

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

LA TABLE DES MATIÈRES pour l'année 1928 sera imprimée dans le courant du mois, de façon à pouvoir être expédiée au début de janvier. Elle ne sera pas jointe toutefois à chaque numéro, mais envoyée uniquement à ceux qui en exprimeront le désir; nous prions donc nos lecteurs de nous faire savoir le plus rapidement possible s'ils désirent la recevoir.

Un perfectionnement de notre service de publications.

Le présent numéro du Bulletin est le dernier de notre organe dans sa forme actuelle. Car, à partir du 16 janvier, notre journal paraîtra bimensuellement en un format un peu plus grand, sur 8 pages, composées en trois colonnes. Il vous apportera alors, non seulement de longs articles et des renseignements sur les résultats de nos enquêtes, mais encore bon nombre de courtes notices d'intérêt actuel, relatives à des mouvements en cours.

Par cette décision, notre Internationale étend encore son service de publications déjà important, car non seulement elle donnera davantage dans les langues où les publications paraissaient jusqu'à présent, mais elle procédera encore à la publication d'une édition espagnole.

Il est évident que les dépenses importantes que comportent ces modifications doivent être contrebalancées par une augmentation des revenus. Tandis que les organisations adhérentes continueront à recevoir le même nombre d'exemplaires gratuits, le prix de l'abonnement individuel pour les membres de ces organisations sera porté à fl. 1.50, ce qui compense uniquement le surplus des frais d'expédition. Nous sommes certains qu'aucun des abonnés n'aura des objections contre ce relèvement minime. Pour les personnes étrangères à nos organisations, le prix de l'abonnement sera maintenu à fl. 3.—. Nous espérons que les organisations adhérentes n'épargneront aucune peine pour rendre notre organe populaire auprès de leurs membres et de leurs sections! Il nous sera possible à présent de donner beaucoup de renseignements d'actualité et de consacrer une plus grande attention aux actions et problèmes intéressant les diverses catégories professionnelles. Nous sommes prêts à mettre à la disposition de ceux qui nous en font connaître le désir, des numéros pouvant être utilisés dans un but de propagande. La diffusion de notre organe contribuera à renforcer la pensée internationale qui doit régner dans les cœurs et les cerveaux de nos adhérents.

Nous avons l'intention d'augmenter nos revenus par l'insertion d'annonces. Un prospectus d'exécution soignée a été préparé à cet effet et nous sommes certains qu'il ne manquera pas son but. Sous ce rapport également, nous comptons sur le concours des organisations.

Ce n'est pas peu de chose que de publier en cinq langues un organe qui doit trouver son chemin vers tous les pays du monde. Nous sommes convaincus que nos lecteurs se feront un devoir de nous aider dans notre tâche et que nos organisations auront à cœur de collaborer avec nous, en nous procurant les renseignements dont nous avons besoin. Nous les assurons que nous n'aurons trêve, ni repos, tant que notre journal ne pourra pas voler de ses propres ailes!

La Rédaction et l'Administration.

Nous souhaitons à tous nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse Nouvelle Année. Puisse-t-elle apporter un accroissement de la solidarité qui existe déjà dans nos rangs et être féconde en victoires dans notre lutte pour plus de bien-être.

SOMMAIRE :

Communications diverses :

Un perfectionnement de notre service de publications	137
L'Italie martyre	138
Chronique syndicale	139

Communications du Bureau 140

Cheminots :

Le rapport moral du Syndicat des cheminots espagnols	141
--	-----

Choses et autres du Portugal	141
Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Allemagne)	142
Mémoire sur les conditions de travail des cheminots de Palestine	144

Ouvriers du Transport :

Chez les dockers français	147
L'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Pays-Bas)	148

Anton Pragel décédé	150
Du monde des chauffeurs	130

Gens de Mer :

Conditions de travail des marins dans les différents pays (Pays-Bas)	150
L'organisation syndicale des marins britanniques	152

Espéranto	136
---------------------	-----

L'Italie martyre.

Chiffres éloquents.

Nous extrayons les chiffres suivants du relevé des nombres-indices établi par le Bureau international du Travail pour les salaires payés dans les diverses capitales européennes :

Londres 100, Copenhague 108, Stockholm 88, Amsterdam 85, Berlin 71, Paris 56, Madrid 54, Bruxelles 49, Prague 47, Vienne 45, Reval 44 et . . . Rome 43.

Le tableau suivant indique les budgets consacrés en 1925 par quelques pays à certains départements :

	Royaume-Uni	France	Belgique	Italie *)
	en millions de florins.			
Justice	66,6	41,8	11,6	67,5
Intérieur	100,8	134,6	13,5	136,5
Instruction publique	644,8	450,0	65,0	206,3
Prévoyance sociale	863,5	133,8	53,5	81,7
Guerre	1568,7	916,9	102,8	490,2

Et voici quelques chiffres relatifs au tonnage de navires en construction (en milliers de tonneaux) :

	Juin 1927	Septembre 1927	Décembre 1927	Mars 1928	Juin 1928
Allemagne	408	516	472	441	408
France	136	131	115	103	126
Grande-Bretagne	1390	1536	1580	1441	1203
Pays-Bas	172	164	175	163	173
Italie	227	208	183	171	154

On voit que, malgré d'énormes subventions de l'Etat, l'Italie accuse un recul constant.

Voici encore des chiffres indiquant les rentrées et dépenses du Trésor public :

Trois premiers trimestres de l'exercice :	Rentrées en millions de livres	Dépenses
1925-26	15.627	13.062
1926-27	14.586	14.097
1927-28	13.578	14.767

Le déficit véritable était pour l'exercice 1926/27 de 1589 millions de livres. Les emprunts intérieurs sont tous voués à l'échec et les emprunts extérieurs n'offrent plus non plus de chances de succès. Le 4 mai 1928, Harrison déclara dans le Sénat à Washington que les emprunts italiens ne méritent plus de confiance et ne sont pas négociables, pratiquement parlant : «They are not marketable now».

*) Ces chiffres ont, de même que les chiffres suivants, été empruntés au livre «Het fascisme in Italie» (Le fascisme en Italie) par J. W. Matthysen, Amsterdam. Cet ouvrage témoigne d'une étude sérieuse et approfondie. Parmi tous les livres écrits sur le fascisme, nous n'en connaissons aucun qui expose et décrit avec autant de clarté le caractère de ce phénomène réactionnaire et son développement en Italie.

De nombreuses données statistiques relatives aux conditions économiques en Italie illustrent l'opinion de l'auteur qui nous parle de l'inaptitude de Mussolini comme homme d'état et affirme que, socialement parlant, le régime fasciste est intenable. Plus que n'importe quelles considérations optimistes, ces chiffres nous fournissent la certitude d'un retour à des conditions normales dans le pays si longtemps martyrisé.

Le nombre des faillites était en moyenne par mois en :

1919	49	1923	474
1920	66	1924	607
1921	158	1925	602
1922	221	1926	654

Le chiffre moyen par mois pendant les 12 mois allant de août 1927 à juillet 1928 était de 975.

Combien de temps encore ?

Reproduisons quelques notices données par les journaux de ces derniers temps sur les faits et gestes du «tribunal spécial» fasciste :

Condamnation de 8 jeunes gens pour avoir rédigé et distribué des feuilles volantes de caractère subversif, à 18 années 7 mois $\frac{1}{2}$ de prison, suivis pour chacun de trois années de surveillance spéciale;

de 14 camarades, à 134 années 6 mois de prison pour distribution de publications dangereuses pour la sécurité de l'Etat;

de 8 jeunes gens, à 22 années de prison avec exclusion perpétuelle du droit de remplir des fonctions publiques et trois années de surveillance spéciale, pour avoir distribué des journaux interdits et organisé des réunions secrètes;

de 12 camarades à 107 années et 6 mois de prison, pour avoir fait de la propagande dangereuse pour la sécurité de l'Etat;

de 2 camarades à 3 années de prison pour avoir fait circuler le discours cyclostylé tenu par Turati au Congrès de Bruxelles;

de 3 ouvriers à 11 années 3 mois de prison sur une simple indication de la police;

de 15 ouvriers à 150 années de prison pour avoir fait de la propagande pour la C. G. T. italienne et distribué de la littérature clandestine;

de 5 ouvriers à 57 années de prison pour avoir ourdi un complot contre l'Etat et incité à la guerre civile.

Il va sans dire que d'après les journaux fascistes tous les prévenus étaient des communistes. Bien qu'il puisse être vrai que les communistes font preuve d'une plus grande activité — nous ne voulons pas parler des représentants officiels des Soviets en Italie qui, peu de temps après le meurtre judiciaire de Della Maggiora, ont invité les autorités fascistes à l'Ambassade à Rome, de même qu'ils leur offrirent un banquet diplomatique peu de temps après le meurtre de Matteotti — nous avons toutefois le droit d'affirmer avec fierté que les membres de nos organisations ne négligent pas non plus de faire leur devoir syndical, même au péril de leur vie.

Certes, la libération de la classe ouvrière italienne devra être sa propre œuvre. Quand, cependant, notre mouvement international engagera-t-il sa puissance entière pour venir au secours de nos camarades persécutés et les aider à se frayer un chemin pour sortir de l'enfer actuel ?

N.

Chronique syndicale.

La lutte dans les ports finlandais.

La décision de la Fédération scandinave des transports de continuer pendant tout l'hiver le secours aux grévistes finlandais, n'a rien de surprenant. Du moment que nos camarades des pays du Nord avaient décidé de briser la résistance du patronat finlandais, on pouvait être certain qu'ils n'abandonneraient pas la lutte avant qu'une solution satisfaisante n'ait été obtenue. Quiconque douterait encore de l'agitation créée dans les milieux patronaux finlandais, ainsi qu'en Finlande en général, par le mouvement de grève et de boycottage, n'a qu'à lire les articles de fond paraissant dans les journaux bourgeois finlandais qui s'occupent pour ainsi dire continuellement du grave conflit.

Le journal «Huvudstadsbladet», de Helsingfors, du 11 novembre dernier, s'élève contre la décision prise par la Fédération scandinave des transports et écrit : «Quoiqu'on puisse penser de l'action de boycottage engagée par les ouvriers des transports suédois et norvégiens, on ne saurait y voir une réclame pour le système scandinave des contrats collectifs. Il est permis d'affirmer que le geste arbitraire et le grave abus de pouvoir dont se sont rendues coupables les organisations ouvrières scandinaves, n'ont guère pu augmenter l'enthousiasme pour une espèce de convention qui a permis à ces organisations de devenir si influentes et si puissantes. Les intérêts commerciaux et maritimes suédois ont été froidement mis en danger. . . ., parce que les ouvriers des transports suédois ne tolèrent aucune immixtion dans leur tactique de solidarité. Il semble aujourd'hui, que ce ne sont plus les armateurs et exportateurs suédois qui décident vers où doivent être dirigés les bâtiments suédois et les cargaisons, mais que les ouvriers des ports, en dépit du rôle modeste qu'ils jouent dans le processus de production, ont pris sur eux l'exercice de ces fonctions sociales, par la voie de leur puissante organisation. . . . Le langage dont on se sert envers un pays étranger, nous fait penser aux temps de guerre; on décide de sa propre initiative de mesures contre le commerce et la navigation de ce pays; on dépêche à travers toute l'Europe un message pour recruter des partisans de lutte et décide, selon le système russe, de financer et d'appuyer des agitations sociales dans un pays ennemi. La résolution va en effet jusqu'à dire que la Fédération scandinave des transports a pris cette décision : la grève sera continuée pendant les mois d'hiver.»

En lisant cet extrait, on se rend compte, non seulement du pouvoir de l'organisation suédoise, mais encore de l'impression profonde que le geste de solidarité des camarades suédois a fait sur les patrons finlandais. La presse finlandaise tempête encore, la presse suédoise a déjà fini. Elle estime qu'une solution doit être trouvée et prend ouvertement parti contre les employeurs finlandais. C'est ainsi que «Dagens Nyheter» écrit que le contrat collectif constitue la base des relations entre patronat et salariés. «Stockholmstidning» va plus loin et déclare qu'il est inconcevable que les travailleurs doivent encore conquérir de haute lutte le droit à la conclusion de contrats. Il considère qu'en refusant de conclure un contrat, le patronat se met lui-même au banc des accusés et se place dans une situation intenable.

Nos camarades finlandais attendent avec confiance la fin du conflit. Il faut que les autres organisations adhérentes à l'I.T.F. prennent dès à présent les mesures voulues pour pouvoir agir, s'il le faut avec une

énergie redoublée, en faveur de la reconnaissance de l'organisation des ouvriers des transports finlandais, d'autant plus que, dans le courant du conflit, celle-ci a enregistré des milliers de nouvelles adhésions.

Les conflits du travail en Australie, les élections australiennes et Havelock Wilson.

Il est difficile de savoir exactement dans notre vieille Europe, ce qui se passe dans une partie du monde aussi éloignée que l'Océanie. Une chose cependant est certaine : le mouvement syndical australien est un des mieux organisés du monde entier et il peut être considéré comme le plus puissant de tous. Il constitue, par conséquent, un pouvoir dans l'Etat, susceptible de causer des inquiétudes aussi bien au gouvernement qu'au patronat et le temps ne semble plus très éloigné, où la classe ouvrière d'Australie prendra en mains les rênes du gouvernement.

Par quels moyens le gouvernement actuel tâche-t-il de mettre un frein au pouvoir de la classe ouvrière ? Il se sert de la procédure d'arbitrage obligatoire. Au moment où l'on se trouve au seuil des élections législatives trisannuelles, on a toujours soin de faire rendre une sentence arbitrale inacceptable pour les ouvriers. Il s'en suit une grève illégale. Le premier ministre peut alors faire appel au pays pour qu'il aide à écarter le bolchévisme et à briser le parti ouvrier. Il en a été ainsi en 1925, lors de la grève des marins, et cette même tactique a été appliquée cette année, à propos de la grève des ouvriers des transports.

Havelock Wilson est désireux de faire avec sa paix industrielle, le bonheur des travailleurs australiens. A cet effet, il a consacré un numéro spécial de son organe à l'Australie. Un autre numéro contient deux articles, «Australia's Error» (L'erreur de l'Australie) et «The Land of Wonderful Strikes» (Le pays des grèves admirables). Ce dernier article est excessivement intéressant et démontre, en dépit de son caractère tendancieux, que l'organisation syndicale des ouvriers australiens est solidement établie et qu'ils savent défendre leurs droits et faire acte de solidarité.

On pourrait croire qu'après des conflits de cette envergure, le mouvement syndical soit brisé et le mouvement politique anéanti. Il n'en est rien. Nous reproduisons plus bas les chiffres de la statistique officielle concernant les effectifs syndicaux, mais voudrions les faire précéder d'un passage de l'article de Havelock Wilson : «La grève a commencé à cause d'une sentence du tribunal d'arbitrage qui accordait aux employeurs le droit d'embaucher les ouvriers des ports deux fois par jour au lieu d'une seule fois. Ceci n'est certes pas si dur et constitue un principe économique très sain».

Ce sont là des mots écrits par un dirigeant ouvrier, par un dirigeant de marins, qui doit pourtant savoir que la question de l'enregistrement et de l'embauchage est le problème le plus important qu'ont à résoudre les organisations des ouvriers des ports. Cet ami des capitalistes plaide en faveur des propositions patronales qu'il juge «d'une saine économie».

Voici à présent les chiffres, empruntés aux publications de l'Office de statistique :

	Effectifs des syndicats.				
	1923	1924	1925	1926	1927
Ensemble du mouvement syndical	699.743	729.155	795.722	851.478	911.652
Chemins de fer et tramways	89.405	90.365	108.037	114.889	121.300
Autres transports terrestres	16.386	17.785	18.219	20.844	22.137
Navigation et ports	38.006	37.823	39.039	40.594	42.702

Si l'on ajoute que l'Australie avait, au 30 juin 1927, 6.167.429 habitants, les chiffres se passent de commentaire.

Le 17 novembre 1928 eurent lieu les élections législatives en Australie. Le premier ministre entra dans la lutte électorale avec la devise : «Contre les extrémistes qui tentent de détruire l'Etat et de créer le désordre dans le commerce et l'industrie» ! Quels furent les résultats des élections ? Voici les nombres des sièges occupés au Parlement par les différents partis :

	1925	1928
Nationalistes	37	31
Paysans	13	13
Indépendants	—	1
Parti travailliste	50	45
	23	30

Il est à remarquer en outre qu'avec 650.000 voix, les nationalistes obtinrent 31 sièges et que le parti travailliste n'obtint que 30 mandats avec près de 800.000 voix.

Encore quelques «erreurs» de ce genre et quelques mesures de répression du gouvernement, et l'Australie sera un Etat ouvrier, en dépit de l'intervention de Havelock Wilson !

Conflits du travail en Allemagne et en France.

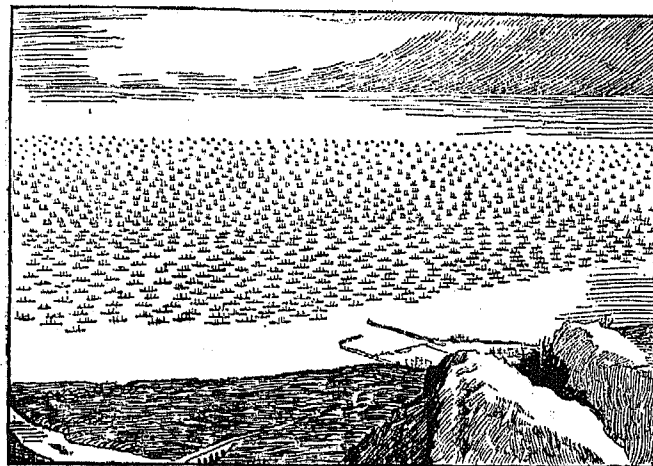
La lutte dans la Ruhr est terminée, en ce sens que les patrons ont de nouveau ouvert les portes de leurs usines. Il est vrai que la sentence du ministre du Travail n'a pas été reconnue par les magnats de l'acier, mais ils ont quand même dû déclarer qu'ils se soumettaient d'avance au jugement à rendre par le ministre socialiste Severing.

Depuis près de deux ans, la devise française est à peu près stabilisée de fait. Les prix se sont adaptés au niveau du marché mondial, mais les salaires sont restés bien en arrière. Il n'est donc pas étonnant que l'on constate en France une activité syndicale accrue. Les cheminots ont obtenu un relèvement de leurs salaires, les ouvriers des ports s'agitent et les marins ont mené, il y a quelques temps, dans le port de Marseille un mouvement de grève désespéré. Le moment est favorable, d'une part pour relever le niveau de vie et, d'autre part, pour renforcer les organisations syn-

dicales. Il est certain que la classe ouvrière de chaque pays doit d'abord faire face à ses propres problèmes; elle a cependant également le devoir de collaborer à l'uniformisation internationale des conditions de travail et de rétribution et, à cet égard, un appui de la part de pays où la situation est meilleure, est indispensable.

Naufrages.

En lisant la nouvelle de la perte du S.S. Vestris, l'image reproduite ci-dessous, donné en 1906 par Lindley, dans son organe «Sjöfolkets Tidning», après qu'en 1905 pas moins de 1038 bâtiments maritimes eussent fait naufrage, nous est revenue à la mémoire.



Lindley écrivait à cette époque : «Dans bien des cas, la perte d'un navire est une conséquence directe du fait, que des bâtiments vont à la mer, mal équipés, montés par un équipage insuffisant, prenant l'eau et peut-être assurés pour une somme trop élevée.»

Cette affirmation s'applique encore aujourd'hui. Et, lors qu'un accident se produit, il se révèle que les officiers — du moins ceux de la machine — ne sont même pas en état de prendre le commandement d'un canot de sauvetage. Il est d'une nécessité impérieuse de contraindre les armateurs à faire faire régulièrement de sérieuses manœuvres de sauvetage et d'incendie.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Nouvelle adhésion.

L'Union des marins de l'Inde britannique à Bombay vient de décider d'adhérer à l'I. T. F. Le total de ses effectifs se chiffre à 18.702 adhérents, chiffre qui se décompose comme suit : personnel du service général, 11.659, personnel de la machine 3.810, personnel du pont 3.233.

C'est la sixième organisation d'Asie qui décide de s'affilier à l'I. T. F.

Commission consultative de la section des cheminots.

La première réunion de la Commission consultative de la section des cheminots aura lieu

les 23 et 24 janvier 1929.

La session s'occupera entre autres choses d'un rapport sur l'activité de la section, de la question de la conduite des locomotives par un seul homme, de l'attelage automatique, en corrélation avec la décision prise dans la dernière session de la Conférence internationale du Travail et du rapport qui existe entre les compressions des effectifs et la recrudescence des accidents de chemins de fer en ces der-

niers temps. Les organisations intéressées recevront en temps approprié tous renseignements complémentaires voulus.

Enquêtes en cours.

Il nous sera agréable de recevoir le plus rapidement possible des réponses à nos questionnaires relatifs à : la situation du personnel des cadres et des services administratifs des chemins de fer; la situation des télégraphistes des chemins de fer.

Cotisations.

Les cotisations suivantes sont encore rentrées :

Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique	fl. 61.98
Union finlandaise des transports	„ 247.50
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	„ 20.62
Union britannique des transports	£ 470.—
Union du personnel des tramways de Riga (Lettonie)	fl. 22.96
Union des marins indiens de Calcutta	£ 5.—
Union des cheminots finlandais	fl. 39.—
Union des conducteurs d'automobiles hongrois	pengö 20.—



Le rapport moral du Syndicat des cheminots espagnols.

Le Syndicat national des cheminots espagnols a tenu son congrès bisannuel à Barcelone, du 26 au 30 novembre. Le rapport présenté au Congrès est un volume de 284 pages (le rapport financier non compris), richement documenté et donnant une image détaillée de l'histoire du Syndicat pendant la période écoulée depuis le dernier congrès, tenu à Zaragoza en novembre 1926. L'Espagne se trouve toujours sous la dictature de Primo de Rivera, régime de dictature qui, en ce qui concerne sa nature et ses buts, diffère peu de celui de Mussolini en Italie, bien que ses méthodes soient peut-être un peu moins brutales. De la sorte, l'activité syndicale a dû être consacrée principalement à l'extension et à la consolidation de l'organisation et aux conquêtes pouvant être obtenues par la voie de négociations.

En considération de ces restrictions, les progrès accomplis sont dignes d'éloge. Le Comité a travaillé avec succès à la centralisation des finances, à laquelle il avait été autorisé par le Congrès de Zaragoza, sous réserve d'approbation par les sections locales. Cette centralisation et une administration prudente ont rendu possible d'augmenter l'avoir de l'organisation, pendant la période sur laquelle porte le rapport, de 4.182,75 à 36.805,23 pesetas. Les recettes furent de 148.925,58 et les dépenses de 116.303,10 pesetas. Plus d'un quart des dépenses fut consacré à la publication de l'organe (24.368,20), aux cotisations à l'I.T.F. (5.516,20) et aux cotisations à la Confédération générale du Travail d'Espagne (12.429,70), le restant ayant été destiné surtout à des dépenses administratives. L'organisation ne possède pas de caisses d'assurance et ne verse pas de secours à ses membres.

Pendant les deux années écoulées, le secrétaire général Trifon Gomez et d'autres membres du Comité Exécutif ont pris la parole dans une centaine de réunions de propagande dans toutes les parties du pays. Cette activité a permis d'enregistrer une augmentation des effectifs de 13.083 à 17.633, soit une augmentation nette de 4.550 adhérents.

Quarante-cinq pages du rapport sont consacrées aux efforts faits par le Syndicat pour obtenir des compagnies de chemins de fer le paiement des arrérages dus pour heures supplémentaires, fournies dans la période allant du 1er novembre 1921 au 30 juin 1926. Ces efforts furent couronnés de succès et l'organisation obtint un montant de 45.000.000 pesetas, ce qui constitue probablement un chiffre-record dans le mouvement syndical. Ce montant était toutefois trop grand pour aller directement aux poches de ceux qui l'avaient gagné; le gouvernement décida par conséquent de l'employer pour la création d'une Caisse de pensions et de secours pour cheminots. Pour une raison ou l'autre, ce projet ne put être mis à exécution et il fut décidé de créer une Caisse de prêts et de secours, à la plus grande gloire du régime de Primo de Rivera. Le Syndicat national des cheminots réussit toutefois à obtenir qu'un montant de 12.000.000 pesetas, c'est-à-dire un peu plus du quart de la somme totale, soit payé directement aux véritables propriétaires, les cheminots.

Aux élections des Commissions paritaires existant sur les différents réseaux, le Syndicat enregistra un succès important. Dans le règlement établi pour ces élections, le gouvernement tâcha de créer ce qu'il appelait une «représentation minoritaire» en interdisant aux électeurs de voter pour plus de trois candidats pour les cinq sièges ouvriers à occuper. Par une combinaison adroite, le Syndicat réussit toutefois à gagner aussi bien les sièges majoritaires que les sièges minoritaires dans 33 des 37 élections auxquelles il participa. Dans deux autres élections, il obtint les sièges de la minorité et deux élections furent perdues pour lui.

La premier projet de résolution inscrit à l'ordre du jour du congrès émane de la section de Manresa et est de la teneur que voici :

«La liberté constitutionnelle doit être rétablie».

Il est à craindre que dans les circonstances actuelles, cette résolution soit condamnée à rester lettre morte, mais d'autre part, l'appel à quelque chose d'émouvant qui ne peut pas ne pas éveiller un écho dans le cœur de tout honnête homme.

Choses et autres du Portugal.

Nommer le Portugal, c'est évoquer un pays aux révolutions multiples, tantôt démocratiques, tantôt réactionnaires.

Parfois même les révolutions y sont démocratiques et réactionnaires à la fois. C'est ce qui se produisit en 1926 : le Parlement discute des monopoles d'Etat, tabac, allumettes. Les nombreux partis politiques, les démocrates républicains, nationalistes, socialistes, monarchistes, cléricaux, républicains de gauche, républicains radicaux, ont tous des opinions divergentes. Ces divergences de vues transforment le Parlement en un lieu de scandale public ! Des rixes éclatent entre députés; des arguments sont échangés sous forme de débris de pupitres, les discours sont noyés dans une tempête de tapage déchaînée par les républicains de gauche. Durant des heures et des journées entières, les chants des obstrucateurs emplissent l'enceinte parlementaire.

La révolte contre un Parlement indigne gronde dans de larges couches de la population. Les journaux y ajoutent leur grain. Des militaires trouvent le moment favorable; aidés des ouvriers, et surtout des cheminots socialistes et républicains radicaux, ils chassent la «politicaïlle».

Mal en prit aux prolétaires, car ce sont des fascistes qu'ils ont aidé à monter au pouvoir ! Arrestations nombreuses, dissolution des syndicats, persécutions, mouchardage officiel et organisé, déportation des militants, grands et petits, aux colonies africaines, tyrannie et despotisme ! Telles furent les récompenses que distribuèrent les nouveaux gouvernants à ceux, sans lesquels ils ne seraient pas au gouvernement.

En février 1927, d'autres militaires cherchent l'aide du prolétariat pour renverser la dictature. A Porto d'abord, à Lisbonne ensuite, les ouvriers érigent des barricades. Après une semaine de guerre sans merci, la dictature maîtrise les rebelles. Et elle trône aujourd'hui encore, plus despotique que jamais.

La première «réalisation» de la dictature a été l'affermage à une compagnie privée des deux réseaux de l'Etat, les «Caminhos de ferro do Minho e Douro» (511

km.) et les «Caminhos de ferro do Sul e Sueste» (869 km.). Le gouvernement s'est laissé faire douce violence par une campagne de presse de grande envergure, campagne à laquelle la dictature accordait un appui occulte. La censure se chargea d'imposer le silence aux adversaires de «l'industrialisation». Du personnel, il ne fut soufflé mot dans les tractations. Tel un troupeau de moutons vendus avec le pâturage, les agents sont passés au service de leur nouveau maître qui congédie selon son bon plaisir.

La prospérité économique dont l'avènement avait été prophétisé plus d'une fois par les hauts parleurs du gouvernement, n'est pas venue. Le coût de la vie suit une ligne ascendante, tandis que les salaires restent au même niveau. Le chômage augmente. Les chômeurs ne touchent aucun secours, ni des communes, ni du gouvernement. Ils errent à travers le pays; quelquefois ils mendient. Presque toujours, ils souffrent de la faim.

Pour les cheminots la situation n'est pas non plus couleur de rose. Ils gagnent leur vie tant bien que mal, plutôt mal que bien. Dans les gares d'importance secondaire, la journée de travail est distribuée sur un nombre interminable d'heures; au service roulant, la journée de travail s'élève jusqu'à dix heures.

Les chefs de gare gagnent en tout et pour tout de 800 à 1.000 escudos (1 escudo = 1,15 fr. français) par mois et les hommes d'équipe touchent 350 escudos. Les mécaniciens et chauffeurs gagnent 1.100 et 1.000 escudos par mois et les aiguilleurs de 400 à 580.

La stabilité d'emploi n'est garantie à personne. Les anciens agents de la plus importante compagnie ont un contrat, renouvelable de deux ans en deux ans. Ceux qui étaient au service des lignes de l'Etat et sont passés au service de cette compagnie, n'ont pas de contrat du tout.

Par contre, le service médical est gratuit pour les agents et leurs familles. Les institutions philanthropiques : un orphelinat avec école et deux caisses de secours pour les familles d'agents décédés, créées et administrées par les cheminots, sont florissantes.

Et voici deux exemples à méditer par les administrations que se piquent d'être progressistes. Pour la formation professionnelle des agents, il y a des écoles spéciales, dans lesquelles l'enseignement est intensif. Les cours se terminent chaque année par un examen final et une distribution de prix. Les élèves ayant réussi avec les meilleures notes, reçoivent des récompenses de 400 à 900 escudos. Les professeurs touchent une gratification pour chaque élève ayant subi l'examen avec succès.

Le second exemple concerne le logement. Beaucoup de cheminots sont mal logés. Il y en a même qui vivent dans des wagons désaffectés. Cela en dit long. La plus importante compagnie a construit des habitations à bon marché à l'usage de ses agents. A Entrancamento, un «village ferroviaire» a surgi avec l'aide du gouvernement. Quelques centaines de cheminots y vivent dans de confortables maisons, pourvues d'électricité, d'eau courante, d'égoûts etc. «Le village est considéré comme un modèle dans toute la péninsule ibérique, et il serait difficile d'y trouver son égal», nous écrit notre correspondant.

Soyons justes. Si tout n'est pas rose, tout n'est pas méprisable non plus.

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

ALLEMAGNE.

(Suite)

Afin d'atténuer les effets de cette concurrence, la Reichsbahn a conclu, au moyen de négociations engagées en mars 1924 et en avril et mai 1925, une convention avec ce consortium. Aux termes de cette convention, des lignes automobiles parallèles au chemin de fer sont admises. Ce qui est exclu, c'est la concurrence déloyale qui prive, sans nécessité économique pour l'expéditeur ou le destinataire, les chemins de fer de certains transports. En outre, des lignes automobiles ont été créées en commun par les deux organismes; ces services sont appelés «Eisenbahnkraftverkehr». Au 31 décembre 1927, étaient exploitées 63 de ces lignes automobiles, dont 1.194 km. servaient au transport de marchandises et 378 km. au transport de voyageurs.

L'importance des services du «Eisenbahnkraftwagenverkehr» même est illustrée par le tableau ci-dessous :

	1925	1926	1927
Parcours des automobiles (en km)	82.962	404.037	801.609
Nombre des voyageurs . . .	112.298	669.899	1.516.615
Parcours des camions (en km).	334.370	721.990	1.126.908
Tonnes de marchandises transportées	98.769	196.382	317.512

Ces chiffres sont d'une importance minime lorsqu'on les compare aux chiffres d'exploitation de la «Kraftverkehr Deutschland». C'est pour cette raison que la Reichsbahn a décidé de s'intéresser financièrement aux entreprises de transports automobiles, dans le but d'acquiescer l'influence voulue pour canaliser la concurrence. Une commission d'enquête a évalué à un montant annuel de 250 millions de marks les pertes subies par les chemins de fer par suite de la concurrence automobile. Elle a prédit que jusqu'en 1932, ces pertes s'accroîtraient jusqu'à 400 millions.

Les transports aériens se sont très largement développés en Allemagne ces dernières années. Le nombre des voyageurs transportés par avion en 1927 a été 1/7 du nombre des voyageurs de première classe des chemins de fer. Pour les grandes lignes internationales, il est déjà question de concurrence livrée aux chemins de fer. Il est caractéristique que, dans ce domaine également, la Reichsbahn a conclu une série de conventions afin de réaliser une collaboration entre le transport par voie ferrée et le transport aérien. Provisoirement, la situation du chemin de fer vis-à-vis de la navigation aérienne n'est pas encore trop mauvaise, vu que l'aviation accuse encore de grands déficits qui doivent être comblés par des subventions publiques.

III. Les relations entre la Direction et les organisations du personnel.

La constitution allemande règle les relations entre la direction de la compagnie des chemins de fer et les organisations du personnel. Elle accorde aux ouvriers et employés un droit de participation à la vie économique de la nation. Ils sont appelés à collaborer avec le patronat à la réglementation des conditions de travail et de salaires, de même qu'au développement économique des forces de production. De part et d'autre, les organisations et les conventions passées entre elles, doivent être reconnues. En vertu de cette disposition de la constitution, des entrevues peuvent avoir lieu entre l'administration et les organisations du personnel. Des époques déterminées n'ont pas été prévues pour ces pourparlers, mais le moment d'une entrevue est fixé après accord préalable. Lorsqu'il

s'agit de questions de moindre importance, chaque organisation du personnel peut entamer, indépendamment des autres, des pourparlers avec l'administration; lorsqu'il s'agit toutefois de questions d'importance générale, il faut que les pourparlers soient engagés d'un commun accord entre les organisations reconnues du personnel.

L'Administration ne reconnaît pas toutes les organisations; mais uniquement celles qui, en raison de l'importance de leurs effectifs, peuvent être considérées comme représentants des intérêts du personnel. La plupart du temps, les petites organisations confient à une des organisations reconnues, en cas de pourparlers communs avec l'administration, la sauvegarde de leurs intérêts. L'Administration n'établit aucune distinction entre les délégués syndicaux qui se trouvent encore au service des chemins de fer et les permanents rétribués par l'organisation syndicale. En cas de différends de nature administrative, c'est l'autorité directement supérieure qui tranche, en dernière instance, le directeur général de la Reichsbahn. En cas de divergences découlant des conditions d'engagement, ce sont par contre les autorités impartiales d'arbitrage qui sont appelées à liquider les conflits — partiellement sur la base des contrats collectifs en vigueur. Toutes les conditions de travail, de même que les taux des salaires et traitements, sont fixés par accord central entre les organisations du personnel et l'administration. Dans le cadre de cette réglementation centrale, des conventions locales peuvent toutefois être passées, plus particulièrement en ce qui concerne les heures de début et de fin de la journée de travail, de même que les interruptions et repos à consacrer aux repas. Des représentants syndicaux peuvent également avoir des entrevues avec des chefs de service, ingénieurs, inspecteurs ou autres fonctionnaires supérieurs. Le respect des conditions de travail par la Reichsbahn est garanti par les lois.

Les représentants syndicaux qui se trouvent encore au service des chemins de fer bénéficient des congés nécessaires sans solde pour s'acquitter de leurs fonctions. Pour les missions syndicales, des congés d'une durée maximum de trois mois sont également accordés. Lorsque la durée du congé doit excéder trois mois, l'agent en question est congédié pour la forme, en ce sens que l'administration prévoit la possibilité d'une réintégration ultérieure, avec conservation des droits acquis.

Aux termes de la constitution, les ouvriers et employés doivent «collaborer au développement économique des forces de production». C'est sur la base de cette disposition, que les conseils ouvriers et les conseils économiques ont été créés. Les conseils ouvriers sont les organismes dont disposent les ouvriers et les employés pour la sauvegarde de leurs intérêts sociaux et économiques. De pareils conseils ouvriers existent également auprès de la Reichsbahn et c'est par leur intermédiaire que le personnel exerce un droit de regard. Les conseils d'entreprise n'ont cependant aucune voix au chapitre en ce qui concerne les questions touchant à l'exploitation. Il n'est point question d'une élimination des syndicats par les conseils d'entreprise, car la loi garantit de façon expresse les droits des syndicats en accordant aux contrats conclus par les associations professionnelles un droit de priorité sur les décisions des conseils d'entreprise.

IV. Le droit de grève.

Avant 1917, les cheminots allemands ne bénéficiaient pas du droit d'association. Ce n'est que dans la constitution de la République allemande que fut prévue une liberté d'association illimitée pour la sauvegarder et l'amélioration des conditions de travail et

conditions économiques des travailleurs de toutes les professions.» Bien que la constitution ne fasse aucunement mention du droit de grève, les syndicats ont conclu, des dispositions sur la liberté syndicale, à l'existence d'un droit de grève. Les juristes par contre, refusent l'existence d'un *droit* de grève et déduisent du fait que la grève n'est ni interdite ni autorisée de façon expresse, la conclusion qu'il existe une *habilité* à faire la grève, pour autant que celle-ci n'est pas en contradiction avec les dispositions de la législation générale. Pratiquement, ceci revient à dire que des contrats du travail, collectifs aussi bien qu'individuels, doivent être respectés et qu'une partie signataire qui, par une grève, se rend coupable de rupture de contrat, peut être poursuivie civilement. Les suites d'une grève sont toutefois une question de puissance; si la puissance syndicale s'est trouvée avoir le dessus, aucune poursuite ne sera à craindre. L'habilité à déclarer une grève a été limitée de façon expresse pour le personnel des entreprises qui pourvoient la population d'eau, de gaz et d'électricité. Des grèves et lock-outs ne sont admissibles pour ces entreprises, que si une sentence arbitrale a été rendue et que trois jours se sont écoulés depuis le jugement.

La faculté de faire la grève subit une autre limitation, celle-là plus étendue, par le décret sur l'arbitrage du 30 octobre 1923. Aux termes de ce décret, les sentences arbitrales déclarées obligatoires doivent être acceptées par les salariés aussi bien que par les employeurs, ce qui supprime pendant un temps déterminé la possibilité de déclarer une grève ou un lock-out.

Les syndicats allemands se sont créé leur propre droit de grève afin de concilier la liberté de grève avec la sauvegarde des intérêts de la communauté. Les trois organisations syndicales centrales, la Fédération générale des syndicats allemands, la Fédération générale des employés et la Fédération générale des fonctionnaires ont établi un règlement de grève. Le troisième chapitre traite le déclenchement de grèves dans des entreprises d'intérêt public, dont font également partie les chemins de fer. Nous reproduisons ci-dessous quelques dispositions de ce règlement :

Art. 26. Des décisions concernant des grèves dans des entreprises d'intérêt public ne pourront être prises que lorsque le Comité central de la Fédération des syndicats allemands ou de la Fédération générale des employés en aura été averti et lorsqu'un délai approprié pour la recherche d'une solution à l'amiable, lui aura été accordé.

Art. 27. Chaque syndicat est tenu d'établir, pour le domaine syndical de son ressort, une liste des travaux urgents dont l'accomplissement devra en tous cas être exigé dans l'éventualité d'une déposition du travail, et de remettre cette liste au Comité central de la Fédération des syndicats allemands ou de la Fédération générale des employés.

Art. 28. Chaque syndicat est tenu d'insérer dans ses statuts ou dans les dispositions qui en tiennent lieu, l'obligation pour ses adhérents d'effectuer les travaux urgents désignés ou, le cas échéant, ordonnés par le Comité central. Les Comités s'engagent à prendre les mesures voulues pour l'exécution des travaux d'urgence. Les adhérents qui refusent de prendre sur eux et d'accomplir les travaux imposés, n'ont aucun droit à un secours d'une caisse centrale ou locale du syndicat. Le refus de faire ces travaux est à considérer comme une grave atteinte aux intérêts syndicaux.

(à suivre).

Mémoire sur les conditions de travail des cheminots de Palestine.

Les principes suivants s'appliquent aux colonies et territoires qui, à la suite de la guerre, ont cessé d'être sous la souveraineté des États qui les gouvernaient précédemment et qui sont habités par des peuples non encore capables de se diriger eux-mêmes dans les conditions particulièrement difficiles du monde moderne. Le bien-être et le développement de ces peuples forment une mission sacrée de civilisation et il convient d'incorporer dans le présent Pacte des garanties pour l'accomplissement de cette mission.....

Sous la réserve, et en conformité des dispositions des conventions internationales actuellement existantes et qui seront ultérieurement conclues, les membres de la Société :

a) s'efforcent d'assurer et de maintenir des conditions de travail équitables et humaines pour l'homme, la femme et l'enfant sur leurs propres territoires, ainsi que dans tous pays auxquels s'étendent leurs relations de commerce et d'industrie, et, dans ce but, d'établir et d'entretenir les organisations internationales nécessaires;

b) s'engagent à assurer le traitement équitable des populations indigènes dans les territoires soumis à leur administration.....

Articles 22 et 23 du Pacte de la Société des Nations.

En exécution d'une décision du Congrès de Stockholm, le secrétariat de l'I.T.F. a rédigé le mémoire ci-dessous sur les conditions de travail des cheminots de Palestine.

Le lecteur peut être assuré que l'exposé dans ce mémoire ne contient aucune exagération. Au contraire, on pourrait dire bien davantage sur la situation de Palestine. Les faits mentionnés sont cependant déjà suffisants pour appeler des mesures radicales.

Nous comptons que toutes les organisations adhérentes prêteront aux camarades de Palestine qui vivent dans des circonstances si difficiles, toute l'aide morale possible, en accordant dans leurs organes une place aussi importante que possible à la reproduction du mémoire et en faisant également appel à l'aide de la presse amie.

Le mémoire ci-dessous a été soumis aux autorités suivantes : Gouvernement et Parlement britanniques, Gouvernement de Palestine à Jerusalem, Direction des chemins de fer de Palestine à Haïfa, Bureau international du Travail, Fédération Syndicale Internationale, Fédération juive du Travail à Tel-Aviv.

Introduction.

Au Congrès de la Fédération internationale des ouvriers du transport qui se réunit à Stockholm dans la deuxième Chambre du Parlement suédois, du 9 au 14 juillet 1928, un représentant de l'organisation nationale des travailleurs des chemins de fer, postes et télégraphes de Palestine fit un appel vibrant à l'aide des congressistes. Après avoir dépeint les difficultés avec lesquelles son organisation se trouve aux prises, il esquaissa les nombreuses tentatives faites aussi bien par son organisation que par des organisations de Grande-Bretagne ou autres, affiliées à la Fédération internationale des transports, pour obtenir des conditions de travail plus humaines aux chemins de fer de Palestine, efforts qui ont tous été vains.

Le Congrès a estimé que la Fédération internationale des transports se devait de faire un appel direct à la puissance mandataire en cause et d'insister pour que l'attention voulue soit consacrée à la situation où se trouvent les cheminots de Palestine et à leurs griefs, le Congrès étant convaincu du bien-fondé de ces griefs. Les représentants de la Fédération internationale des ouvriers du transport s'acquittent à présent de la mission, dont ils furent chargés et ont l'honneur de soumettre aux autorités responsables, un compte rendu de la situation telle qu'elle a été portée à leur connaissance.

I. La liberté syndicale et les relations entre la Direction des chemins de fer et l'organisation du personnel.

La création d'organisations professionnelles de toutes personnes employées dans un service public est interdite par la loi ottomane du 22 rajab de l'année 1327 de l'hégire. La Fédération générale du Travail juive a reçu toutefois du gouvernement l'assurance que la constitution d'un syndicat parmi les travailleurs assurant un service public, serait tolérée.

L'exercice du droit syndical est néanmoins entravé. Pour commencer, le gouvernement et l'administration des chemins de fer ont demandé d'avoir un relevé des chiffres des effectifs de l'organisation. Le relevé fut remis. Ensuite, le Directeur général des chemins de fer demanda une liste des adhérents, que l'organisation refusa de donner. En réponse à une interpellation, faite le 6 août 1925 par M. Bromley, député à la Maison des Communes du Parlement britannique, le ministre des Colonies répondit ceci :

... « Il s'est trouvé que la reconnaissance de l'organisation par le Gouvernement a été ajournée dans l'attente de renseignements concernant les effectifs de l'organisation, renseignements qui avaient été demandés à l'effet de s'assurer jusqu'à quel point l'association était de fait représentative des agents des chemins de fer et postes et télégra-

phes. Il paraît que les dirigeants de l'organisation refusèrent de remettre des listes des adhérents alléguant que ceci pourrait donner lieu à des différenciations de la part de chefs subalternes des services du département en cause.

Le fonctionnaire dont relève le Gouvernement de Palestine s'est mis à présent en relations avec le Directeur général, dans le but de rechercher les moyens propres à obtenir les renseignements désirés sans motiver cette objection de la part des leaders ouvriers; il espère arriver promptement à une solution satisfaisante de la difficulté.»

Cette solution ne fut jamais trouvée. Au cours d'un entretien, le 29 septembre 1925, le Directeur général des chemins de fer fit une fois de plus comprendre au représentant de l'organisation que des relations ne pourraient pas être établies, tant qu'une liste des adhérents ne serait pas à sa disposition.

Le 3 novembre 1925, le Commissaire du district de Haïfa, se réclamant de la loi ottomane sur les associations, demanda que les registres de l'organisation lui soient présentés «pour vérification» (for scrutiny). L'organisation le renvoya à la Fédération juive du Travail. Le gouvernement écrivit alors à cette Fédération demandant que des listes lui fussent délivrées indiquant les noms des adhérents de l'Union des travailleurs des chemins de fer, postes et télégraphes et la date d'adhésion de chaque membre.

Le gouvernement reçut les listes demandées. Ces listes avaient manifestement été demandées afin de mettre le Gouvernement «en mesure de décider sur la question de la reconnaissance de l'organisation comme représentant des travailleurs syndiqués employés par les services gouvernementaux intéressés». Après les avoir reçues, le Gouvernement répondit le 29 juillet 1926 «qu'il n'était pas pour le moment disposé à reconnaître cette organisation ou des organisations similaires comme représentants de fonctionnaires de l'Etat». Si le gouvernement n'est donc prêt à reconnaître aucune organisation, quelle qu'elle soit, les motifs ayant présidé à la demande d'une liste des membres semblent quelque peu obscurs.

Depuis lors, toutes relations entre le Directeur général et l'organisation ont été rompues. Les délégués de l'organisation ne sont point reçus et ses requêtes sont ignorées.

II. La liberté de parole.

L'organisation a également demandé l'autorisation de publier un journal. Par des lettres, datées de septembre 1926 et janvier 1928, le Commissaire du district Haïfa a posé comme condition à cette autorisation le dépôt d'un cautionnement en espèces de 50 livres, se référant à la loi ottomane sur la presse, datée du 11 rajab de l'année 1327 de l'hégire.

Cette somme est considérable pour une petite association, pour les membres de laquelle le paiement de la modique cotisation syndicale constitue déjà un véritable sacrifice.

La condition posée par le Commissaire est considérée comme un prétexte pour empêcher la publication d'un journal ou pour empêcher toute critique contre les autorités, en plaçant le rédacteur sous la menace constante de confiscation du cautionnement versé. On la considère également comme une preuve de partialité, car il paraît que la Chambre du Commerce de Haïfa a été autorisée à publier un journal sans verser aucun cautionnement.

La demande de verser un cautionnement met l'organisation dans l'impossibilité de satisfaire au besoin réel d'un organe.

III. Les méthodes de fixation des conditions de travail.

La fixation des conditions de travail repose entièrement et exclusivement entre les mains de l'administration des chemins de fer. A toute demande ou plainte relative aux chemins de fer, le gouvernement répond en énonçant le point de vue de la direction, ce qui implique que le gouvernement approuve sans réserves tout ce que fait la direction.

Attendu qu'il n'existe point de relations collectives entre la direction et le personnel, ce dernier n'a aucune possibilité d'exercer de l'influence sur les conditions de travail.

IV. Les conditions de travail.

Il n'existe aucun règlement régissant l'engagement et le congédiement des salariés. Les engagements de nouveaux agents sont faits sans aucun égard aux travailleurs licenciés préalablement, même si ceux-ci avaient fait de nombreuses années de service; pas plus d'ailleurs l'ancienneté n'est-elle prise en considération, lorsqu'il est nécessaire de réduire les effectifs du personnel.

L'insécurité d'emploi est aggravée par une instabilité de travail et de revenu. Un temps, le personnel du service de l'exploitation travaillait régulièrement 7 jours par semaine. Sans aucun avertissement, fut rendu un arrêté réduisant à partir du 21 août 1928, la semaine de travail à cinq jours et déterminant de la sorte une réduction du revenu de 28½ %.

Aux chemins de fer, les salaires varient de 3 à 7 shillings par jour, tandis que l'industrie privée paie les manœuvres de 5 à 6 shillings par jour et les ouvriers qualifiés de 8 à 10 shillings.

En plus, à partir de novembre 1927, une nouvelle devise palestinienne, basée sur la valeur de la livre sterling, a été introduite en remplacement de la monnaie égyptienne qui avait cours précédemment. La nouvelle livre palestinienne vaut moins que la livre égyptienne et les traitements des fonctionnaires publics furent par conséquent réajustés à la nouvelle unité. Les simples ouvriers toutefois, touchent à présent leurs salaires en nouvelles livres sans le moindre rajustement, ce qui signifie pour eux une réduction de 2½ % des salaires.

V. Les heures de travail.

Les ouvriers des ateliers et de la voie travaillent 8 heures par jour pendant 313 jours par année. Le chiffre annuel des journées de travail a été fixé à 358 pour les aiguilleurs, sémaphoristes, ouvriers des manœuvres, lampistes, chefs d'équipe, conducteurs et serre-freins.

La durée du travail pour tous ces grades a été fixée à 8 heures par jour.

Les heures de travail du personnel de la locomotive sont fixées à 51 heures par semaine, mais le personnel se plaint de ce que cette limite soit souvent dépassée. En réponse à une plainte s'appuyant sur le fait que pour le trajet de Haïfa à Kantara, on employait trois chauffeurs et mécaniciens au lieu de quatre et que, par conséquent, les hommes devaient travailler pendant des périodes de trois semaines de 12 à 13 heures par course, les intéressés furent renvoyés par l'inspecteur principal à l'article 2, chapitre 7 du règlement officiel, ainsi conçu :

«Le temps entier d'un fonctionnaire public est à la disposition du gouvernement et les Gouverneurs de district et chefs de service ont qualité pour exiger la présence de leur personnel au delà des heures officiellement fixées, lorsqu'ils le jugent nécessaire.»

Dans cet ordre d'idées, un avis officiel (R.S. 1464) du 26 avril 1927, mérite d'être cité :

«A partir du 1er avril 1927, tous les agents de l'exploitation, non classés et payés à la journée, seront payés tous les mois sur la base de 365 journées de travail par an, suivant le tableau ci-annexé et seront traités, en ce qui concerne les congés, jours de maladie et jours de fête officiels conformément au règlement en vigueur. . . . (suivent quelques instructions concernant les états de salaires).

Aucun paiement d'heures supplémentaires n'aura lieu à l'avenir et le personnel travaillera 7 jours par semaine.

«Veuillez prendre note et signer.»

VI. Le régime disciplinaire.

Des plaintes très amères se font entendre concernant les amendes infligées. Il n'y a pas de règlement prescrivant les mesures disciplinaires pouvant être appliquées et souvent des agents sont mis à l'amende pour des raisons minimes. Aucun appel n'est possible d'une punition infligée. Le personnel ne sait pas ce qui est fait de l'argent retenu sur les salaires pour amendes. Souvent les amendes grèvent lourdement le revenu d'un agent, vu qu'elles se chiffrent parfois jusqu'à 250 mils (5 shillings).

VII. Institutions de prévoyance.

Il n'existe aucune assurance-maladie, invalidité ou accident, ni obligation de la direction vis-à-vis d'agents malades, invalides ou victimes d'un accident encouru en service. Les agents accidentés ou malades doivent pourvoir à leurs soins et à leur subsistance par leurs propres moyens. Les travailleurs invalides sont licenciés et abandonnés à leur sort.

VIII. Les mesures d'hygiène et de sécurité.

Nous empruntons le passage suivant à une des requêtes dont l'organisation du personnel a saisi la direction des chemins de fer :

«A Haïfa, l'installation est peu hygiénique. La saleté des cabinets rend parfois impossible de les utiliser. Parfois même, les «cuvettes» manquent complètement. Dans les salles de bains, il n'y a pas de robinets et elles sont d'une saleté indescriptible. Les fosses de réparation des locomotives sont toujours remplies d'eau — véritables nids à moustiques — et aucun soin n'est consacré à leur désinfection. D'autre part, il n'y a pas d'eau potable à l'usage des travailleurs pendant toute la journée, tandis que l'eau des locomotives est malsaine à cause des substances chimiques qu'elle contient....

Nous demandons que l'administration des chemins de fer donne à ses fonctionnaires et chefs d'équipe, l'instruction de vérifier soigneusement tous les outils, instruments et machines avant le commencement du travail, afin d'éviter des accidents tels qu'ils se sont produits ces derniers temps..... tous ces accidents étant dus à la négligence de l'administration.»

Les hommes employés dans les ateliers et les remises de locomotives ne disposent d'aucun local où ils peuvent se laver et changer de vêtements.

Revendications.

Il est entré dans les mœurs modernes que les directions d'entreprises ou leurs représentants, entretien-

nent des relations suivies avec les représentants des syndicats des salariés, à l'effet de prendre connaissance et d'examiner toutes revendications relatives aux conditions de travail, méthodes de leur fixation, mesures disciplinaires et leur application, protection de la vie et de la santé des travailleurs, traitement des travailleurs malades ou accidentés etc. Il semble qu'il n'y ait aucune raison plausible pour que de pareilles relations n'existent pas entre la direction des chemins de fer de Palestine et l'organisation syndicale représentant le personnel de cette entreprise.

La Fédération internationale des ouvriers du transport ne peut que regretter que les autorités qui gouvernent la Palestine aient jugé opportun d'appliquer à la presse syndicale de ce pays une loi anachronique, promulguée par un Etat qui n'exerce plus aucune autorité sur la Palestine. Elle insiste auprès des pouvoirs publics pour qu'ils adoptent dans la question de la liberté de presse, un esprit et une pratique plus conformes à la civilisation moderne.

En ce qui concerne les conditions de travail, la Fédération internationale des ouvriers du transport se permet de présenter la liste suivante de revendications minima :

Réglementation du recrutement et des licenciements sauvegardant les droits acquis par l'ancienneté en service;

Egalité de traitement des fonctionnaires supérieurs et agents subalternes, en ce qui concerne le réajustement des salaires en rapport avec l'introduction d'une nouvelle unité monétaire;

Semaine de travail de 6 jours et de 48 heures;

Fixation d'un minimum de repos entre deux journées de service;

Paiement des heures supplémentaires à un taux supérieur.

Mesures excluant l'arbitraire dans les questions de discipline et suppression de toutes amendes excédant l'équivalent de deux heures de salaire;

Mesures pour la subsistance et le traitement de travailleurs malades ou accidentés;

Mesures pour la protection de la vie et de la santé des agents, plus particulièrement par égard aux conditions hygiéniques et à la sécurité des lieux de travail et de l'outillage;

Etablissement d'un règlement du service comportant toutes les conditions d'engagement et d'emploi et définissant non seulement les devoirs, mais encore les droits du personnel.

Les autorités responsables du bien-être moral et matériel de la population de Palestine ne pourront guère rester indifférentes, tant qu'une partie importante de ceux qui se trouvent sous leur régime auront des raisons justifiées de se plaindre. La Fédération internationale des ouvriers du transport espère par conséquent qu'il sera suffisant d'attirer leur attention sur les faits, pour obtenir que des remèdes appropriés soient appliqués.

C. T. CRAMP, *président.*

E. FIMMEN, *secrétaire général.*

N. NATHANS, *secrétaire de la section des cheminots.*



Chez les dockers français.

Dans les ports français, le prolétariat commence à s'agiter. Dans un port après l'autre, les ouvriers se mettent en grève; au Havre, à Nantes, à Saint-Malo, à Marseille, à Bordeaux et en Corse. Tous ces mouvements ont pour but de relever quelque peu les salaires effroyablement bas.

Abstraction faite des travailleurs des ports des pays balkaniques et peut-être de l'Italie, les ouvriers des ports français sont les plus mal payés d'Europe. Des salaires de 34, 31 et 28 francs ou encore moins, y sont la règle pour une journée de travail de 8 heures, tandis que les salaires des dockers de Londres s'élèvent à 12 shilling (env. 72 francs), de Rotterdam à 6 florins (env. 60 francs), de Hambourg à 9 marks (env. 56 francs) et de Gotembourg à 12 couronnes (env. 80 francs). Même si l'on tient compte du fait que le coût de la vie est plus élevé dans les villes mentionnées que dans les ports français, l'écart reste cependant frappant. En ce qui concerne Anvers toutefois, l'argument d'un coût supérieur de la vie ne peut pas être allégué, vu que les prix y sont plus bas et le coût de la vie par conséquent meilleur marché qu'en France; là aussi, les salaires sont supérieurs à ceux de n'importe quel port français, c'est-à-dire de 56 francs belges, soit environ 40 francs français.

Presque partout la lutte entamée par les ouvriers aboutit à des succès, c'est-à-dire que les salaires misérables sont augmentés de quelques francs par jour. J'ai pu assister personnellement, dans son stade décisif, à la principale de ces grèves, celle de Bordeaux, qui engloba 2.500 hommes et dura près de 8 semaines.

Après que tous les efforts pour obtenir un relèvement des salaires par la voie de négociations, eussent échoué devant la mauvaise volonté des employeurs dont l'organisation est dirigée — ainsi que partout ailleurs — par les éléments les plus virulents, le syndicat confédéré, «réformiste», décida le 23 septembre, de déclarer une grève à partir du lendemain. Il réclama un relèvement des salaires de 31 à 36 francs par jour. L'écho fait par les dockers à cette déclaration de grève, ne laissa rien à désirer. Le syndicat unitaire, adhérent à la C.G.T.U. «révolutionnaire», se rallia à la grève et les ouvriers du port «réformistes», «révolutionnaires» et non-syndiqués, déposèrent le travail comme un seul homme. Pendant les 8 semaines qu'à duré le conflit, pas un de ces hommes n'a cédé. Les quelques «jaunes» qui, dans cette grève également, ne manquèrent pas d'accomplir leur vile besogne, étaient de la racaille importée de Paris par l'Association patronale, sous la protection de soldats et de gendarmes.

A moins d'être français, tout militant syndical trouverait cette grève, pour le moins, étrange. En premier lieu, elle fut proclamée par un syndicat groupant tout au plus 150 hommes du total de 2.500 devant être englobés dans la grève. Le deuxième syndicat, le groupement concurrent «révolutionnaire», n'en avait pas davantage, ce qui fit que sur un total de 2.500, à peu près 300 hommes étaient syndiqués — dans deux organisations vivant à couteaux tirés — et qu'il y avait donc plus de 2.200, soit presque 90 %, de non-syndiqués.

Conformément à l'habitude française, la grève ne se trouvait pas sous la direction de permanents syndicaux. Ceux-ci sont assez bons pour faire de la propagande, pour prononcer des discours, pour rédiger un petit journal et pour encaisser les cotisations toujours fort basses. Mais du moment qu'il s'agit d'une grève, elle est placée sous la direction d'un comité de grève, élu par les grévistes. Il en fut ainsi à Bordeaux également. Un comité de 15 à 20 hommes, composé de membres des deux organisations, et d'un bon nombre de non-syndiqués, avait en mains la direction du mouvement, démontrant de la sorte vers l'extérieur l'unité des grévistes. Au début, cette «unité» alla même jusqu'à faire interdire aux secrétaires généraux des Fédérations réformiste aussi bien que révolutionnaire, et, à plus forte raison, aux représentants des C.G.T. concurrentes, l'accès aux assemblées des grévistes. Plus tard, on est revenu sur cette décision ridicule et des orateurs des deux orientations ont parlé aux grévistes devant des salles archi-comblées.

On peut dire que l'unité a été admirablement maintenue jusqu'au dernier moment. Ainsi que je l'ai dit plus haut, pas un homme n'a cédé. Et cela, en dépit du fait qu'ils souffraient de la faim. Car — il s'agissait d'une grève d'ouvriers français — une caisse de grève faisait évidemment défaut. Le mouvement de secours organisé par les deux organisations a peut-être rapporté tout au plus 150.000 à 200.000 francs, c'est-à-dire qu'à peine un montant de 80 francs pouvait être versé à chaque gréviste, pendant la période de 8 semaines. Il est vrai que le Conseil municipal, en majorité socialiste, a, à deux reprises, mis un montant de 50 francs à la disposition de chaque enfant des grévistes, geste fort louable en lui-même, mais qui ne suffit pas pour écarter la faim des familles ouvrières. Le fait que dans ces circonstances, les grévistes dont près de 90 % de non-syndiqués, ont su tenir bon pendant 8 semaines, décidés, inébranlables et enthousiastes jusqu'à la dernière minute, prouve bien de quelle trempe sont les ouvriers du port de Bordeaux.

La grève prit fin par la déclaration des employeurs, dans une réunion de représentants ouvriers et patronaux, tenue le 16 novembre à Paris, sous la direction du président du Conseil, M. Poincaré, qu'ils étaient disposés à relever les salaires de 4 francs par jour et de les porter à 35 francs. La proposition fut acceptée le lendemain par les grévistes.

Pour qui n'est point initié à tous les mystères du mouvement syndical international, la grève de Bordeaux constitue un exemple instructif de la puissance de même que de la faiblesse, du mouvement syndical français. Ce mouvement est composé de travailleurs qui désirent et qui connaissent la lutte, mais qui ne sont habitués, ni disposés à consentir les sacrifices quotidiens que réclame l'organisation syndicale, qui ne font pas partie de façon consciente d'une armée prolétarienne militante et ne sont prêts qu'à combattre pour leurs intérêts immédiats et momentanés. Une conséquence de cette mentalité est l'existence de faibles syndicats locaux, groupés, sans lien étroit, dans une fédération avec d'autres faibles syndicats dans d'autres ports; les syndicats locaux aussi bien que la fédération, sans ressources pécuniaires, comme suite aux effectifs réduits et aux cotisations, dont le taux est, en France, non seulement ridiculement, mais encore scandaleusement bas. Avec cela, les militants sont privés de l'autorité et des attributions, qui, selon les conceptions de tous les autres pays, seraient inhérentes à leur position.

Il est à espérer qu'une des conséquences de la grève sera au moins l'adhésion au syndicat de bon nombre de non-syndiqués. A défaut de cela, la grève des

ouvriers de Bordeaux perdrait beaucoup de son importance.

Il ressort des informations dans la presse que la lutte réciproque entre «révolutionnaires» et «réformistes» a repris de plus belle, aussitôt le conflit terminé. Les représentants des deux orientations se vantent que c'est grâce à eux que fut remportée la victoire. Nos amis «révolutionnaires» plus particulièrement, prétendent, dans de nombreux articles dans divers journaux, que la victoire est due au fait que la grève est «une magistrale réplique aux réformistes et à leurs méthodes de paix sociale», «une cinglante riposte aux manœuvres des chefs confédérés réclamant l'arbitrage obligatoire» et qu'elle «sanctionne par des faits et des résultats les méthodes de lutte et d'action directe, préconisées par la C.G.T.U.»

Il tiendra sans doute à moi, peut-être aussi est-ce la faute de mes connaissances insuffisantes des conditions en France, mais pendant toute la semaine, la dernière de la grève, où j'ai vécu et observé le mouvement de très près, je n'ai rien vu, ni remarqué qui fit de cette grève, en ce qui concerne sa nature, la tactique adoptée et son issue, un mouvement différent des grèves, telles qu'elles sont quotidiennement, et dans tous les pays, engagées et gagnées. . . ou per-

dues. Rien, absolument rien, qui en fit un exemple de tactique «révolutionnaire», en opposition à celle «réformiste». On s'est battu, courageusement battu, ainsi que le font les ouvriers de tous les pays dans de nombreuses luttes, et le combat a pris fin, sans que les grévistes aient vu pleinement aboutir leurs revendications et comme suite à l'intermédiaire de personnalités officielles dont l'intervention fut accueillie avec satisfaction par «réformistes» aussi bien que par «révolutionnaires», comme un moyen permettant de liquider le conflit. La grève de Bordeaux était à tous égards un simple mouvement revendicatif qui n'a de portée révolutionnaire qu'en ce sens qu'il constituait un petit épisode dans la lutte que les ouvriers mènent — *inconsciemment* en majeure partie, et ceci s'applique certainement pour les 90 % de non-syndiqués à Bordeaux — pour leur émancipation du joug capitaliste.

Si la tactique suivie à Bordeaux doit se dire «action directe» et «révolutionnaire», ces qualificatifs sont certainement de rigueur pour au moins 90 % des grèves engagées par les organisations adhérentes à l'I.T.F. Personnellement, j'avais jusqu'à présent une autre conception de ce que sont «d'action directe» et les «méthodes révolutionnaires».

E. F.

L'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways.

PAYS-BAS.

(Fin).

Poursuites pénales.

Un article du code pénal tendant à la sauvegarde de la sécurité dans l'exploitation des chemins de fer secondaires et d'intérêt local, prévoit ce qui suit:

«Celui qui est la cause d'un danger menaçant la sécurité du trafic à traction mécanique sur une voie ferrée, s'expose à une peine d'emprisonnement ou de détention de six mois au maximum ou à une amende jusqu'à concurrence de trois cents florins.

Lorsque l'acte occasionne la mort d'une personne, il sera passible d'une peine majorée.»

Le juge a le droit d'interdire, dans son verdict, à un agent ou employé d'un chemin de fer ou tramway interurbain qui s'est rendu coupable du méfait susvisé, l'exercice de sa profession pendant une période déterminée qui, en cas de peine d'emprisonnement, peut excéder de deux à cinq ans la durée de la peine principale et qui, en cas d'amende, ne doit pas être inférieure à deux ans, ni supérieure à cinq ans. Dans la pratique, cette disposition est souvent appliquée après des accidents aux chemins de fer secondaires ou tramways interurbains. L'article en cause ne s'applique pas aux tramways urbains.

Le Code pénal contient en outre des dispositions générales prévoyant les peines dont peut être puni celui qui est la cause de blessures graves d'autrui ou de blessures occasionnant une maladie de la victime et l'empêchant de poursuivre l'exercice de son métier ou de sa profession, de même que de celui qui est coupable d'homicide par imprudence. Ces articles sont complétés par l'article 309 qui est de la teneur suivante :

«Lorsque les méfaits visés ci-dessus sont commis dans l'exercice d'une fonction ou d'une profession, la peine peut être majorée d'un tiers; le juge a le droit de destituer le prévenu de l'exercice de la profession

dans laquelle le méfait a été commis et il peut ordonner que son verdict soit rendu public.»

Le Code prévoit en outre des peines qui peuvent être prononcées contre celui qui a intentionnellement ou par négligence, détruit, endommagé ou rendu inutilisables des installations de chemins de fer, télégraphes, téléphones, conduites d'eau, installations électriques etc.

La loi sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways interurbains, de même que les arrêtés royaux portant application de ladite loi, contiennent diverses dispositions dont l'infraction est passible de peine. Ces dispositions tendent toutes à la sécurité du trafic et contiennent des prescriptions relatives à l'interdiction de marcher sur la voie ferrée, aux croisements de deux voies ferrées, à la vitesse maximum admise, à des mesures spéciales de sécurité sur des parcours déterminés etc.

Un règlement spécial prévoit entre autres que les agents des tramways interurbains doivent se conduire avec politesse à l'égard du public, qu'ils doivent veiller aux contraventions et tâcher de les éviter par des avertissements, qu'il leur est interdit de demander des récompenses pour des services rendus aux voyageurs et de fumer lorsque, pendant leur service, ils sont en contact avec le public. La transgression de ces dispositions est punie par l'infliction d'une amende de deux cents florins au maximum, amende qui peut être remplacée, à défaut de paiement, par une détention d'une durée à fixer par le juge.

Quant au personnel des tramways urbains, non considérés comme «chemins de fer» au sens de la loi, il est assujéti à des règlements locaux sur la police de la circulation, règlements qui sont édictés par les conseils municipaux et qui varient d'une ville à l'autre. Les prescriptions principales ont trait aux devoirs du wattman par rapport à la vitesse de marche, aux signaux d'avertissement et autres mesures de sécurité, ainsi qu'aux devoirs du receveur en ce qui concerne le maintien de l'ordre dans la voiture, le nombre maximum de voyageurs admis etc.

La transgression de ces décrets municipaux peut

être punie de détention de 6 jours au maximum et d'amende jusqu'à concurrence de 25 florins.

Les entreprises de chemins de fer d'intérêt local sont responsables aux termes de la loi, des dommages encourus par des tiers, à moins que ces dommages ne soient pas de la faute de l'entreprise ni de ses salariés. Aux termes d'un article du Code civil, l'agent coupable de dommages en est *personnellement* responsable. En vertu de cette loi, l'entreprise a un droit de recours contre le personnel ayant causé des dommages à des tiers. Dans la pratique cependant, c'est toujours l'entreprise que la personne lésée assigne en paiement et il est fort rare que la compagnie réclame de son personnel le remboursement des sommes versées, à moins qu'il ne s'agisse de montants minimes. Parfois, l'entreprise fait contribuer le personnel aux dommages-intérêts à verser par elle.

L'expérience a appris que toutes les dispositions dont nous venons de faire mention sont rigoureusement appliquées. L'organisation estime qu'il serait souhaitable de faire, en ce qui concerne les sanctions qui peuvent être appliquées contre le personnel des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, des dispositions distinctes de celles applicables au personnel des chemins de fer.

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

Les dispositions existant pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways sont différentes entre elles.

En ce qui concerne les *chemins de fer d'intérêt local*, l'Etat, la province et les municipalités intéressées accordent, en vertu de lois spéciales, des avances improductives d'intérêt pour la construction de lignes.

L'Etat verse en outre, en vertu de la loi, un montant de 50 % du déficit d'exploitation, à condition que l'autre moitié du déficit soit supportée par la région desservie par le chemin de fer en cause, c'est-à-dire par la province, les municipalités intéressées ou des particuliers. Cette disposition s'appuie sur le raisonnement suivant : si la région desservie par le chemin de fer en cause n'est pas disposée à prendre à sa charge une partie des frais, c'est qu'elle n'a pas suffisamment d'intérêt à l'existence de ce chemin de fer, ce qui veut dire que l'utilité de l'entreprise n'est pas assez grande pour que l'Etat fasse des sacrifices pour sa continuation.

Les provinces et municipalités peuvent poser des conditions pour l'octroi de cette subvention; généralement, elles s'en abstiennent toutefois. Ce droit permet parfois d'obtenir certains avantages pour le personnel (reconnaissance de l'organisation syndicale etc.) dans les municipalités où les socialistes ont de l'influence.

L'Etat verse en outre aux chemins de fer d'intérêt local à exploitation déficitaire — qu'ils soient à traction à vapeur ou à traction électrique — une subvention, dite « prime de combustible ».

L'Etat a seul la faculté et le devoir — prévu par la loi — de procéder à la vérification du matériel roulant, de même qu'au contrôle de la voie ferrée; d'établir la fréquence minimum du service; d'approuver les transports-voyageurs et marchandises; d'édicter les prescriptions de sécurité à observer pendant le service. Les tarifs sont généralement fixés en conformité avec les conditions locales. Lorsque des lignes secondaires sont parallèles au tracé d'un chemin de fer ou lorsqu'elles ont à souffrir de la concurrence de services automobiles, des tarifs assez bas ont souvent été établis.

Quant aux *tramways*, ni l'Etat ni les municipalités ne versent des subventions pour leur exploitation. Les municipalités couvrent généralement les frais de la construction d'un tramway au moyen d'un emprunt qui grève le compte d'exploitation. Les entreprises privées (sociétés anonymes) font face aux frais de la construction à l'aide des capitaux dont elles disposent.

Dans les deux cas, est applicable la disposition selon laquelle le tramway doit verser à la commune où est établi son réseau, une somme déterminée par mètre de voie exploité.

Aucun changement du réseau d'un tramway et aucune construction de nouvelles lignes ne peut avoir lieu sans l'approbation du Conseil municipal. Le Conseil municipal a également qualité pour fixer les tarifs et la fréquence minimum des convois.

Il existe presque partout sur les tramways de Hollande, un tarif uniforme qui a remplacé les tarifs par sections existant autrefois. Le tarif uniforme prévoit généralement un prix de 10 cents par course. Dans certaines villes, on délivre des billets de correspondance ou des billets d'aller et retour dont le prix est comme règle de 15 cents.

Les services automobiles se développent de plus en plus; généralement leurs tarifs sont légèrement supérieurs à ceux des tramways.

La standardisation du matériel roulant.

La modernisation des *chemins de fer d'intérêt local* s'accomplit de façon graduelle. A proximité des grandes villes, la transformation se réalise plus rapidement qu'à la campagne et la traction à vapeur y a presque partout été remplacée par la traction électrique. Un type unique de matériel a également été introduit comme règle sur ces lignes. Les voitures sont pourvues de freins pneumatiques, mais l'attelage automatique est pour ainsi dire inconnu.

Toutes les nouvelles voitures ont des plate-formes fermées. Les sablières automatiques sont rares; il est généralement fait usage de sablières actionnées au pied.

La vitesse maximum adoptée sur les chemins de fer d'intérêt local est d'environ 70 km. à l'heure.

Si les lignes à la campagne sont lentes à adopter les innovations techniques, la raison s'en trouve généralement dans la situation financière peu favorable. On tente parfois d'intercaler dans l'horaire des convois remorqués par des voitures automotrices à essence.

En ce qui concerne les *tramways*, on peut dire qu'il est tenu compte des améliorations récentes lors de l'acquisition de nouveau matériel. Il ne saurait cependant être question d'une modernisation générale, ce qui s'explique lorsqu'on considère que les tramways urbains — tous électriques — ne datent que d'il y a 15 à 20 ans et possèdent encore en partie le matériel de début. Lors de nouvelles acquisitions, on choisit des voitures plus grandes, à plate-formes fermées, et la puissance des moteurs est généralement accrue. On ne procède pas jusqu'à présent à l'introduction de freins à air ou de l'attelage automatique. Les voitures motrices et les remorques sont pourvues, en dehors du frein à main, de freins électro-magnétiques. La vitesse de marche des tramways ne dépasse pas, comme règle, 30 à 40 km. à l'heure; la vitesse moyenne est de 15 à 20 km.

Anton Pragel décédé.

Anton Pragel, le président de l'Union allemande des ouvriers des transports de Tchécoslovaquie, mourut le 31 octobre dernier, à l'âge de 52 ans. Né d'une simple famille d'ouvriers, il n'eut pas, dans sa jeunesse, l'occasion de développer les facultés dont la nature l'avait doué. Pour gagner le pain quotidien, il dut s'embaucher comme docker dans les ports de l'Elbe. Toutefois, ses dons ne se démentirent pas et bientôt il fut le porte-parole de ses collègues. Le mouvement syndical l'attirait et, avec l'accroissement du pouvoir de la section des ouvriers des ports dans l'organisation autrichienne des transports, il fut nommé secrétaire pour la Bohême. Survint la guerre et Pragel fut appelé sous les drapeaux pour servir sa «patrie» qu'il dut, après la guerre, échanger pour une autre.

Après la cessation des hostilités, des organisations syndicales séparées furent fondées dans le territoire allemand de Tchécoslovaquie et Anton Pragel fut un de ceux qui immédiatement, se remirent au service du mouvement ouvrier. En 1920, il fut élu président de l'organisation des transports, fonction qu'il continua à remplir jusqu'à sa mort.

Des centaines de travailleurs, venus de tous les coins du pays, assistèrent aux obsèques.

Anton Pragel avait voué une chaude sympathie à notre Internationale. Il participa au Congrès de Paris de 1926, mais des travaux urgents l'empêchèrent de venir à Stockholm. Combien aurions-nous aimé le revoir encore une fois dans le cercle de ses amis !

Sa mémoire restera honorée parmi nous.

Du monde des chauffeurs.

Concurrence de l'auto et du chemin de fer en Egypte.

Les chemins de fer de l'Etat égyptien ont demandé au ministère des communications de ne point construire, ni réparer ni compléter les routes situées à proximité des chemins de fer. De plus des entreprises d'autobus dont le service se fait sur des lignes pouvant concurrencer le chemin de fer ne devraient obtenir une nouvelle concession qu'avec l'assentiment de l'administration des chemins de fer.

Vitesses maxima dans l'Etat libre d'Irlande.

Le décret de janvier 1925 fixant les vitesses maxima pour les lourds véhicules automobiles à 12 milles par heure a été abrogé par un décret du 28 mai 1928. A l'avenir les autobus sans étage dont toutes les roues sont pourvues de pneumatiques pourront rouler à des vitesses atteignant 20 milles à l'heure. Pour les autobus à impériale la vitesse maximum a été portée de 12 à 15 milles à l'heure.

Recensement du trafic en Grande-Bretagne.

Au cours de la semaine du 12 au 18 août il a été procédé à un recensement du trafic sur les routes de grandes communications d'Angleterre, d'Ecosse et du Pays de Galles. C'est le premier recensement depuis 1925. Environ 15.000 personnes y ont travaillé de 6 heures du matin à 10 heures du soir par équipes successives. On estime que des constatations ont été faites à environ 5.000 endroits différents.

Augmentation du nombre des permis de conduire en Suisse.

Du 1er janvier au 30 mai 1928, l'administration du canton de Zurich a délivré 15.088 permis de conduire pour véhicules à moteur contre 12.527 pendant la période correspondante de l'année dernière. L'augmentation est de presque 20 %. Des 15.088 permis, 9.855 ont été délivrés pour automobiles et tracteurs, 5.183 pour motocyclettes et side-cars. L'augmentation est extrêmement forte pour les tracteurs — 32 % — dont l'emploi se généralise dans la ville de Zurich pour les lourds transports. Les motocyclettes participent pour 22 %, les autos pour transport de personnes pour 20 % à cette augmentation.

Propagande pour la prévention des accidents en Allemagne.

A la suite d'une démarche du président de l'Union du Trafic, le ministre des communications vient d'accorder un subside de 60.000 marks à la «Deutsche Verkehrswacht». Cette association englobe des représentants des automobile-clubs, des ligues de piétons, des organisations syndicales des transports etc. et s'est assigné la tâche d'éduquer le grand public pour la sécurité des communications de tous genres. Le subside du ministère destiné à la propagande pour la prévention des accidents doit être consacré en ordre principal à l'éducation «routière» de la jeunesse scolaire.



Conditions de travail des marins dans les différents pays.

PAYS-BAS.

I. Salaires.

Spécialités.

A. Personnel du pont.

Maître d'équipage	fl. 115.—	par mois
Charpentier	„ 115.—	„
Matelot	„ 100.—	„
Matelot léger	„ 50.—	„
Mousse	„ 25.—	„

B. Personnel de la machine.

Conducteur de petite chaudière	fl. 115.—	„
Graisseur	„ 115.—	„
Chauffeur	„ 105.—	„
Soutier	„ 75.— à 85.—	„
Apprenti	„ 25.—	„

C. Personnel du service général.

Cuisinier seul	fl. 130.— à 145.—	„
Aide-cuisinier	„ 30.— à 85.—	„

Cargos

Les soldes mensuelles suivantes sont payées au personnel du service général sur les paquebots de la ligne Hollande-Amérique.

	par mois	par jour
1er Maître d'hôtel	fl. 120.—	plus une prime de fl. 1.—
„ „ „ 2e classe	„ 120.—	„ „ „ „ „ 2.50
„ „ „ 3e classe	„ 110.—	„ „ „ „ „ 1.60
2ème „ „	„ 120.—	„ „ „ „ „ 1.—
Chef cuisinier	„ 210.—	„ „ „ „ „ 3.—
Chef cuisinier assistant	„ 185.—	„ „ „ „ „ 1.50
Cuisinier	fl. 60.— à 185.—	par mois.
Cuisinier (service de l'équipage)	„ 130.— „ 145.—	„ „
1er Boucher	„ 110.—	„ „
2ème „	„ 50.— „ 90.—	„ „
Pâtissier	„ 135.—	„ „
Boulangier	„ 100.— „ 110.—	„ „
2ème et 3ème Boulangier	„ 60.— „ 100.—	„ „
2ème Pâtissier	„ 60.— „ 100.—	„ „
Apprenti-cuisinier	„ 40.— „ 75.—	„ „
Garçon de fumoir	„ 45.— „ 60.—	„ „
Garçon de salon de thé	„ 45.— „ 60.—	„ „
Garçon de pont	„ 45.— „ 60.—	„ „
Garçon de cabine	„ 45.—	„ „
„ „ „ 2e classe	„ 45.— „ 60.—	„ „
„ „ „ 3e classe	„ 45.— „ 80.—	„ „
1er Cambusier	„ 125.—	„ „
2ème „	„ 110.—	„ „
2ème „	„ 40.— „ 110.—	„ „
Aide-cambusier	„ 25.— „ 45.—	„ „
1er Valet service général	„ 65.— „ 90.—	„ „
Valet	„ 40.— „ 80.—	„ „
Linger	„ 105.—	„ „
Garçon de carré d'officiers	„ 45.— „ 90.—	„ „
Garçon de carré	„ 80.—	„ „
Boy	„ 25.— „ 40.—	„ „
1er imprimeur	„ 110.—	„ „
2ème, 3ème et 4ème imprimeur	„ 70.— „ 100.—	„ „
Boy, service des sonneries	„ 20.— „ 30.—	„ „
Tenancier de bar	„ 50.—	„ „
Eplucheur de pommes de terre	„ 60.— „ 75.—	„ „
Magasinier	„ 60.— „ 90.—	„ „
Coiffeur	„ 8.—	par mois plus une prime de fl. 1.35 par jour.
Garçon de salon	„ 60.—	par mois
„ „ „ 2e et 3e classes	„ 30.— „ 45.—	„ „
1ère Femme de chambre	„ 45.—	„ „
Autres femmes de chambre	„ 35.—	„ „
Femme au service des lavabos	„ 35.—	„ „
Femme de chambre 3e classe	„ 70.— „ 80.—	„ „
Chef cuisinier s.s. «Rotterdam»	„ 300.— „ 320.—	„ „) plus
„ „ „ «Amsterdam»	„ 250.—	„ „) prime

Observations.

Nous ne disposons pas de renseignements concernant les salaires et conditions de travail des marins de couleur.

Les mêmes soldes sont payées sur tous les navires sans égard au genre de navigation.

Dans la navigation au long cours, on n'utilise pas de voiliers.

*II. Heures de travail.**A. Personnel du pont.*

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- a) à la mer : en moyenne 12 heures par jour, des journées de 10 heures $\frac{1}{2}$ et de 13 heures $\frac{1}{2}$ s'alternant;
- b) dans le port et en rade : 8 heures par jour (les samedis 5 heures, 10 heures en cas de service de nuit);
- c) les jours d'arrivée et de départ : 10 heures;
- d) dans les tropiques : 10 heures.

Le système de deux bordées est en vigueur sur les navires hollandais. Selon les nécessités, une partie des membres de l'équipage fait du service le jour uniquement; la durée du travail est dans ce cas de 10 heures qui doivent se trouver entre 6 heures du matin et 6 heures du soir.

Les heures de travail sont les mêmes sur tous les types de navires.

Nous ne disposons pas de renseignements sur les heures de travail des marins de couleur.

Des heures supplémentaires peuvent être réclamées en cas de nécessité; aucune limite n'est prévue. L'organisation cherche à améliorer les conditions de travail et à obtenir une limitation des heures supplémentaires. Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 25 cents au-dessus du salaire normal pour les matelots légers et de 50 cents pour les autres catégories. Les mousses ne touchent aucune compensation.

B. Personnel de la machine.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- a) à la mer : 8 heures, plus le temps nécessaire pour lever les escarbilles;
- b) dans le port et en rade : 8 heures, les samedis 5 heures;
- c) les jours d'arrivée et de départ : 8 heures, plus le temps nécessaire pour lever les escarbilles;
- d) dans les tropiques : 8 heures, plus le temps nécessaire pour lever les escarbilles.

Le système des trois quarts est en vigueur pour le personnel de la machine. Selon les nécessités, une partie du personnel fait du service le jour uniquement. Les heures de travail s'élèvent dans ce cas à 9 heures par jour et doivent être effectuées entre 6 heures du matin et 6 heures du soir.

Les heures de travail sont les mêmes sur tous types de navires.

Nous ne disposons pas de renseignements concernant les heures de travail des hommes de couleur.

Il n'existe pas de dispositions concernant la quantité de charbon qu'un chauffeur ou soutier est obligé de manipuler par jour. Sur les petits cargos, la consommation en charbon est de 12 à 16 tonnes par jour, mais sur les grands paquebots, elle varie de 130 à 140 tonnes par jour. En cas de nécessité, des heures supplémentaires doivent être effectuées. Aucune limite n'est prévue. L'organisation s'efforce d'obtenir une limitation du travail supplémentaire. Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 50 cents par heure en sus du salaire normal.

C. Personnel du service général.

En ce qui concerne le personnel du service général, aucune limite n'a été établie pour les heures de travail, qu'elles soient fournies à la mer, dans le port et en rade, les jours d'arrivée et de départ ou dans les tropiques. Les heures de travail sont les mêmes sur tous types de navires.

Nous ne disposons pas de renseignements concernant les heures de travail des hommes de couleur.

Aucune rétribution spéciale n'a lieu pour les heures supplémentaires.

III. Divers.

Les marins sont enrôlés dans les bureaux de placement par le chef de la police du port.

Une partie des soldes peut être payée à la famille du marin au moyen d'un bon d'avance hebdomadaire, payable au bureau de l'armateur. Comme règle générale, une avance sur les salaires peut être payée, éventuellement à une autre personne, trois jours après le départ du navire.

Echelle des effectifs.

Les indications suivantes permettent de se faire une idée des échelles des effectifs en vigueur sur les navires hollandais :

Cargos de 500—700 tonneaux naviguant entre Rotterdam et Londres :

Pont : capitaine, capitaine en second, 1er lieutenant, 4 matelots et 2 matelots légers.

Machines : 1er et 2ème mécanicien, conducteur de petite chaudière, 2 chauffeurs.

Service général : cuisinier et garçon de cabine.

Cargos de 1.000 à 1.200 tonneaux affectés au tramping :

Pont : capitaine, capitaine en second et 1er lieutenant, 4 matelots, 2 matelots légers, 1 mousse.

Machines : 1er et 2ème mécanicien, conducteur de petite chaudière, 1 graisseur, 3 chauffeurs, 1 soutier.

Service général : maître d'hôtel et cuisinier.

Cargos de 4.000 à 5.000 tonneaux affectés au tramping :

Pont : capitaine, capitaine en second, 1er et 2ème lieutenant, maître d'équipage, 4 matelots, 2 matelots légers, 1 mousse.

Machines : 1er, 2ème et 3ème mécanicien, conducteur de petite chaudière, 1 graisseur, 4 chauffeurs, 2 soutiers.

Service général : maître d'hôtel, cuisinier, garçon de cabine, garçon de carré.

Grands cargos de ligne fixe de 10.000 à 12.000 tonneaux :

Pont : Capitaine, capitaine en second, 1er, 2ème et 3ème lieutenant, maître d'équipage, charpentier, 6 matelots en 2 matelots légers.

Machines : 1er, 2ème 3ème et 4ème mécanicien, 2 assistants, conducteur de petite chaudière, 9 chauffeurs, 3 soutiers.

Service général : maître d'hôtel, cuisinier, aide-cuisinier, garçon de carré, 2 garçons de cabine.

Paquebots de 1.000 à 1.500 tonneaux faisant le service entre Londres et Rotterdam :

Pont : capitaine, capitaine en second et 1er lieutenant, 2 quartier-maîtres, 1 charpentier, 4 matelots, 1 mousse.

Machines : 1er et 2ème mécanicien, conducteur de petite chaudière, 4 chauffeurs.

Service général : 1er maître d'hôtel, 2e maître d'hôtel, chef cuisinier, aide-cuisinier, femme de chambre, 4 garçons de cabine de 1e classes, 1 garçon de cabine de IIe classes, 1 cambusier et 1 garçon de carré.

Paquebots faisant la navigation d'Amsterdam vers l'Amérique du Sud :

Pont : maître d'équipage, 2 charpentiers, 6 quartier-maîtres, 1 lampiste, 12 matelots, 2 matelots légers, 3 mousses.

Machines : 2 électriciens, 1 chef d'équipe, 1 nettoyeur, 1 chaudronnier, 1 magasinier, 6 graisseurs, 24 chauffeurs, 24 soutiers, 4 apprentis.

Service général : commissaire, aide-commissaire, 1er maître d'hôtel et 5 2e maîtres d'hôtel, 2 cambusiers, 4 femmes de chambres, 1 chef cuisinier, 18 cuisiniers et aides-cuisiniers, 3 boulangers, 2 pâtisseries, 2 bûchers, 1 chef-magasinier, 2 aides-magasiniers, 2 tenanciers de bar, 3 musiciens, 2 coiffeurs, 2 infirmiers, 2 nettoyeurs, 1 chef de bagages, 1 imprimeur, 1 photographe, 1 interprète et environ 100 autres agents.

Tableau des rations.

Sur les cargos, le tableau des rations est le suivant :

Petit déjeuner : gruaux d'avoine ou d'orge (parfois autre chose pour varier).

Dîner : potage, pommes de terre, viande et légumes.

Souper : pain et café.

Sur les paquebots de la Société de navigation «Nederland» :

Dîner :

Dimanche : potage aux légumes, au vermicelle ou au riz, pommes de terre, légumes.

Lundi : fricassée de bœuf, pommes de terre, cornichons.

Mardi : saucisson fumé, pommes de terre, légumes.

Mercredi : potage aux pois verts, viande salée et lard fumé, riz aux raisins de corinthe ou aux prunaux, (dans les tropiques : potage aux fèves brunes, viande de bœuf fraîche, pommes de terre.)

Jeudi : viande de porc, pommes de terre, légumes.

Vendredi : bœuf haché, pommes de terre, légumes.

Samedi : pois ou fèves brunes, avec viande de bœuf ou fricassée de bœuf, (dans les tropiques : ragoût de viande salée avec pommes de terre et oignons.)

Souper :

Dimanche : pain, beurre, thé, lait et sucre, saucisson fumé.

Lundi : idem, omelette.

Mardi : idem, harengs frais ou saurs.

Mercredi : idem, ragoût de viande salée, pommes de terre, oignons et carottes.

Jeudi : idem.

Vendredi : idem, hareng mariné.

Samedi : idem, riz au curry.

Logement.

Sur les anciens navires, les dortoirs de l'équipage sont installés dans le gaillard d'avant, où doivent également être pris les repas. Sur les navires plus nouveaux, l'équipage est logé à l'arrière et les dortoirs sont séparés de la pièce où sont pris les repas.

A la mer, les marins prennent les repas par groupes; dans le port et en rade, ils les prennent en commun.

Les femmes ne sont pas employées à bord des cargos.

L'organisation syndicale des marins britanniques.

La question du groupement syndical des marins britanniques est une question dont l'intérêt dépasse les limites des frontières du Royaume-Uni. Le caractère international de la profession du marin pose à son organisation la condition d'être d'orientation internationaliste. L'Union britannique des marins (National Union of Seamen) ne répond plus à cette condition.

Toutes les tentatives de l'I.T.F. pour mettre Havelock Wilson sur la bonne route ont échoué. Après que l'on eût réussi, au début de 1926, à amener son organisa-

tion à participer à une action internationale engagée pour l'introduction internationale de la semaine de 48 heures à bord des navires, Wilson estima que le déclenchement de la grève générale en Grande-Bretagne était le moment opportun pour rompre les liens avec l'I.T.F. et lui qui se réclame toujours des dispositions statutaires, refusa de verser les cotisations dues.

A présent, Havelock Wilson s'est de nouveau désintéressé de la réglementation des heures de travail. Il manigance avec les armateurs britanniques au sujet d'une amélioration minime des heures de travail les jours d'arrivée et de départ et les dimanches dans le port et, en échange de cela, il est prêt à laisser tomber la réglementation internationale de la durée du travail à bord.

Les marins des autres pays et leurs organisations syndicales peuvent-ils assister les bras croisés à ce développement des choses en Grande-Bretagne? Non! Il faut qu'ils considèrent comme leur devoir de dire à chaque marin anglais qu'il doit adhérer à l'Internationale. L'Union britannique des transports (Transport and General Workers' Union) qui a créé une section spéciale pour marins, est affiliée à l'I.T.F.

Il est d'une importance décisive dans la lutte pour la conquête de la réglementation internationale des heures de travail pour toutes catégories de travailleurs à bord des navires, sur la base de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures, de donner tout l'appui possible à cette organisation.

Marins britanniques! Syndiquez-vous dans la *Transport and General Workers' Union!*

ESPÉRANTO

La rationalisation linguistique.

Nous traduisons du fascicule de propagande «La Laborista Esperantismo» *) les lignes suivantes:

«Les chemins de fer et les bateaux à vapeur, l'aviation et la T.S.F. raccourcissent les distances au point que les hommes des divers continents se sentent rapprochés, presque comme s'ils étaient voisins. Il existe dans la production une tendance irrésistible vers la normalisation, la standardisation. Le monde s'unifie grâce à la technique, sans cesse soucieuse de simplification; la Raison et l'Artificiel triomphent.

Il reste cependant un domaine où la raison n'a que peu d'emprise. Nous pensons à la multitude de langues existant à travers le monde, érigeant des barrières entre les hommes des diverses parties d'un même monde. Les locomotives qui roulent sur les rails d'Europe, d'Amérique, d'Asie, d'Afrique, sont à peu près identiques et peuvent être conduites par n'importe quel mécanicien. L'automobile ou l'aéroplane, fabriqués à Paris, Tokio, New-York, Moscou ou ailleurs, peuvent être conduits par n'importe quel homme du métier. On peut dire de même de tout ce que la technique moderne produit sur une grande échelle.

Mais, dans plus d'un coin du monde, les hommes, emportés par de rapides véhicules, rencontrent d'autres hommes qu'ils ne comprennent pas et dont ils ne sont pas compris, parce qu'ils font usage de langages différents. Sur le terrain linguistique règne encore l'archaïsme. Ici aussi, la rationalisation est nécessaire. Il y a quelques dizaines d'années, les linguistes prétendaient que la langue doit être considérée comme un organisme vivant, que par conséquent, il était chimérique de vouloir construire une langue artificielle. Des savants, fameux de leur temps, ont nié la possibilité de naviguer avec des bateaux à vapeur; d'autres se sont moqués des «phantastes» qui entreprenaient d'imiter les oiseaux et de voler avec des dispositifs artificiels...

Aujourd'hui la science linguistique enseigne que «la langue est une institution sociale et traditionnelle, que sans cesse la volonté humaine influence les affaires linguistiques».

L'auteur de «La Laborista Esperantismo» rappelle que, dans son livre «Les langues dans l'Europe nouvelle» (1918) M. Meillet, professeur à l'Université de Paris, rompt une lance en faveur de l'espéranto et affirme que seule une langue artificielle peut donner aux relations internationales l'outil simple et pratique qui leur fait défaut.

Le bon sens commence à pénétrer sur le terrain linguistique... Il ne suffit pas de prêcher éloquentement la nécessité de l'unité universelle sans se soucier des moyens qui rendent cette unité possible. Théoriquement, le problème de la langue universelle est résolu. Sur une petite échelle, l'espéranto entre dans la pratique et dans la vie sociale, mais l'écrasante majorité des dirigeants ouvriers ne fait rien pour appliquer cette solution».

*) L'espérantisme ouvrier, par E. Lanty. — S. A. T.