

ITF

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAÎT UNE FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE

**AMSTERDAM-PAYS-BAS
61, VONDELSTRAAT
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
INTRANSFE-AMSTERDAM
TÉLÉPHONE 80186**

SOMMAIRE :

Pour une Fédération syndicale internationale véritable et répondant pleinement à son but	38
Chemins : Le Syndicat des mécaniciens allemands et l'I. T. F.	39
Le Syndicat des mécaniciens polonais dans l'I. T. F.	41
Le recrutement et la formation du personnel de la locomotive	42
Cheminots de l'Afrique du Nord	43
La sécurité au service de la voie	44
Dockers : Tarifs spéciaux et salaires à la tâche pour dockers	45
La Convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks	46
Automobilisme : Le Congrès de la section des conducteurs d'automobiles de l'Union néerlandaise des transports	46
Tramways : L'organisation syndicale et les conditions de travail aux tramways de Lettonie	47
Marins : Conditions sociales dans l'île de la Trinité	48
Nouveau contrat collectif au cabotage norvégien	48
Espéranto	48



Prolétaires de tous les pays, unissez-vous!

Communications du Bureau.

Effectifs au 1er janvier 1930.

De la part de plusieurs organisations, les renseignements concernant les effectifs au 1er janvier et la situation financière, nous font encore défaut. Nous prions les organisations de nous envoyer ces renseignements le plus rapidement possible, car nous en avons un besoin urgent pour la rédaction du rapport moral.

Cotisations reçues.

Pour 1928:

Syndicat des agents des tramways hongrois fl. 15.—

Pour 1929:

Syndicat national du personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique 54.54
Fédération française des moyens de transports 201.29
Union des cheminots polonais 1.650.—

Pour 1930:

Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux 173.60
Syndicat national du personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique 782.10
Union des cheminots bulgares 243.60
Union des cheminots allemands 3.780.—
Union des cheminots finlandais 40.23
Union nationale des cheminots anglais Association des employés des chemins de fer anglais £ 67.10.10
Union des marins de Lettonie fl. 17.16
Fédération des cheminots luxembourgeois 300.—
Union norvégienne du personnel de la locomotive 90.—
Union des cheminots autrichiens 512.56
Union des transports autrichiens 2.466.90
Union des cheminots polonais 750.—
Union des mécaniciens polonais 120.—
Union des cheminots tchèques 2.497.48
Union allemande des transports de Tchécoslovaquie 372.84
Union des cheminots suédois 2.174.76
Union suédoise des transports 1.465.26
Fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation 227.14
Union des cheminots canadiens 447.23
Syndicat des marins des Indes britanniques (Bombay) 45.—
Union des marins japonais 1.509.74

Congrès.

Congrès général de l'I.T.F. du 22 au 27 septembre à Londres;
Association des employés des chemins de fer anglais, du 19 au 22 mai à Llandudno (North Wales);
Fédération des mécaniciens de Tchécoslovaquie, le 20 mai à Prague;
Fédération française des travailleurs des chemins de fer, du 2 au 5 juin à Paris;
Union suédoise du personnel de la locomotive, du 12 au 15 juin à Stockholm;
Fédération suisse des transports, du 14 au 15 juin à Bâle;
Fédération suisse des cheminots, les 28 et 29 juin à Berne.

Abonnez-vous aux

ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

Revue Internationale, éditée séparément en langues française, allemande, anglaise et espagnole

Directeur: Edgard Milhaud
Professeur à l'Université de Genève.

Les Annales de l'Economie Collective paraissent quatre fois par an, en numéros de 96 pages in-octavo. Des abonnements de propagande sont établis pour les organisations ouvrières et, par leur intermédiaire, pour leurs membres, avec une réduction de 40 %, c'est-à-dire au prix de 15 francs suisses.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève.

Pour une Fédération syndicale internationale véritable et répondant pleinement à son but.

Par C. T. CRAMP, président de la Fédération Internationale des Transports.

Dans sa session des 18 et 19 mars dernier, le Comité exécutif de l'I.T.F. a décidé de proposer au prochain congrès de la F.S.I. l'étude de la possibilité d'une reconstruction de la F.S.I. sur la base des Secrétariats professionnels internationaux.

Le Comité exécutif de la Fédération internationale des Transports a décidé de présenter au prochain congrès de la Fédération syndicale internationale qui sera tenu à Stockholm en juillet prochain, une proposition tendant à ce que le Comité exécutif de cet organisme examine la possibilité d'une reconstruction de la Fédération syndicale internationale sur la base des Secrétariats professionnels internationaux à la place des Centrales syndicales nationales et rapporte sur les résultats de son enquête à un prochain congrès. Plusieurs d'entre nous qui ont parfois eu affaire au mouvement syndical international, ont constaté que ce mouvement manque d'efficacité et estiment que la première chose à faire pour modifier cette situation serait une réorganisation totale de sa structure par un transfert des bases nationales actuelles à des bases internationales.

Pourquoi avons nous une Internationale syndicale à côté de l'Internationale politique? Evidemment parce que les travailleurs employés dans des industries identiques ou similaires ont des intérêts communs, quel que soit le pays où ils sont nés ou qui leur fournit leur gain-pain. La question qui intéresse en premier lieu les travailleurs, c'est celle des conditions dans lesquelles ils doivent effectuer leur travail et du revenu qu'ils en obtiennent. Considérés dans ce sens, leurs intérêts sont d'ordre international bien davantage que ceux des politiciens qui se préoccupent uniquement des relations existant entre les gouvernements des différents pays dont ils sont les ressortissants.

La F.S.I. est établie à présent sur une base strictement nationale. Ses organes directeurs sont composés d'hommes qui ont été choisis, non pas parce qu'ils représentent des travailleurs de certaines industries mais parce qu'ils appartiennent à telle ou telle nationalité. Il est par conséquent inévitable qu'ils apportent à leur tâche une manière de voir qui est plutôt nationale qu'internationale, et que bien souvent, ils soient préoccupés de questions de nature analogue à celles que discute l'Internationale ouvrière socialiste.

Les délibérations des organes directeurs des Secrétariats professionnels portent forcément surtout sur des questions touchant le bien-être des travailleurs des industries que le secrétariat groupe. Ils

ont affaire à des réalités, aux choses de la vie quotidienne des travailleurs. Ils s'occupent de questions souvent techniques et qui, dans la plupart des cas, ont trait aux relations existant entre les salariés et le patronat. En agissant de la sorte, leur horizon s'élargit et ils se placent presque inconsciemment à un point de vue international qu'il est impossible d'adopter lorsque l'esprit est préoccupé de considérations d'ordre national.

Dans tous les pays, la Centrale syndicale nationale est composée de différentes organisations syndicales créées pour les industries de ce pays; si pareille composition est favorable pour un organisme national, il en est de même pour un organisme international. Ceci ne veut pas dire que je perds de vue les lois, traditions, coutumes, questions de langue ou autres qui peuvent exercer de l'influence sur les travailleurs d'un pays quelconque lorsqu'il s'agit de fixer les conditions de travail. Cela veut dire simplement qu'à moins de changer les bases du mouvement syndical international en telle sorte qu'il s'appuie sur les travailleurs dans les différentes industries, nous ne pourrions jamais réaliser l'internationalisme, au vrai sens de ce terme considéré d'un point de vue syndical. Il n'y a rien qui fasse ressortir en une telle mesure l'identité des intérêts des travailleurs de différents pays et naître dans leur esprit des convictions aussi fermes, que la considération générale de problèmes qui les touchent tous les jours de l'année et qui n'ont rien à voir avec les divergences arbitraires découlant de frontières ou de nationalités.

Il est intéressant de constater que la F.S.I. réclame pour elle un certain contrôle sur l'activité des Secrétariats professionnels internationaux. C'est ainsi qu'il a été spécifié que: «les Secrétariats professionnels internationaux ne peuvent entreprendre aucune action susceptible d'affecter la F.S.I. ou les Centrales syndicales nationales adhérentes, sans accord préalable avec la F.S.I. ou les Centrales nationales intéressées.»

Il est vrai qu'il n'existe aucun moyen coercitif pour imposer le respect d'une clause de cette nature, mais elle implique cependant que les Secrétariats professionnels ont, dans une certaine mesure, à rendre des comptes à la F.S.I.

En réalité, cela ne serait toutefois possible que si les secrétariats professionnels faisaient véritablement partie de la F.S.I. et bénéficiaient de certains droits et d'une influence sur l'élection de ses organes directeurs et sur le choix de la politique à suivre par elle. Il est vrai que les Secrétariats professionnels ont le droit d'envoyer des représentants aux réunions du Conseil général de la F.S.I., lorsque ce Conseil examine le rapport

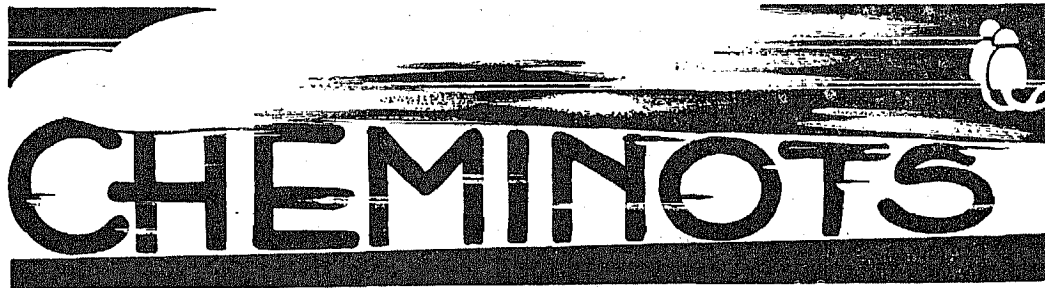
moral du Comité exécutif, mais ils ne siègent dans ce Conseil qu'avec voix consultative !

Et pourtant les Secrétariats professionnels sont censés devoir exécuter les décisions prises par la F.S.I., tout en n'ayant aucune influence sur elles. C'est là une situation qui ne peut être maintenue indéfiniment. Elle renverse en effet tous les principes de la démocratie. Elle impose à des travailleurs de différents pays des décisions de caractère international, prises par des représentants capables, certes, de parler pour leur pays, mais pas toujours au courant de la situation des travailleurs internationaux de l'industrie dont il s'agit. Il est sans doute vrai que ce cas ne se produit pas souvent; néanmoins, les statuts de la F.S.I. en admettent la possibilité.

Des décisions pouvant comporter une action à engager internationalement par des travailleurs d'industries déterminées, doivent être prises par les Secrétariats professionnels intéressés. Plus on étudie la question, plus il devient évident que la F.S.I. doit être établie sur la base des différents Secrétariats professionnels qui, réunis en un congrès, éliront leurs représentants au Conseil général et au Comité exécutif.

L'adoption d'une méthode comme celle que je viens de tracer, infuserait un esprit de réalisme à l'activité de la F.S.I. A présent, celle-ci est dirigée par des représentants qui viennent de différents pays et dont la pensée s'arrête davantage à des considérations nationales qu'à des considérations se rapportant aux intérêts internationaux de l'industrie dont ils sont issus. Quiconque a assisté à des assemblées internationales, aura observé les rivalités qui existent pour avoir le siège du secrétariat international et les tentatives pour se procurer une certaine prédominance dans les organismes directeurs. C'est là une attitude qui est fatale à une action et une manière de voir vraiment internationales. Elle renforce le nationalisme, au lieu de favoriser l'internationalisme. Elle tend à confiner les esprits des travailleurs dans des cases nationales au lieu d'étendre graduellement leur pensée au-delà des frontières de leur pays.

Espérons par conséquent que le Comité exécutif de la F.S.I. acceptera notre proposition et que, en examinant la question, il sera prêt à laisser de côté les vieilles méthodes et à favoriser la véritable activité internationale, plutôt que d'adopter des résolutions dont l'effet en dehors des salles de réunion, sera minime.



Le Syndicat des mécaniciens allemands et l'I. T. F.

L'émiettement syndical des organisations du personnel des chemins de fer allemands est un fait que l'on connaît et regrette également hors d'Allemagne. Le mouvement syndical parmi les cheminots allemands se trouve sous l'emprise de tendances politiques et religieuses. Les organisations syndicales les plus importantes sont l'Union des cheminots allemands adhérente à l'I.T.F. et groupant 252.000 membres et le Syndicat des mécaniciens allemands.

L'histoire du syndicat des mécaniciens remonte jusqu'à 1866. L'Association des mécaniciens allemands fut fondée comme une Fédération de syndicats locaux, à l'époque où les chemins de fer étaient de la propriété d'un grand nombre d'entreprises. Déjà avant la constitution de l'Empire allemand, le 18 janvier 1871, l'Association des mécaniciens allemands s'étendait bien au-delà des frontières de la Prusse. Aujourd'hui encore, un syndicat du Tyrol en fait partie, en dépit des changements de régime dans ce pays. A l'heure qu'il est, le Syndicat des mécaniciens allemands a passé de la phase des anciennes corporations de métier à celle du mouvement syndical moderne. Ce fut ce caractère spécial de corporation qui lui permit de continuer à exister avant la guerre pendant l'époque des persécutions contre les organisations syndicales des cheminots.

De tout temps, le Syndicat des mécaniciens allemands a exercé un puissant attrait sur les agents de la locomotive. Lors du dernier congrès général (en septembre 1928 à Francfort), le Comité central rapporta que l'organisation groupait 98 % des travailleurs entrant en ligne de compte.

Ci-dessous quelques chiffres sur les effectifs :

	1923	1924	1928
En service actif	75.109	60.521	58.182
Retraités	2.930	11.177	12.474
Total	78.039	71.698	70.656

La fortune de l'organisation, sérieusement atteinte par la période d'inflation, s'élevait de nouveau fin 1928 à 3/4 de million de marks et aura certainement dépassé le million à présent. L'organe syndical, *Voraus*, paraît toutes les semaines; le périodique technique publié par l'organisation, *Lokomotiv-Technik*, paraît tous les deux mois.

Les relations entre le Syndicat des mécaniciens et les autres organisations allemandes de cheminots ont été assez variables pendant les années d'après-guerre. De 1920 à 1924, le Syndicat fit partie de la Fédération des fonctionnaires et aspirant-fonctionnaires allemands. En février 1922, cette Fédération proclama une grève dont les mécaniciens furent le principal appui; le mouvement aboutit à un échec. Ayant des doutes sur la viabilité de la Fédération des fonctionnaires, les mécaniciens s'en retirèrent en l'automne 1924.

Depuis lors, le syndicat des mécaniciens mène une vie autonome, sans aucun lien avec d'autres groupements. Il est cependant en relations régulières avec les autres organisations et ses relations avec l'Union des cheminots, bien que parfois troublées par certaines rivalités, sont amicales. Dans les questions importantes, les deux organisations suivent un même et unique chemin. C'est ainsi que la bonne entente entre l'Union des cheminots et le Syndicat des mécaniciens a permis, l'année passée, l'élection d'un représentant du personnel au Conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer allemands. Elle a aussi aidé à augmenter le prestige des représentants de l'I.T.F., lorsqu'il s'agissait de défendre les revendications des cheminots devant le Comité d'organisation, appelé à adapter la nouvelle loi sur les chemins de fer, au texte du plan Young.

L'esprit internationaliste ne fait pas défaut dans le Syndicat des mécaniciens allemands. Avant la guerre déjà, les dirigeants se sont efforcés d'établir un contact avec la France. Actuellement, le syndicat entretient des relations amicales avec les organisations de mécaniciens des pays scandinaves et de France et avec les organisations de cheminots de Hollande et d'Autriche. Il n'a pas manqué non plus de consacrer son attention à l'activité de la section des cheminots de l'I.T.F. Lorsque, en septembre 1926, la conférence des cheminots, siégeant à l'occasion du congrès de Paris, s'occupa pour la première fois de la question de la conduite des locomotives par un seul homme, l'intérêt témoigné par le Syndicat des mécaniciens à l'œuvre de l'I.T.F. ne se borna pas à de la simple attention. Il fit formellement la demande qu'on lui accorde — en dépit du fait qu'il n'était pas adhérent — une possibilité de

VAN OVEN,
La Haye - (Hollande).
BANNIERES ET INSIGNES.
Fournisseur de I. T. F.

Adresser commandes au secrétariat de l'I. T. F.

collaboration à l'action à engager par l'I.T.F. à ce propos. La coïncidence du congrès de l'I.T.F. avec le congrès général du Syndicat des mécaniciens empêcha ce dernier d'user de l'offre de l'I.T.F. d'envoyer un représentant à sa conférence.

Les liens noués à cette époque étendirent le cercle de ses relations internationales. Au sein de l'organisation, la question d'une adhésion à l'I.T.F. est actuellement soulevée de temps à autre; elle le fut notamment lors du congrès qui siégea à Francfort en septembre 1928. Les délibérations du congrès de Francfort donnèrent lieu à un échange de correspondance avec l'I.T.F. qui fut suivi, en janvier 1929, d'une entrevue entre une délégation du Comité du Syndicat des mécaniciens allemands et des représentants du Conseil général de l'I.T.F. L'entrevue aboutit aux conclusions suivantes :

1° la bonne volonté d'adhérer à l'I.T.F. existe de la part du Syndicat des mécaniciens;

2° l'I.T.F. pose à l'adhésion des conditions qui, suivant l'opinion du Comité du syndicat des mécaniciens, sembleront probablement difficiles à remplir à la majorité des membres;

3° il sera nécessaire de gagner encore une partie des membres pour l'adhésion à l'I.T.F., si l'on veut obtenir au congrès général de 1930 une majorité suffisante en faveur de cette adhésion.

Les conditions posées par l'I.T.F. reviennent à la demande que des garanties soient données que l'Union des cheminots n'ait pas lieu de soulever des objections contre une adhésion du Syndicat des mécaniciens. Par l'organe de ses représentants au Conseil général de l'I.T.F., l'Union des cheminots a donné expression à son désir qu'une communauté de travail soit établie avec le Syndicat des mécaniciens. Les deux organisations devront donc, par la voie de pourparlers, liquider entre elles la question de savoir quelle sera la meilleure manière de satisfaire à la condition posée par l'I.T.F. Les organisations elles-mêmes et non pas l'I.T.F. devront décider sur la portée et le caractère de l'unité à établir.

Depuis les délibérations de janvier 1929, qui promettaient beaucoup pour l'avenir, quinze mois se sont écoulés. Les espérances d'alors ne semblent pas devoir se réaliser. L'organe du syndicat des mécaniciens de janvier 1930 contient un article où il est question de l'adhésion à l'I.T.F. Il y est dit entre autres :

«Les règles adoptées par l'I.T.F. veulent qu'en cas d'adhésion à celle-ci, une certaine unité soit établie entre les organisations nationales d'un même pays adhérentes à l'I.T.F. C'est ainsi que, par exemple, une communauté de travail devrait être créée entre le Syndicat des

mécaniciens allemands et l'Union des cheminots *avant qu'une adhésion à l'I.T.F. ne soit possible pour le premier.* Voilà évidemment des conditions qui demandent un examen attentif à l'effet de savoir si elles semblent admissibles à nos membres. Nous avons de la peine à croire que la majorité de notre groupement serait en faveur *d'une adhésion à l'I.T.F. à ces conditions.* De fortes résistances se sont notamment déjà manifestées parmi nos membres. Le Comité n'a pas encore pris position à l'égard de la question, ni dans un sens favorable ni dans un sens défavorable. . . »

Pour autant que nous sachions, il n'y a pas eu de pourparlers entre les deux organisations, bien que ceci eût été logique comme suite aux conclusions de l'entrevue d'Amsterdam. A défaut de pareils pourparlers, l'article ne pouvait évidemment donner aucun renseignement sur la forme et la portée de la communauté de travail envisagée. L'article ne s'exprime pas non plus sur l'opportunité ou la non opportunité de celle-ci. Il est cependant une chose curieuse de voir exprimer des doutes sur la question de savoir si une communauté de travail semblera «admissible» aux mécaniciens. On peut bien dire que tout le monde est d'accord sur la communauté des intérêts de *tous* les cheminots. En admettant cette communauté d'intérêts, on arrive logiquement à constater qu'une communauté de travail est souhaitable, voire indispensable. Le patronat a en tout cas agi conformément à ce raisonnement. Une «certaine unité» ne veut pas dire fusion et ne signifie pas suppression de toute autonomie des organisations intéressées à la communauté de travail. En lisant le passage reproduit ci-dessus, on ne peut pas s'empêcher de penser qu'il tend à suggérer le rejet de la pensée d'une communauté de travail. Considérant cependant que, pour le recrutement de nouveaux adhérents, il n'y a pas de rivalité entre les organisations, nous sommes tentés de croire que ce n'est pas intentionnellement que cette phrase suggère un rejet.

Les pourparlers, commencés à Amsterdam devaient être poursuivis quelques mois plus tard. Cependant, la question ne fit pas dans les milieux des mécaniciens allemands les progrès escomptés. Même un an après la réunion, le Comité du Syndicat des mécaniciens estimait encore que le moment n'était pas venu pour continuer les délibérations.

Les mécaniciens sont des hommes animés d'un esprit internationaliste. Ils apportent un vif intérêt au sort de leurs camarades de travail, intérêt qui, pas davantage que le matériel roulant sur lequel ils travaillent, ne s'arrête aux frontières

de leur pays. Le mécanicien est animé d'esprit de solidarité. Cet esprit se manifeste dans le domaine national par le pourcentage élevé des syndiqués. Dans le domaine international, les relations amicales avec les organisations-sœurs, et dans bien des cas, l'appui moral et matériel qu'elles se prêtent réciproquement, sont l'expression de cette solidarité. Ceci s'applique également, et même particulièrement, aux mécaniciens allemands.

La pensée que les relations internationales doivent trouver une expression organique, a pénétré à peu près toutes les organisations d'agents de la locomotive, à l'exception de celles des pays dominés par le fascisme italien et hongrois. Il n'y a pour ainsi dire aucun pays en Europe dont les mécaniciens ne fassent pas, soit effectivement, soit par l'esprit, partie de l'I.T.F.

Le Syndicat des mécaniciens allemands est parmi le très petit groupe d'organisations d'agents de la locomotive non encore adhérentes à l'I.T.F. Cependant, il se préoccupe de la question de l'organisation internationale. Un examen objectif des diverses possibilités qui existent permet de constater que le groupement organique des mécaniciens d'Europe au sein de l'I.T.F. se trouve réalisé pour 80 %.

L'I.T.F. a donné les preuves qu'elle est en mesure de sauvegarder les intérêts de *tous* les cheminots dans le domaine international. Son activité de documentation sur les conditions de travail s'occupe de manière aussi détaillée des mécaniciens que de toute autre catégorie de cheminots. Dans les congrès internationaux, les conditions du personnel de la locomotive n'occupent pas une place secondaire; un coup d'œil sur les ordres du jour des différentes réunions suffit pour en donner la preuve. L'I.T.F. dispose d'une influence notable à la Conférence internationale du Travail et près de son organe permanent, le Bureau international du Travail. Plus d'une convention internationale porte les marques de cette influence. Cette influence a également été mise au service des mécaniciens, lorsque l'I.T.F. a présenté à la Conférence internationale du Travail un rapport sur la conduite des locomotives par un seul homme, rapport que le *Voraus* caractérisa de «convaincant».

Les mécaniciens en général, et particulièrement les mécaniciens allemands, cherchent à réaliser l'organisation à cent pour cent. Les mécaniciens groupés dans l'I.T.F. se sont fixés le but de faire de l'I.T.F. l'organisation internationale groupant à cent pour cent les travailleurs de leur profession. Ils ne renoncent pas à l'espoir de pouvoir gagner pour ce but leurs camarades allemands.

Le Syndicat des mécaniciens polonais dans l'I.T.F.

Les chemins de fer polonais emploient un personnel d'environ 180.000 unités à quoi il faut ajouter environ 25.000 ouvriers temporaires engagés pendant les mois d'été.

En ce qui concerne l'organisation syndicale du personnel des chemins de fer polonais, il y a passablement d'émiettement.

Fin 1929, les organisations suivantes existaient (nous faisons suivre les effectifs donnés par elles) :

Union générale des cheminots (I.T.F.)	56.374
Union chrétienne des cheminots	62.522
Union des fonctionnaires (surtout personnel administratif)	12.770
Union des conducteurs et chefs de train	10.284
Syndicat des mécaniciens de Pologne (I.T.F.)	9.263
Associations de fonctionnaires à formation universitaire	1.315
Syndicats locaux de Lemberg et de Dantzig	1.570

L'Association des conducteurs et chefs de train groupe environ 60% de la catégorie du personnel en cause; le syndicat des mécaniciens en groupe 84,2%.

Depuis plusieurs années, un mouvement s'est fait jour dans le Syndicat des mécaniciens en faveur de relations organiques internationales. Des objections de la part de l'Union générale des cheminots et d'autre part, des difficultés dans les propres rangs ont entravé une adhésion à l'I.T.F. L'Union générale des cheminots réclamait davantage que des relations amicales entre les deux organisations; elle exigeait une fusion. Le Comité du Syndicat des mécaniciens fut mandaté par le congrès général de 1927 de réaliser l'adhésion à l'I.T.F. et de créer une communauté de travail avec l'Union des cheminots, pour toutes les questions intéressant de façon générale le personnel des chemins de fer, en sauvegardant l'autonomie du syndicat.

Un accord entre les comités des deux organisations est finalement intervenu sur cette base. Une communauté de travail serait établie dans le domaine national. La demande d'adhésion du syndicat des mécaniciens à l'I.T.F. serait présentée par l'Union des cheminots. Les cotisations à l'I.T.F. seraient payées par l'Union des cheminots et remboursées par le syndicat des mécaniciens. Les délégations des deux organisations agiraient d'un commun accord aux congrès de l'I.T.F. Voici quels étaient les termes de l'accord qui fut ratifié par le congrès du Syndicat des mécaniciens siégeant à Poznań en juillet 1929. 148 délégués votèrent en faveur de l'accord, 12 délégués s'abstenant du vote.

Après la décision du congrès général des mécaniciens, l'opposition eut recours à des méthodes vraiment romanesques. Elle s'empara du nouveau drapeau du Syndicat, l'emporta à l'église et le fit bénir et orner d'une image de la Sainte Vierge. Verbalement et par écrit, on se mit à l'œuvre

contre le Comité du Syndicat et contre l'I.T.F., ayant soin que le nationalisme y trouve son compte. Finalement le Comité se vit contraint d'exclure du Syndicat 12 militants pour agissements hostiles à la direction. L'opposition procéda ensuite à la fondation d'un nouveau syndicat et saisit le gouvernement de la demande de reconnaître le syndicat et de prendre des mesures contre le syndicat des mécaniciens. Les ministres ne se laissèrent cependant pas intimider et les efforts de l'opposition restèrent sans résultat. L'opposition et l'organisation chrétienne réussirent néanmoins à enlever au Syndicat des mécaniciens 320 adhérents.

Le principal résultat de la campagne fut de stimuler l'enthousiasme pour l'I.T.F. De toutes les sections locales, des résolutions arrivaient au Comité, l'encourageant à rester. 200 des 322 membres sortis retournèrent à l'organisation en payant les arrérages de leurs cotisations.

Il est du mérite indéniable de cette opposition pieuse et patriotique dans l'organisation des mécaniciens que l'I.T.F. se trouve actuellement au centre de l'intérêt des cheminots polonais et qu'elle a pu enregistrer un succès moral considérable.

Le Syndicat des mécaniciens de Pologne organise exclusivement des mécaniciens, des ajusteurs travaillant au service de préparation pour la carrière de mécanicien, des chefs de remise, chefs-mécaniciens et mécaniciens-instructeurs issus de la fonction de mécanicien.

Les 11.000 agents qui entreraient en ligne de compte pour être syndiqués par le Syndicat des mécaniciens se répartissent comme suit sur les différentes organisations :

Syndicat des mécaniciens	9.263 = 84,2 %
Union des cheminots	824 = 7,5 %
La communauté de travail groupe par conséquent	10.087 = 91,7 %
Organisations nationalistes et chrétiennes	266 = 2,4 %
Organisations neutres	55 = 0,5 %
Total	10.408 = 94,1 %

La cotisation de 3 zloty*) par mois, payée au syndicat des mécaniciens, constitue à peu près 3/4 % à 2 % du revenu des membres. Pour autant que les sections locales ou unions régionales usent de leur droit de percevoir une cotisation supplémentaire, celle-ci varie de 0.50 à 1.50 zloty par mois.

Les secours accordés par l'organisation à ses adhérents sont les suivants :

a) assistance judiciaire devant tous les tribunaux, y compris le versement de cautions (en 1929 le syndicat a dépensé 42.000 zloty à cet effet);

b) indemnité de maladie de 2 zloty par

*) 1 zloty = env. 3 francs français.

jour pendant une période de 90 jours à partir du 31ème jour de la maladie;

c) indemnité de suspension de 3 zloty par jour pendant une durée indéterminée en cas de suspension du service avec retenue des versements réguliers;

d) secours extraordinaires versés en des cas spéciaux de détresse et accordés suivant l'avis du Comité.

Chaque membre est obligatoirement inscrit à la caisse de secours et il doit payer à cet effet une cotisation supplémentaire de 3 zloty par mois. En cas de départ du service (compression des effectifs, mise à la retraite ou décès), la caisse verse un secours de :

1.000 zloty après une année d'inscription	
1.100 " " 11 " "	
1.200 " " 15 " "	
1.300 " " 20 " "	
1.400 " " 25 " "	

Les sections locales possèdent en outre de nombreuses caisses de secours, caisses d'épargne et caisses d'assurance-décès.

Suivant les écritures, la fortune du syndicat se chiffre à 1,3 millions et le fonds de réserve de la caisse de secours à 0,5 million de zloty. La valeur réelle de la fortune s'élève cependant, selon des évaluations prudentes, à 2 1/2 millions; les immeubles et terrains appartenant à l'organisation rapportent un revenu net de 80.000 zloty par an. La fortune des sections locales se chiffre à 120.000 zloty.

Le Syndicat publie deux organes. L'organe syndical «Maszynista» (Le mécanicien) paraît tous les 15 jours; le tirage moyen en 1929 était de 10.600 exemplaires. L'organe technique «Technika Parowozowa» (Technique de la locomotive) paraît tous les mois; le tirage moyen en 1929 était de 10.800 exemplaires. Les adhérents reçoivent les deux périodiques à titre gratuit.

**

Dans sa session du 18 et 19 mars dernier, le Comité exécutif de l'I.T.F. a ratifié la demande d'adhésion du Syndicat des mécaniciens de Pologne.

En telle sorte, le nombre des organisations européennes non encore adhérentes a diminué d'une unité. L'I.T.F. s'est enrichie d'une organisation solidement établie qui a fait ses preuves, d'un syndicat qui a appliqué d'une manière logique ses efforts tendant à acquérir le plus de combativité possible dans le domaine national aussi bien qu'international. La preuve a été donnée qu'une adhésion à l'I.T.F., c'est-à-dire une collaboration avec des camarades de la même profession du monde entier, y compris ceux du propre pays, ne peut être que favorable à la lutte menée par une organisation.

Nous souhaitons aux camarades polonais la bienvenue dans nos rangs!

Le recrutement et la formation du personnel de la locomotive.

PAYS-BAS.

Il y avait jusqu'en 1919 quatre compagnies de chemins de fer en Hollande; depuis lors, à la suite de fusions, il n'existe plus qu'une seule entreprise de chemins de fer dans laquelle les conditions suivantes sont posées à l'engagement de candidats comme élève-mécanicien :

- 1° âge de 21 ans au minimum et de 26 ans au maximum,
- 2° connaissances correspondant à l'enseignement élémentaire,
- 3° au moins un an de pratique comme ouvrier métallurgiste (ajusteur ou forgeur) et remise des certificats de cet apprentissage. (Lorsqu'il existe des doutes sur les connaissances professionnelles du candidat, il devra faire un travail d'essai.)

Actuellement, on accorde la préférence aux candidats qui sont en outre en possession d'un diplôme de l'école professionnelle.

Sur les lignes de chemins de fer secondaires et sur les locomotives remorquant des trains-omnibus sur les grandes lignes, des élèves peuvent être engagés jusqu'à un maximum déterminé avec le titre de «élève-mécanicien pour service léger». Ils obtiennent un engagement avec ce titre. On les recrute généralement dans la commune ou dans les environs de la commune où se trouve le dépôt en question. Lors de l'engagement, ils ne doivent pas avoir moins de 16 ans et pas plus de 18 ans, et avoir au moins une année de pratique comme élève-ajusteur ou élève-forgeur, à moins de posséder un diplôme de fin d'école professionnelle. En atteignant l'âge de 21 ans, ils sont : ou bien engagés comme élèves-mécaniciens, s'ils ont fait preuve d'aptitudes; ou bien employés pendant un an comme aides-ajusteurs dans un atelier du service de la traction (pour être par la suite nommés élèves-mécaniciens); ou bien, s'ils n'ont pas les aptitudes voulues pour devenir élèves-mécaniciens, transférés au service des machines fixes.

Un an après la nomination comme élève-mécanicien, on examine les aptitudes de l'intéressé pour le service de chauffage de la locomotive; cet examen, dit examen de chauffeur, consiste en le chauffage d'une locomotive d'un train lourd. Il faut que l'élève fasse son travail comme il faut et de manière économique, à la satisfaction entière de l'agent supérieur devant lequel il passe l'examen. Les élèves qui font preuve d'aptitudes insuffisantes, reçoivent un avertissement et sont transférés dans un autre service ou bien auprès d'un autre mécanicien. Dans ce cas, l'examen est répété après trois mois.

Quatre années et demie après l'engagement pour une période déterminée (c'est-

à-dire à peu près quatre ans après l'engagement définitif), l'élève-mécanicien peut entrer en ligne de compte pour une nomination comme mécanicien de réserve. Ceux qui ont été préalablement élèves-mécaniciens au service léger peuvent entrer en ligne de compte quatre ans après leur nomination comme élève-mécanicien, pour être promus mécanicien de réserve.

Pour passer mécanicien de réserve, il est nécessaire que l'élève-mécanicien ait passé avec succès l'examen de chauffeur et les examens pratique et théorique de mécanicien. La faculté de conduire un train — que l'on peut déjà avoir comme mécanicien de réserve — est acquise :

a) par la conduite d'un train (voyage d'essai); l'élève doit donner la preuve d'être suffisamment au courant de la voie et des signaux;

b) par une interrogation visant à déterminer si le candidat possède des connaissances pratiques suffisantes et par un examen des aptitudes pratiques, à démontrer par le démontage et le remontage des différentes parties qui composent les locomotives et tenders;

c) en passant avec succès un examen devant une commission qui examine le candidat sur ses connaissances de la locomotive, des lois, règlements et prescriptions du service, de même que sur l'entretien et la manœuvre des locomotives et tenders et des opérations nécessaires en cas d'irrégularités.

Les élèves-mécaniciens n'ayant pas réussi au voyage d'essai, peuvent se présenter à nouveau une demi-année plus tard. Lorsqu'ils sont refusés une deuxième fois, ils peuvent nouvellement se présenter un an plus tard. Ceux qui ont été refusés trois fois, ne sont plus admis à l'examen. Un élève-mécanicien refusé pour de bon, soit au parcours d'essai soit à l'examen, entre en ligne de compte pour un poste en dehors du service de la traction.

Les mécaniciens de réserve sont nommés mécaniciens, par ordre d'ancienneté suivant les vacances. L'ancienneté est calculée à partir de la date de nomination comme mécanicien de réserve.

Avant et pendant la guerre mondiale, les compagnies de chemins de fer n'ont rien fait ou ont fait peu de chose pour la formation professionnelle du personnel de la locomotive. L'organisation syndicale une fois renforcée, les compagnies de chemins de fer, entretemps fusionnées, furent saisies de la demande que l'on s'occupe davantage de la formation du personnel de la locomotive. Finalement, il a été donné suite à cette demande. Des instructeurs ont été nommés et des voitures-écoles mises en service. Il y a à présent environ dix ans que les élèves-mécaniciens reçoivent une formation officielle.

Cet enseignement qui consiste en un cours de quinze jours, suivi, peu de temps avant l'examen de mécanicien, par un autre cours de répétition d'une semaine, n'est pas suffisant, selon l'avis de l'organisation du personnel des chemins de fer et tramways de Hollande. C'est pour cette raison que cette organisation a créé des cours qui se donnent verbalement et par correspondance. Ces cours sont l'objet d'un vif intérêt de la part des jeunes agents de la locomotive, tandis que les agents qui ont déjà passé avec succès l'examen de mécanicien, commencent à leur tour à s'y intéresser de plus en plus. Ceci également grâce au fait que les dirigeants des cours s'efforcent de donner le plus de renseignements possible sur des innovations techniques.

Des cours sont donnés à tous les dépôts où il y a du personnel de la locomotive; les sections locales de l'Union des cheminots s'en occupent et les leçons sont données par un ou plusieurs camarades appartenant à la section locale. Les élèves, membres de l'organisation, participent par une cotisation spéciale aux frais de cet enseignement. Surtout dans les sections où les cours sont bien fréquentés, les locaux où se donne l'enseignement, sont pourvus d'un matériel scolaire fort complet, parmi lequel il faut particulièrement mentionner les coupes de parties de la locomotive. Les cours moins importants reçoivent à tour de rôle de la Commission centrale des cours ces coupes qui sont fort appréciées.

L'enseignement par correspondance se fait au moyen de l'envoi de leçons par la Commission centrale des cours. Les élèves doivent faire les devoirs prescrits et les envoyer à la commission centrale; ces devoirs sont corrigés. Les leçons du cours par correspondance servent également de base à l'enseignement donné dans les cours oraux.

A côté de cette activité, la Commission centrale des cours s'occupe de l'organisation d'excursions. Les élèves ont en outre de temps en temps l'occasion de visiter, sous la direction des dirigeants locaux des cours, de grands ateliers de réparation de locomotives. L'organisation a su obtenir tout récemment le parcours gratuit pour les élèves participant à ces excursions.

L'Union des cheminots s'occupe en outre de l'édition de publications techniques. Parmi celles-ci, il faut citer en premier lieu le Bulletin mensuel technique consacré aux intérêts professionnels des agents de la locomotive de Hollande.

Généralement parlant, l'organisation s'efforce d'apporter des améliorations et plus d'unité dans l'enseignement donné par l'administration et par elle. C'est pour cette raison qu'elle estime qu'il serait nécessaire que l'enseignement soit confié à une institution spéciale, dirigée d'un commun accord par l'administra-

tion et le Conseil du personnel. Cette tendance trouve surtout sa cause dans le désir d'obtenir une meilleure formation et des conditions d'engagement plus favorables pour certaines catégories du personnel des chemins de fer.

En Hollande, on a commencé il y a quelques années, à équiper certaines lignes pour la traction électrique. On n'emploie pas, sur ces lignes, de locomotives électriques, mais des voitures automotrices. Les conducteurs de ces automotrices sont recrutés en majeure partie parmi le personnel n'ayant pas reçu d'apprentissage professionnel et la formation donnée à ces conducteurs-électriciens est généralement considérée comme insuffisante. Il en est de même pour les conducteurs des automotrices à essence que l'on emploie sur certaines lignes secondaires.

Cheminots de l'Afrique du Nord.

Par J. JARRIGION, secrétaire de la Fédération française des travailleurs des chemins de fer.

La Fédération des cheminots de France rayonne dans l'Afrique du Nord. Elle a assuré, au cours du mois de février dernier, la visite de tous les Syndicats d'Algérie et de Tunisie.

Le réseau des chemins de fer algériens d'intérêt général comprend des voies de 1 m,44, 1 m,05, 1 m. et 0 m,60; 3.150 kilomètres de voies ferrées sont exploités par le réseau des chemins de fer de l'Etat; 1.186 kilomètres par le P.L.M.; 33 kilomètres par le Mokta El Hadid; il a, en outre, 28 kilomètres de chemins de fer industriels 460 kilomètres de voies ferrées d'intérêt local et 106 kilomètres de tramways-

L'effectif total du personnel était, fin 1927, de 19.507 agents avec 6.213 auxiliaires payés à la journée, soit 228 agents de l'Administration Centrale, 7.129 agents de mouvement et trafic, 1.419 mécaniciens et chauffeurs, 5.918 agents du matériel et de la traction et 4.813 agents de la voie. Dans ces chiffres sont comprises 729 femmes. Quelques agents indigènes sont également occupés par les réseaux, en général dans les emplois subalternes; on compte, néanmoins, parmi eux quelques chefs de station.

Les recettes totales de l'exploitation se sont élevées, en 1927, pour les trois réseaux Etat, P.L.M., Mokta El Hadid, à 297.099.011 francs, contre 315.769.276 francs de dépenses.

En Tunisie, l'ensemble du réseau, exploité par une Compagnie Fermière, comprend 508 kilomètres à voie normale, 1.075 kilomètres à voie étroite. La Compagnie des Phosphates de Gafsa exploite 442 kilomètres de voies ferrées. La Compagnie Fermière a transporté, en 1928, plus de 3.460.000 voyageurs et plus de 2.500.000 tonnes de marchandises. Le déficit d'exploitation dépassait cependant plus de 18.000.000. La Compagnie de

Des trains électriques circulent à présent sur la ligne Amsterdam-Rotterdam où le trafic est le plus intense et il est probable que l'électrification sera encore étendue dans les environs de la capitale. La vitesse maximum des trains qui est actuellement de 95 km. à l'heure, sera sans doute prochainement augmentée à 100 km. à l'heure.

Sur un train électrique, les obligations du chef de train sont moins étendues que celles du chef de train sur un train à vapeur. Dans le cas des automotrices à essence, le conducteur est seul, non seulement pour la direction du train, mais encore pour la conduite de l'automotrice.

C'est pour cette raison que la formation des conducteurs d'automotrices devrait être plutôt plus que moins sérieuse que celle des agents de la locomotive.

Gafsa transportait plus de 250.000 voyageurs et plus de 3.000.000 tonnes de marchandises, minéral principalement (phosphates, fer, zinc, plomb).

Le statut des cheminots français est appliqué, dans ses grandes lignes, aux cheminots algériens et tunisiens qui reçoivent, au point de vue salaires, une rémunération analogue à celle des cheminots français, augmentée d'un tiers environ, dit « tiers colonial », sauf pour le personnel indigène. Toutefois, ce n'est en général qu'avec un certain retard, en raison de l'autonomie financière pratiquée en Algérie et dans le protectorat tunisien, que les augmentations obtenues en France leur sont payées, et cette situation ne va pas sans provoquer du mécontentement chez eux et motiver les interventions de l'organisation syndicale tant localement, que de la Fédération auprès des Pouvoirs Publics en France.

Le régime de travail, en Algérie, a été fixé, au point de vue application des huit heures, par un décret que la Fédération des cheminots a fait prendre en mai 1929. La réglementation prévue par ce décret est celle établie en France par le décret du 16 Janvier 1925. Toutefois, l'application de ces règles a encore besoin d'être perfectionnée en Algérie.

Le régime des retraites se rapproche du régime pratiqué dans la Métropole; toutefois, les dernières améliorations réalisées en France n'ont pas encore été promulguées en Algérie ni en Tunisie.

Les mêmes dispositions sont en vigueur en Tunisie; cependant, en matière de réglementation du travail pour le personnel roulant, de plus importantes dérogations, quant au nombre de découverts successifs hors résidence, sont pratiquées dans le protectorat tunisien et ont motivé de multiples interventions de l'Union de Tunisie et de la Fédéra-

tion auprès de la Compagnie Fermière et des services de la Régence. Ces interventions ont amené le réseau à établir un programme de construction de logements dans des centres assez éloignés pour permettre d'y fixer de nouvelles résidences du personnel des trains.

Les autres revendications ouvrières portent d'abord sur la durée des congés. Ceux-ci ont été fixés à 21 jours par an pour la Tunisie à dater de janvier 1930, à la suite de l'activité déployée par les Syndicats tunisiens et par la Fédération française des Cheminots qui existe seule en fait en Tunisie. Les mêmes avantages n'ont pu encore être réalisés en Algérie où le mouvement syndical a subi les effets de la scission communiste-unitaire et de l'autonomisme.

Le nombre d'accidents, qui s'est élevé à 669 en Algérie, durant l'année 1927, avec 44 tués et 563 blessés, nécessite, de la part de l'organisation syndicale, un examen attentif des conditions de sécurité et d'application de règles plus efficaces sur ces chemins de fer qui furent construits, au début, sans plan d'ensemble et bien plus sous des considérations stratégiques que commerciales. Il importe, en effet, que la réfection de certaines voies, ouvrages d'art et installations soit effectuée, et que le personnel de la sécurité ait bien les connaissances nécessaires, tandis qu'on emploie quelquefois, dans des moments d'afflux de trafic, du personnel indigène, insuffisamment préparé à ces fonctions.

L'insuffisance des services d'inspection du travail est manifeste, tant en Algérie qu'en Tunisie, et les Syndicats réclament le renforcement de ces services, de même que le libre exercice du droit syndical pour les travailleurs tunisiens, et le droit de participer à l'administration des syndicats pour les indigènes algériens. Le bénéfice de la législation prud'homale, égalité du salaire à égalité de travail, institution de Commissions du coût de la vie, réorganisation, sur la base paritaire, de la Commission consultative du Travail en Algérie, création de Commissions de Contrôle pour le recrutement de la main-d'œuvre étrangère et création d'un nombre suffisant d'écoles communes du type français pour assurer l'éducation des enfants des deux sexes, sans distinction de race, de religion ou de nationalité, sont autant de questions importantes du programme revendicatif des Syndicats algériens et tunisiens, sans oublier la question d'hygiène qui doit particulièrement retenir l'attention, en raison du climat, des mœurs arabes et l'insuffisance du progrès social.

La Fédération des cheminots a une excellente situation en Tunisie; elle est également en progression en Algérie avec la trentaine de Syndicats qui sont constitués dans cette partie de l'Afrique du Nord.

La sécurité au service de la voie.

Plus d'une fois tous les ans, la presse quotidienne fait tressaillir ses lecteurs par la nouvelle: «Equipe d'ouvriers écrasée par un train». La communication nous vient tantôt de l'Orient, tantôt du Midi, tantôt d'un autre coin d'Europe ou des pays transatlantiques. Le premier effroi passé, cet accident, comme des milliers d'autres, passe dans l'oubli. L'opinion publique s'habitue à ce qu'elle considère comme une fatalité inéluctable.

Des accidents sur la voie dont des équipes entières d'ouvriers sont victimes ont un certain retentissement. Toutefois, le grand nombre d'accidents dont on ne parle guère et qui se produisent journellement font, dans le courant d'une année, un nombre de victimes qui correspondrait à plusieurs dizaines d'équipes. Il n'est généralement fait mention de ces accidents que dans de petits journaux locaux. Cela ne les rend pas moins tragiques. Des chiffres statistiques, se rapportant spécialement aux accidents qui se produisent au service de la voie, ne sont disponibles que dans une mesure très limitée. Si par conséquent, nous avons dû limiter notre enquête à quelques pays, cela ne permet

pas de conclure que dans ces pays, les conditions sont particulièrement mauvaises. Nous voudrions affirmer bien plutôt que précisément là où des chiffres statistiques sont disponibles, le sentiment de la responsabilité est plus en éveil et des mesures plus radicales sont prises pour éviter des accidents. Les cheminots — notamment ceux des fonctions dirigeantes des pays dont la présente enquête ne fait pas mention — devront se dire que dans les lignes qui suivent se trouvent décrite également une partie des conditions de chez eux.

**

Les chemins de fer anglais employèrent dans l'année:

1923	—	677.778	unités dont	63.693	ouvriers de la voie
1924	—	700.573	" "	65.551	
1925	—	701.862	" "	66.480	
1926	—	687.264	" "	63.588	
1927	—	683.077	" "	61.840	
1928	—	677.148	" "	64.289	

Pour ces années, la statistique anglaise donne des renseignements sur les accidents survenus à des ouvriers de la voie, à l'aide desquels nous avons élaboré le tableau ci-après:

	1923	1924	1925	1926	1927	1928
<i>Mouvement des trains.</i>						
Accidents mortels survenus à des ouvriers de la voie	9	63	79	44	65	80
Pourcentage du total des accidents mortels survenus à des agents des chemins de fer	32.5	28.0	31.5	27.3	32.3	37.5
Accidents non mortels	171	159	195	139	177	172
Pourcentage du total des accidents non mortels survenus à des agents des chemins de fer	4.8	4.1	5.3	4.6	5.4	5.5
<i>Accidents graves.</i>						
Mortels	12	6	4	5	6	5
Pourcentage du total des accidents mortels survenus à des agents des chemins de fer	33.3	20.0	11.1	13.5	13.6	12.8
Non mortels.	3019	3127	3436	2849	3129	3319
Pourcentage du total des accidents non mortels survenus à des agents des chemins de fer	19.5	18.9	19.5	18.5	18.8	21.7
<i>Total des accidents.</i>						
Mortels	81	69	83	49	71	85
Pourcentage du total des accidents mortels survenus à des agents des chemins de fer	33.0	30.6	28.7	24.8	29.5	33.7
Non mortels.	3190	3286	3631	2988	3306	3491
Pourcentage du total des accidents non mortels survenus à des agents des chemins de fer	16.8	15.7	17.1	16.2	16.6	19.0
Total des accidents (mortels et non mortels)	3271	3355	3714	3037	3377	3576
Pourcentage du total des accidents mortels et non mortels survenus à des agents des chemins de fer	17.0	15.8	17.3	16.4	16.8	19.2
<i>Nombre d'accidents (mortels et non mortels) par 1.000 unités.</i>						
Ouvriers de la voie	52	50	56	48	54	55
Autres agents	28.4	30.2	30.6	26.9	29.3	27.5

Dans une période de 6 ans, 438 ouvriers en Grande-Bretagne. Parmi les accidents de la voie ont par conséquent été tués mortels, 400 se sont produits par suite

du mouvement des trains, en d'autres termes 400 ouvriers ont été écrasés par les roues. Avec cela, il n'est, pour autant que nous sachions, jamais arrivé en Grande-Bretagne qu'une équipe entière ait péri du même coup. Des 1.408 accidents découlant du mouvement des trains, il y en avait 400 mortels; les autres 1.008 non mortels n'étaient cependant pas des blessures insignifiantes. Les 172 accidents non mortels, survenus en 1928, ont donné lieu à:

Amputations	10
Fractures	19
Luxations	1
Foules	6
Chocs nerveux	3
Blessures internes	3
Contusions (tête et corps)	37
" (membres)	21
Echardures ou brûlures	1
Déchirures de muscles	16
Lésions diverses	55

Les chiffres relatifs aux accidents n'ayant pas de rapport avec le mouvement des trains, prouvent qu'à part le danger de l'écrasement, le travail des ouvriers de la voie offre d'autres sérieux dangers. Les ouvriers de la voie doivent manipuler des outils et des matériaux qui, en cas de maladresse ou de faux mouvements, peuvent leur devenir funestes. Limiter ces dangers découlant de l'emploi d'outils et de matériaux à un minimum est avant tout la tâche des ouvriers mêmes. Les meilleures prescriptions de prévention contre les accidents restent lettre morte si on ne les observe pas. Il est certain que les administrations et compagnies de chemins de fer — pas uniquement celles de Grande-Bretagne — contribuent à la non-observation des prescriptions en fermant les yeux sur les cas d'inobservation ou en entravant et rendant impossible le respect des règlements par une hâte excessive du travail. Il est possible de remédier à cela par une résistance disciplinée contre toute précipitation, ce qui n'est absolument pas identique à une exécution lente du travail.

Si pareille discipline demande déjà une certaine mesure d'éducation syndicale, il faut encore plus d'esprit syndical pour renoncer à une partie des sursalaires qu'il est possible d'atteindre au moyen des systèmes de salaires aux pièces.* Si l'ouvrier de la voie ne veut pas, par son attitude, risquer le suicide ou l'invalidité, il faut qu'en exécutant son travail pour gagner le pain quotidien, il soit constamment préoccupé de sa sécurité personnelle.

Safety first, la sécurité avant tout.

Pour éviter à leurs salariés le danger d'être écrasés par un véhicule, les administrations des chemins de fer ont des responsabilités et des tâches que, en toute conscience, elles ne peuvent et ne doivent pas rejeter sur le personnel à leur service.

(à suivre.)

* Les systèmes de salaires aux pièces ne sont pas en vigueur en Grande-Bretagne au service de la voie.

Tarifs spéciaux et salaires à la tâche pour dockers.

I. HOLLANDE.

Les salaires normaux, payés aux dockers non permanents dans le port de Rotterdam travaillant en équipes de 4 heures pour la manutention des marchandises ordinaires sont fixés, depuis 1924, à 66½ cents par heure.

Pour les marchandises dangereuses, préjudiciables à la santé ou d'une autre façon difficiles à manier, des taux spéciaux existent, à savoir:

Arrimage.	Florins par heure	Pourcentage du taux normal
A. Os pulvérisés (grands barils), chlorure de chaux, 2) retaille de fer blanc, ciment (en sacs), argile à porcelaine, soude caustique (en boîtes ayant des fuites), coke, coriaire, gypse, pilotis, bois scié, peaux humides, chaux, huile (en boîtes ayant des fuites), magnésite (en vrac ou en sacs), bois pour la manufacture du papier, terre de pipe, fil de fer barbelé, (non emballé), suie, troncs d'arbres, sucre brut, poteaux téléphoniques, huile de poisson (en boîtes ayant des fuites), trass, terre de feu, ferrailles, soufre pulvérisé 2)	0.72½	109.43

B. Asphalte (en vrac, autre qu'en blocs), os (non nettoyés ou non exempts de mauvaises odeurs), os pulvérisés (petits barils), sang, traverses (goudronnées ou créosotées, en vrac), corne pulvérisée, poix, arêtes de poisson (séchées), arêtes de poisson (pulvérisées), guano de poisson	0.78¾	118.87
---	-------	--------

Magasins généraux et travaux d'expédition.

A. Salpêtre et autres engrais chimiques: Arrimeurs, débardeurs, et empileurs	0.71½	107.55
Peseurs et pointeurs	0.68¾	103.77
Autres ouvriers.	0.66¼	100.00

B. Asphalte (en vrac, autre qu'en blocs), os (non nettoyés ou non exempts de mauvaises odeurs), os pulvérisés (petits barils), retaille de fer blanc, ciment (en sacs), coriaire, gypse, peaux humides, chaux, magnésite, huile (en boîtes ayant des fuites), poix (en vrac), huile de poisson (en boîtes ayant des fuites).	0.72½	109.43
--	-------	--------

Les tarifs pour travaux à la tâche sont les suivants:

Arrimage.	Florins	Pourcentage du taux normal
Minéral.		
1. Transport du vapeur dans des allèges au moyen de récipients, 12 hommes par équipe, par équipe et par charge 2)	0.80	120.75
idem pour décharger des restants de cargaisons ou des cargaisons ayant été partiellement manutentionnées mécaniquement	0.90	135.85
au moyen de corbeilles, par treuil à vapeur, 8 hommes par équipe, par équipe et par charge	1.05	158.49
idem, par treuil à main, 10 hommes par équipe, par équipe et par charge	1.32	199.25
2. Du vapeur au wagon ou sur le quai par homme et par charge	0.06½	9.81
3. Du quai au moyen de grues, 8 hommes par équipe, par homme et par charge	0.06½	9.81
4. De l'allège sur des wagons, sur le quai ou sur le navire 10 hommes par équipe, par homme et par charge	0.06½	9.81

Charbon.

	Florins	Pourcentage du taux normal
Déchargement de vapeurs ou d'allèges dans des vapeurs ou voiliers, 12 hommes par équipe, par équipe et par charge	0.92	138.87

(Si, par des circonstances spéciales, un plus grand nombre d'hommes est nécessaire par équipe, les frais des hommes supplémentaires doivent être portés par l'employeur).

Transbordement, au moyen de grues, directement de la cale dans les wagons, ou des allèges et des wagons (pour autant que la manipulation n'est pas considérée comme une opération mécanique, voir ci-dessous), équipes de 9 hommes, par équipe et par charge	0.80	120.75
--	------	--------

(Le préposé aux wagons est payé en supplément sur la base des tarifs à la tâche, la location de la grue est à la charge de l'employeur).

Briquettes.

Chargement et empilement dans la cale: au moyen de grues, en provenance de wagons, 17 hommes par équipe, ou au moyen de treuils, en provenance de chalands du Rhin, 20 hommes par équipe: briquettes de 3 kgs. par 1000 kgs.	1.01	152.45
briquettes plus lourdes par 1000 kgs.	0.88	131.32

(L'homme du treuil est à la charge de l'employeur; la manutention de cargaisons partielles est retribuéé selon le tarif des travaux à la tâche existant pour la manutention mécanique du charbon).

Faire le plein de charbon.

Transport hors des allèges: charbon par 1000 kgs.	1.13	170.57
Arrimage, lorsque le travail est fait à la main, par 1000 kgs.	0.23½	35.47

(L'employeur fixe le nombre des équipes. Les équipes se composent de 4 mesureurs et de 6 porteurs, pas 30 marches à monter et 15 mètres de distance à parcourir. Pour chaque 10 marches ou 10 mètres de plus, on ajoute 1 porteur).

Transport des wagons: Charbon, équipe de 8 hommes, par 1000 kgs.	0.92	133.87
--	------	--------

(La distance à parcourir ne doit pas être de plus de 15 mètres; pour chaque 10 mètres en plus, l'équipe est augmentée d'un homme).

Briquettes, y compris l'arrimage, équipes de 10 hommes par 1000 kgs.	1.43½	216.60
--	-------	--------

Céréales.

Céréales, vannures, grains de coton, grains de lin, gousses (en sacs ou en vrac) par charge	0.56½	85.28
Riz par charge	0.52	78.49

(Les navires en provenance d'Asie, d'Amérique du Nord et de la Baltique, chargés d'une cargaison mixte en sacs, sont déchargés sur la base du tarif horaire.)

(Des arrimeurs sont engagés, si nécessaire, aux frais de l'employeur.)

Fer.		
Rails par charge	1.03½	156.23
Scories, 12 hommes par équipe, par homme et par charge	0.06½	9.81
Fonte, à l'aide de grues, 6 hommes par équipe, par équipe et par charge	0.08	12.08
Fer à clous, 7 hommes par équipe, par homme et par charge	0.06½	9.81

<i>Salpêtre.</i>		Pourcentage du taux normal				Pourcentage du taux normal	
De vapeurs:		Florins		Florins		Florins	
7 hommes par équipe, par homme et par tonne (y compris l'homme de treuil)	0.03 ³ / ₄	5.66	Expédition par balle et par équipe (10 hommes y compris l'arrimeur) non pesé	0.04	6.04		
Amorçage du déchargement (2 hommes), par homme et par tonne	0.04 ¹ / ₄	6.42	Expédition par balle et par équipe (10 hommes, peseur non compris) pesé	0.04	6.04		
<i>Scories Thomas.</i>			<i>3. Arachides.</i>				
12 hommes par équipe, par homme et par charge	0.06 ¹ / ₂	9.81	Emmagasinage, par homme et par tonne	0.06 ¹ / ₂	9.81		
<i>Arachides, amendes de palme (en vrac).</i>			(Du navire au 1er étage, 9 hommes par équipe; au 2ème étage, 10 hommes et au 3ème étage, 11 hommes. En cas de transport de l'allège, 2 hommes supplémentaires pour chaque étage, aux frais de l'employeur).				
4 hommes par équipe, par homme et par charge	0.13	19.62	Expédition par homme et par tonne (7 hommes par équipe)	0.05 ² / ₅	8.15		
<i>Kaïnite (chargement).</i>			En cas de manutention mécanique de la cargaison, par quoi il faut entendre tout travail ayant un lien direct ou indirect avec le chargement ou déchargement au moyen de grues flottantes, ponts transbordeurs et transporteurs, de même que tout travail sur des terrains où de pareils engins mécaniques sont disponibles, les taux spéciaux suivants sont appliqués, (le salaire normal horaire étant le même, c'est-à-dire de 66 ¹ / ₄ cents):				
par équipe et par charge	0.71 ¹ / ₂	107.92	Charbon, briquettes, coke, poussier, sable, sel de potasse	0.72 ¹ / ₂	109.43		
<i>Sable argentifère. (chargement).</i>			Minerai, limonite, argile de porcelaine, magnésite, poix, phosphate, pyrite, grenaille de fer, baryte sulfatée	0.78 ¹ / ₄	118.87		
par équipe et par charge	0.71 ¹ / ₂	107.92					
<i>Terre ferrugineuse.</i>							
par équipe et par charge	0.94	141.89					
<i>Chlorure de sodium.</i>							
par équipe et par charge	0.79	119.25					
<i>Magasins généraux.</i>							
Les taux pour travaux à la tâche dans les magasins généraux municipaux sont les suivants:							
1. Riz.							
Par balle et par équipe (13 hommes)	0.03 ⁵ / ₈	5.41					
2. Sucre.							
Emmagasinage par balle et par équipe (13 hommes):							
non pesé	0.05	7.55					
pesé	0.05 ¹ / ₂	8.30					

Notes: 1) Les taux donnés dans l'article s'appliquent à l'équipe normale de 4 heures. Des équipes de 4¹/₂ heures sont également effectuées; dans ce cas, le salaire horaire est légèrement inférieur.
 2) Dans le cas de manipulation de chlorure de chaux, suie et soufre pulvérisés, le paiement des taux supplémentaires dépend de l'état où se trouve la marchandise.
 3) Une charge = 2 mètres cubes ou 2.000 kilogrammes.

La Convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks.

Le 5 mars dernier, la motion ci-dessous fut présentée au Parlement de l'Etat libre d'Irlande (Daíl Eireann).

«Le Daíl Eireann adopte les conventions suivantes dont des copies ont été déposées le 5 mars 1930, sur son bureau:

- un projet de convention relatif à l'inscription du poids sur les colis lourds transportés à bord de navires;
- un projet de convention relatif à la protection contre les accidents des travailleurs employés au chargement et déchargement de navires et recommande au conseil des ministres de prendre les mesures appropriées pour en assurer la ratification.

En Hollande, le directeur général au ministère du Travail a annoncé, en réponse à une demande de l'Union des ouvriers des transports, que le gouvernement était en faveur de l'adoption d'une convention internationale pour la protection des travailleurs des ports et docks, et que la ratification en serait sans doute prochainement proposée au Parlement. Il faudra cependant que préalablement, le projet de la nouvelle loi sur l'arrimage soit amendé

conformément au texte de la convention internationale. Le directeur général déclara en outre que les deux Recommandations, relatives aux accords de réciprocité assurant une égalité de traitement entre les travailleurs étrangers et nationaux et à la consultation des organisations patronales et ouvrières, avaient également l'approbation du gouvernement hollandais.



Le Congrès de la section des conducteurs d'automobiles de l'Union néerlandaise des transports.

Les 26 et 27 avril dernier, le congrès de la section des conducteurs d'automobiles de l'Union néerlandaise des transports s'est réuni à Utrecht, au siège de l'organisation hollandaise du personnel des chemins de fer et tramways, sous la présidence du camarade Sormani. Dans son discours d'ouverture, Sormani rappela les succès obtenus pendant le premier lustre de la vie de l'organisation. Celle-ci a réussi à faire valoir son influence dans diverses commissions instituées pour la réglementation de la circulation. Une collaboration régulière existe avec l'organi-

sation-sœur des chauffeurs au service de particuliers, par la constitution d'une commission permanente commune dont l'utilité s'est manifestée avant tout lors de mouvements revendicatifs et dans la propagande syndicale.

L'orateur traita ensuite de façon plus détaillée tout ce que l'organisation avait fait pour les conducteurs d'automobiles et rappela ses efforts pour obtenir une formation professionnelle plus sérieuse des chauffeurs. Elle a entre autres saisi le ministre de l'Instruction publique de la demande d'inscrire la conduite des véhicules automobiles comme une branche spéciale au programme des 80 écoles professionnelles hollandaises. Elle veille attentivement à ce que le décret sur le repos hebdomadaire soit également appliqué pour les conducteurs d'automobiles. Une de ses revendications tend à ce que les conditions de travail dans les services automobiles interurbains soient soumises à l'approbation des autorités provinciales. La nécessité en sante aux yeux, si l'on considère que des salaires de 20, 17 et 15 florins par semaine pour des conducteurs d'autobus ne sont pas rares; lorsque le chauffeur est nourri et logé, on va même jusqu'à payer des «salaires» de 6 florins.

A la suite d'une grève de cinq mois des conducteurs de taxis d'Amsterdam, perdue par les manœuvres d'un club de

chauffeurs portant le nom de «Eendracht» (La concorde), des mesures de représailles ont été prises contre 58 chauffeurs. Cet échec a pourtant pu être contrebalancé, il y a peu de temps, par un mouvement victorieux qui assura aux conducteurs de taxis d'une grande entreprise d'Amsterdam, un salaire de base de fl. 15 plus 5 % des recettes jusqu'à 50 florins et 10 % des recettes au-delà de 50 florins, et un salaire garanti de fl. 19 par semaine.

Des améliorations analogues, quoique pas toujours dans une même mesure, ont pu être obtenues auprès d'autres entreprises de taxis d'Amsterdam, de la Haye, de Rotterdam et de Haarlem.

Au point de vue des effectifs, l'organisation a également fait des progrès. Le nombre des adhérents a augmenté de 550, ce qui fait que l'organisation compte actuellement un total de 3.300 chauffeurs. Ce développement va de pair avec celui de la circulation automobile. En 1927 il y avait 73.000, en 1928 85.000, en 1929 95.000 voitures en circulation et aujourd'hui, leur nombre se monte à 100.000. Le nombre des camions a augmenté pendant ces années de 20 %, ce qui indique bien que l'organisation a encore beaucoup de travail à accomplir.

Après l'adoption du rapport moral, le Bureau sortant fut réélu et augmenté de deux nouveaux membres. Le président, le camarade Sormani, continuera à remplir les fonctions de rédacteur de l'organe syndical «Het Autobedrijf».

Le Congrès adopta finalement une série de résolutions ayant entre autres pour but d'obtenir la réglementation légale de la durée du travail, la constitution de commissions de la circulation, des exigences plus sévères pour la délivrance du permis de conduire, la fixation de l'âge minimum à 21 ans, la désignation de commissions consultatives d'experts — en première ligne de chauffeurs — chargées de faire passer les examens de conduite et, en outre, l'admission à l'enseignement uniquement des professeurs qui y sont autorisés par la loi.

Le président traita dans un rapport spécial l'importance des services automobiles dans la vie économique; il exposa les différentes phases du développement de la circulation automobile et les perspectives pour les transports automobiles de marchandises qui vont toujours en augmentant. Il estima que le tramway suranné sur lequel tout le reste du trafic doit se régler, qui occasionne plus d'embouteillages que l'autobus et qui n'offre, malgré tous les raisonnements tendant à prouver le contraire, aucun avantage appréciable, disparaîtra du trafic intérieur des villes, ainsi que c'est déjà le cas dans les grandes villes: Paris, Londres, Berlin, Rome et Copenhague. L'opinion que l'autobus ne se ne prête qu'au trafic sur de courtes distances, fut combattue par l'orateur par l'affirmation que, non seulement en Amérique, mais encore en Europe, l'autobus concurrençait déjà les trains-express par des services sur grandes distances.

En vue de ce développement, nous devons exiger une rationalisation dans l'industrie des transports et des communications, même si au début, elle entraîne des pertes de capitaux. Afin d'obtenir le contrôle voulu, l'orateur engagea tous les travailleurs de l'industrie des transports automobiles qui ont une tâche importante à remplir dans la lutte syndicale d'aujourd'hui, à faire de leur organisation, en se syndiquant tous sans exception, un puissant moyen de combat et à l'aider ainsi à faire face à sa tâche.

TRAMWAYS

L'organisation syndicale et les conditions de travail aux tramways de Lettonie.

En Lettonie des entreprises de tramways existent dans les villes de Riga et de Libau. A Riga les tramways appartiennent à une Société privée, à Libau l'entreprise des tramways est de propriété municipale. Il y a au total dans des tramways, adhérente à l'I.T.F. et à tramways, dont près de la moitié sont syndiqués dans l'organisation des agents des tramways, adhérente à l'I.T.F. et à la Centrale nationale. Il existe une petite organisation jaune qui ne groupe cependant que environ 120 membres.

A Riga, les salaires sont les suivants :

Personnel d'exploitation :	Par mois.
Receveurs et wattmen	Lats *) 139,39
Ouvriers des manœuvres	135,—
Ouvriers de la voie	135,—
Gardiens	82,—

Personnel des ateliers d'entretien :	
Serruriers, ébénistes et peintres	160,—
Nettoyeurs de voitures (service de nuit)	128,—
Apprentis	48,—

Personnel des bureaux :	
Comptables	350,—
Autres employés	153,60

Les salaires ci-dessus sont prévus pour huit heures de travail par jour; le personnel des bureaux ne travaille cependant que sept heures. Un «treizième» mois de salaire est payé aux agents à la fin de l'année. Il n'existe pas de système de primes; dans quelques rares cas des récompenses en espèces ont été accordées aux wattmen qui avaient fait preuve d'attention ou de présence d'esprit particulières. Les agents reçoivent sans frais l'uniforme d'hiver et d'été.

Depuis 1929, les heures de travail ont été légalement fixées à 8 heures par jour.

*) 1 lât = env. 4,50 frs. français.

Seulement, il n'est pas rare que le personnel roulant doive faire de une à quatre heures supplémentaires par jour. La semaine de travail est de 5 jours; le 6ème jour est un jour de repos. Les agents titulaires travaillent en deux équipes : une équipe du matin et une équipe de l'après-midi. Tous les six jours, l'horaire change. Les agents auxiliaires font une journée de travail coupée d'interruptions allant de une à quatre heures. La durée du repos nocturne n'est pas fixée par la loi. Cela est particulièrement défavorable pour les agents auxiliaires qui souvent ne bénéficient que de trois à quatre heures de repos. En vertu de la loi, les heures supplémentaires sont payées comme suit : deux premières heures 50 %, heures suivantes 100 % au-dessus du taux normal. Les travaux du dimanche et des jours fériés sont généralement payés à 75 % au-dessus du taux normal. Les nettoyeurs de voitures doivent faire du service nocturne; la période de travail de nuit est de 6 heures qui sont assimilées à 8 heures de travail de jour.

Les agents et ouvriers aux tramways de Riga ont droit à 2 semaines de congé payé par an. Les congés sont autant que possible accordés en été, mais parfois, les agents sont obligés de les prendre au printemps ou même en hiver.

L'engagement et le licenciement des agents dépendent uniquement du bon vouloir de la compagnie. Il n'existe pas de contrat collectif, mais simplement des contrats individuels. La direction a le droit d'infliger des punitions. Les punitions sont les suivantes : réprimande verbale ou par écrit, blâme, suspension du service et révocation. La révocation est prononcée surtout contre les agents syndiqués dans l'organisation indépendante. Aucune loi ne protège les agents contre de pareilles punitions arbitraires.

Le syndicat des agents des tramways a engagé la lutte pour une amélioration du statut du personnel. Il a réussi à obtenir une représentation du personnel dans la commission disciplinaire. Les représentants du personnel peuvent prendre part aux délibérations, mais n'ont pas voix délibérative pour trancher la question de la culpabilité et de la punition à infliger. L'organisation s'emploie pour obtenir que ses représentants obtiennent le droit de vote. Elle s'efforce également en faveur de la conclusion d'un contrat collectif.

La cotisation que les membres doivent verser à l'organisation s'élève à 1 lât par mois. Ce montant est réparti comme suit sur les différentes caisses : 10 % à la caisse de propagande; 20 % à la caisse de secours; 20 % à des buts d'éducation ouvrière; 10 % à la caisse de grève; 35 % à la caisse administrative et 5 % à la caisse de secours aux révoqués. L'organisation accorde un secours de 200 lats aux agents licenciés du service. Les membres versent des contributions spéciales à la caisse de secours aux révoqués.

MARINS



Conditions sociales dans l'île de la Trinité.

Parmi les nombreuses organisations extra-européennes ayant adhéré à l'I.T.F. ces derniers mois, se trouve le syndicat des marins de l'île de la Trinité qui compte environ 1.000 membres. Cette organisation nous communique l'épisode suivant qui montre bien quels droits les armateurs de cette île s'arrogent encore sur leurs salariés.

Un marin, membre du syndicat, était enrôlé à bord d'un navire qui fait le service régulier entre Port-of-Spain, la capitale de la Trinité, et divers ports du Venezuela et qui transporte surtout du bétail de là à la Trinité. Un jour, un taureau enragé lui porta un coup à la tête qui le fit s'écrouler sans connaissance. Deux jours plus tard, arrivé à Port-of-Spain, on fit appel à un médecin. Les armateurs déclarèrent qu'ils prennent la responsabilité de l'accident et se chargent des frais du traitement médical. Pour commencer, le malade fut soigné chez lui, par sa mère et sa sœur, mais après 15 jours, il fut, sur le conseil du médecin traitant, transporté à l'hôpital où il succomba une semaine plus tard.

La mère et la sœur du décédé qui était le soutien de la famille, se rendirent au bureau de l'armateur afin de toucher le remboursement des frais faits par elles pour sauver le malheureux. Ces frais s'élevaient à un total de \$ 59,60. Voici comment l'armateur fit face à ses engagements :

Il versa à la mère \$ 5.— en espèces et lui fit remettre en outre :

6 litres de rhum à 38 cents le litre	\$ 2.28
12 paquets de bougies à 16 cents pièce	„ 1.92
8 livres de sucre à 6 cents la livre	„ 0.48
5 livres de gruycère à 20 cents la livre	„ 1.—
10 livres de café moulu à 30 cents la livre	„ 3.—
1 grand paquet de cigarettes	„ 3.—
2 paquets d'allumettes à 12 cents le paquet	„ 0.24
1 boîte en fer blanc de cacao	„ 0.40
2 boîtes de biscuits à 40 cents la boîte	„ 0.80
12 boîtes de lait condensé Nestlé à 12 cents la boîte	„ 1.44
	\$ 14.56
plus \$ 5 en espèces	„ 5.—
	\$ 19.56

Il estimait avoir payé en telle sorte ce qui était dû, et fit mettre la mère et la sœur à la porte. Il refusa également de payer le salaire encore dû au marin.

L'organisation s'occupe à présent d'obtenir par la voie judiciaire que les ayants-droit du marin reçoivent ce qui leur revient.

Nouveau contrat collectif au cabotage norvégien.

L'Union norvégienne des matelots et chauffeurs a conclu un nouveau contrat collectif avec les armateurs en ce qui concerne le cabotage. Les salaires sont restés les mêmes et s'élèvent aux taux suivants :

	Cour. par mois
Charpentier	175.—
Maître d'équipage	175.—
Matelot	163.—
Matelot léger	94.—
Novice	60.—
Mousse	38.—
Préposé au moteur ou conducteur de petite chaudière	175.—
Chauffeur	168.—
Soutier	99.—
Apprenti aux machines	40.—

Une indemnité de vie chère est comprise dans ces taux. Le charpentier qui emploie ses propres outils touche une indemnité de 10 couronnes par mois.

Les hommes étant pendant 6 mois sans interruption au service d'un même armateur, ont droit à une semaine de vacances payées par an. L'armateur décide quand le congé pourra être pris. Lorsqu'il n'est pas possible d'accorder des vacances, les hommes ont droit à une semaine de salaire supplémentaire.

Sur les navires où l'équipage n'est pas nourri à bord, les hommes touchent une indemnité de 75 couronnes par homme et par mois. Cette indemnité est de 37,50 couronnes par homme et par mois, lorsque les hommes reçoivent uniquement le dîner et le café!

Le contrat est valable jusqu'au 31 mars 1931 et sera prolongé par la suite d'année en année, pour autant qu'il n'aura pas été résilié par une des parties en observant un préavis d'un mois.

Le contrat n'est pas valable lorsqu'un navire est transféré à la navigation au long cours.

L'espéranto dans l'I. T. F.

Le camarade Paul, rédacteur de l'organe des cheminots allemands de Tchécoslovaquie, écrit dans son organe la notice suivante qui mérite d'être retenue :

Application pratique de l'espéranto.

Nous publions par ailleurs dans notre organe une courte notice en espéranto. Nous y faisons la proposition que les organisations adhérentes à l'I. T. F. ouvrent dans leurs organes de petites rubriques, rédigées en espéranto, dans lesquelles elles rapportent sur des événements importants pour leur pays ou pour leur profession,

Ce système ne serait pas seulement conforme à la décision prise par le congrès de Stockholm en faveur de l'espéranto, mais ces notices pourraient encore servir à être publiées dans les communiqués que l'I. T. F. édite en espéranto. En telle sorte un service d'information serait créé sans aucune peine et l'espéranto trouverait une application pratique dans le mouvement syndical. Estimant que l'on doit observer d'abord soi-même les propositions que l'on désire faire à d'autres, nous publierons à l'avenir dans notre organe, environ toutes les quatre semaines, de courts rapports en espéranto.

Propono.

Ni proponas, ke la asocioj unuigintaj en la I.T.F. en viaj gazetoj malgrandajn kolonojn aperigu, en kiuj estos raportoj pri gravaj okazaĵoj en viaj landoj aŭ profesioj.

Tiu ĉi aranĝo estu ne nur laŭ decido de kongreso en Stockholm akceli Esperanton; sed tiuj ĉi raportoj en lingvo esperanta povus publikigi ankau en gazetaro-komuniko de la I.T.F. Per tio oni povus aranĝi scigan seryon sen granda penado.

Sed ankau tiamaniere trovus Esperanto praktikan aplikon en internacia sindikata movado.

Les Communications de presse de l'I. T. F.

Les Communications de presse espéranto de l'I.T.F. ont été accueillies avec satisfaction dans tous les milieux espérantistes ouvriers du monde entier. Le journal des espérantistes ouvriers allemands termine comme suit un article dans lequel il est fait mention de notre nouvelle publication :

Le camarade Max Häckel, 18 Altenburgstrasse, Leipzig, invite les camarades à s'inscrire pour un abonnement, à justifier ainsi ce geste de l'I. T. F. qu'on ne saurait assez apprécier et à collaborer activement à la rédaction de ces communiqués afin qu'ils puissent dépasser les autres, tant par la rédaction qu'en ce qui concerne le contenu. Le camarade Häckel se déclare également disposé à réunir et à transmettre des demandes d'abonnement.

Le Comité central international espérantiste à Genève nous écrit entre autres : « Nous vous félicitons de votre tentative parfaitement réussie d'emploi pratique de l'espéranto, tentative qui mérite d'être imitée par toutes les organisations syndicales. Seul un pareil usage de l'espéranto est à même de favoriser l'entente réciproque internationale. »

L'espéranto dans la pratique.

Le Comité de l'Exposition internationale d'Hygiène qui aura lieu à Dresde cette année, nous a envoyé un prospectus détaillé en espéranto.

L'espéranto et le mouvement ouvrier.

Lors de la deuxième Olympiade socialiste que l'Internationale sportive ouvrière organise à Vienne en juillet 1931, l'espéranto jouera un rôle important. Le Comité olympique se sert sur une large échelle de la langue auxiliaire pour sa correspondance et pour son service de propagande et de presse. Pendant les Jeux Olympiques, une soirée de gala espérantiste aura lieu.