compagnie du Norte compte obtenir la concession pour l'établissement d'une ligne nouvelle entre Cuenca et Utiel.

En Grèce, en juin 1927, des bruits circulent selon lesquels le Gouvernement aurait l'intention de céder le réseau des chemins de fer de l'Etat à une compagnie privée.

En Hongrie, en décembre 1924, le projet d'étatisation des lignes de la Compagnie du Sud et de la ligne Raab-Oedenburg-Ebenfurt est écarté.

En Italie, en 1923, un projet de loi Carnazza contient les dispositions suivantes: Affermage gratuit du réseau ferré, pour une durée de 20 ans, à une société privée, avec faculté de résilier le contrat après 15 ans en tenant compte d'un préavis de deux ans. L'Etat garantira à l'exploitant un produit annuel minimum par kilomètre. Afin de rendre moins brusque le passage du régime étatique au régime industriel, l'Etat supportera les déficits éventuels du 1^{er} semestre. Les bénéfices nets serviront à rémunérer le capital en actions jusqu'à un taux de 7%. Les bénéfices au-delà de 7% jusqu'à 10% seront répartis à parts égales entre l'exploitant et l'Etat; l'excédent au-delà de 10% jusqu'à 12%, sera attribué à raison de $\frac{1}{10}$ à l'Etat et de $\frac{4}{10}$ à l'exploitant. Les bénéfices au-delà de 12% reviendront à l'Etat à raison des trois quarts, le reste étant versé au fonds d'augmentation du patrimoine. L'Etat puisera dans ce fonds pour couvrir les frais de renouvellement des installations fixes et du matériel roulant. La part de ces frais, à la charge de l'exploitant, sera de 15% durant les deux premières années du bail et diminuera par la suite de 1% tous les deux ans. L'exploitant devra dresser ses bilans conformément à son statut social, soumis à l'approbation gouvernementale. Il ne pourra pas accumuler des réserves supérieures au capital investi. A la fin de la gestion, la moitié des réserves reviendra à l'Etat. Les différends éventuels seront réglés par l'arbitrage.

Mais il convient de noter que ce projet de loi n'a pas été adopté. Par contre, un arrêté royal du 6 novembre 1924 contient les stipulations suivantes: Les chemins de fer secondaires des provinces nouvelles peuvent être concédés à des particuliers, à l'exception de ceux indispensables au réseau ferré de l'Etat. Le gouvernement garde cependant le droit de rachat. Un arrêté royal du

13 janvier 1927 règle l'allocation de subventions aux chemins de fer des provinces nouvelles.

Ajoutons qu'en vertu d'un arrêté royal du 31 décembre 1923, les services de navigation exploités jusque là par l'Administration des postes sont concédés à l'industrie privée.

En Pologne, en 1927, la Société générale d'Entreprises, la société Schneider & Cie et la société T.R.I. (Towarzystwo Robot Inzynierowskich) obtiennent une concession pour la construction et l'exploitation de 931 km. de lignes nouvelles et 311 km. de lignes sont concédées à un consortium anglo-polonais, propriétaire de la maison Armstrong Withworth & Cie.

Au Portugal, en 1927, les deux réseaux de l'Etat, les «Caminhos de Ferro do Minho e Douro» (511 km.) et «Caminhos de Ferro do Sul e Sueste» (869 km.) sont affermés à la «Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes» pour la durée de 30 ans. Les principales conditions d'adjudication pour l'affermage publiées dans le Journal officiel No. 258 du 18 novembre 1926, sont les suivantes: Le prix du bail est de 3.000 contos*) par an et par réseau. L'Etat touche en outre 85% des bénéfices nets. Les pertes financières sont supportées par la compagnie fermière, à moins qu'il ne soit prouvé qu'elles résultent d'événements dus à la force majeure. Un délégué du gouvernement participe à l'administration des deux réseaux; les tarifs sont soumis à l'approbation du gouvernement. Les litiges seront réglés par arbitrage. Les parties auront le droit de demander, après une première période de 10 ans, une révision des clauses du bail de 5 ans en 5 ans. A partir de la 15^{ième} année, le gouvernement a la faculté de raccourcir ou de prolonger la durée de la concession.

En Roumanie, de 1922 à 1924, la question de l'affermage des chemins de fer de l'Etat fait l'objet d'études et de discussions. D'autre part, en 1924 et 1925, on propose de céder à la Société roumaine du Danube les services de navigation de l'Etat et cette question donne lieu à des discussions prolongées.

En ce qui concerne la Tchécoslovaquie, en 1926, on peut lire dans les journaux le communiqué suivant du ministère des chemins de fer: «A propos d'informations parues dans la presse annonçant que des négociations ont lieu concernant l'affermage éventuel des chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque à un consortium étranger, et disant que le ministère aurait taxé la valeur du réseau ferré à 25 milliards de couronnes, le ministère tient à déclarer que la valeur du réseau ferré n'a point fait l'objet de négociations et que les chiffres publiés par quelques journaux sont absolument inexacts». En 1927, l'ancien ministre des chemins de fer, M. Riha, se rend à Paris afin de «prendre connaissance» d'offres, dont les plus importantes proviennent du groupe Howard-Kelley et d'un consortium bancaire tchéco-américain.

* * *

*) 1 conto = 1000 escudos.
1 escudo = environ 1.15 à 1.20 frs. français.

NOUS nous occuperons plus loin d'une manière spéciale de ce qui concerne la Belgique et l'Allemagne. Auparavant, nous voudrions citer encore un certain nombre de faits qui ont pu être interprétés de certains côtés, comme la manifestation d'une hostilité croissante à l'égard des entreprises publiques, mais qui, dans une certaine mesure au moins, et bien que manifestant parfois l'action des circonstances que nous venons de caractériser, se rattachent essentiellement à la tendance, exposée plus haut, à la constitution des grands services de la collectivité en entités économiques de droit public jouissant d'une autonomie relative ou totale.

Au *Danemark*, le 13 juin 1927, une commission est chargée de simplifier les rouages administratifs. Pour les chemins de fer, elle fait des propositions qui tendent aux objectifs suivants: Autonomie, rémunération du capital, liberté tarifaire, fonds de compensation formé par des bénéfices, destiné à combler des déficits.

En *Hongrie*, en 1927, un décret du Gouvernement No. 8022/M.E. édicte au sujet des chemins de fer un ensemble de dispositions dont les principales sont les suivantes: Régie autonome dirigée par le directeur général; le ministre du Commerce ne peut intervenir qu'en faveur de mesures de salut public; la régie est contrôlée par la Cour des comptes et la «Centrale de contrôle des instituts financiers»; un organisme nouveau, le Comité de Direction, assiste le directeur général de ses conseils et renseigne le gouvernement; des représentants des ministres des Finances et du Commerce assistent aux réunions du comité avec voix consultative; le gouvernement fournit un certain capital et veille à la formation d'une réserve; le gouvernement paye aux chemins de fer les services rendus par ceux-ci à d'autres ministères; le directeur est libre en matière de tarifs, mais le gouvernement a le droit d'intervenir au sujet des traitements du personnel, des nouveaux travaux et des commandes importantes; la Régie doit payer une taxe de circulation de 5 %.

En *Pologne*, en septembre 1924, les chemins de fer sont constitués en régie séparée, investie de la personnalité civile, soumise à l'autorité gouvernementale en matière de sécurité, construction de lignes nouvelles, tarifs, emprunts etc., mais autonome en matière financière et administrative. Les services rendus par la Régie à l'Etat ne sont pas gratuits. La direction de l'entreprise est confiée au directeur général. Celui-ci est désigné par le Président de la République et doit soumettre le bilan de l'entreprise à l'approbation du ministre des Communications.

En 1927, ces innovations ayant paru insuffisantes, une commission est chargée de préparer un projet de commercialisation du réseau ferré. Les propositions de cette dernière ont été soumises en 1928 au conseil des ministres.

En *Roumanie*, une loi en date du 13 juin 1925, érige les chemins de fer de l'Etat en régie autonome, libérée d'obligations fiscales et dirigée par un conseil d'administration de 9 membres; à savoir:

- 3 ingénieurs, dont deux faisant partie du personnel de l'administration;
 - 1 juriste désigné par le ministre de la Justice;
 - 1 fonctionnaire désigné par le ministre des Finances;
 - 1 représentant de l'industrie
 - 1 représentant du commerce
- } proposés par le ministre de l'Industrie et du Commerce;
- 1 représentant de l'agriculture, proposé par le ministre de l'Agriculture;
 - 1 général, nommé par le ministre de la Guerre, d'accord avec l'état-major.

Les tarifs doivent couvrir les frais d'exploitation, de renouvellement du matériel et de premier établissement. Les tarifs de faveur accordés aux ministères et à des industries spécialement protégées par la loi, ne peuvent pas descendre au-dessous du prix de revient, et doivent être fixés par le Conseil des Ministres. Les bénéfices de l'exploitation sont versés au Trésor.

Mais il y a lieu de relever que pour ce pays une nouvelle loi en date du 1^{er} février 1927 annule le principe de l'autonomie et substitue à celle-ci l'autorité du sous-secrétaire d'Etat aux chemins de fer. Le Conseil d'administration est remanié, sa composition devenant la suivante:

- 1 député désigné par la Chambre;
- 1 sénateur désigné par le Sénat;
- 3 ingénieurs, dont deux des cadres de l'administration;
- 2 juristes;
- 2 fonctionnaires du ministère des Finances;
- 1 représentant de l'industrie;
- 1 représentant du commerce;
- 1 à 4 représentants des grandes banques ayant mis des capitaux à la disposition des chemins de fer.

Le conseil a un caractère exclusivement consultatif et de contrôle.

En *Tchécoslovaquie*, la loi du 18 décembre 1922 (No. 404) classe les chemins de fer parmi les entreprises de l'Etat à caractère commercial. Comme tels, ils doivent se suffire à eux-mêmes. Ils n'ont pas l'obligation de rendre des services à titre gratuit à l'Etat ou aux autres entreprises de l'Etat. L'entreprise des chemins de fer est dirigée par un Comité de direction dont un membre (fonctionnaire) est nommé par le ministre des Finances, les autres membres, ainsi que le président, étant nommés par le ministre des Chemins de fer. Un tiers des membres désignés par le ministre des Chemins de fer peuvent être choisis en dehors des cadres de l'entreprise. Le Comité de direction est soumis à l'autorité du ministre. Les conditions de travail du personnel sont fixées par voie de contrat collectif.

Pour la *Yougoslavie*, en 1927, le ministère des Communications prépare un projet de commercialisation des chemins de fer. Ce projet prévoit la formation d'un consortium auquel participeraient divers ministères, le Parlement, les Chambres du commerce et de l'industrie, le Conseil économique, le Sénat de l'université et l'Association des juristes yougoslaves. Le consortium recevrait de l'Etat un capital de roulement improductif d'intérêts qui devrait être remboursé dans un délai de 12 ans. 10 % des bénéfices nets seraient versés au personnel, 10 % à la Caisse des pensions et 80 % au Trésor. Ce projet, soumis à une Commission d'études, subit en 1928 quelques modifications. La Commission propose une régie autonome semblable aux autres monopoles de l'Etat avec une gestion financière indépendante. La régie aurait le droit de contracter des emprunts jusqu'à concurrence de 100 millions de dinars. Le Conseil d'administration serait composé de 12 membres nommés pour une durée de six ans.

D'une manière générale, et sous la seule réserve du dernier changement concernant la Roumanie, ces diverses formes, projetées ou réalisées, ne constituent point des atteintes au principe de la gestion publique des chemins de fer. Elles manifestent seulement une tendance très nette à l'autonomie, tendance qui, au cours de cette période, s'est assurément trouvée renforcée par le besoin général d'assainissement des finances publiques.

(A suivre.)



LES PARTICIPANTS AU

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Exécution des décisions du Congrès de Stockholm.

Les organisations affiliées recevront au cours du mois de septembre des circulaires relatives à l'exécution des décisions prises à Stockholm.

Nous comptons sur la collaboration de tous.

Cotisations reçues.

1923.

Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France	Frs.	10.000.—
Union des chauffeurs de Tchécoslovaquie	Fl.	134.88
Fédération allemande du Trafic	M.	8.000.—
Union des transports d'Irlande	Fl.	300.—
Union des marins danois	Fl.	96.—
Union des cheminots autrichiens	Fl.	1.299.53
Union des cheminots de Norvège	Fl.	330.—
Union des cheminots yougoslaves	Fl.	212.72
Association des mécaniciens danois	Cour.	86.—
Union des cheminots d'Allemagne	M.	6.000.—
Fédération anglaise des agents des cadres	£	60.—
Union des cheminots de Lettonie	Fl.	309.36
Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique	Fl.	760.—
Centrale belge des tramways et vicinaux	Frs.	3.000.—
Union des transports de Finlande	Fl.	105.—

Résolutions d'ordre général adoptées au Congrès de Stockholm.

Résolution concernant la coordination des moyens de transport.

«Le Congrès, reconnaissant et regrettant le chaos qui découle des formes actuelles de transport, se concurrençant les unes les autres, déclare qu'il en résulte pour les gouvernements de tous les pays la nécessité d'entamer

une enquête approfondie sur les services de transports de toute nature et recommande l'institution, dans tous les pays, de commissions consultatives devant comprendre des représentants des travailleurs de l'industrie des transports, dans le but d'assurer de la sorte la coordination des différents moyens de transport, de même que la gestion la plus efficace et la plus économique dans l'intérêt de la communauté.

Le Congrès confirme l'opinion précédemment exprimée que dans les circonstances actuelles, la propriété et l'administration par l'Etat constituent l'unique solution satisfaisante, ce qui n'implique pas que la gestion des services de transports doive nécessairement faire partie de l'administration générale de l'Etat.»

Développement de la circulation routière.

«Considérant l'accroissement considérable des genres de véhicules de transport routier et l'augmentation du nombre des accidents mortels qui en est une conséquence, le Congrès s'engage à appeler sans cesse, par la voie des organisations adhérentes, l'attention des gouvernements des pays respectifs sur l'opportunité d'une politique progressive d'amélioration des routes tendant à une extension du réseau routier, tant par rapport à l'élargissement de toutes les routes existantes qu'à la construction de nouvelles routes de grande communication.

Le Congrès estime que ces travaux d'extension tout en étant nécessaires dans l'intérêt de la sécurité publique, offriraient l'avantage de procurer un emploi à de nombreux travailleurs actuellement en chômage et seraient donc à tous égards d'une grande utilité.»

Unification des heures de service et de repos.

«Le Congrès donne mission au Comité Exécutif de l'I.T.F. de se mettre en relation avec le Bureau international du Travail à Genève afin d'obtenir une réglementation internationale, sur la base de la semaine de 48 heures, des dispositions régissant dans les divers pays les heures de service et de repos du personnel des chemins de fer et tramways, ainsi que des conducteurs d'automobiles, de même qu'une uniformisation de l'application pratique de ces dispositions.»



CONGRÈS DE STOCKHOLM.

Résolution concernant l'extension de l'I.T.F.

«Le Congrès international des ouvriers des transports, réuni à Stockholm, du 9 au 14 juillet 1928,

Considérant que, comme suite à la propagande et à l'activité de l'I.T.F., presque toutes les organisations de cheminots, ouvriers des transports et marins d'Europe sont à présent adhérentes et que quelques-unes des organisations d'Amérique, d'Asie, d'Afrique et d'Océanie entrant en ligne de compte ont également été amenées par elle dans le cadre international;

Constata toutefois que le nombre des organisations extra-européennes de cheminots, ouvriers des transports et marins adhérant à l'I.T.F. est toujours de beaucoup inférieur au nombre de celles non encore adhérentes;

Regrettant ce fait et considérant que l'activité et la concentration internationale croissantes du capitalisme rendent de plus en plus nécessaire de développer l'I.T.F. en une Internationale universelle, groupant toutes les organisations d'ouvriers des transports;

Convaincu qu'aussi bien dans la lutte contre le militarisme et le danger de guerre menaçant que dans celle contre l'impérialisme, une collaboration aussi étendue que possible de tous les ouvriers des transports, quelle que soit leur race ou nationalité, est d'une nécessité impérieuse et que la lutte pour l'émancipation de la classe ouvrière ne pourra être menée à bonne fin que si les travailleurs de toutes les races marchent et militent sur un pied d'égalité, dans l'armée des travailleurs syndiqués,

Adresse aux organisations de cheminots, d'ouvriers des transports et de marins de tous les pays l'appel de décider l'adhésion à l'I.T.F. et donne mission au Conseil Général, au Comité Exécutif et au Secrétariat:

a) de consacrer une attention spéciale à la propagande en faveur d'une adhésion parmi les organisations des pays qui se trouvent encore en dehors du cadre international de l'I.T.F.;

b) d'étudier et de préparer les mesures voulues pour que l'I.T.F. puisse, au point de vue organique aussi bien qu'économique, répondre aux désirs et besoins des organisations d'ouvriers des transports extra-européennes.»

Résolution de protestation contre le fascisme et la réaction.

«Le Congrès international des ouvriers des transports élève nouvellement ses protestations contre la terreur qui règne contre les travailleurs en général et contre les ouvriers des transports, cheminots et marins en particulier, sous le régime fasciste en Italie et sous les gouvernements analogues dans un nombre d'autres pays.

Il donne expression à sa sympathie et sa solidarité avec les victimes de la réaction existante et adresse aux ouvriers des transports de tous les pays l'appel d'œuvrer en faveur de la démocratie et de la liberté de la classe ouvrière.»

Délégation de représentants syndicaux aux assises de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer (Madrid 1930).

«Il faut que dans tous les pays dont les gouvernements participent à la session de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer, devant avoir lieu en 1930 à Madrid, l'on vise à obtenir que des représentants des organisations du personnel des chemins de fer, fassent partie des délégations.»

Espéranto.

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

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



Chez les cheminots d'Allemagne. Le travail aux pièces.

Une des premières réformes auxquelles s'est attachée l'organisation des cheminots après la révolution, fut la suppression du travail aux pièces. Après que le patronat allemand, dans lequel il faut inclure l'administration des chemins de fer, se fut rattrapé en 1920 de ses défaites, tout a été mis en œuvre pour réintroduire le travail aux pièces. On a fait usage de mesures de pression des plus brutales; une série d'ateliers ont été supprimés. Les travailleurs des chemins de fer ont dû se résigner à la réintroduction du travail aux pièces.

En dépit de son opposition de principe, l'organisation a été obligée de se préoccuper de la mise en pratique de cette réforme à rebours pour en atténuer autant que possible les effets néfastes. Elle y a réussi en participant à l'élaboration des directives sur le travail aux pièces, directives qui font partie du contrat collectif. Pour le moment existent des directives conventionnelles relatives aux :

- 1) travaux de réparations dans les ateliers;
- 2) travaux dans les hangars de marchandises et hangars de transbordement;
- 3) travaux d'entretien de la voie;
- 4) travaux accessoires dans les ateliers, tels que chargement de charbon, désinfection de wagons, etc.;
- 5) travaux dans les ateliers d'imprégnation des bois.

Si je m'occupe ici tout spécialement du travail aux pièces dans les ateliers, je le fais parce que les directives y relatives, venues entre l'administration et les organisations syndicales, ont été traduites en plusieurs langues et communiquées à d'autres administrations, accompagnées sans doute de commentaires. Il faut donc s'attendre à ce que le système trouve des imitateurs en dehors de l'Allemagne, avec cette différence que les dispositions favorables aux ouvriers en seront écartées.

Lors des négociations relatives à la réintroduction du travail aux pièces, les parties contractantes étaient d'accord sur un point : le système d'avant 1918 — machine de favoritisme — ne pouvait plus entrer en ligne de compte. Une convention signée au début de mars 1921 fixait les premières directives. Mais il devait se révéler bientôt que les formules mathématiques indiquées dans ces directives, aboutissaient à des évaluations très différentes entre elles. Les taxations du travail étaient exprimées en valeur-temps, non pas en valeur argent. Un taxateur choisi par accord entre l'administration et le Conseil d'Usine, avait à évaluer le temps nécessaire à l'exécution d'un travail donné. La taxation devait être basée sur le rendement normal d'un ouvrier moyen. Des conflits entre le taxateur et les ouvriers intéressés étaient arbitrés par un Comité paritaire de l'atelier. Le Comité paritaire comprenait trois représentants de l'Administration et trois représentants des ouvriers. A défaut de majorité au sein de ce Comité, le travail était exécuté à l'heure. Il serait oiseux d'énumérer ici les inconvénients que comportait cette méthode. Ces inconvénients résultant en

orde principal de la taxation, il fallut tenter une réforme du procédé de taxation. Des négociations créèrent une autre base. La nouveauté résidait dans le fait qu'on cherchait à déterminer les temps-pièces *) par un chronométrage. La nouvelle convention fixe la taxation en temps-pièces pour la règle générale. Une instruction spéciale, qui fit également l'objet de négociations, règle l'application du chronométrage. Les buts des chronométrages doivent être :

- 1) de déterminer le temps-pièce exact;
- 2) de déterminer le meilleur procédé de travail;
- 3) de supprimer les entraves à la continuité du travail;
- 4) de supprimer les mouvements inutiles des ouvriers;
- 5) de réexaminer les taxations à propos desquelles il y a contestation;
- 6) de constater des défauts d'aménagement du chantier;
- 7) de créer les bases pour une fiche de travail;
- 8) de fixer des normes de temps pour les opérations se répétant fréquemment ainsi que pour les temps perdus.

Les résultats du chronométrage des diverses opérations partielles d'un travail donné sont consignés sur un formulaire dans l'ordre de leur exécution. Cette constatation est faite par un Comité de chronométrage.

Ce Comité se compose du chef de l'atelier, du chronométreur, du contremaître compétent et d'un homme de confiance du Conseil d'Usine. Le temps consacré à l'exécution du travail est mesuré séparément pour chaque détail d'opération, comme pour l'ensemble du travail, et est consigné sur un formulaire. Dans le chronométrage l'opération est décomposée comme suit :

- 1) *travail principal* : les travaux exécutés à la main ou à la machine;
- 2) *travail d'apprêt* : les travaux de préparation ainsi que ceux devenant nécessaires après la terminaison du travail principal;
- 3) *pertes de temps*; celles-ci peuvent être de nature individuelle ou objective, évitables ou inévitables.

Les durées de ces temps additionnées donnent la base pour la fixation du temps-pièce. En vertu des directives sur le travail aux pièces, l'ouvrier est obligé de travailler à plein déploiement de forces, c'est-à-dire qu'il doit travailler pendant le chronométrage comme s'il travaillait déjà au salaire aux pièces. Ici encore, la fixation du temps-pièce doit avoir lieu sur la base du rendement normal d'un ouvrier moyen. Comme il faut s'attendre toutefois à ce que le travail exécuté sous une surveillance aussi sévère ne soit pas normal, il a été prévu d'emblée que le travail doit être exécuté à plein déploiement de forces. On tente alors d'établir le rendement normal en augmentant de 20 % le temps accusé par le chronométrage, c'est-à-dire que la durée totale constatée par le chronométrage plus 20 % est à considérer comme temps-pièce.

Abstraction faite des difficultés d'introduction, résultant de l'aversion des ouvriers à travailler sous une telle surveillance, ce système de taxation ne révélait que peu de défauts. Les difficultés surgirent lorsque les temps-pièces ainsi déterminés devaient être normalisés, c'est-à-dire servir de temps-types pour tous les ateliers du Reich. Un service spécial fut établi à l'administration centrale. Il était chargé de réunir

*) temps alloué pour l'exécution d'un travail.

tous les temps-types, d'en choisir les plus favorables et de surveiller leur application dans tous les ateliers. Des injustices devenaient ainsi inévitables et l'organisation syndicale a dû intervenir énergiquement. Elle a réussi à atténuer dans une mesure considérable les effets désagréables de la mesure.

Ce service spécial ne s'est pas borné à rechercher les temps-pièces les plus courts pour un travail déterminé, mais il est allé rechercher les durées les plus courtes des divers détails d'opération d'un travail donné, obtenues dans les ateliers les plus divers, et a composé ainsi une nouvelle allocation de temps. Dans les ateliers où l'on devait travailler suivant ces temps-types, tout le monde était loin de se douter de quelle façon ces allocations de temps avaient été calculées. Dans la plupart des cas il n'était pas possible d'exécuter les travaux dans les délais prévus. Il fut alors convenu entre les parties contractantes que ces temps-types ne pourraient être appliqués que si le Conseil d'Usine avait déclaré possible l'exécution du travail suivant les indications de la fiche. Il est interdit d'appliquer les temps types sans délivrer une fiche de travail. Cette fiche décompose le travail dans tous ses détails d'opération et permet au Conseil d'Usine de se rendre compte:

- 1) dans quel atelier le chronométrage a eu lieu;
- 2) de quelles machines on a fait usage;
- 3) de quels autres outils on a fait usage;
- 4) de l'aménagement général et de l'organisation du travail, et
- 5) dans quel ordre les diverses opérations partielles du travail doivent être exécutées.

En faisant connaître l'atelier où le temps-pièce a été établi, le Conseil d'Usine est mis en mesure d'en contrôler l'exactitude. Des difficultés surgissent dans un autre domaine, résultant des différences de l'organisation du travail et de l'aménagement, d'un atelier à l'autre. Les machines, les outils et l'aménagement fonctionnent rarement aussi bien que lors du chronométrage. Les parties contractantes se sont mises d'accord pour donner au Conseil d'Usine le droit de refuser l'exécution du travail à la tâche, aussi longtemps que la direction de l'atelier n'a pas remédié aux inconvénients de ce genre. On remarque ici nettement la tendance d'établir un contrôle ouvrier réel sur la direction de l'atelier.

Dans l'état actuel des choses à la Reichsbahn, un Conseil d'Usine capable et actif est l'Alfa et l'Oméga de l'action syndicale dans l'atelier. Gare aux ouvriers si le Conseil d'Usine n'est pas à la hauteur de sa tâche! Avec ce système compliqué, ils sont alors exposés à tous les arbitrages.

Il y a eu aussi des actes vexatoires. Des agents de surveillance se sont placés à n'importe quelle heure de la journée derrière un ouvrier, la montre en main ou en poche, et ont contrôlé en secret les temps-pièces réalisés dans la pratique. L'organisation est parvenue à faire interdire des agissements aussi indignes. Le droit de faire des chronométrages est exclusivement réservé au Comité chargé de cette opération. Ce Comité comprend obligatoirement un délégué du Conseil d'Usine. Lors de chronométrages du travail de brigades, où plusieurs chronométrateurs doivent travailler simultanément, un délégué du Conseil d'Usine doit être adjoint à chaque chronométrateur. Le rôle du délégué du Conseil d'Usine est moins de contrôler les ouvriers que de surveiller le procédé de chronométrage.

Ce qui précède montre à suffisance que la complication du système comporte de très gros risques pour les ouvriers quand l'organisation syndicale ainsi que le Conseil d'Usine n'ont pas un droit de regard et

de surveillance étendu. Il n'est naturellement pas possible de traiter dans le cadre étroit d'un article toutes les particularités. Le Syndicat des cheminots d'Allemagne se met à la disposition de toutes les organisations soeurs, pour fournir tous les renseignements désirés.

On peut prévoir d'ores et déjà que le patronat pourra renoncer à l'avenir et au travail aux pièces et à offrir aux ouvriers un stimulant (sursalaire). Car ce système de travail aux pièces *prépare* la création de normes-temps, qui seront combinées avec *le travail à la chaîne*. L'organisation ouvrière aura à veiller que les normes établies par le travail aux pièces, donc avec un maximum de continuité d'effort, ne servent pas à fixer la tâche normale d'un ouvrier moyen. Dans un certain nombre d'ateliers de réparation de wagons de la Reichsbahn, le travail à la chaîne a été introduit. Chaque wagon passe à des intervalles égaux chez 8 ou 9 brigades. L'importance numérique de chaque brigade ainsi que le temps nécessaire à l'exécution des travaux sont calculés par la direction de l'atelier. Ni un ouvrier ou une brigade pris isolément, ni les brigades prises dans leur ensemble, ne peuvent exercer une influence sur l'allure du travail. A la minute déterminée d'avance, le véhicule est conduit automatiquement au chantier de la brigade suivante. A ce moment le travail doit être terminé. Les ouvriers touchent un supplément de salaire sous forme d'un pourcentage fixe du salaire de base.

Dans un prochain numéro, nous examinerons spécialement les effets du travail aux pièces sur le processus de la rationalisation.

F. r. A p i t z s c h.

Mots pour rire.

Un reportage communiste de notre Congrès.

Nous lisons dans l'«Humanité» du 13 juillet 1928 :

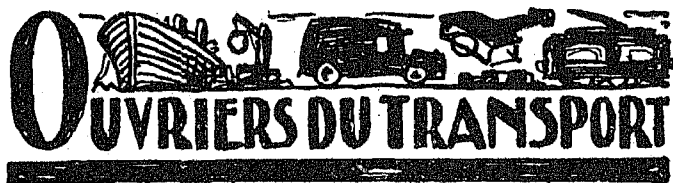
«La Fédération internationale des transports tient actuellement ses assises internationales. Le Congrès qui a *commencé hier*, durera jusqu'au 17. Nous ne connaissons que le sommaire de ses travaux, mais par son contenu, nous pouvons *préjuger* de ce que seront les débats». (Nos italiques. Réd.)

Effectivement le reporter ne débite que... préjugés et erreurs de dates. En voici un autre chantillon :

«L'*impérialisme syndical* de l'I.T.F. est encore beaucoup mieux caractérisé par l'*absence complète de discussion* sur les conditions de vie et de travail des *ouvriers* des transports dans les pays *coloniaux* et semi-coloniaux». (Nos italiques.)

Oyez maintenant l'«Humanité» du 26 juillet 1928 :

«L'I.T.F. vient de clore son Congrès annuel, qui siégeait cette fois dans le Parlement de la capitale suédoise. La séance finale a été presque entièrement réservée à la discussion d'un projet de résolution du Conseil général concernant les problèmes relatifs à l'*organisation des ouvriers coloniaux* et à la grande et éternelle question de l'unité syndicale. Les chefs d'Amsterdam ont fait leur possible pour écarter ce débat important d'un Congrès d'ailleurs si paisible. On *dépêcha Jouhaux en toute hâte à Stockholm où il n'arriva qu'à la dernière séance juste pour assister à la défaite de ses amis*!!! (Nos italiques.)



La prochaine Conférence internationale du Travail.

Nos lecteurs sont déjà au courant du fait que la douzième session de la Conférence internationale du Travail (1929) aura à s'occuper de la protection des ouvriers occupés au chargement et déchargement des navires contre les accidents.

Le B. I. T. a fait parvenir aux gouvernements le questionnaire suivant :

1. Etes-vous d'avis que la Conférence doive adopter un projet de convention concernant la protection contre les accidents dont sont victimes les travailleurs occupés à bord et à terre au chargement ou au déchargement des navires ?

2. (1) Dans l'affirmative, quels risques professionnels le projet de convention devrait-il viser en premier lieu ?

(2) Etes-vous d'avis que le projet de convention devrait couvrir par exemple les cas suivants :

a) Travail à terre.

Chemins et voies d'accès aux docks, quais, etc. — Eclairage — Lieux de travail — Endroits de débarquement — Protection des endroits dangereux — Moyens d'accès entre la terre et le navire; etc.;

b) Travail à bord.

Moyens d'accès entre le navire et la terre, moyens d'accès aux cales et aux lieux de travail, moyens d'accès entre navires — Eclairage du navire — Hauteur des surbaux — Moyens de transport entre le quai et le navire lorsque ce dernier n'est pas à quai — Moyens d'évacuation des cales inférieures lors de la manutention de cargaisons en vrac, telles que le charbon, etc.;

c) Travail à terre et à bord.

Compétence des personnes occupées à la conduite des appareils, engins de levage et autres — Contrôle et essais de tous engins fixes ou non — Moyens de protéger les ouvriers lors de la manutention ou du travail à proximité de cargaisons explosives, inflammables, corrosives, poussiéreuses ou autrement dangereuses, etc. ?

3. Quelles sont, à votre avis, les dispositions relatives aux divers points mentionnés ci-dessus, ou à d'autres que vous désiriez ajouter, qui devraient faire l'objet du projet de convention :

a) pour le travail à terre,

b) pour le travail à bord ?

4. Etes-vous d'avis que le projet de convention devrait prescrire les méthodes adéquates d'inspection et de perfectionnement des constructions et des appareils, etc., la tenue de registres à cet effet, etc. ?

Quelles dispositions y aurait-il lieu d'insérer à cet effet dans le projet de convention ?

5. Etes-vous d'avis que le projet de convention devrait déterminer la responsabilité qui, au point de vue de la protection des dockers contre les accidents, incombe aux différents organismes et personnes intéressés, en vue de l'application des dispositions relatives à la sécurité prévues par le projet de convention ?

6. Etes-vous d'avis que le projet de convention devrait contenir des dispositions (dans l'affirmative, quelles dispositions ?) relatives :

a) aux premiers soins, aux ambulances, etc.,

b) à l'institution de comités de sécurité, à la colla-

boration entre ouvriers, patrons et autorités au sujet de la sécurité ?

7. Quelles sont, à votre avis, les autres questions relatives à la protection générale des dockers contre les accidents qui devraient faire l'objet d'un projet de convention ?

Nous rappelons la décision de la commission consultative de la section des dockers en vertu de laquelle nos organisations devront faire valoir leur influence auprès des gouvernements pour l'acceptation du projet élaboré par l'I.T.F. Ce projet a été envoyé à tous les gouvernements.

Résolutions adoptées au Congrès de Stockholm.

Résolution concernant la prévention des accidents pour les conducteurs d'automobiles.

«La Conférence internationale des conducteurs d'automobiles réunie à Stockholm, le 10 juillet 1928;

Exprime sa satisfaction au sujet du vote par la XI^{ème} session de la Conférence internationale du Travail, de la proposition du délégué ouvrier belge tendant à l'ouverture d'une enquête sur les risques professionnels auxquels sont exposés les conducteurs d'automobiles et les autres travailleurs de l'industrie des transports automobiles;

Estime qu'il y a lieu de soumettre au Bureau International du Travail une liste des points sur lesquels devrait porter cette enquête, dans l'intérêt de l'activité syndicale et sociale des organisations de chauffeurs et

Charge le secrétariat de faire parvenir au Bureau International du Travail un projet de questionnaire, dans lequel il est particulièrement tenu compte des besoins des organisations de chauffeurs.»

Organisation syndicale des conducteurs d'automobiles.

«Le Congrès de la Fédération internationale des ouvriers du transport confirme la résolution ci-dessous, votée par la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles tenue à Paris en 1927, et donne mission au Conseil général de l'I.T.F. de s'employer pour qu'il soit tenu compte de ladite résolution :

«La Conférence internationale des chauffeurs constate que les intérêts des conducteurs d'automobiles ne peuvent être sauvegardés de façon efficace que si les chauffeurs professionnels sont syndiqués sans distinction de catégorie, dans chaque pays, dans l'organisation syndicale entrant en ligne de compte. Sont à considérer comme organisations compétentes les organisations affiliées à la Centrale nationale des syndicats d'un pays et à la Fédération internationale des transports. Il faut éviter que les chauffeurs créent des clubs et associations séparés ou soient syndiqués dans d'autres organisations que celles ci-dessus.»

Résolution relative à l'organisation syndicale du personnel des tramways.

«Le Congrès estime 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.»

Résolution concernant le projet de convention pour la protection des ouvriers des ports et docks.

«Le Congrès de la Fédération internationale des ouvriers du transport, réuni à Stockholm du 9 au 14 juillet 1928, approuve le rapport de la section des dockers et, en leur signalant plus particulièrement le projet de convention pour la protection des travailleurs des ports et docks, fait appel aux organisations adhérentes de s'employer par tous les moyens pour que les gouvernements respectifs adoptent le projet de l'I.T.F. dans leur réponse au questionnaire à expédier au Bureau international du Travail.»

Résolution concernant l'amélioration des conditions de travail des travailleurs de la navigation intérieure.

«La Conférence des travailleurs de la navigation intérieure constate avec regret qu'en dépit de la résolution votée par la Conférence des bateliers, siégeant lors du Congrès tenu à Paris en septembre 1926, aucune amélioration réelle de la situation dans la navigation intérieure, critiquée à cette occasion, ne peut être constatée.

En ce qui concerne plus particulièrement la revendication formulée dans la résolution susvisée tendant à la suppres-

sion des travaux de chargement et déchargement par des membres de l'équipage, une amélioration ne peut être enregistrée que dans un seul pays.

La Conférence constate en outre qu'une extension des repos nocturnes et dominicaux existant à cette époque, plus particulièrement sur les fleuves internationalisés, n'a non seulement pas été introduite, mais que ces repos ont plutôt été diminués. Pas plus ne peut-on constater une amélioration de la législation sociale applicable aux travailleurs de la batellerie. On constate bien plutôt que plusieurs gouvernements ne sont que trop enclins à pratiquer les avilissements réclamés par le patronat, des dispositions déjà insuffisantes.

La Conférence attire par conséquent une fois de plus l'attention des organisations adhérentes à l'I.T.F. sur ce fait et les invite à nouveau instamment à défendre activement, lors de la conclusion de contrats avec les employeurs, vis-à-vis de ceux-ci, de même que vis-à-vis des gouvernements de leurs pays respectifs, les revendications du personnel de la navigation intérieure tendant à une réglementation du repos dominical, réduction des heures de travail, suppression des travaux de chargement et déchargement par l'équipage, application sans réserves de la législation sociale du pays aux travailleurs de la navigation intérieure. Elle invite en outre les organisations à s'opposer aux tendances patronales et gouvernementales tendant à une réduction des effectifs.

La Conférence estime qu'il est impérieusement nécessaire que les organisations de bateliers de pays voisins, s'entendent entre elles avant de procéder à la conclusion de contrats collectifs avec les employeurs.

Les organisations doivent s'engager à renseigner le secrétariat de l'I.T.F. sur le développement et l'issue de conflits éventuels, de même que sur toutes les questions importantes touchant les travailleurs de la navigation intérieure.»

Aviation et automobilisme.

Les chemins de fer de l'Etat hongrois inaugurent des lignes d'autobus.

En vue de lutter contre la forte concurrence des transports par route, vient d'être formée une «Société de transports automobiles des chemins de fer de l'Etat hongrois» (Mavart). L'entreprise possède en ce moment 28 véhicules automobiles et 30 remorques, servant au transport de personnes et de marchandises. Des représentants de la «Mavart» sont installés dans les campagnes et se chargent de la remise et de la réexpédition des marchandises.

Transports automobiles de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Les chemins de fer belges organisent au cours de l'été deux circuits par jour en autocar à travers les Ardennes. Le voyage dure 9 heures. Le prix du coupon pour le voyage en chemin de fer, pris en correspondance avec un coupon pour le voyage en autocar, est réduit de 35 %. Le voyage en autocar est également meilleur marché s'il est combiné avec un trajet en chemin de fer.

Nouvelles lignes aériennes.

Lignes aériennes britanniques en Perse.

Des négociations entre la Grande-Bretagne et la Perse pour la conclusion d'un contrat sur l'organisation de communications aériennes en Perse ont abouti au résultat que dans la partie sud du pays, 5 aéroports doivent être construits à l'usage de la société anglaise «Imperial Airways», subventionnée par l'Etat. Ainsi sera créée une ligne aérienne postale reliant Téhéran à Bagdad et Karaki.

Ligne aérienne Pays-Bas-Indes Néerlandaises.

La deuxième chambre du Parlement des Pays-Bas vient d'approuver une proposition du Parlement des Indes-Néerlandaises et d'accorder un subside de 730.000 fl. pour la création d'une ligne de communications aériennes entre la colonie et la mère-patrie. Il y a eu de l'opposition contre le projet; le ministre des Colonies soutenait le projet et déclarait qu'il y avait urgence si l'on voulait éviter que des lignes britanniques de Singapour et Penang à Batavia ne devancent la Hollande.

L'aviation en Russie.

Le Conseil des Communications aériennes de l'Union Soviétique vient d'arrêter un plan de développement de l'aviation dont l'exécution doit s'étendre sur 5 ans. Le projet prévoit que d'ici 5 ans le réseau total sera porté de 11.500 km. à 40.000 km. Le projet comprend également la création de communications avec divers Etats voisins.



Bureau de renseignements à Cardiff.

Nous avons le plaisir de porter à la connaissance de nos lecteurs que le camarade

J. Henson, Stuart Street 2 à Cardiff,

président de la sections des gens de mer, se met à la disposition des marins membres d'organisations affiliées à l'I.T.F. qui auraient besoin d'assistance lors de leur passage à Cardiff.

La grève des marins japonais.

par M. YONEKUBO,

Secrétaire général de l'Union des marins japonais.

Le mouvement engagé par les marins japonais pendant les mois de mai et de juin de l'année en cours, dans le but d'obtenir un relèvement de leurs salaires, mérite d'être signalé, en premier lieu, parce qu'il s'agit de la première tentative réussie pour obtenir une échelle de salaires minima et en deuxième lieu, en raison de la façon énergique dont la lutte fut menée.

Les navires marchands japonais peuvent être classés en deux groupes en ce qui concerne les salaires payés à l'équipage. Le premier groupe est celui des entreprises subventionnées par le gouvernement et le deuxième est celui des entreprises qui ne touchent pas de subventions. Les soldes du premier groupe, supérieures de 30 % à celles du second, permettent tout juste de pourvoir aux premières nécessités de l'existence, chose qui n'est même pas le cas pour les marins de l'autre groupe. C'est ce qui explique que les marins ont depuis longtemps déjà insisté auprès de leur organisation syndicale, pour qu'elle s'emploie en faveur d'un relèvement des salaires et que cette question était continuellement à l'ordre du jour des congrès annuels syndicaux. En exécution des mandats de ces congrès, l'organisation a tenté plusieurs fois d'obtenir des armateurs une augmentation des soldes sur les navires non subventionnés; en raison toutefois de la crise que traverse la navigation maritime, ces efforts restèrent pendant longtemps sans résultats. Ces dernières années, le coût de la vie a augmenté, tandis que les salaires des marins sont restés au même niveau. La revendication réclamant un relèvement des soldes, s'est faite par conséquent de plus en plus pressante.

Au congrès de cette année, deux demandes furent formulées : l'une exigeant de l'Association des armateurs japonais une augmentation de 30 %, à accorder dans le délai d'un mois, aux équipages de tous les navires appartenant aux membres de l'Association et l'autre réclamant de la Compagnie de navigation à vapeur Kawasaki — non-adhérente à ce moment à l'Association des armateurs, à laquelle elle s'affilia après la grève — a) une augmentation immédiate de 42 à 75 yen *) par mois sur les navires au long cours et de 38 à 70 yen sur les navires naviguant au cabotage;

*) 1 yen (équivalant à 100 sen) a une valeur d'environ 12 francs français.

b) une augmentation des effectifs des équipages des longs-courriers et des navires affectés au cabotage de 4, respectivement de 3 hommes.

La Compagnie Kawasaki ne s'étant pas déclarée disposée à donner une suite favorable à ces demandes, une grève fut commencée le 12 mai. Les hommes restèrent à bord des navires, mais refusèrent tout travail. Sept bâtiments de la compagnie furent immobilisés. Cette grève qui n'était qu'un prélude de celle, plus importante, qui allait suivre, dura trois jours, après lesquels la compagnie céda et fit droit aux revendications des marins. Tel fut le premier succès des marins japonais — et, de fait, du mouvement ouvrier japonais tout entier — dans la lutte contre la politique régressive des patrons en matière de salaires et pour la fixation de salaires minima.

Les revendications avaient été présentées en même temps à l'Association des armateurs japonais qui, en présence de la défaite essuyée par la Compagnie Kawasaki, se rendit compte que la question était sérieuse et convoqua une assemblée de son comité. Celui-ci ne prit toutefois pas de décision et renvoya la chose devant le Conseil paritaire maritime japonais. **) Une réunion de ce Conseil fut convoquée sans délai, mais il ne fut pas possible d'arriver à un accord avant l'expiration du délai fixé par l'organisation. La grève éclata donc le 6 juin, les marins adoptant à nouveau la tactique de refuser tout travail tout en restant à bord des navires. 320 navires furent arrêtés, le mouvement maritime étant complètement paralysé à Kobe, Yokohama et dans d'autres ports importants pendant les trois jours que dura la grève.

Conformément à la procédure établie pour le cas où le Conseil paritaire maritime n'arrive pas à un accord, 7 conciliateurs furent nommés, trois patrons, trois ouvriers et un neutre. Cette commission avait qualité pour rendre une sentence obligatoire.

Le troisième jour du conflit, les arbitres proposèrent un compromis qui fut examiné par des assemblées des Comités exécutifs des parties en présence convoqués en hâte. L'Union des marins estima que la proposition était favorable et l'Association des armateurs, bien que mécontente, se vit contrainte de l'accepter. La grande grève se termina ainsi par une victoire ouvrière, la première dans l'histoire du mouvement syndical japonais. L'accord établit les taux de salaires suivants, les anciens taux étant ajoutés entre parenthèses pour permettre une comparaison :

Echelle de salaires minima (en yen par mois).

Navires jaugeant :

Spécialité	de 500 à 1.500 tx	de 1.500 à 3.500 tx	plus de 3.500 tx
Maître d'équipage, chef graisseur, 1er maître d'hôtel, tous ayant au moins 8 années de navigation	65 (50)	70 (55)	75 (60)
Charpentier ayant au moins 8 années de navigation	60 (50)	65 (53)	70 (60)
Quartier-maître, graisseur, chef cuisinier, tous ayant au moins 4 années de navigation	50 (40)	55 (42)	57 (48)
Matelot, chauffeur, soutier, cuisinier, tous ayant au moins 1½ année de navigation	35 (30)	38 (33)	40 (35)
Garçons, ayant au moins 1½ année de navigation	35 (28)	38 (30)	38 (33)

**) Le Conseil paritaire maritime japonais, créé il y a un an environ, est composé de 12 membres, dont 6 sont nommés par l'Association des armateurs, 3 par l'Association des officiers de la marine marchande, 3 par l'Union des marins japonais. En sus de la gestion de bureaux de placement pour marins, ses attributions comportent la fixation des conditions d'engagement, l'arbitrage de conflits entre armateurs et gens de mer, etc.

Les hommes enrôlés comme matelots, mais faisant le travail d'un magasinier de pont, les hommes enrôlés comme chauffeurs, mais faisant le travail d'un conducteur de petite chaudière ou d'un magasinier dans la chambre des machines, toucheront 3 yen par mois en plus.

Les apprentis toucheront, le premier semestre 15 yen par mois, 30 yen le deuxième semestre, 35 yen le troisième semestre, après quoi ils seront considérés comme qualifiés. Il est décidé en outre que le nombre des hommes ayant moins d'un an et demi de pratique maritime, ne pourra dans chaque service pas être supérieur à 15 % du total des membres de l'équipage, y compris les apprentis.

Les conditions mentionnées ci-dessus sont entrées en vigueur le 1er juillet 1928. Une échelle de salaires applicable aux navires de moins de 500 tonneaux sera établie par le Conseil paritaire maritime qui a mis la question à l'étude.

Lorsqu'on considère que les taux indiqués signifient que 90 % des revendications de l'organisation sont satisfaites, on se rendra compte que l'organisation a remporté une victoire superbe dont elle a toute raison d'être fière et qui lui servira d'encouragement pour poursuivre son action. Vu que les hommes restèrent à bord, ils ne perdirent pas leur solde, ce qui signifie que la caisse de grève ne fut pas fortement mise à contribution. On estime les frais totaux de la grève à 10.000 yen, dont 6.000 furent pris dans la caisse de grève et le reste versé par les membres et par d'autres organisations ouvrières du pays avec lesquelles l'Union des marins entretient des relations amicales.

Il est peut-être intéressant de mentionner que, de la cotisation mensuelle de 1 yen payée par les marins, un cinquième, soit 20 sen, est versé à la caisse de grève, un autre cinquième aux caisses de secours (secours maladie et décès), tandis que le reste est versé à la caisse administrative. Avant le mouvement, l'avoir de la caisse de grève s'élevait à environ 320.000 yen, celui des caisses de secours à environ 80.000 yen.

ESPÉRANTO

L'espéranto dans la pratique.

Du 14 au 19 août s'est tenu à Göteborg (Suède) le 8ème Congrès de l'organisation mondiale des espérantistes ouvriers (S.A.T., Colmstr. 1, Leipzig O 27). Le Congrès fut organisé sous le patronage de nos organisations suédoises des cheminots et des marins ainsi que de la section de Göteborg du syndicat des métallurgistes. Aux assises participaient 435 délégués de 23 pays. La municipalité a également fait preuve de l'intérêt qu'elle prend à l'espéranto. En dehors d'un grand nombre d'organisations syndicales et de sociétés d'éducation ouvrière de Suède, les partis socialistes de Suède, d'Espagne et de Lettonie de même que les écoles supérieures ouvrières de Grande-Bretagne et l'I.T.F. participaient aux assises.

Le Congrès a adopté une proposition du camarade Eliasson, représentant du Syndicat des marins de Suède, tendant à inviter le Congrès international pour la sécurité en mer, qui doit se tenir prochainement à Londres, à examiner la question de l'adoption de l'espéranto comme principale langue internationale maritime et comme matière d'enseignement obligatoire dans les écoles maritimes.

Durant le Congrès ont eu lieu diverses réunions de groupes; celle du personnel des chemins de fer comptait une trentaine de délégués de 7 pays et fut présidée par le camarade Eriksson.

Comme d'habitude les débats eurent lieu en espéranto seulement. Point d'erreur ni de malentendu; tous les délégués pouvaient suivre les discours, à quelque nationalité qu'appartint l'orateur. C'est une nouvelle preuve brillante de la valeur pratique de cette langue auxiliaire.

L'espéranto aux congrès internationaux.

Vers la fin d'août eut lieu au Locle (Suisse) un congrès de socialistes religieux. Tous les résumés des débats se faisaient exclusivement en espéranto. Pour faciliter les relations internationales, le Congrès a recommandé à tous les groupes l'étude de l'espéranto.