



**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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### Chronique syndicale.

#### *L'arrogance patronale finlandaise et la solidarité internationale.*

La grève dans les ports finlandais persiste. Le gouvernement n'a pas jusqu'à présent cru devoir intervenir énergiquement. Le préjudice énorme que le conflit cause au pays l'a cependant, en fin de compte, amené, non pas à désigner un arbitre, mais à créer une commission d'enquête chargée d'étudier la situation et les conditions de travail des ouvriers des ports.

Cette commission a consacré 6 semaines à l'enquête dont elle avait été chargée et a publié un rapport qui sera loin de faire plaisir aux employeurs. En ce qui concerne l'ampleur de la grève et l'embauchage de supplantateurs, on peut dire que, pour commencer, le mouvement fut général, mais que par la suite, on réussit à recruter 5.700 briseurs de grève, dont 3.900 au mois de juin. Au commencement, les employeurs eurent également recours à l'aide des équipages de navires étrangers. Le nombre des grévistes ayant repris le travail est minime. Il est un fait que le rendement des briseurs de grève est bien au-dessous du rendement normal. Les employeurs évaluent que dans les ports méridionaux, le travail fourni par eux reste à 30 % au-dessous du rendement normal et, pour le pays entier, à 20 % en moyenne au-dessous de celui-ci. Le nombre des heures supplémentaires fournies a par ailleurs été très important, à savoir d'au moins deux heures par jour et souvent davantage. Les compagnies de chemins de fer ont en outre déclaré que les wagons chargés de bois restaient en route bien plus longtemps que dans des circonstances normales.

La grève a également eu comme conséquence la rupture de contrats passés avec des maisons d'armement étrangères pour des transports à destination et en provenance de Finlande, ce qui a amené une hausse du taux des frets. Les motifs allégués pour justifier ce relèvement étaient les dépenses accrues du chargement et du déchargement, la lenteur du travail et les cargai-

sons insuffisantes. C'est ainsi que pour les transports de bois vers l'Angleterre, le prix a été majoré de 10 à 12 shillings par «standard» (1 standard = 4.672 m<sup>3</sup> de planches ou 4.247 m<sup>3</sup> de bois d'équarrissage ou 3.397 m<sup>3</sup> de bois ronds).

Les briseurs de grève ont coûté fort cher aux employeurs, parce que ceux-ci devaient pourvoir également à leur logement. Leurs salaires étaient supérieurs de 11 à 25 % à ceux existant avant la grève et de nouvelles majorations ont encore été apportées. Le taux élevé des frets effrayait les acheteurs, ce qui fait que les ventes de bois sont restées bien au-dessous de celles de l'année passée.

La commission s'est occupée pour terminer des conditions de travail et de vie des dockers. Elle a formulé de sérieuses critiques contre leurs conditions de logement. L'irrégularité du travail est en outre une des pires anomalies. Il n'y a du travail que pendant une courte saison de l'année; le reste du temps, le chômage menace les travailleurs. Même pendant la saison, ils sont souvent incertains d'avoir du travail et ils passent un tiers de leur temps à attendre un embauchage. Les ouvriers doivent parfois même interrompre leur travail pour attendre, et cela à leur propre préjudice. Ils ne disposent en outre d'aucun moyen de contrôler la fixation des tarifs pour travaux à la tâche et ils ont cité des exemples faisant ressortir la mauvaise foi des patrons à cet égard. Dans la majorité des ports, les ouvriers ne disposent pas de locaux d'attente. Ils doivent rester en plein air à attendre l'embauchage; ceci est néfaste pour leur santé, surtout en automne, la saison des pluies. Il y a finalement, dans plusieurs ports un excès de main-d'œuvre.

Un des membres de la commission a fait les réflexions suivantes: Les salaires et conditions de travail diffèrent beaucoup d'un port à l'autre. Attendu que les ouvriers ont signalé qu'en cas de travail à la tâche, ils ne sont pas en mesure de contrôler la quantité de travail effectuée par eux, il n'est pas étonnant qu'ils exigent la conclusion d'une convention collective. On sait que dans les pays occidentaux voisins, des conventions semblables existent et qu'elles se sont trouvées être efficaces. Il me semble qu'il n'y a pas de raison d'empêcher, en Finlande, la conclusion de pareilles conventions. C'est pour cette raison que le président du Conseil devrait inviter l'arbitre à élaborer un projet de contrat collectif, après quoi il pourrait convoquer les deux

## SOMMAIRE :

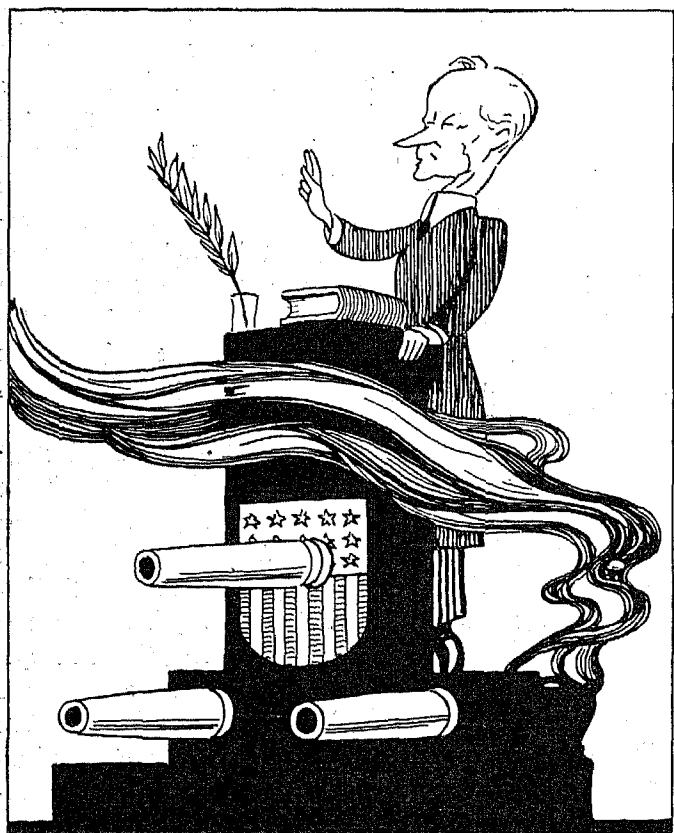
<b>Communications diverses :</b>			
Chronique syndicale . . . . .	113	L'affermage des travaux d'entretien de la voie ferrée à des entreprises privées . . . . .	118
<b>Communications du Bureau . . . . .</b>	<b>114</b>	Le Congrès du personnel de la locomotive argentin . . . . .	119
L'idée de la gestion publique des chemins de fer traverse-t-elle une crise? . . . . .	115	Le Congrès de l'Union des cheminots argentins . . . . .	119
<b>Cheminots :</b>		<b>Ouvriers du Transport :</b>	
Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Allemagne) . . . . .	117	Le treizième Congrès de la Fédération allemande du Trafic . . . . .	120
		Le one-man car et l'honnêteté des receveurs . . . . .	121
		Le 12ème Congrès de l'Union suédoise des transports . . . . .	121
		Salaires et conditions de travail des conducteurs de taxis dans différentes villes européennes . . . . .	122
		Un Congrès mondial des transports automobiles . . . . .	122
		<b>Gens de Mer :</b>	
		Les nouvelles lois maritimes en Belgique . . . . .	123
		Espéranto . . . . .	124

parties à une entrevue afin de tâcher d'arriver à une liquidation du conflit.

La Commission a cru ne pas devoir se rallier à cette déclaration, estimant qu'elle sortait du cadre de ses compétences. Il est toutefois caractéristique que le texte en a été inséré in extenso dans son rapport.

Si le conflit a pu durer depuis le 2 juin déjà, sans que les grévistes aient perdu courage, il faut l'expliquer en premier lieu par l'appui international dont ils ont bénéficié et surtout par les sacrifices immenses consentis par les organisations scandinaves à leur profit.

Il est possible de réaliser un contrat cette année encore. Les employeurs ont senti quelle est la puissance des ouvriers syndiqués de leur pays et des pays voisins. Ils ont causé à leur patrie un préjudice immense, peut-être même compromis l'équilibre de la balance commerciale; c'est ce que les chiffres indiqueront plus tard. Si toutefois, s'ils ne désirent pas encore de contrat, ils peuvent être persuadés que lorsque les ports de Finlande, gelés pendant les mois de grand froid, seront réouverts, l'action sera reprise et cela avec plus d'énergie encore, jusqu'à ce que la reconnaissance de l'organisation syndicale soit devenue un fait accompli.



Comment «El Obrero Ferroviario» de Buenos-Aires, représente le président des Etats-Unis jurant de mettre la guerre hors la loi.

Ils réconfortent leur vieil ami.  
(Dessiné pour «Labor» par John M. Baer).



Texte du câblogramme: «Monsieur Mars! Nous vous notifions par la présente que vous avez été mis hors la loi par toutes les nations civilisées».

La haute finance internationale, la diplomatie secrète, le fabricant de munitions et le militarisme: «Ne t'en fais pas! Tu peux être tranquille tant que nous sommes avec toi.»

## COMMUNICATIONS DU BUREAU.

## Cotisations reçues.

Union des cheminots allemands . . . . .	fl. 4.547.35
Fédération française des travailleurs des chemins de fer . . . . .	frs.10.000.—
Association des employés des chemins de fer anglais . . . . .	£ 62.—
Union des cheminots autrichiens . . . . .	fl. 1.299.52
Union islandaise des transports . . . . .	80.40
Union des marins du Bengale . . . . .	59.50

## Changement d'adresse.

Le siège de l'Union suédoise du personnel de la locomotive a été transféré de Hamngatan 24, à Barnhusgatan 6<sup>3</sup>, Stockholm.

## Rapport de la Commission de vérification des finances et écritures.

Comme suite aux communications faites au Congrès de Stockholm par le deuxième des soussignés, nous déclarons avoir contrôlé et trouvé en bon ordre l'encaisse de l'I. T. F., de même que la comptabilité et les pièces comptables y relatives pour les exercices 1926 et 1927.

Le solde en caisse était au 31 décembre 1927 de fl. 2.435.75 tandis que le compte des recettes et dépenses se clôturait pour 1926 par un excédent de fl. 3.849.67 et pour 1927 par un excédent de fl. 2.075.57. Le capital se chiffrait au 31 décembre 1927 à fl. 42.761.69.

Il nous est agréable de déclarer pour terminer que les livres sont tenus de façon satisfaisante.

(signé): W. VAN DELFT,

H. VAN DUGTEREN,

Trésorier de l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et Tramways.

Trésorier de l'Union Centrale néerlandaise des Transports.

# 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.

## III.

**I**L convient d'examiner de plus près la question du changement du régime des chemins de fer en Allemagne et en Belgique.

Dans un cas comme dans l'autre, l'abandon du système de la régie directe n'a été nullement dicté par des considérations concernant l'exploitation du réseau; il a été la conséquence d'un ensemble de dispositions financières dans lequel le transfert de la gestion des chemins de fer, pendant une période déterminée, à une société exploitante, constituait l'élément primordial de la solution.

Les deux gouvernements étaient si loins de poursuivre pour elle même la «dénationalisation» des chemins de fer, que, dans le cadre du nouveau régime, que les circonstances rendaient inévitable, ils se sont efforcés d'introduire l'esprit même et les principes essentiels de la gestion publique, en tant qu'elle est caractérisée par la poursuite systématique de l'intérêt général.

En Allemagne la transformation des chemins de fer du Reich en une «Compagnie des chemins de fer allemands» a été une conséquence des accords de Londres relatifs aux réparations. Les chemins de fer, dont le capital d'établissement était évalué à 26 milliards de marks-or, étaient le principal gage constitué en vue du règlement. Le revenu de ceux-ci entrait dans le système du plan Dawes comme une contribution de près d'un milliard de marks-or par an — de 950 millions — pendant une période de 40 années. C'est afin de solutionner ces graves problèmes financiers internationaux auxquels, par eux-mêmes, les chemins de fer se trouvaient totalement étrangers, que l'Allemagne a consenti à la substitution temporaire d'une société à la régie nationale de son réseau. Mais il a été expressément stipulé que «la Compagnie devra diriger son exploitation selon les règles commerciales en ayant égard aux intérêts économiques du pays».

Commentant la loi constitutive du nouveau régime, et notamment cette disposition fondamentale, une des plus hautes autorités allemandes en matière de chemins de fer, M. Alfred von der Leyen, présente les observations et fait les déclarations que nous publions ci-dessous :

«... La Compagnie maintient, par conséquent, le point de vue que l'essentiel doit être, pour des chemins de fer appartenant à l'Etat, de favoriser la prospérité générale. Cette idée doit toujours rester, pour la Reichsbahn, un principe fondamental. Vis-à-vis d'un pareil principe, la gestion dite gestion commerciale, dont il est tant question et qui a de nouveau joué un certain rôle lors des pourparlers relatifs à la politique ferroviaire, demeure quelque chose d'assez extérieur. A ce propos, il est vrai, certaines règles nouvelles ont été adoptées pour la comptabilité, l'établissement des bilans etc., et la Compagnie a les mains plus libres pour s'occuper des affaires qui la concernent.

La réorganisation des chemins de fer allemands a été combattue de divers côtés comme une mesure faisant rétrograder une entreprise d'Etat et la transformant en une entreprise privée. Dans mon précédent article, j'ai montré les conséquences favorables de la nationalisation des chemins de fer en Allemagne pour l'ensemble de l'évolution économique. Les raisons qu'invoque le plan Dawes contre le système des chemins de fer de l'Etat sont extrêmement faibles. D'ailleurs, il ne s'agit nullement — je tiens à y insister d'une façon toute particulière dans cette revue — d'une renonciation à l'idée des chemins de fer de l'Etat. Cela résulte déjà du fait que la totalité du capital des actions ordi-

naires constitue la propriété exclusive du Reich et que l'exploitation seule est provisoirement concédée à une compagnie privée. Mais cette compagnie privée ne travaille pas pour le compte des particuliers. En dehors des 1.500 millions d'actions de préférence, elle travaille uniquement pour le Reich, auquel elle fournit une aide précieuse, vu les charges qui lui sont imposées par suite de la guerre.

Enfin la loi prévoit qu'au bout d'un temps déterminé la compagnie privée cessera d'exister et que le Reich reprendra l'exploitation. Cette situation juridique n'est pas modifiée du fait de la collaboration d'un Conseil d'administration comprenant une majorité de membres allemands, à l'administration et à l'exploitation de la Reichsbahn. Enfin, rien n'est changé par suite de l'existence d'un commissaire des chemins de fer qui n'est pas de nationalité allemande. L'organisation administrative intérieure n'a presque pas subi de changement. Les fonctionnaires de la Reichsbahn sont demeurés des fonctionnaires du Reich. Il s'agit donc seulement d'une limitation provisoire de certaines des attributions qu'avait jusqu'à présent la Reichsbahn, limitation imposée par les suites de la guerre. Personne ne pense sérieusement en Allemagne que l'idée des chemins de fer de l'Etat a fait son temps et qu'il faut revenir au système des chemins de fer privés. L'idée des chemins de fer de l'Etat conserve en Allemagne le même prestige qu'avant la réforme ferroviaire, et cela est tout à fait justifié.<sup>1)</sup>

On peut présenter des observations analogues en ce qui concerne la Belgique. Ici, la constitution d'une société nationale a été la conséquence de la crise monétaire et des mesures de restauration. Ainsi que le déclare Edouard Anseele, ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, dans un article consacré à la nouvelle institution, «le but principal de la création de la Société nationale des Chemins de fer belges fut de contribuer à la solution de la crise financière qui, depuis l'armistice, troublait profondément la vie économique de la Belgique; elle rendit possible la consolidation de la dette flottante dont le montant, au moment où le gouvernement de juin 1925 prit le pouvoir, avait atteint un chiffre formidable qui ne permettait pas de songer à une stabilisation de la monnaie nationale».<sup>2)</sup>

Sur le mécanisme financier de l'opération, Edouard Anseele fournit les renseignements suivants :

«... Le capital de la Société nationale fut fixé arbitrairement à 11 milliards-papier, dont 1 milliard en actions ordinaires de 100 francs de valeur nominale, inaliénables et 10 milliards en actions privilégiées de 500 francs au porteur. Tous ces titres furent remis à l'Etat en rémunération de son apport (art. 3 de la loi du 23 juillet 1926).

L'apport de l'Etat consiste en la jouissance et le droit d'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat pendant soixante-douze ans.

Un droit de rachat est prévu au profit de l'Etat à partir de la vingt et unième année, moyennant remboursement des actions privilégiées avec une prime destinée à compenser la perte du droit au second dividende (dont il est question ci-après). Cette prime est de 250 francs minimum si le rachat se fait de la vingt et unième à la trente et unième année, et de 150 francs minimum par la suite (art. 12).

Ces actions privilégiées ont un régime tout spécial en raison

<sup>1)</sup> Alfred v. der Leyen. «Origines et développement de la Compagnie des chemins de fer allemands». *Annales de l'Economie collective*, Nos. 211—213; janvier—mars 1927 Pp. 1—27.

<sup>2)</sup> Edouard Anseele. «La Société nationale des Chemins de fer belges». *Annales de l'Economie collective*. Nos. 217—219. juillet—septembre 1927, Pp. 206 et suiv.

du fait qu'elles étaient destinées à être données en échange contre des Bons du Trésor à court terme, par une opération de conversion quasi forcée.

Elles donnent droit à un dividende fixe de 6 %, qui est payé par l'Etat et non par la Société; cette charge pour le Trésor est substituée à celle que l'Etat supportait du chef de ses bons. Le remboursement des actions privilégiées au pair (à partir de la onzième année) est aux frais du Trésor.

La Société Nationale n'a donc effectivement à sa charge, en ce qui concerne les actions privilégiées, que le paiement d'un second dividende (superdividende) conditionnel. Au fur et à mesure des remboursements d'actions privilégiées, la Société délivre des actions de jouissance, auxquelles elle servira le même superdividende.

En résumé, la consolidation forcée de la dette flottante consiste donc dans le fait qu'en échange de Bons du Trésor 6 % à courte échéance que leurs possesseurs pouvaient mobiliser facilement ou encaisser dans un délai rapproché, l'Etat leur a remis, pour une valeur nominale identique, des actions privilégiées amortissables en soixante-cinq ans à dater de 1936, donnant un intérêt fixe et un second dividende variable, comprenant le non-remboursement de la créance à date fixée.

Cet échange ne fut pas imposé d'une façon absolue; les porteurs eurent la faculté de faire estampiller les bons, en acceptant un intérêt réduit à 5 % et un remboursement différé à effectuer par le fonds d'amortissement, par tirages mensuels, d'après les disponibilités. L'échange contre des titres de la Société fut accompli à concurrence de 4 milliards environ; les bons non échangés ont tous été remboursés depuis.<sup>1)</sup>

Telle est l'œuvre de redressement financier — qui, il convient de le noter, a été intégralement accomplie — en vue de laquelle la Belgique a renoncé pour une période strictement limitée à la régie directe des chemins de fer. Mais, en adoptant le système de la gestion par une société, elle a eu le souci primordial de donner à cette gestion une orientation conforme à l'intérêt général du pays.

La nouvelle société n'est pas une société concessionnaire du type courant. Elle se rattache au système des sociétés nationales.

On sait qu'en Belgique on s'est efforcé de concilier pour de nombreuses œuvres d'intérêt général les avantages de la sauvegarde des intérêts généraux et ceux de l'application de méthodes souples, promptes, affranchies du traditionalisme bureaucratique par la création d'organismes *sui generis* revêtant la forme de sociétés privées — soit sociétés anonymes, soit sociétés coopératives — mais assurant la prépondérance des intérêts publics par la place faite dans leur composition et dans leur direction aux collectivités publiques. Nous pouvons citer dans cet ordre d'idées le Crédit Communal, la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, la Société Nationale des Distributions d'eau potable, la Société Nationale des Habitations et Logements à bon marché, la Société Nationale de Crédit à l'industrie. Ces sociétés, par leur structure et leur orientation, sont très voisines des instituts ou offices autonomes existant dans divers pays et qui se classent dans la catégorie des régies autonomes.

C'est cette formule juridique que, contrainte par la nécessité à une opération financière de grande envergure en vue du rétablissement d'une circulation monétaire normale, la Belgique, à l'unanimité des voix de ses deux Chambres, a adopté pour ses chemins de fer. L'article 4 des statuts stipule que «la Société a pour objet d'administrer et d'exploiter, suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale, les chemins de fer actuellement administrés et exploités par l'Etat.» Le conseil d'administration est présidé par le ministre des Chemins de fer. «L'assemblée générale des actionnaires se compose des délégués de l'Etat, propriétaires des actions ordinaires et des porteurs d'au moins dix actions privilégiées ou

de jouissance. Les actions que détient l'Etat lui donnent 10 millions de voix; les porteurs d'actions privilégiées ont une voix par dix actions, soit 2 millions de voix pour les 10 milliards en actions émises ou à émettre. L'Etat est donc assuré d'une énorme majorité aux assemblées générales.»<sup>1)</sup>

Certes, en donnant cette caractéristique de la structure de l'institution, nous ne voudrions point laisser dans l'ombre les objectifs de gestion économe que l'on s'est proposés en adoptant la nouvelle formule, ni paraître ignorer les graves problèmes de main-d'œuvre que la politique d'économies, la politique de «rationalisation» a posés. La lutte contre le désarroi économique et financier de la nation s'est traduite à la Société nationale des Chemins de fer belges, comme elle s'est traduite par ailleurs dans l'ensemble de l'administration belge, par des mesures qui ont atteint durement le monde du travail. Des faits analogues se sont produits d'ailleurs, il est impossible de le méconnaître, dans la plupart des pays, aussi bien dans les services publics que dans l'industrie privée. En face de toutes ces mesures, la revendication incessante et ardente du monde du travail doit être: organisation générale de la vie économique, proclamation du droit sacré au travail, organisation d'un service puissamment doté d'assurances contre le chômage, effort systématique et universel pour assurer le transfert régulier dans de nouveaux emplois de tous les travailleurs déplacés par des mesures, quelles qu'elles soient, d'économie ou de rationalisation. Création dans tous les pays, de conseils économiques nationaux avec forte représentation du monde du travail, développement des organismes économiques de la Société des Nations et constitution d'un véritable Conseil économique international en vue de la régularisation de la vie économique du monde et de la solution rationnelle des problèmes internationaux concernant l'emploi des travailleurs: c'est dans ces voies qu'il faudra s'engager et s'engager au plus vite, si l'on veut mettre un terme à tant de souffrances individuelles ou collectives que les contrecoups variés des crises multiples de l'après-guerre imposent aux travailleurs...

\* \* \*

**D**E tels problèmes sortent du cadre de celui auquel est consacré cette étude, de celui des modalités diverses de gestion des chemins de fer, de celui que nous avons formulé en ces termes: l'idée de la gestion publique des chemins de fer traverse-t-elle un crise?

Nous avons exposé les faits, nous les avons classés, nous avons déterminé les conditions diverses et les circonstances variées qui ont provoqué certains courants.

Au terme de notre recherche, nous pouvons déclarer: en dépit du plus redoutable des bouleversements économiques que le monde ait jamais connus, en dépit de la conspiration des événements et des puissances financières contre le domaine économique de la collectivité, en dépit des entreprises sournoises ou des attaques brusquées, la propriété publique a, d'une manière générale, conservé dans l'ensemble ses positions antérieures, et si dans certains cas, des sacrifices de forme ont dû être faits, ils ont été la conséquence non pas d'une désaffection de l'opinion, mais de nécessités impérieuses, cruellement subies. Et les conditions mêmes dans lesquelles, à cet égard, des solutions de transaction ont été adoptées ont révélé la force souveraine et intangible de l'idée de la gestion, par la collectivité, des grands services économiques d'intérêt public.

<sup>1)</sup> Loc. cit., Pp. 210-211.

<sup>1)</sup> Loc. cit., p. 214.



## Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays.

### ALLEMAGNE.

#### 1. La forme d'exploitation.

Jusque vers 1860 environ, la construction et l'exploitation du réseau ferré étaient aux mains de l'industrie privée. Pendant cette période, tous les systèmes et formes d'exploitation imaginables furent essayés et appliqués en Allemagne, jusqu'à ce que finalement le principe de l'exploitation par l'Etat des lignes de transit et de trafic important, remporta la victoire. Jusqu'au déclenchement de la guerre mondiale, 8 réseaux, administrés et exploités par différents Etats, existaient en Allemagne. Seuls les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine furent repris par l'Empire immédiatement après la guerre de 1870; leur exploitation fut placée sous la direction d'un Directeur général et ils furent donc en quelque sorte les précurseurs des chemins de fer de l'Etat allemand. Avant la guerre, une fusion des réseaux des divers Etats en un réseau national unique ne fut pas possible. Toutes les tentatives dans ce sens échouèrent devant le particularisme des divers Etats fédéraux.

Depuis la guerre mondiale l'idée d'une unification des divers réseaux ferrés est revenue à l'avant-plan. Il faut attacher une certaine importance aux tentatives faites en 1917 pour créer une communauté d'exploitation et de gestion. Sur la proposition de la Prusse, des travaux préparatoires à cet effet furent faits sur les réseaux des divers Etats allemands; on visait à un groupement plus étroit, respectant l'autonomie et la responsabilité des diverses administrations. Seule la Bavière se tint à l'écart et l'issue de la guerre mondiale donna une fin prématurée à ces tentatives.

Après une courte interruption, les efforts pour arriver à une unification du réseau ferré allemand furent repris. L'Assemblée Nationale de Weimar réclama en faveur de la *consolidation de l'unité nationale*, c'est-à-dire pour des motifs politiques, une unification de l'ensemble des entreprises de transport, plus particulièrement des chemins de fer. Par une entente de tous les Etats propriétaires de réseaux ferrés — y compris la Bavière — fut adopté l'article 89 de la Constitution qui prévoit le passage de tous les chemins de fer d'intérêt général entre les mains du Reich. La Constitution stipule que le réseau ferré de l'Etat devra être exploité comme une entreprise économique autonome, mais que l'incorporation de son budget dans le budget d'Etat, et partant la pleine responsabilité de la représentation nationale pour l'exploitation des chemins de fer, sera maintenue. Le ministre des Finances résista à cette époque avec succès à une tentative visant à sortir le réseau ferré de l'Etat de l'administration générale du Reich et à en faire une entreprise séparée. Une pareille séparation du réseau ferré des institutions administratives et financières de l'Etat était cependant considérée comme indispensable dans plusieurs milieux de la population. Des divergences de vues existaient seulement concernant les modalités d'application de cette idée. C'est ainsi que l'Association nationale des industries allemandes réclamait par exemple que les chemins de fer fussent trans-

férés à l'industrie privée, ce à quoi des autorités en matière de trafic s'opposèrent de la façon la plus énergique. Une même attitude fut adoptée par la Commission de socialisation, par les organisations syndicales et par la représentation du personnel.

Le rapport Dawes vint mettre fin à toute cette discussion qui, au cours de trois années, avait donné naissance à pas moins de 7 projets de loi relatifs à la forme d'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Ce rapport désigne les impôts, les chemins de fer et l'industrie comme les sources dont pourront être effectués les paiements en réparations découlant du Traité de Paix. Il prévoit pour les chemins de fer la création d'obligations hypothécaires de premier rang, portant intérêt à 5 % l'an, plus 1 % pour le fonds d'amortissement. Dans les lignes essentielles, le plan Dawes prévoyait ce qui suit :

- a) émission d'un emprunt de 11 milliards de marks-or d'obligations hypothécaires sur les chemins de fer;
- b) transformation de l'entreprise en une société privée, dirigée par un Conseil d'administration composé en partie d'étrangers;
- c) contrôle de l'entreprise — en vue de la sauvegarde des intérêts des obligataires — par un Commissaire étranger.

Le projet confiait à un Comité d'organisation le soin de régler les détails d'application et des experts allemands élaborèrent un projet de loi sur les chemins de fer et un projet de statut de la nouvelle société, projets qui furent présentés au Comité d'organisation.

Ces projets furent adoptés par une Conférence siégeant à Londres et ensuite par les organismes parlementaires allemands (Reichsrat, Conseil national économique et Reichstag). Dans la période allant du 19 au 30 août 1924 furent créées :

1° une loi sur l'institution de la Compagnie des chemins de fer allemands contenant en annexe les statuts de la compagnie (Reichsbahngesetz);

2° une loi sur le statut du personnel au service de la Compagnie des chemins de fer allemands (Reichsbahnpersonalgesetz).

Les deux projets étaient basés sur les principes énoncés dans le plan Dawes; une majorité des deux tiers des voix fut nécessaire au Parlement pour leur donner force de loi.

La constitution de la Compagnie des chemins de fer s'appuie sur les formes de l'industrie privée; sa structure est analogue à une société par actions selon le modèle prévu par la législation allemande, avec cette différence que le Conseil d'administration réunit en lui les attributions de l'Assemblée générale des actionnaires et du Conseil de surveillance. Le Conseil d'administration se compose de 18 membres dont la moitié est nommée en vertu des statuts de la compagnie par le gouvernement allemand et l'autre moitié par le Trustee en sa qualité de représentant des obligations de réparations. Le directeur général de même que les directeurs doivent être de nationalité allemande. Les actions de préférence à créer par la compagnie des chemins de fer, doivent être représentées au sein du Conseil d'administration par des actionnaires allemands. Sur les 9 représentants des porteurs d'obligations hypothécaires, 4 au moins doivent être étrangers. Le président du Conseil d'administration à élire par ce Conseil, doit être allemand. En cas de parité de voix dans le Conseil, le président a une voix supplémentaire.

Comme on voit, le personnel et les organisations syndicales ont été complètement éliminés de la direc-



tion ou, par contre, les grands groupements capitalistes sont largement représentés.

Le Conseil d'administration désigne pour la direction régulière des travaux un Comité de permanence composé de 6 personnes dont 3 sont désignées par le gouvernement allemand et 3 par les délégués du Trustee. Il faut qu'un de ces membres soit étranger.

La compagnie a simplement le droit d'exploitation du réseau ferré du Reich; la souveraineté et la propriété restent à l'Etat. Un Commissaire étranger est chargé de la sauvegarde des droits des porteurs d'obligations. Aussi longtemps que la compagnie se conforme au plan prévu, le Commissaire n'a aucun droit d'intervenir, mais en cas de défaut par la compagnie d'effectuer les paiements prévus, le commissaire pourra prendre des mesures et éventuellement prendre en mains, après un délai de 6 mois, l'exploitation des chemins de fer. Le Commissaire n'a pas le droit de vendre le réseau ferré, mais il pourra affermer la concession des chemins de fer.

La Compagnie reprend du Reich l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, mais non pas celle des lignes privées et secondaires.

Théoriquement, la responsabilité pour l'exploitation incombe au directeur général seul; il doit rapporter tous les mois au Conseil d'administration sur la situation financière et l'état de l'entreprise, *mais il n'est pas tenu de rendre des comptes au Parlement ou au gouvernement du Reich.*

Des organismes consultatifs ont été créés pour assister la Compagnie des chemins de fer; ce sont le Conseil national des chemins de fer, les Conseils régionaux et la Commission permanente des tarifs qui collaborent à l'examen des questions relatives aux problèmes de la circulation et des tarifs. Les Commissions des chemins de fer sont composées de représentants du commerce, de l'industrie et du salariat. Dans la Commission des tarifs, les salariés n'ont pas de représentant.

Le droit de veiller à la sécurité du trafic régulier et du service nécessaire dans des circonstances exceptionnelles, reste réservé au gouvernement. La fermeture de l'exploitation de certaines lignes ou de gares importantes, l'extension ou la restriction de la traction électrique, les modifications des systèmes des installations de sécurité, l'acquisition d'autres entreprises ou la participation à celles-ci, la suppression d'une des classes existantes dans le trafic-voyageurs, sont soumises à son approbation. Il participe à l'établissement des tarifs et des horaires réguliers pour le service-voyageurs.

Etant une Société allemande, la Reichsbahn est assujettie à la juridiction allemande. Les lois et ordonnances qui s'appliquent d'une manière générale aux chemins de fer, qu'elles soient déjà en vigueur ou qu'elles soient promulguées à un moment ultérieur, sont applicables à la Compagnie en tant qu'elles ne se trouvent pas en contradiction avec la loi sur les chemins de fer ou avec les statuts de la compagnie. S'il y a contradiction, les lois spéciales sur les chemins de fer ont la priorité sur les autres lois, en vertu de l'article 16 de la loi sur les chemins de fer.

L'importance des services de la Reichsbahn ressort du tableau ci-contre :

Les lignes Hambourg-Lubeck, Lubeck-Buchen et Lubeck-Eutin (voie normale) sont de propriété privée, de même que quelques autres lignes. La longueur totale des lignes privées est de 3.790 km. et l'effectif du personnel employé se chiffre à 1.100 unités.

(à suivre).

## L'affermage des travaux d'entelar et de la voie ferrée à des entreprises privées.

*Une décision intéressante aux Etats-Unis.*

Une compagnie américaine de chemins de fer (la Pittsburgh & Lake Erie Railroad Co.) procéda pendant la guerre à la conclusion de conventions avec des entreprises privées pour l'exécution des travaux d'entretien de la voie. La compagnie pourvoyait au logement des hommes, de même qu'au chauffage, à l'éclairage, à l'eau nécessaire etc., tandis que ses inspecteurs surveillaient l'exécution régulière des travaux. L'entrepreneur touchait sur les salaires payés par lui un supplément de 10 %.

Après la guerre, ce procédé resta en vigueur. La conséquence en fut que l'effectif régulier du personnel de l'entretien de la voie au service de la compagnie fut comprimé de plus en plus, tandis que le nombre des ouvriers engagés par des entrepreneurs s'accrut sans cesse. Bien que les salaires payés par les entrepreneurs fussent inférieurs à ceux accordés par la compagnie, l'entretien de la voie revenait plus cher que lorsque la compagnie faisait exécuter le travail en propre régie. Du 1er mars 1925 au 30 juin 1925, la compagnie paya aux entrepreneurs un montant de 6.083.068 dollars dont 4.961.711 seulement furent dépensés par eux en salaires.

Les représentants de la compagnie alléguèrent parmi les avantages que la compagnie retirait de ce système que les entrepreneurs pouvaient faire effectuer à leurs hommes des heures de travail illimitées, sans paiement d'heures supplémentaires, et que l'entrepreneur qui n'est pas assujéti aux prescriptions gouvernementales «peut faire bien des choses que la compagnie ne peut pas se permettre». L'allégation que des nécessités de concurrence forçaient la compagnie à dépenser en frais de personnel une somme supérieure à celle prévue par le Railroad Labor Board, fut réfutée par l'affirmation qu'avec le procédé actuel, l'heure de travail revenait à 2,59 cents (env. 65 centimes français) plus cher que ne le fixait l'échelle établie par ce Conseil.

La Interstate Commerce Commission qui eut à s'occuper de la question, estima que par le détour de l'affermage des travaux à des entrepreneurs, l'entretien de la voie est renchéri inutilement et que ce système doit être considéré comme étant incompatible avec une exploitation rationnelle et économique.»

Cette conception américaine est certainement de nature à intéresser plusieurs réseaux européens.

	1913		1926	
	Voies normale et étroite	Voie normale	Voie normale	Voie étroite (0.75 à 1.00 m.)
Longueur du réseau en km	55.872	52.449		967
Locomotives à vapeur	} 28.104	25.353		297
Locomotives électriques		263		4
Automotrices . . . . .	?	706		2
Voitures . . . . .	62.247	62.561 <sup>1)</sup>		915 <sup>2)</sup>
Fourgons . . . . .	?	21.910 <sup>3)</sup>		178
Wagons . . . . .	655.139	655.341		6.281
Effectifs du personnel	740 000	708.899		

<sup>1)</sup> y compris 1116 automotrices et remorques. <sup>2)</sup> y compris 4 automotrices et remorques. <sup>3)</sup> y compris 532 fourgons postaux.

## Le Congrès du personnel de la locomotive argentin.

«La Fraternidad», l'organisation du personnel de la locomotive argentin a tenu à Buenos-Aires, du 22 au 31 mai, son congrès annuel sous la présidence de Emilio Firpo, dont on se rappellera qu'il fut un des délégués au Congrès de l'I.T.F. à Hambourg. A côté des 56 délégués des sections locales de l'organisation, des délégués auditeurs représentant la «Union ferroviaria» (organisation générale des cheminots), la «Confraternidad Ferroviaria» (Fédération du personnel des chemins de fer) et la Confédération argentine du Travail, assistaient aux assises. Le vieux militant José Molinari, actuellement retraité, qui fut un des fondateurs de la Fraternidad en 1887 et membre du premier Comité Exécutif, assista également au Congrès et y fit un discours.

Le rapport moral présenté aux délégués indique que l'organisation est en voie de progrès. Pendant les trois à quatre années écoulées, des contrats collectifs ont été passés avec les plus importantes compagnies de chemins de fer pour la presque totalité du personnel de la locomotive. Ce résultat n'a pas été acquis sans peine et dans un cas, il fut même nécessaire de menacer de l'application de la résistance passive, pour obtenir une majoration des salaires. Dans ce cas, les compagnies cédèrent deux jours avant l'expiration de l'ultimatum qui leur avait été posé. Plusieurs questions sont toutefois encore en suspens. Le Congrès donna mission au Comité Exécutif de prendre, si nécessaire, des mesures énergiques pour obtenir leur liquidation.

Citons parmi les mouvements engagés par le Comité Exécutif pendant l'année écoulée, une grève d'un quart d'heure déclarée en protestation contre l'exécution de Sacco et Vanzetti. Cette suspension du travail fut un grand succès, bien que certaines sections locales fissent preuve de plus de zèle que de discipline en étendant le mouvement à 24 heures. Le Congrès les rappela à l'ordre pour cette attitude.

La situation financière est très satisfaisante. L'avoir net de l'organisation se chiffre à 359.358.36 dollars argentins, sans parler d'une caisse spéciale de 213.895.17 dollars, créée pour la construction d'un immeuble, en commun avec l'Union des cheminots. Les secours versés par l'organisation comprennent un montant de 16.511.50 dollars en secours-maladie, 13.320 en secours-invalidité, 32.352 en secours de décès et 1.772.90 en indemnités de funérailles. Le Congrès exprima sa désapprobation au sujet de l'attitude d'un certain nombre de cheminots retraités qui avaient accepté des emplois dans d'autres industries concurrençant ainsi d'autres travailleurs qui ne bénéficient pas d'une pension. Une résolution fut adoptée invitant les Comités des sections à porter à la connaissance du Comité Exécutif tous les cas de ce genre, afin que celui-ci puisse prendre les mesures voulues.

Une autre résolution donne mission au Comité Exécutif de prendre les mesures voulues pour obtenir la réintégration dans leurs fonctions antérieures de tous les agents des chemins de fer retraités pour raisons d'invalidité, aussitôt que la cause qui les empêchait de continuer leur travail aura disparu. Le Congrès estima que si leurs conditions physiques les empêchent de reprendre leur place antérieure, ces agents doivent être employés à un autre poste et rétribués à un traitement non inférieur à celui touché précédemment.

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

Le Congrès annuel de l'Union des cheminots argentins (Union Ferroviaria) eut lieu à Buenos-Aires du 26 mai au 4 juin, sous la présidence d'Antonio Tramonti. Outre des représentants de l'organisation du personnel de la locomotive «La Fraternidad», de la Confédération du Travail d'Argentine et de la Fédération mexicaine du Travail, 85 délégués participèrent aux assises.

Le rapport financier fait ressortir que la situation est satisfaisante. L'avoir net de l'organisation se chiffre à 624.010,44 dollars argentins, à quoi il faut encore ajouter une caisse de 98.908,47 dollars, destinée à la construction, en commun avec l'organisation du personnel de la locomotive, d'un immeuble syndical. Les secours versés par l'organisation au cours de l'année comprennent des secours de décès d'un total de 29.676,70 dollars argentins et des secours en cas de révocation et de suspension du service, d'un montant de 17.499,67 dollars. 13.813 nouvelles adhésions furent enregistrées au cours de l'année.

L'activité de l'organisation ayant été décrite de façon détaillée dans un article, paru dans le numéro d'avril du Bulletin, il nous semble superflu d'en reparler ici.

Le premier jour du Congrès des résolutions furent votées pour protester contre les agissements des briseurs de grève pendant la récente grève dans les ports; pour condamner toute forme de paix basée sur un régime de forces armées; pour exprimer les sentiments de solidarité internationale de l'organisation et finalement, pour protester contre le meurtre judiciaire de Sacco et Vanzetti.

La décision la plus importante prise par le Congrès fut l'adoption d'une résolution présentée par le camarade Emilio Lopez (qui fut, ainsi qu'on se rappellera, un des délégués au Congrès de Hambourg). Cette résolution proteste contre la manière dont les compagnies de chemins de fer ont différé de donner satisfaction aux revendications syndicales et elle autorise le Comité Exécutif à user, si nécessaire, de moyens énergiques pour mener la chose à bonne fin. (Signalons à ce propos, qu'en exécution de ce mandat, le Comité Exécutif a une fois de plus, présenté le 17 juin un cahier de revendications aux compagnies de chemins de fer, en leur accordant un délai de 7 jours pour envoyer leur réponse).

Pendant les 9 jours que dura le Congrès, une quantité considérable de travail fut accomplie et nous devons nous borner à donner un résumé des principales décisions. Le Comité Exécutif reçut mission de faire les démarches nécessaires pour obtenir:

Un congé annuel payé de 15 jours pour tous les agents qui n'en bénéficient pas encore; l'adoption d'une loi établissant un salaire minimum; la refonte de la loi sur les accidents du travail; la création par les chemins de fer de demeures confortables à l'usage du personnel dans tous les endroits où pareilles demeures font défaut, plus particulièrement dans les régions où règne la malaria; l'assimilation des ouvriers des ateliers aux autres agents, en ce qui concerne la continuation du salaire en cas de maladie; une extension des facilités de circulation; l'adjonction d'un fourgon aux locomotives d'un type léger, en considération des désagréments que peut causer au personnel du train le voyage haut-le-pied sur une pareille locomotive; la révision des règlements de service considérés trop équivoques et trop élastiques et, en général peu satisfaisants; l'introduction de l'attelage automatique; l'introduction de conditions de travail et de salaires identiques sur les chemins de fer de différents écartements; la création d'une indemnité spéciale pour les agents travaillant dans des districts malsains; le chauffage des gares des chemins de fer; la distribution au personnel d'eau potable à tous les endroits où celle-ci n'est pas disponible; l'introduction de la journée de 8 heures pour tous les agents qui n'en bénéficient pas encore; l'installation dans tous les dépôts où un grand nombre d'agents sont employés, de chambres où peuvent être donnés les premiers soins en cas d'accidents.

Citons parmi les questions renvoyées à l'étude du Comité Exécutif, celle du grand nombre d'agents employés par les compagnies de chemins de fer à titre auxiliaire à des conditions moins favorables que les agents commissionnés, celle de l'immigration, en corrélation avec le problème du chômage et celle de la réglementation de l'usage de l'arme puissante que constitue pour la classe ouvrière le boycottage.

Le Congrès invita le Comité Exécutif à consacrer une attention spéciale aux désirs et besoins du personnel des services administratifs et à s'employer également pour une amélioration des conditions de travail et de traitement du personnel au service de l'organisation.



## Le treizième Congrès de la Fédération allemande du Trafic.

Du 12 au 18 août dernier, se réunit à Leipzig le treizième Congrès trisannuel de la Fédération allemande du trafic. Assistèrent aux assises 348 délégués et délégués auditeurs, y compris des représentants des autorités locales et de l'Etat et d'autres organisations ouvrières d'Allemagne et de l'étranger. Mentionnons parmi ces derniers, les camarades Scheffel, de l'Union des cheminots allemands, et Lindley, de l'Union suédoise des transports, l'I.T.F. étant représentée par Edo Fimmen. Le Congrès devait s'occuper de l'examen de l'activité syndicale pendant trois années importantes : 1925, 1926 et 1927.

Le discours d'ouverture du président Schumann fut suivi par diverses allocutions; le camarade Fimmen saisit l'occasion pour transmettre les bons vœux de l'Internationale des transports dont la Fédération allemande du trafic est une organisation des plus solides et dévouées. Il félicita la Fédération de la façon dont elle avait su se reprendre après le recul que lui infligea la période d'inflation, recul qu'il y avait tout lieu à présent de considérer comme appartenant définitivement au passé.

L'intérêt des rapports du Comité Exécutif à l'examen desquels le Congrès procéda ensuite, résidait dans le fait qu'il en ressort que l'organisation a définitivement réussi à surmonter les difficultés passées et se trouve sur la bonne voie pour reconquérir sa puissance d'antan. Pas moins de 6230 mouvements pour des relèvements de salaires ont été engagés pendant les trois années écoulées et le bénéfice qu'en retirèrent les membres ressort du fait que, des 2216 mouvements engagés en 1927, pas moins de 2177 se terminèrent par une victoire. La courbe des effectifs confère également cette impression de progrès constant. Leur chiffre passa de 274.275 fin 1924, à 289.455 fin 1925, à 313.069 fin 1926 et à 351.435 fin 1927. On constate également un progrès soutenu dans la situation financière de l'organisation. Les rentrées qui, en 1925, étaient de 8.726.445 marks passèrent à 9.799.950 en 1926 et à 11.516.557 en 1927, tandis que les dépenses passèrent de 7.719.400 marks en 1925 à 8.824.426 en 1926 et à 9.828.316 en 1927. Il en résulte que l'excédent des recettes était en 1927 de 1.688.240 marks, soit 14 % des rentrées, contre 975.524 marks, soit 11 %, en 1926 et 1.007.044 marks, soit 11,5 % des rentrées, en 1925.

Pendant les trois années écoulées, on put enregistrer également un accroissement du nombre des contrats collectifs conclus par la Fédération, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous :

Fin année	Nombre contrats	Nombre entreprises	Effectif du personnel intéressé	Dont syndiqués :	
				Nombre	Pourcentage
1924	610	33.750	359.500	243.613	68.6
1925	655	36.466	456.865	281.195	61.5
1926	720	36.943	467.319	278.698	59.7
1927	814	38.188	460.275	285.252	62.0

Le tableau suivant qui indique les montants dépensés annuellement par la Fédération en secours à ses membres atteste également de son importance croissante :

Secours	1925	Totaux	
		1926	1927
Chômage . . . . .	403.347.02	868.955.89	602.327.76
Maladie . . . . .	660.392.87	824.338.79	1.151.370.69
Décès . . . . .	122.095.60	160.298.15	218.703.39
Besoins spéciaux . . . . .	99.627.01	355.831.98	161.237.77
Déplacement . . . . .	4.395.55	5.873.75	4.685.05
Assistance judiciaire . . . . .	102.604.61	123.949.76	173.238.95
Grève . . . . .	779.692.40	60.085.99	252.941.65
Représailles . . . . .	41.305.81	10.833.51	10.124.80
	2.213.460.87	2.410.167.82	2.573.669.11

	Pourcentages		
	1925	1926	1927
Chômage . . . . .	18.2	36.1	23.4
Maladie . . . . .	29.8	34.2	44.7
Décès . . . . .	5.5	6.7	8.5
Besoins spéciaux . . . . .	4.5	14.7	6.3
Déplacement . . . . .	0.2	0.2	0.2
Assistance judiciaire . . . . .	4.7	5.1	6.7
Grève . . . . .	35.2	2.5	0.4
Représailles . . . . .	1.9	0.5	0.4
	100	100	100

Après un débat animé auquel prirent part 25 personnes, les rapports furent adoptés, contre les voix de 14 délégués sur un total de 225 votants.

Un rapport intéressant fut présenté sur l'activité de la Fédération dans le domaine de l'éducation ouvrière, après quoi une question d'ordre international fut soulevée par le camarade Doering qui parla du développement des transports internationaux, plus particulièrement des transports automobiles, et souligna leur influence sur la vie économique. Hommage fut rendu par lui à l'I.T.F. à laquelle il prédit un avenir glorieux. Dans cet ordre d'idées, un rapport sur la réglementation et la législation de la circulation routière mérite aussi d'être signalé. Une des deux résolutions votées à ce propos condamne l'habitude actuelle de traiter comme des criminels des travailleurs qui, par l'exercice de leur profession, se trouvent impliqués dans un accident.

Le Congrès traita ensuite la question de la législation ouvrière et sociale. On peut noter avec satisfaction que, dans ce domaine, des résultats importants ont été réalisés. Un programme de revendications fut adopté dont le point essentiel réclame la suppression de certains articles du Code pénal limitant la liberté syndicale des travailleurs employés dans les industries dites vitales. Ce programme exige aussi que les travailleurs des transports bénéficient comme d'autres, de la semaine de travail réduite et d'un secours de chômage augmenté.

Il se trouva qu'en ce qui concerne les tentatives pour arriver à une fusion des diverses organisations groupant des ouvriers des transports, la situation n'était pas aussi satisfaisante. Bien que l'on se fût mis d'accord de manière plus ou moins générale sur l'opportunité d'une pareille fusion, il n'avait pas encore été possible d'aplanir toutes les difficultés. Le Congrès exprima ses regrets au sujet des accres survenus et donna mission au Comité Exécutif de poursuivre ses efforts dans le sens d'une fusion.

Lors des élections, les permanents sortants furent réélus à l'unanimité moins 8 voix, à l'exception du vice-président Werner qui a pris sa retraite, après avoir, pendant 29 années, consacré une activité précieuse et loyale à la Fédération.

Vers la fin du Congrès eut lieu une manifestation de solidarité internationale; Fimmen offrit à l'organisation un drapeau rouge portant le monogramme de l'I.T.F. En remettant le drapeau, Fimmen déclara que le secrétariat avait mandat d'offrir à toutes les organisations affiliées des drapeaux de ce genre qui portent dans un des coins supérieurs une reproduction de leur insigne. Après que le président Schumann eut remercié au nom de la Fédération, le camarade Doering prononça le discours de clôture et mit fin à une assemblée qui a réflété l'image d'un travail sérieux et productif au profit de la classe ouvrière.



## Le one-man car et l'honnêteté des receveurs.

### *Une opinion patronale.*

Dans un rapport présenté par M. Nieuwenhuis, Directeur des Tramways municipaux d'Arnhem, au Congrès de l'Union internationale des tramways, chemins de fer d'intérêt local et transports publics automobiles sur la question du one-man car, nous avons trouvé un passage que nous ne pouvons et ne voulons pas passer sous silence, à cause des graves insinuations qu'il contient contre les receveurs des tramways. Nous avons communiqué le contenu du rapport en question à l'organisation adhérente du personnel des chemins de fer et tramways de Hollande qui s'est empressée de protester contre les paroles blessantes de M. Nieuwenhuis, tout en reproduisant dans son organe le passage incriminé de ce rapport dont une traduction a paru dans la revue patronale allemande «Verkehrstechnik». Voici les assertions dont il s'agit :

«Tout le monde connaît la fraude habituelle dans la distribution des billets; c'est le receveur qui ramasse un billet et le fait circuler deux fois; c'est le receveur qui encaisse sans donner un billet; c'est encore le receveur qui délivre tardivement un autre billet.

Avec cette disposition automatique (un système de fare-box, préconisé par le rapporteur, Red.), l'argent passe en totalité dans la caisse de la compagnie, en sorte que les possibilités de fraudes sont éliminées. L'argent est déposé dans une sébille; la somme est vérifiée, le wattman fait manœuvrer l'appareil et le voyageur reçoit son billet. Il est impossible au receveur de ramasser un billet et d'en demander le prix au voyageur. Ce procédé serait, sans tarder, porté à la connaissance du Directeur.

L'omission volontaire du paiement du prix du parcours devient impossible; or, avec le mode de paiement actuel, en cas de cohue, il arrive que des voyageurs ne paient pas.

Actuellement aussi, la Compagnie doit payer au personnel son déplacement pour la livraison de la recette. Avec la caisse distributrice, l'argent est immédiatement remis et la Société n'a plus à payer ce salaire. Le relevé de la caisse se fait en dehors de la présence du receveur. Si la somme est plus élevée à celle qui correspond au nombre de billets délivrés, la différence est la propriété de la Compagnie; si le solde est inférieur à la recette qui aurait dû être faite, c'est qu'une erreur a été commise par un voyageur et cette erreur est facile à retrouver».

L'organisation hollandaise ayant invité M. Nieuwenhuis à s'expliquer davantage ou à retirer ses paroles, celui-ci répondit par une lettre dans laquelle il déclare ne pas avoir voulu dire que c'était l'habitude des receveurs de frauder, mais uniquement qu'en cas de fraude de la part d'un receveur, les manières appliquées étaient habituellement celles mentionnées par lui. Pour justifier sa façon de s'exprimer, certes assez équivoque, le Directeur des Tramways d'Arnhem allègue qu'il est parfois difficile de rendre exactement son idée dans une langue étrangère... Cela nous étonne cependant que le Secrétariat de l'Union internationale des entreprises de tramways ait laissé subsister, dans un rapport imprimé et publié par lui, une phrase qui peut donner lieu à des interprétations aussi éloignées de la pensée réelle de l'auteur.

Après la déclaration de M. Nieuwenhuis, nous ne serions pas revenus sur la question, si ce n'était que

dans les milieux de l'I.T.F. en dehors de la Hollande, les affirmations du rapporteur n'ont pas non plus passées inaperçues et ont suscité une vive indignation.

Il sera intéressant, lorsque le compte rendu du Congrès de Rome aura paru, de rechercher si, dans cette ambiance patronale, aucune protestation ne s'est fait entendre contre des propos aussi offensants pour le personnel des tramways. Il semble en tout cas quelque peu étrange qu'un homme de la compétence technique de M. Nieuwenhuis, ait estimé nécessaire d'user d'arguments de cette sorte pour convaincre son auditoire des avantages de la conduite des voitures de tramways par un seul homme !

### *Mise en service d'autobus à trolley à Doncaster (Grande-Bretagne).*

Le Conseil municipal de Doncaster a décidé de transformer la ligne de tramways du centre de la ville au champ de courses ainsi qu'un certain nombre d'autres parcours, en autobus à trolley, dans le but d'épargner de grosses dépenses pour des travaux de réfection des rues.

## Le 12ème Congrès de l'Union suédoise des transports.

Du 1er au 7 juillet, le 12ème Congrès ordinaire de l'Union suédoise des transports se réunit à Stockholm. Depuis le dernier Congrès, l'effectif de l'organisation avait augmenté de 25 %; il se chiffre actuellement à 17.969 adhérents. 166 délégués de toutes les parties du pays participèrent aux assises; l'I.T.F. était représentée par son secrétaire général Fimmen.

Un travail conséquent attendait le Congrès, 70 projets de résolution étant à liquider entre autres questions.

Il fut décidé qu'après une semaine de chômage les adhérents seront exemptés du paiement de la cotisation. La limite du revenu jusqu'à laquelle les membres seront admis à verser la demi-cotisation a en outre été relevée jusqu'à 1.500 couronnes par an.

Le Congrès soumit à un examen détaillé les propositions avancées concernant divers points sur lesquels devraient porter les efforts de l'organisation lors de prochaines négociations avec les employeurs pour la conclusion de contrats collectifs; ceci en vue également de la situation modifiée par l'introduction de la nouvelle loi sur les conventions collectives. Le Congrès fit confiance au Comité pour s'employer, dans la mesure des possibilités, en faveur de la réalisation des desiderata émis.

Dans le but d'éviter la concurrence réciproque, il fut décidé d'admettre les petits propriétaires de camions et de voitures, à faire partie de l'organisation. Une proposition tendant à la création d'un Comité russo-suédois fut repoussée par une grande majorité, de même qu'une autre proposition, avancée au cours des débats, tendant à inviter les russes au prochain congrès.

Le Congrès destina des sommes assez importantes à divers buts : 2.000 couronnes à l'activité d'éducation ouvrière, 500 au fonds Matteotti, 5.000 aux ouvriers des mines, 5.000 à la caisse électorale du parti socialiste et 5.000 aux ouvriers du bâtiment norvégiens.

## Salaires et conditions de travail des conducteurs de taxis dans différentes villes européennes.

### ALLEMAGNE.

#### Berlin.

*Salaires.* 2 marks 50 de salaire fixe par journée de travail qui, aux termes du contrat collectif, ne peut pas excéder 12 heures; en plus 25 % des recettes brutes.

*Heures de travail.* 8 heures par jour, 12 heures au maximum.

*Jours de repos.* Un jour par semaine.

*Paiement des jours où la voiture est en réparation.* 5 marks par jour.

*Congé annuel.* Après une année de service 5 jours; un jour de plus chaque année suivante, jusqu'à un maximum de 12 jours. Les jours de congé sont payés à raison de 6 marks 50.

#### Hambourg.

*Salaires.* 9 marks 50 par jour.

*Heures de travail.* 10 heures par jour.

*Jours de repos.* Un jour par semaine.

*Paiement des jours où la voiture est en réparation.* 9 marks 50.

*Congé annuel.* Après une demi-année de service, 7 jours; après un an de service ou davantage 10 jours.

*Note:* Les conditions sus-mentionnées sont en vigueur auprès de la Autobetriebsgenossenschaft (Coopérative d'auto-taxis), entreprise créée à Hambourg avec l'appui de la Fédération allemande du trafic, comme il en existe dans plusieurs autres villes allemandes. (Voir Bulletin de janvier 1928).

Cette coopérative accorde aux conducteurs de taxis *en cas de maladie*, de même que les *jours de congé* et lorsqu'ils sont *empêchés sans leur faute, de faire du service, une allocation spéciale de 2.20 marks par jour*. Elle prend en outre à sa charge, pour les journées de service accomplies, les primes des assurances sociales, à savoir l'assurance-maladie et invalidité, l'assurance de chômage et l'assurance-accidents.

Lorsque les chauffeurs sont empêchés pour cause de maladie, de faire leur travail, on leur paie pendant une durée de 8 semaines — en cas d'accident professionnel pendant une durée de 13 semaines — leur salaire, après déduction des montants versés par l'assurance-maladie, obligatoire en vertu de la loi.

### FRANCE.

#### Paris.

*Salaires.* Dans les grandes compagnies de taxis, les chauffeurs touchent les pourcentages suivants :

27½ % de 1 à 30 francs de recette;

32½ % de 30 à 40 „ „ „

37½ % de 40 à 50 „ „ „

42½ de 50 francs de recette et au-dessus.

Les compagnies non-adhérentes au consortium et les loueurs d'autos versent aux conducteurs les pourcentages suivants :

40 % sur les recettes jusqu'à 50 frs.

50 % sur les recettes au-dessus de 50 frs.

Les chauffeurs doivent se fournir d'essence; dans les grandes compagnies elle leur est vendue à prix réduit. Les suppléments payés pour le transport de bagages, tarifs de nuit etc. restent aux conducteurs. Ceux-ci versent un franc par jour à l'entreprise pour les voitures qui ont le démarrage et l'éclairage électriques.

*Congé annuel.* Les chauffeurs n'ont pas de congé payé; toutefois ils ont le droit de s'absenter pendant un certain nombre de jours.

#### Bordeaux.

*Salaires.* Bordeaux est la seule ville de France où les chauffeurs de taxis aient un salaire fixe. Il est de 12 francs par jour, plus 5 % sur les recettes. Certains patrons paient 15 francs par jour. L'essence est fournie par les compagnies. Les autres patrons payent aux chauffeurs un pourcentage qui est à peu près celui en vigueur à Paris.

### GRANDE-BRETAGNE.

#### Londres.

*Salaires.* Un nombre de conducteurs d'automobiles sont propriétaires ou co-propriétaires des voitures conduites par eux. Les chauffeurs qui se trouvent au service d'un patron touchent 30 % sur la recette indiquée par le taxamètre. Ils touchent en moyenne 3 livres sterling par semaine. Les suppléments payés pour transports de bagages à l'extérieur de la voiture, de même que pour le transport de plus de deux voyageurs, restent au conducteur.

*Heures de travail.* Les heures de travail sont en moyenne de 10 heures par jour. Lorsqu'une voiture est conduite à tour de rôle par deux chauffeurs (service de jour et de nuit), les heures de travail moyennes sont de 8 heures.

*Congé annuel.* Il n'existe pas de vacances payées pour les conducteurs de taxis.

#### Manchester.

*Salaires.* Il n'existe pas de tarif d'application générale. Plusieurs chauffeurs touchent 35 shillings par semaine, plus 5 % de toute recette excédant 3 livres. D'autres touchent un salaire de 2 livres par semaine. Ces revenus peuvent être augmentés par des pourboires ou d'autres recettes irrégulières.

#### Southport.

*Salaires.* Les quelques chauffeurs de taxis qui se trouvent au service de patrons gagnent 2 livres par semaine. La plupart sont de petits propriétaires conduisant eux-mêmes. Ils sont syndiqués dans l'Union britannique des transports.

#### Liverpool et Bolton.

Les conducteurs de taxis de ces villes sont, pour autant que syndiqués dans l'Union britannique des transports, tous propriétaires conduisant eux-mêmes.

*Congé annuel.* Il n'existe pas de vacances payées. Les hommes qui prennent des jours de congé ne touchent aucun paiement.

(à suivre).

## Un Congrès mondial des transports automobiles.

Le cinquième congrès mondial des transports automobiles s'est réuni à Rome, du 25 au 29 septembre. Il n'est pas arrivé à des décisions d'une importance remarquable. Le Congrès fut présidé par le sénateur italien Silvio Crespi, président de l'Automobile-Club d'Italie qui fit une courte allocution d'ouverture sur la question de l'influence des progrès de l'automobile sur la prospérité nationale. Le représentant de la Compagnie française de chemins de fer P. L. M., M. Pourcel, défendit dans la discussion de la question de la concurrence entre l'automobile et le chemin de fer, le point de vue que tout trafic doit faire usage de la route ou de la combinaison de routes qui lui convient le mieux. C'est là l'unique solution suggérée par le congrès de ce problème qui occupe tant les esprits. Le représentant de la Reichsbahn, le Dr. Trübner, fit la déclaration assez simpliste, que si on n'était pas



# GENS DE MER

## Les nouvelles lois maritimes en Belgique.

Au point de vue législatif, l'année 1928 est d'une importance particulière pour les marins belges.

De tout temps les marins ont été privés des avantages que les lois sociales accordent aux travailleurs terriens. Ces dernières années heureusement, les pouvoirs législatifs se sont rendus compte que les marins avaient, eux aussi, des raisons de se plaindre et des revendications à formuler.

Un premier pas sur la voie des réformes nécessaires fut la création de la loi sur l'inspection permanente des navires et l'institution d'un Conseil d'enquête pour la navigation maritime. Lorsque le citoyen Anseele fut nommé ministre des Chemins de fer et de la Marine, il nomma un représentant des marins et un des officiers de la marine marchande au Conseil supérieur maritime, autorité suprême en la matière, à laquelle tous les projets de lois relatifs aux questions maritimes sont soumis. Il devait se trouver bientôt que ces nominations avaient un effet des plus heureux.

Le Conseil supérieur maritime reçut mission de préparer deux projets de lois qui se complèteraient l'un l'autre : 1° la loi portant réglementation du contrat d'engagement maritime; 2° la loi portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

La tâche des délégués des gens de mer au sein de ce Conseil n'était pas aisée. Il se trouvaient en face non seulement des juristes du ministère de la Marine, mais encore de juristes, membres à titre individuel du Conseil supérieur maritime, du fait qu'ils ont étudié plus particulièrement les questions du droit maritime.

La loi sur le contrat d'engagement doit être considérée comme découlant des résultats de la Conférence internationale du Travail tenue à Gênes en 1920. A part les articles du rôle d'équipage et 14 articles du Code du Commerce — dont certains dataient de 1804 — il n'existait pas de réglementation établissant les droits et les devoirs des marins.

La loi sur le contrat de travail de mars 1900 définit

encore arrivé à une collaboration plus intime, la cause s'en trouvait dans le fait qu'on n'avait pas encore réussi à trouver la formule la plus efficace pour cette collaboration. Il esquaissa après cela les conditions disparates existant dans différents pays. L'Automobile-Club d'Italie fit savoir avant la levée du congrès, qu'il destinait un montant de 5.000 dollars à l'exécution d'un projet de son président, tendant à la création d'une commission internationale qui serait appelée à étudier la possibilité de réalisation de ce projet qui prévoit la constitution d'un puissant organisme international s'occupant de l'introduction, dans tous les pays, de trucs standardisés et de véhicules automobiles construits spécialement pour le transport de récipients.

nettement les droits et devoirs des ouvriers et patrons des industries terriennes. La nouvelle loi devait pour les gens de mer, remplir un but analogue.

Les représentants des salariés avaient tant d'objections à formuler contre l'avant-projet que les sessions du Conseil supérieur maritime ne suffirent pas pour les discuter toutes et que plusieurs réunions séparées durent avoir lieu avec les juristes du ministère avant qu'on se fût mis d'accord sur tous les détails. Les marins ont à présent toute raison d'être satisfaits de la nouvelle loi promulguée le 5 juin 1928.

Il n'est pas possible d'entrer dans les détails concernant le contenu de cette loi qui ne comporte pas moins de 174 articles. Les divers chapitres traitent les questions que voici : le recrutement des marins, l'enrôlement, les conditions générales d'engagement, les droits et les obligations des marins, les obligations des armateurs, le mode de supputation des gages, la suspension et la rétention, la liquidation et le paiement des gages, les avances et délégations, les maladies et blessures des marins, le rapatriement, la fin et la résiliation du contrat d'engagement etc. etc.

La loi prévoit également la création d'un tribunal spécial, composé de représentants des marins et des armateurs, qui est appelé à se prononcer sur tous les différends surgis au cours d'un voyage et dont la conciliation n'a pas pu se faire devant le Commissaire maritime ou le Consul. Les marins ont le droit de se faire défendre devant ce Conseil de prud'hommes par un représentant de leur organisation.

La nouvelle loi sur le Code disciplinaire et pénal complète celle sur le contrat d'engagement. Ensemble, ces deux lois constituent le statut du marin.

Le Code pénal appliqué avant la création de cette loi était suranné et basé sur des principes indignes des temps actuels. Il datait de 1849 et n'était au fond pas autre chose qu'une copie du Code français de 1808. Il y a 25 ans déjà, une commission avait été nommée pour préparer une révision du Code disciplinaire et pénal; mais le projet de loi préparé par cette commission ne fut jamais examiné au Parlement. Le nouveau projet de loi tenait compte de ce projet d'il y a 25 ans, mais s'en écartait en ce sens que les sanctions étaient considérablement atténuées.

Au cours des premières délibérations surgit déjà une importante question de droit. L'avant-projet stipulait que la loi serait applicable à toutes personnes travaillant à bord d'un navire et que par conséquent, le capitaine aurait qualité pour prendre des mesures disciplinaires contre toute personne et en toute éventualité. Les dockers, les réparateurs de navire etc. seraient de la sorte assujettis au Code disciplinaire et pénal pour les marins. C'était là une thèse que les marins ne pouvaient accepter. Les ouvriers terriens sont assujettis au droit commun et lorsqu'un navire belge fait escale dans un port du pays, le rôle d'équipage n'est plus valable et le capitaine peut être considéré tout au plus comme l'homme de confiance de l'armateur. La façon de voir des marins fut acceptée et l'article 3 de la loi stipule que sont assujetties aux dispositions du Code toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage, de même que les passagers pendant le temps de leur séjour à bord.

La nouvelle loi annule les sanctions prévues par l'article 5 de l'ancienne loi de 1849, entre autres là

suppression de la ration de spiritueux, l'obligation de faire la vigie au haut du mât de hune ou du mât de perroquet, la peine du cachot, la peine des fers et l'embarquement obligatoire sur un navire d'Etat avec la solde d'un mousse.

Les dispositions du titre I mentionnent les fautes de discipline, de même que les crimes maritimes pour lesquels des sanctions sont prévues. Le titre II contient des dispositions concernant la juridiction et le titre III fixe la forme de la procédure dans différents cas. Pour la plupart des fautes, une peine disciplinaire est seule prévue, à moins de circonstances aggravantes. Les articles 48, 49 et 50 prévoient des peines d'emprisonnement pour le capitaine qui aura embarqué pour la consommation de l'équipage des denrées, boissons ou substances falsifiées ou gâtées ou qui aura appareillé, sans avoir à bord les vivres suffisants pour les besoins de l'équipage; ou qui encore aura laissé à terre à l'étranger, sans en aviser les autorités, un homme d'équipage malade ou blessé.

L'ancienne loi donnait au juge ordinaire qui n'est point au courant des pratiques maritimes, le droit d'interdire la navigation à un capitaine ou à des officiers; la nouvelle loi ne prévoit pas de punitions de cette nature. Eventuellement une suspension du droit de navigation peut à présent être prononcée par le Conseil d'enquête de la marine marchande et de la pêche maritime, conseil qui est composé d'hommes du métier.

La principale innovation dans la nouvelle loi a trait aux actes qualifiés généralement jusqu'à présent de désertion. La peine à laquelle expose tout acte de désertion date du temps des ordonnances françaises de 1681 et 1784 qui constituent l'origine de l'inscription maritime. En Belgique cependant, les marins n'ont jamais eu de numéro matricule pour la marine de guerre, parce que le pays n'avait pas de flotte de guerre. Suivant l'ancienne loi, tout marin qui désertait son navire à l'étranger était passible d'une peine de 15 jours d'emprisonnement et de 1 à 3 ans de service obligatoire sur un navire d'Etat avec la solde d'un mousse ou éventuellement, d'un mois d'emprisonnement en remplacement de chaque année de service sur un navire d'Etat, ce qui fait que la peine minimum était en tout cas équivalente à 45 jours d'emprisonnement. L'article 22 de la loi nouvelle ne mentionne plus le terme désertion mais parle d'«une absence du bord après le moment fixé pour les opérations d'appareillage». La peine prévue est de 15 jours à 3 mois d'emprisonnement et de 50 à 300 francs d'amende ou une de ces peines seulement.

Il est certain que la nouvelle loi n'est pas idéale, mais elle constitue une amélioration importante et dans bien des cas d'ailleurs, les peines disciplinaires ne seront pas appliquées. 99 % des enrôlements qui se font en Belgique ont lieu à Anvers; l'organisation des marins belges connaît personnellement, à quelques rares exceptions près, tous les capitaines et officiers et entretient avec eux des relations amicales, ce qui fait que dans bien des cas, une démarche de sa part peut libérer de punition des hommes coupables de légères fautes de discipline.

L'organisation fait toutefois constamment remarquer aux marins qu'il est nécessaire que la discipline règne à bord d'un navire.

JAN CHAPELLE.

## ESPÉRANTO

*L'utilité de la langue auxiliaire.*

Il faut que le prolétariat qui désire une entente internationale recherche un moyen d'entente...

La valeur de l'étude d'une langue étrangère se trouve précisément dans le fait qu'elle augmente considérablement les facultés de raisonnement. Plus la langue qu'on apprend à côté de la sienne, est de structure logique, plus la possibilité de penser logiquement sera développée. Seul celui qui s'est occupé de façon détaillée de l'étude de langues sait quel manque de logique se trouve accumulé dans les langues vivantes. L'espéranto par contre a été construit de façon parfaitement logique; c'est cela qui explique qu'il est facile à apprendre, et qu'il développe l'intelligence.

En dépit de ces avantages, beaucoup de personnes hésiteraient toutefois à apprendre l'espéranto, si ce travail ne leur donnait que de la peine et non pas de réelles satisfactions. S'occuper de l'étude de l'espéranto signifie cependant se procurer une satisfaction durable; cette étude vous permet de vous occuper de la structure de la langue, d'échanger des pensées avec d'autres personnes et, après une courte période d'apprentissage, de jouir des nombreuses œuvres littéraires parues en espéranto.

Dr. Theodor Tichauer dans le «Vorwaerts».

*Livres reçus.*

«La Laborista Esperantismo» (Le mouvement espérantiste ouvrier) par E. Lanty, éditions S.A.T., Colmstrasse, 1 Leipzig 0.27.

Dans une publication antérieure «For la Neutralismon» (Bannissons la neutralité) l'auteur, très compétent, s'est occupé de la question de savoir pourquoi il est nécessaire que les ouvriers espérantistes se groupent en des organisations séparées. Dans la présente brochure (de 40 pages), il traite la question d'un intérêt plus direct de savoir quelle est la tâche de l'espéranto dans la lutte de la classe ouvrière. Nous recommandons la lecture de cet ouvrage.

*L'espéranto dans l'I.T.F.*

Le Congrès de l'I.T.F. à Stockholm a adopté une résolution présentée par les cheminots suédois dans laquelle il est insisté 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.

Les organisations ont reçu de plus amples communications du secrétariat sur la mise à exécution de cette décision. Il nous semble dès maintenant utile de donner aux organisations qui n'ont pas dans leurs propres rangs des camarades versés dans le mouvement espérantiste, une liste d'adresses contenues dans l'annuaire de l'Association espérantiste ouvrière internationale (S.A.T.). Ces organisations ouvrières accorderont sans aucun doute tout leur concours à la propagande pour l'espéranto.

*Autriche:* Angererstr. 14 (Arbeiterheim), Wien XXI.

*Norvège:* A. Stensrud, Torshovgatan 4, Oslo.

*Grande-Bretagne:* 57 Hedsor Buildings, Bethnal Green, London E. 2.

*France* )

*Belgique* ) 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.

*Suisse* )

*Finlande:* Kluuvikatu 7, Helsinki (Helsingfors).

*Hongrie:* Jozsef — körut 9. I. 3, Budapest VIII.

*Allemagne:* Wasastr. 16, Leipzig C. I.

*Lettonie:* Liepajas iela 41, Riga.

*Pays-Bas:* Brinkstr. 7, Amsterdam-Oost.

*Pologne:* Marszalkowska 81, Warszawa (Varsovie).

*Suède:* Box 73, Göteborg.

*Belgique:* «Achturenhuis», Carnotstraat 12, Anvers.

*Lansbury sur l'espéranto.*

Dans une série de réflexions sur le Congrès de la deuxième Internationale à Bruxelles, G. Lansbury écrit dans le «Labour Magazine» de septembre 1923:

«Abstraction faite des discours, résolutions et manifestes, je pense que la valeur de grandes assemblées internationales de ce genre réside dans le fait que les travailleurs de beaucoup de pays passent une semaine en la compagnie les uns des autres; manger, lire, argumenter et discuter ensemble doit amener les hommes à mieux se comprendre mutuellement. Le jour où nous nous réunirons sans connaître les difficultés linguistiques, après l'adoption de l'espéranto ou d'une autre langue internationale, je suis sûr que de telles assemblées seront suivies de résultats bien meilleurs.»