



BULLETIN D'INFORMATION
DE LA
**FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM: (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

SOMMAIRE :

Communications diverses: Chronique syndicale	33	Comment on porte atteinte aux droits des cheminots hongrois	39	Le système des "Verkehrswachten" en Allemagne	45
Mouvements des cheminots dans les territoires coloniaux	34	Le nouveau projet de loi américain concernant les conflits du travail aux chemins de fer	39	Vers une alliance des organisations australiennes des transports	45
Communications du Bureau	35	Les pensions de retraite et d'invalidité des cheminots des Etats-Unis	41	Gens de Mer: Le nouveau contrat dans la grande pêche islandaise	46
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (Tchécoslovaquie)	36	Ouvriers du Transport: Les stipulations concernant le délivrement de permis de conduire des véhicules automobiles	44	Les nouvelles soldes dans la navigation islandaise	47
La plainte des cheminots allemands rejetée par le Tribunal	38	Modification des effectifs de l'équipage dans la navigation rhénane	45	Les soldes dans la grande pêche anglaise	47
				A tous échos	48
				Espéranto	48

COMMUNICATIONS DIVERSES

Chronique syndicale.

Au cours des dernières semaines, il n'y a pas à signaler de mouvements d'une certaine envergure dans l'industrie des transports et des communications, pour autant du moins qu'il s'agit des pays européens où aucune grève d'importance, autre que locale, ne s'est produite.

En Allemagne, le conflit aux chemins de fer n'est pas décidé jusqu'à ce jour; le Tribunal des Chemins de fer, auquel a fait appel la Compagnie des Chemins de fer du Reich, n'ayant pas encore rendu de sentence. Par contre, la plainte portée contre la Compagnie par les syndicaux de cheminots, l'accusant de ne pas s'être conformée à la sentence arbitrale déclarée obligatoire, a été repoussée, fait qui n'est certainement pas propre à apaiser l'agitation qui règne parmi le personnel.

Il est à remarquer que les mouvements syndicaux parmi les cheminots des colonies deviennent de plus en plus fréquents. Dans deux cas, le conflit a mené à une grève, à savoir dans la colonie portugaise de Mozambique et dans la colonie anglaise de Serra Leone. A l'occasion de ces deux conflits, les autorités sévirent avec une rigueur excessive et persécutèrent les grévistes de la pire façon. Ce nonobstant, les cheminots, tant de Serra Leone que de Mozambique, poursuivirent la lutte.

Dans l'industrie des transports, les événements dans la navigation rhénane méritent une attention particulière. Depuis longtemps, le patronat allemand a essayé d'introduire des avilissements aux conditions de travail du personnel; il a à présent atteint son but, en tant que le Gouvernement allemand a rendu un nouveau décret concernant les effectifs dans la navigation rhénane, décret qui permet une diminution des effectifs de l'équipage. La section du Personnel de

la Navigation Intérieure, au sein de la Fédération allemande du Trafic, a immédiatement protesté de façon expresse contre cette mesure et a souligné que les travailleurs de la batellerie s'opposeraient énergiquement contre toute tentative d'avilissement.

Entretiens, la tension a encore été accentuée, du fait que les associations patronales et l'union des petits patrons dans la navigation rhénane ont résigné pour le 31 mars, le contrat de travail en vigueur. Cette mesure est considérée en Allemagne comme le début d'une attaque sur toute la ligne contre le personnel de la navigation rhénane et l'on se prépare à toutes les éventualités.

Pour les gens de mer, la prochaine Conférence internationale du Travail devant s'occuper de questions maritimes, concentre sur elle tout l'intérêt. Comme on sait, d'importantes questions devaient y être discutées, mais, par suite d'une décision du Conseil d'Administration du Bureau International du Travail, la question des heures de travail à bord des navires n'a pas été inscrite à son ordre du jour. Or, la question des heures de travail à bord des navires est précisément d'une importance extrême pour les marins qui ont été, comme on sait, de même que certaines autres catégories d'ouvriers, exclus de la Convention de Washington sur la journée de huit heures et déferés à une convention spéciale devant être élaborée au cours de la Conférence Internationale du Travail, tenue à Gènes en 1920. Cette Conférence ne réussit pas à réaliser l'accord sur la question, ce qui fait que les gens de mer attendent toujours la réglementation internationale promise de leurs heures de travail. On comprendra donc qu'ils avaient concentré leur attente sur la Conférence de Travail de cette année et que la décision susmentionnée du Conseil d'Administration du B. I. T. leur causa une grave désillusion. Etant donné que les démarches tentées par l'I. T. F. à Genève, en exécution d'une décision de la Commission Consultative de la Section des Gens de mer, pour obtenir que la question des heures de travail soit quand même discutée par la prochaine Conférence, n'ont pas donné de résultats palpables, la Commission Consultative se réunira, fin mars, en une nouvelle session.

Les nouvelles ayant un caractère d'actualité, concernant des mouvements en cours, etc., sont publiées dans les „Communications de Presse de l'I. T. F.“, expédiées toutes les deux semaines aux organisations et à leurs organes.

Mouvements des cheminots dans les territoires coloniaux.

Ces derniers temps, on signale de façon de plus en plus fréquente des conflits sur les chemins de fer coloniaux. Presque simultanément, les cheminots des Indes britanniques, de Mozambique et de Serra Leone ont entrepris des mouvements ayant pour but d'écartier des avilissements ou d'obtenir une amélioration de leur situation économique en utilisant les armes offertes par le groupement organique.

En ce qui concerne les Indes britanniques, le conflit était limité au personnel des ateliers, à Kharagpur, du chemin de fer Bengal-Nagpur. Le mouvement trouvait sa cause dans le projet de la Direction de réduire sérieusement la durée du travail, ce qui aurait eu comme conséquence de faire baisser le revenu d'un mois à 16 salaires journaliers. On n'a pas eu besoin d'avoir recours à la grève, la Compagnie du Chemin de fer ayant renoncé à son projet et ayant tenu compte des revendications du personnel, après plusieurs meetings importants au cours desquels huit mille ouvriers environ réunirent leurs protestations.

Les deux autres mouvements signalés n'eurent pas un développement aussi pacifique. Dans les deux cas, la grève fut déclarée, tandis que de la part du patronat, aucun moyen de violence, ne fut négligé pour contraindre les cheminots à renoncer à la lutte.

Dans la colonie portugaise Mozambique, notamment, les autorités procédèrent de la façon la plus cruelle. La grève avait éclaté à cause du projet de réduire les salaires des catégories subalternes en dépit de la dévalorisation de la monnaie, réduction devant aller de pair avec l'octroi d'allocations aux catégories supérieures du personnel. Les tentatives du syndicat de décider la Direction à retirer son projet menaçant l'existence-même des cheminots, ayant échoué il ne restait plus au personnel d'autre moyen de se défendre contre les avilissements qui les menaçaient que la déclaration d'une grève. Immédiatement, le Gouvernement proclama l'état de siège et décida, s'appuyant sur une loi abrogée depuis la fin de la guerre, la mobilisation du personnel. Quiconque refusait néanmoins de fournir du service était poursuivi et arrêté par les militaires et la police. Cela ne suffisait pas: pour protéger les quelques trains circulants montés de militaires, contre de soi-disant attentats, chaque convoi était précédé par une voiture accouplée devant la locomotive, dans laquelle des grévistes arrêtés étaient transportés pendant des heures, sans la moindre protection contre l'ardeur du soleil. En même temps, la Maison du Peuple de la capitale était pillée et la presse syndicale interdite.

En dépit de toutes ces persécutions, les cheminots n'ont pas renoncé à la lutte; ils continuent à résister avec héroïsme aux calamités du sort et sont fermement décidés à poursuivre la grève à outrance. Le mouvement dure déjà près de quatre mois, à l'heure actuelle.

A Serra Leone, les syndicats des cheminots indigènes avaient présenté en novembre dernier, (selon les déclarations du ministre anglais des Colonies) un cahier de revendications demandant la création d'une Caisse de Retraites et une révision des salaires comportant des augmentations périodiques. Ces revendications furent repoussées par la Direction, après quoi les cheminots décidèrent de proclamer la grève, le 14 janvier. En lui faisant part de cette décision, le syndicat pria une fois de plus la Direction d'entrer en négociations avec lui, mais la Direction, loin de donner suite à ce désir, déclara nettement que chaque cheminot qui participerait à la grève, serait considéré comme révoqué et traité, en cas d'une réintégration éventuelle, comme nouvellement engagé. A juste titre, le syndicat vit dans cette attitude une provocation qui ne laissait place qu'à une seule réponse: la grève. Toutes les catégories du personnel indigène, y compris les chefs de gare et les employés des services administratifs, se conformèrent au mot d'ordre, en sorte que le trafic fut totalement suspendu. Ici également, les autorités procédèrent immédiatement avec une rigueur extrême contre les grévistes. La police fut armée et affectée à la garde des voies; les grévistes furent arrêtés et des briseurs de grèves amenés d'ailleurs. Néanmoins, la Direction ne réussit, à l'aide de militaires, qu'à entretenir un service fort réduit et totalement insuffisant. Les grévistes persistèrent en leur attitude et ne se laissèrent point influencer par les actes de violence des autorités.

Il est à remarquer, que les milieux bourgeois de cette colonie désapprouvent les agissements des autorités. Tant la Chambre du Commerce que le Conseil Municipal de Freetown, la capitale de Serra Leone, ont approché, à diverses reprises, le Gouverneur de la colonie, en le priant de faire les démarches nécessaires pour une liquidation du conflit dans un esprit de conciliation. Il paraît toutefois, que le Gouverneur soit résolument opposé à suivre cette voie et que son attitude intransigeante soit approuvée par le ministre des Colonies. En tout cas, le Gouvernement désire ne pas renoncer au droit de prendre des mesures disciplinaires contre les grévistes et maintient la déclaration faite à la veille de la grève. Attendu que, d'autre part, les travailleurs persistent dans la lutte et réclament la garantie qu'on ne procédera pas à des révocations, la fin du conflit ne semble pas encore proche.

Quelle qu'en soit toutefois l'issue, il est permis de constater que tous ces mouvements syndicaux constituent un indice de ce que la classe ouvrière dans les colonies commence de plus en plus à se soustraire à l'arbitraire du patronat et à avoir recours à l'organisation syndicale comme moyen de défense. La cruauté à laquelle se heurtent ces premiers mouvements, est propre à renforcer partout la compréhension de la nécessité du groupement syndical, mais témoigne, d'autre part, de la crainte que nourrit le patronat à l'égard du développement du mouvement syndical dans les colonies. Car telle est au fond la portée réelle de ces luttes: il ne s'agit, pour le patronat pas tant du point de controverse en lui-même, que d'étouffer, dès ses premiers débuts, l'action organisée des salariés. Le patronat dans les colonies n'aura pas plus de succès cependant que ne l'eut celui des pays colonisateurs, car chaque grève contient en elle, quelle que soit son issue, une leçon qu'on ne saurait oublier: elle fait comprendre aux travailleurs combien le patronat est dépendant de son concours et contribue, de la sorte, à augmenter en eux la conscience de leur propre valeur. Il en sera particulièrement ainsi dans les industries qui, comme les chemins de fer, ont besoin d'un per-

sonnel spécialisé qui ne saurait être remplacé par des coolies.

Il est d'une nécessité impérieuse que le mouvement syndical européen appuie du mieux de ses forces, les travailleurs des territoires coloniaux, ainsi que de tous les pays d'outre-mer ou l'industrialisation commence à faire sentir ses effets. Nous discernons ici une tâche d'importance historique, à la réalisation de laquelle les Internationales professionnelles sont appelées à prêter leur concours. Les voies à suivre pour arriver au but visé sont multiples. Il faudrait, en premier lieu, donner aux personnes susceptibles de prendre en mains la direction d'un syndical, l'occasion de se mettre au courant des méthodes adoptées dans le mouvement ouvrier européen et avoir soin, de la sorte, que

les expériences acquises dans les anciens pays industriels puissent être mises à profit par les jeunes syndicals. Une proposition dans ce sens, fort pratique à notre avis, fut faite récemment par le parti travailliste indépendant de Grande-Bretagne. Celui-ci suggéra que les Internationales syndicales et politiques créent aux Indes britanniques une école syndicale, destinée à former et à développer des jeunes hommes doués et qualifiés, afin de féconder le mouvement syndical.

Il est certain, en tous cas, que le mouvement esquissé ci-dessus nous avertit qu'il faut accorder plus d'intérêt qu'auparavant aux événements des colonies et envisager sans délai tous les moyens susceptibles d'abrégier le calvaire de nos camarades des pays coloniaux.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Le Congrès général de l'I. T. F.

Le Congrès Général de l'I. T. F. se réunira à Paris, du 15 au 22 septembre, dans l'hôtel de la Société des Ingénieurs Civils de France, 19, Rue Blanche.

Des propositions à inscrire à l'ordre du jour doivent être adressées le plus tôt possible au Secrétariat. Nous avons l'intention de publier le rapport moral au début du mois de mai et prions les organisations adhérentes de répondre à nos questionnaires concernant l'effectif et les institutions financières avant le 15 avril prochain, étant donné que, si non, nous serons dans l'impossibilité de finir le rapport en temps voulu. Les organisations suivantes ont déjà répondu au questionnaire en question.

Belgique: Ouvriers des transports; cheminots.

Danemark: Ouvriers des transports; personnel de la locomotive; chauffeurs de navires; cheminots.

Grande-Bretagne: Cheminots (N. U. R.); charbonniers de Cardiff, etc.; personnel de la locomotive; ouvriers des transports auprès des entreprises de commerce de détail (N. U. D. A. W.).

Hollande: Cheminots et agents des tramways.

Yougoslavie: Cheminots.

Autriche: Cheminots.

Roumanie: Ouvriers des ports et marins.

Tchécoslovaquie: Cheminots tchèques (uniquement partie financière); cheminots allemands; ouvriers des transports allemands.

Suède: Chauffeurs de navires.

Canada: Cheminots (uniquement partie financière).

Session du Conseil Général.

La prochaine session du Conseil Général se réunira à Amsterdam, à l'American Hotel, les 1 et 2 avril prochain.

Session de la Commission Consultative des Gens de Mer.

La Commission Consultative des Gens de Mer se réunira à Amsterdam les 30 et 31 mars prochain, afin de prendre position à l'égard de la prochaine Conférence Internationale du Travail.

Conférence Internationale du Personnel supérieur des Chemins de Fer.

Cette Conférence sera tenue les 30 et 31 mars prochain dans une des salles de l'American Hotel, Amsterdam.

Des délégués de Grande-Bretagne, de Norvège, de France, d'Allemagne, de Tchécoslovaquie, de Suisse, des Indes néerlandaises, d'Italie, d'Autriche, des Pays-Bas, d'Espagne et de Belgique ont déjà annoncé leur présence. Nous attendons encore des nouvelles de Bulgarie, de Yougoslavie et de Pologne.

Enquête concernant les conditions de travail des chauffeurs.

Un questionnaire détaillé concernant les questions intéressant les chauffeurs professionnels a été expédié, il y a quelques jours. Nous prions les organisations entrant en ligne de compte de nous envoyer leurs réponses le plus rapidement possible.

Rapport de la Commission de Contrôle des Finances et Ecritures.

Les soussignés, membres de la Commission de Contrôle des Finances et Ecritures déclarent avoir contrôlé, pendant les années 1924 et 1925, à intervalles trimestriels, la comptabilité de l'I. T. F. et l'avoir trouvée en ordre parfait.

Ils affirment que tous les renseignements désirés leur ont toujours été fournis et que des documents comptables attestent des diverses recettes et dépenses.

Le compte des Profits et Pertes pour l'année 1924 accuse un solde débiteur d'environ fl. 2.000.—, tandis que pour l'exercice 1925, on a pu enregistrer un solde créditeur de fl. 8.000.—. Ce résultat favorable s'explique principalement par la stabilisation de la monnaie dans les divers pays qui, non seulement a contribué à un règlement plus régulier des cotisations, mais encore a permis, à cause du change plus favorable, de toucher des montants plus élevés.

Au cours de l'année 1925, toutefois, certaines organisations ont encore payé trop peu ou ont totalement négligé de régler leurs cotisations, ce qui a été cause que les rentrées pour 1925 sont restées à peu près de fl. 4000.— au-dessous de la somme évaluée dans le budget pour cette année. Il est permis de s'attendre à ce que ces arrérages soient en partie liquidés au cours de l'année 1926.

La Commission de Contrôle:

(signé) W. VAN DELFT,

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

(signé) H. VAN DUGTEREN,

Trésorier de l'Union Centrale néerlandaise des Ouvriers des Transports.

Amsterdam, le 5 mars 1925.

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes:

Fédération allemande du Trafic	mark	4000.—
Union des Cheminots finlandais	fl.	6.90
Centrale belge des Tramways et Vicinaux	„	334.88
Union néerlandaise du Personnel des Chemins de et Tramways	„	142.30
Union danoise des Chauffeurs de Navires	„	120.—
Union des Charbonniers de Cardiff, Penarth and Barry	£	2.5.0
Union britannique des Travailleurs de l'Alimentation et similaires (N. U. D. A. W.)	„	75.0.0
Union anglaise des Transports	„	412.10.0

Union des Cheminots autrichiens	fl.	1100.—
Association des Employés des Chemins de fer anglais (R. C. A.)	£	82.0.0
Union des Marins suédois	fl.	210.—
Fédération suisse des Cheminots	„	2192.—
Union danoise des Transports	„	1625.66
Union tchèque des Cheminots	„	1986.—
Association britannique du Personnel de la Locomotive	£	50.0.0
Union britannique des Matelots et Chauffeurs	fl.	900.—
Union suédoise des Cheminots	„	2094.14
Union suédoise de Chauffeurs de Navires	„	90.—
Union finlandaise des Transports	„	307.43
Union norvégienne des Matelots et Chauffeurs	„	180.—
Fédération française des Syndicats Maritimes	frs.	6000.—
Fédération française des Moyens de Transports	„	3000.—

Union danoise du Personnel de la Locomotive	cour.	95.—
Union des Cheminots du Canada	fl.	600.—
Syndicat National du Personnel des Ch. P.T.T.M. de Belgique	„	750.—
Union norvégienne des Transports	„	300.—
Union esthonienne des Cheminots	„	26.40

Congrès.

Fédération française des Travailleurs des Chemins de Fer: 24 au 26 mars à Paris.
 Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique: 25 avril (Nous ne disposons par d'informations concernant le lieu du Congrès).
 National Union of Distributive and Allied Workers: 4 et 5 avril à Scarborough.
 Fédération suisse des Cheminots: 3 et 4 juillet à Berne.
 Union des Cheminots bulgare: 7 et 8 avril à Sofia.



Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays.

TCHÉCOSLOVAQUIE.

I. La Forme d'exploitation.

Les Chemins de fer de Tchécoslovaquie sont exploités presque exclusivement par l'Etat, bien qu'une partie du réseau ferré n'appartienne pas à l'Etat. La reprise des réseaux privés était une des revendications principales du Parlement de la révolution de l'année 1919. En 1921, une loi fut votée dont l'article 1 est de la teneur ci-après:

«Le ministère des Chemins de fer a le droit de reprendre à tout moment l'exploitation des chemins de fer privés d'intérêt public, si l'intérêt de l'Etat le réclame et de mener l'exploitation pour le compte des concessionnaires.»

Une des conditions pour l'étatisation consiste en ce que les intéressés cèdent sans indemnisation le capital de premier établissement à l'Etat. Peu à peu, l'étatisation se réalise; actuellement déjà, les principaux réseaux privés appartiennent à l'Etat et la reprise des autres n'est plus qu'une question de temps.

Le ministre des Chemins de Fer est responsable envers l'Assemblée Nationale de la gestion du réseau ferré; chaque année, il doit lui soumettre un projet de budget. Une loi de l'année 1922 stipule que les chemins de fer de l'Etat devront être exploités d'après des principes commerciaux (régie industrialisée). Toutes les dépenses, y compris le paiement des intérêts, doivent être couvertes par les recettes et doivent être réglées d'après les directives tracées dans le budget. La longueur du réseau de l'Etat était au 1er janvier 1926 de 11.028,55 km. La longueur des réseaux privés exploités par l'Etat était de 2.312,2 „

total 13.340,7 km.

Les 7/8 de cette longueur de réseau étaient à voie unique, le reste à voie double ou triple.

La longueur totale des lignes encore exploitées par des Compagnies privées se chiffrait, le 1er janvier 1926, à environ 350 km. Sur la longueur totale du réseau ferré, 475 km. de voie environ étaient à voie étroite, les autres lignes étaient à voie normale.

Voir pour les renseignements concernant l'effectif du personnel, le chapitre V.

II. Le rendement financier.

Le relevé le plus récent concernant les recettes et dépenses des Chemins de fer de l'Etat se rapporte à l'année 1922.

Les dépenses se montèrent en cette année à environ

5.173 millions de cour.

Les recettes à environ 4.400 millions de cour.

Déficit. . . 773 millions de cour.

Les trois années précédentes accusèrent également des déficits. Dans le budget pour 1925, le bénéfice a été estimé à 191.531.240 couronnes. Pour 1926, le ministre des Chemins de fer compte sur un bénéfice de cour. 214.772.610. Il évalue

les rentrées totales à cour. 4.304.665.920

les dépenses totales à „ 4.089.893.310

Soit un bénéfice de cour. 214.772.610

Sur les dépenses totales, une somme de cour. 2.226.993.530, (54,4 %) ou cour. 63.017.260 de moins qu'en 1925, est affectée aux frais de la main-d'oeuvre.

Les déficits des premières années après la proclamation de la République tchécoslovaque en 1918, trouvent leur cause dans l'organisation surannée, dans les conséquences de la guerre, dans les dispositions de diverses lois sociales et, finalement, dans la crise économique générale. L'industrialisation des chemins de fer (Chapitre I) ne visait pas en dernier lieu à la réduction des dépenses pour la main-d'oeuvre.

A la fin de 1924, le Gouvernement déposa un projet de loi ayant pour but de diminuer, au courant de l'année 1925, l'effectif du personnel d'au moins 10 %. Cette compression des effectifs n'est pas encore terminée; l'Administration des Chemins de fer en a fixé le pourcentage à environ 11 pour cent $\frac{1}{2}$. Il faut noter

avec cela, que le nombre des travailleurs auxiliaires a été diminué en une mesure bien plus importante.

L'exploitation des services d'autobus repose presque entièrement entre les mains du Ministère des Postes et Télégraphes; ces services sont affectés principalement au transport de voyageurs et de marchandises vers des localités éloignées du chemin de fer. Les lignes d'autobus n'ont aucune influence défavorable sur le rendement des chemins de fer et tramways.

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

Le 1er juillet 1920, un décret fut rendu concernant les «Conseils de délégués du Personnel» (Vertrauensmännerratschüsse) de l'Administration des Chemins de fer de Tchécoslovaquie. En vertu de ce décret, furent créés:

a) des Conseils locaux de délégués du personnel auprès des chefs-lieux de secteur, auprès des Directions de réseaux et auprès du Ministère des Chemins de fer;

b) des Conseils régionaux de délégués du personnel auprès des Directions de réseaux, pour le ressort entier de leur réseau;

c) un Conseil central de délégués du personnel auprès du ministère des Chemins de fer, pour l'étendue entière du réseau de l'Etat.

Les membres de ces conseils furent élus pour la première fois en l'été 1920. La deuxième élection eut lieu en avril 1924. Les élections se font au moyen de bulletins de vote; elles sont secrètes et directes. Les mandats sont répartis d'après le principe de la représentation proportionnelle. Sont électeurs tous les agents masculins ayant atteint l'âge de 18 ans et ayant fait au moins trois mois de service ininterrompu. Sont éligibles les agents ayant atteint l'âge de 24 ans et fait au moins trois années de service ininterrompu. Les candidats sont inscrits par les organisations sur des listes.

Le personnel est divisé en 3 groupes: Groupe I, fonctionnaires; Groupe II, employés et agents; Groupe III, ouvriers. Le groupe I a droit à 6 mandats dans les Conseils cités sous b) et c), le groupe II à 12 et le groupe III à 4 mandats, bien que, lors des dernières élections (1921), la proportion des votes fût comme suit:

Groupe I	26.823	voix.
„ II	89.103	„
„ III	59.579	„

Pour les Conseils locaux, le nombre des sièges est déterminé d'après les cas.

Les Conseils locaux de délégués du personnel ont pour tâche de veiller à:

l'application des dispositions légales et autres, concernant la protection et la sécurité du personnel (hygiène, règlement du service, journée de huit heures, tableaux graphiques). Ils prêtent leur concours en cas d'enquêtes au sujet de ces questions. Il leur incombe en outre de surveiller:

l'application et le maintien des dispositions concernant la rémunération;

l'activité des institutions économiques des chemins de fer (coopératives, cantines etc.);

l'engagement, le licenciement et la révocation d'ouvriers et d'agents auxiliaires, sans toutefois empiéter sur les attributions des fonctionnaires dont relèvent ces questions;

et de fournir leur intervention en cas de conflits.

Ils peuvent, en outre, présenter des suggestions pour l'amélioration de l'outillage ou des méthodes de travail.

Les Conseils régionaux de délégués du personnel ont à peu près les mêmes attributions que les Conseils locaux en tant qu'il s'agit de

questions qui relèvent d'une des Directions de réseau. Ils font en outre fonction d'organisme d'appel des Conseils locaux.

Le Conseil central de délégués du personnel s'occupe des mêmes questions, en tant qu'il s'agit de décisions de principe applicables au réseau des Chemins de fer de l'Etat tout entier. Il est en outre l'organisme d'appel pour les Conseils régionaux, ainsi que pour certains Conseils locaux.

D'autres attributions importantes du Conseil central sont les suivantes:

l'élaboration de préavis concernant les projets de loi et de décrets rédigés par le ministère des Chemins de fer au sujet des questions susmentionnées, ainsi que l'élaboration de propositions de loi sur ces questions;

le contrôle de l'activité des Conseils locaux et régionaux. Une fois par an, le Conseil central présente au ministre des Chemins de fer un rapport sur l'activité de tous les Conseils de délégués du personnel.

Les membres des Conseils bénéficient de congés suffisants pour participer aux sessions.

Les Conseils n'ont pas le droit d'intervenir dans l'exploitation des chemins de fer ou de s'immiscer dans la façon dont sont exercées diverses fonctions.

Les membres des divers Conseils doivent être considérés au fond comme des représentants de leur organisation. Maintes fois, ils sont invités par les organisations à assister à des réunions et à donner leur avis au sujet des questions à traiter. Les organisations sont reconnues aussi bien par les Directions que par le ministère des Chemins de fer comme les représentants du personnel. Chaque agent a le droit de confier à l'organisation la sauvegarde de ses intérêts. Le personnel n'a pas voix au chapitre dans l'exploitation du réseau ferré.

IV. Le droit de grève.

Il n'existe pas de véritable interdiction de grève pour le personnel des chemins de fer. L'application de la résistance passive n'est pas non plus prohibée par la loi. Toutefois, le règlement de service stipule que la déposition du travail et le recours à la résistance passive peuvent motiver une révocation immédiate.

Lorsque, le 1er mai 1923, eut lieu une suspension du trafic de deux heures qui ne donna pas toutefois le résultat désiré, le mot d'ordre n'ayant pas été suivi de façon générale, de graves sanctions furent prévues. Grâce à l'intervention des organisations, il fut possible d'écartier l'application de ces punitions.

Il existent trois lois qui limitent la liberté d'action, à savoir: la loi dite de la terreur, la loi pour la protection de la république et la loi sur le service militaire.

Aux termes de la loi dite de la terreur, la grève n'est pas punissable, en tant qu'elle vise uniquement à une amélioration des conditions d'existence et que des motifs nationalistes ou politiques n'y ont aucune part. La loi pour la protection de la république prévoit des sanctions contre quiconque invite à la négligence en masse de devoirs de droit public, imposés par la loi. La loi sur le service militaire prévoit la possibilité de mobiliser les cheminots. C'est elle qui porte la plus grave atteinte à la liberté d'action.

V. Les organisations du personnel.

Les renseignements les plus récents concernant l'effectif du personnel des chemins de fer exploités par l'Etat datent du 1er janvier 1925. L'effectif total était à ce moment de 164.807 unités, sans oublier les 27.059 ouvriers auxiliaires qui étaient employés aux chemins de fer de l'Etat, en sus de ce nombre. Ainsi qu'il a été communiqué au chapitre II, l'intention existe de

diminuer le personnel commissionné d'environ 11 pour cent et demi (18.881 personnes).

L'effectif sus-indiqué se répartit de la façon suivante:

	Unités
Ministère des Chemins de fer	628
Direction centrale	41
Services commerciaux auprès des Directions de réseaux	7.154
Construction et entretien de la voie.	38.870
Service des gares et des trains	71.391
Service de la traction	23.220
Ateliers	21.996
Imprimerie des billets	110
Magasins du matériel	1.072
Service d'éclairage et de signalisation	325
total	161.807

Il existe plus de 20 organisations. Dans certains cas, on ne peut pas se fier aux chiffres qu'elles indiquent comme effectif. Il est à remarquer, en outre, que plusieurs d'entre elles comptent également des retraités parmi leurs membres et que, d'autre part, beaucoup d'agents appartiennent à plus d'une organisation. Afin de permettre au lecteur de se rendre compte de l'influence parmi le personnel des principales organisations, nous publions ci-dessous les nombres de voix obtenus à l'occasion des élections pour les Conseils de délégués du personnel qui eurent lieu en avril 1924.

1. Unie Zelznicnich Zamestnancú (Union des Cheminots tchèques) 33.445 voix
2. Verband der Eisenbahner (Union de cheminots allemands de Tchécoslovaquie) 17.573

Effectif parmi le personnel au service actif:

3. Federace strojvudcu v. C. S. R. (Fédération des mécaniciens) 5.000 *)

Ces trois organisations adhèrent à l'I. T. F. Lors des élections de 1924, la Fédération des Mécaniciens a collaboré avec la «Jednota» nommée ci-dessous.

4. Mezinárodní federace železnicaru (communiste) 19.663
5. Jednota Zamestnancú Čsl. dráh (socialo-nationaliste tchèque) 61.371 *)
6. Spolek československého úřednictva železnicníků (fonctionnaires tchèques) ? *)
7. Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner (nationalistes allemands) 8.702 **)
8. Verein deutscher Eisenbahnbeamten (nationalistes allemands) ? **)
9. Svaz slovenských železničiarov (cléricaux slovaques) 13.151

Il existe encore en outre un nombre de petites organisations, soit générales, soit professionnelles.

*) Ces trois organisations ont dressé une liste commune.

***) Ces deux organisations ont dressé une liste commune.

La plainte des cheminots allemands rejetée par le Tribunal.

La validité de la sentence arbitrale.

La Compagnie des Chemins de fer allemands ayant contesté, se référant à la loi sur le réseau ferré créée en exécution du plan Dawes, la validité de la sentence arbitrale déclarée obligatoire par le Ministre du Travail, les organisations de cheminots intéressées au contrat collectif du travail ont porté plainte contre la Compagnie. Le procès eut lieu le 4 mars devant la Chambre civile du Tribunal de Berlin et se termina par le rejet de la plainte et la condamnation des syndicats à payer les frais du procès.

Ce verdict a donné lieu en Allemagne à un vif étonnement, car il ne signifie ni plus ni moins que la reconnaissance que la Compagnie des Chemins de fer allemands — cette puissante entreprise qui, à elle seule, occupe plus de 700.000 ouvriers et employés — occupe une place d'exception dans la législation allemande et que, notamment, les lois ayant trait à la réglementation des conditions de travail et de salaires ne sont pas applicables à ladite entreprise. La Compagnie elle-même ne s'était pas attendue à une sentence pareille de la part d'un tribunal civil allemand. Du moins, fit-elle faire par son représentant judiciaire, immédiatement après l'ouverture de l'audience, la proposition de différer le procès jusqu'après liquidation de la cause portée par elle devant le Tribunal des Chemins de fer, alléguant que la controverse découlait simplement d'une divergence d'interprétation de la loi sur les Chemins de fer, et qu'il ne s'agissait pas en l'occurrence d'un conflit entre les Syndicats et la Compagnie, mais d'un différend entre le Gouvernement et la Compagnie. Le Tribunal ne se rallia pas toutefois à ce raisonnement et se déclara compétent pour trancher la question qui lui avait été soumise et indépendant du Tribunal des Chemins de fer. En effet, le Tribunal ne pouvait pas se prononcer dans un autre sens, car la loi sur les Chemins de fer prévoit d'une façon expresse la réglementation contractuelle des conditions de travail et de salaires. Attendu que la procédure d'arbitrage constituée, d'après le décret sur l'arbitrage, une partie de l'accord contractuel entre travailleurs et patronat et que, d'après la jurisprudence actuelle, une sentence arbitrale déclarée obligatoire ne signifie pas une intervention coercitive, mais remplace simplement une convention contractuelle, la validité d'une pareille sentence arbitrale ne pouvait pas au fond être contestée par la Compagnie. Le Tribunal, toutefois, était d'un autre avis concernant le caractère d'une sentence arbitrale déclarée obligatoire car dans l'expliqué des motifs de son arrêt, il établit une différence entre une convention volontaire et une convention imposée (dans la forme d'une sentence arbitrale déclarée obligatoire) et déclare, en contradiction avec l'article 6, paragraphe 3 du décret sur l'arbitrage (affirmant que la déclaration qu'une sentence est obligatoire remplace l'adoption de la sentence) qu'une convention imposée ne peut pas être assimilée à une convention volontaire.

Le Tribunal ne s'en tint pas là et appuya son argumentation juridique par des considérations d'ordre économique.

L'exposé des motifs souligne que la charge des réparations pèse lourdement sur la Compagnie des chemins de fer et que c'est pour faire face à ces obligations que la Compagnie a été constituée, sortie du cadre des administrations publiques et investie d'une personnalité autonome. «Seuls les organismes d'administration», ainsi l'exposé, «de Comité Directeur et le Conseil d'administration, ont qualité pour juger

comment il est possible de satisfaire aux exigences spéciales que pose l'article 2 de la loi («la Compagnie doit exploiter l'entreprise d'après des principes commerciaux, tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale allemande»), et cela, en respectant la paix sociale (article 6 du décret sur l'arbitrage). Une entreprise auprès de laquelle les frais pour la main-d'œuvre constituent 65 % des dépenses totales et qui est en outre chargée d'une dette considérable, ne se laisse pas comme n'importe quelle autre entreprise, incorporer sans dans un système général d'arbitrage. Attendu que l'accusée a été déclarée indépendante en ce qui concerne la fixation des salaires, ainsi que l'exploitation en général, une disposition comme celle de l'article 6 du décret sur l'arbitrage, n'est compatible d'aucune façon avec la place spéciale qu'elle occupe dans la vie économique de l'Allemagne».

Les syndicats de cheminots ont immédiatement interjeté appel contre l'arrêt. Dans un mémoire rédigé par l'Union unifiée des Cheminots allemands, le point de vue des Syndicats par égard à la question de la validité d'une sentence arbitrale est exposé une fois de plus et il est souligné que le Ministre du Travail, aussi bien que la juridiction allemande, ont toujours partagé l'opinion des Syndicats. Il est souligné en outre, que le fait de reconnaître l'indépendance absolue de la Compagnie des Chemins de fer du Reich par rapport à la politique des salaires, met en cause le droit contractuel en son entier. Le mémoire rappelle ensuite qu'il n'a été l'intention, ni du Gouvernement, ni du Reichstag d'abroger par l'adoption de la loi sur les Chemins de fer, des chapitres étendus et importants de la législation allemande, destinés à protéger les salariés contre l'arbitraire du patronal. Il observe, en outre, que dans le cas en cause, le procédé d'arbitrage avait déjà été adapté à la situation spéciale où se trouve la Compagnie des Chemins de fer par égard aux charges découlant du paiement des réparations, par le fait que la sentence n'accordait au cheminots que des relèvements minimes de un et deux pfennig par heure.

Si les instances d'appel confirment le jugement du Tribunal, il ne restera aux cheminots allemands que la voie de la lutte, s'ils désirent obtenir des conditions de travail et des salaires convenables. En considération de l'agitation qui règne parmi les travailleurs des chemins de fer, il est à peine admissible que l'application de ce moyen donnerait pour la Compagnie des Chemins de fer des résultats plus favorables, qu'elle n'eût obtenu en se soumettant aux procédés d'arbitrage.

Comment on porte atteinte aux droits des cheminots hongrois.

L'orientation «chrétienne» en Hongrie n'a pas épargné les cheminots et leur a apporté une série d'avilissements économiques et juridiques. Pour commencer, les chemins de fer de l'Etat appliquèrent une réduction générale des salaires; cette mesure fut accompagnée au début, afin de tranquilliser les agents, de la promesse d'accorder des allocations supplémentaires, allocations qui, par la suite, furent graduellement supprimées pour des motifs d'économie. Une compression des effectifs alla de pair avec ces avilissements; les chiffres suivants renseignent sur son étendue. En 1914, les chemins de fer d'Etat de Hongrie occupaient 35.230 employés et à peu près 50.000 ouvriers; en 1925 le personnel des Chemins de fer de l'Etat s'élevait à 30.606 employés et à seulement 21.000 ouvriers. La proportion entre les nombres des employés et des ouvriers a donc été inversée.

La réglementation sur les allocations familiales témoigne également de ce que l'assainissement du réseau ferré est réalisé systématiquement, au préjudice des catégories subalternes. D'après la loi sur l'assainissement, seuls les employés y ont droit, tandis que les ouvriers ne touchent rien. Cette mesure comporte un autre désavantage pour les ouvriers, car il est stipulé de façon expresse que le Gouvernement portera la moitié des frais des écoles secondaires et supérieures pour les enfants de ces salariés de l'Etat qui bénéficient de l'allocation familiale, ce qui fait que tous les enfants des ouvriers, se trouvant au service actif ou retraités, sont exclus de cet avantage. Les enfants de fonctionnaires bien rétribués peuvent donc visiter les écoles secondaires et supérieures au demi-tarif, tandis que les ouvriers doivent verser pour leurs enfants la somme entière. Cette mesure dénote nettement l'attitude anti-ouvrière du gouvernement chrétien hongrois qui vise intentionnellement à priver les enfants des milieux ouvriers de l'enseignement supérieur et à en faire un privilège des classes des fonctionnaires.

La nouvelle réglementation introduite à partir du 1er janvier, concernant le transport gratuit, comporte également une atteinte aux droits du personnel. Tandis qu'autrefois les agents des chemins de fer avaient droit pour eux et leurs familles à un nombre illimité de billets de libre parcours, ce droit a actuellement été réduit à six billets de transport gratuit pour les agents au service actif et à trois billets pour les membres de la famille.

L'atteinte la plus sérieuse aux droits du personnel a cependant été portée par la révision des taux des retraites, survenue en vertu de la loi sur l'assainissement. D'un trait de plume, le Gouvernement a réduit les pensions des ouvriers et les a privés, pour une large part, des droits acquis après de longues années de service. Quelques chiffres permettront de mettre en lumière la portée de cette mesure. Les ouvriers inscrits à la Caisse des Retraites des Chemins de fer de l'Etat, sont classés en deux groupes: A et B. Actuellement, les retraités appartenant au groupe A ne touchent plus, après dix années de service, que 285.660 cour., contre autrefois 563.663 cour. (soit 50 % de moins); après 15 années de service 555.000 cour., contre autrefois 793.333 cour. (soit 30 % de moins); après 20 années de service 707.200 cour. contre autrefois 1.076.660 cour.; après 30 années de service 1.190.000 cour. contre autrefois 1.865.833 cour.

Encore plus importantes sont les diminutions appliquées aux retraités du groupe B. Ceux-ci touchent à présent:

après 10 années de service 204.00 cour. au lieu de 425.000 cour. (soit 52 % de moins); après 15 années de service 560.400 cour. au lieu de 595.00 cour. (soit 39 % de moins); après 20 années de service 612.000 cour. au lieu de 1.232.500 cour. (soit 50 % de moins); après 40 années de service 850.000 cour. au lieu de 1.657.500 cour. (soit 48 % de moins).

Cette mesure expose les retraités hongrois à la misère, car, par le coût actuel de la vie, il faut pour entretenir une famille, fut-ce modestement, au moins 3.000.000 couronnes par an.

Le nouveau projet de loi américain concernant les conflits du travail aux chemins de fer.

Après des négociations prolongées entre les représentants des principales Compagnies de Chemins de fer et les principales organisations du personnel, une entente fut réalisée concernant un nouveau système pour la liquidation de conflits éventuels. Le résultat

de ces négociations a été incorporé en un projet de loi, le Railway Labor Bill, qui vient d'être déposé au Parlement, après avoir été approuvé dans ses grandes lignes par le président Coolidge.

Suivent ci-dessous quelques unes parmi les principales dispositions du projet.

Il sera du devoir de toutes les entreprises de chemins de fer ainsi que de leurs agents et employés, de s'efforcer dans la mesure du raisonnable, afin de passer ou maintenir des contrats concernant les taux des salaires, les règlements du service et les conditions de travail et de liquider tous les conflits surgissant au sujet de l'application des dites conventions ou d'autre façon, afin d'éviter toute interruption des communications ou de l'exploitation d'une entreprise, trouvant leur cause dans un conflit entre l'entreprise et ses salariés.

Tous différends surgissant entre une entreprise et ses salariés devront être promptement examinés et, si possible, liquidés par une conférence de délégués désignés et autorisés à conférer par les parties intéressées.

Le projet de loi prévoit l'institution de Conseils de Conciliation (Boards of Adjustment) par une convention entre une entreprise ou un groupe d'entreprises et ses ou leurs salariés.

La convention devra mentionner le groupe ou les groupes d'agents relevant d'un pareil Conseil de Conciliation et devra prévoir que tous griefs ou tous conflits, découlant de l'interprétation ou de l'application des contrats du travail, devront être traités de la façon usuelle, en remontant jusqu'au fonctionnaire supérieur compétent pour trancher le conflit et, à défaut d'entente, devront être soumis par les parties, ou par une d'elles, au Conseil de Conciliation désigné. La Convention devra prévoir que les sentences de ce Conseil seront définitives et obligatoires pour les deux parties et qu'il est du devoir des parties de les respecter. Elle devra stipuler, en outre, les nombres de délégués patronaux et ouvriers qui composeront le Conseil de Conciliation, ces nombres devant être égaux entre eux.

Le projet de loi prévoit ensuite un Conseil de Médiation (Board of Mediation) composé de cinq membres à nommer par le Président fédéral et touchant chacun un traitement annuel de \$ 12.000. Ne peuvent pas être désignés pour faire partie du Conseil de Médiation, les personnes intéressées pécuniairement ou d'autre façon dans une organisation du personnel ou dans une entreprise de chemins de fer, quelle qu'elle soit.

Le Conseil de Médiation peut être invoqué ou peut offrir son intervention dans les cas suivants:

a) lors d'un différend trouvant sa cause dans des griefs ou dans l'application ou l'interprétation des contrats du travail et qui n'a pu être liquidé, ni par une conférence des parties intéressées, ni par le Conseil de Conciliation compétent;

b) lors d'un conflit n'ayant pu être liquidé dans une conférence entre les parties et se rapportant à des modifications des taux de salaires, des règlements de service ou des conditions de travail;

c) lors de tout autre conflit non liquidé par une conférence entre les parties.

Dans chacun de ces cas, le Conseil de Médiation doit se mettre promptement en relations avec les deux parties et s'efforcer de son mieux pour réaliser un accord. Au cas où ces efforts n'aboutiraient pas au résultat voulu, le Conseil doit tâcher de convaincre les parties de soumettre leur cas à l'arbitrage prévu par la loi.

Dans le cas où un différend surgirait concernant l'application ou la signification d'un accord réalisé par la médiation, chacune des deux parties peut faire appel au Conseil de Médiation pour qu'il donne son avis concernant la signification ou l'application du dit accord. Après entente des parties, le Conseil devra se prononcer sur la question dans les 30 jours.

Lorsqu'un conflit ne peut être liquidé ni par des négociations directes, ni par les Conseils de Conciliation ou de Médiation, il peut être, après accord entre les parties, porté devant une Commission d'arbitrage. Celle-ci est composée d'un représentant de chacune des parties et d'un troisième arbitre, à nommer par les deux autres. Si les deux arbitres n'ont pas désigné de troisième dans les 5 jours après leur première entrevue, le troisième est désigné par le Conseil de Médiation. (La Commission d'arbitrage peut également être composée de 6 arbitres).

Lorsqu'un conflit n'a pu être liquidé d'une des façons mentionnées et qu'à l'avis du Conseil de Médiation, il est de nature à interrompre les relations interstatales de façon à priver une partie du pays des moyens de transports essentiels, le Conseil aura le devoir d'avertir le Président et de l'inviter à créer une commission chargée d'examiner et de rapporter sur le conflit. Les membres de cette commission seront désignés par le Président et ne devront être intéressés, ni pécuniairement, ni d'autre façon, dans une organisation du personnel ou dans une entreprise de chemin de fer, quelles qu'elles soient. Après l'institution d'une pareille commission et dans un délai de 30 jours après que cette commission aura rapporté au Président, aucun changement, à moins que ce ne soit par accord réciproque, ne pourra être apporté par les parties au point de controverse dont est né le conflit.

On suppose dans les cercles des cheminots américains qu'avant le 1er avril 1926, ce projet de loi sera définitivement adopté. De la sorte, serait éliminé le Railway Labor Board qui fixait légalement les taux des salaires et contre lequel les syndicats ont protesté dès sa création. On aura constaté que la réglementation projetée n'a pas un caractère obligatoire, mais laisse aux parties le soin de faire appel à l'intervention. C'est précisément ce fait qui a donné lieu à l'Association Nationale d'Industriels (National Association of Manufacturers) et à d'autres organisations patronales, d'envoyer une délégation auprès de M. Coolidge pour protester contre le texte proposé et demander que les attributions du Conseil de Médiation soient étendues. Cette délégation a souligné particulièrement que la nouvelle législation ne protège pas suffisamment l'intérêt public contre la possibilité de grèves ou de lock-outs.

Les pensions de retraite et d'invalidité des cheminots des Etats-Unis.

Il n'existe pas aux Etats-Unis d'assurance de vieillesse ou d'invalidité obligatoires. Les Caisses d'Assurance qui existent sont des institutions créées par les entreprises. Dans la plupart des cas, celles-ci en portent tous les frais et ne prélèvent pas de cotisations de leur personnel. L'envers de ce système, c'est que les droits du personnel sont réglés de façon insuffisante. Le personnel ne peut exercer aucune influence sur l'administration de la Caisse. Lorsqu'un agent quitte le service ou est licencié avant de pouvoir faire valoir des titres à la retraite, il perd tous les droits acquis. Auprès d'aucune des Caisses, il ne semble avoir été prévu des pensions pour les veuves et les orphelins. Même en cas d'invalidité permanente, la pension d'invalidité n'est accordée qu'après au moins 20 années de service. Il n'est fait exception à cette règle que si l'invalidité est la conséquence d'un accident du travail et encore cette disposition n'est-elle prévue que par certaines Compagnies.

Le tableau ci-dessous emprunté à la «Monthly Labor Review» (le Bulletin mensuel publié par le Département du travail des Etats-Unis) donne un aperçu des dispositions principales à ce sujet, en vigueur auprès d'une série de Compagnies de Chemins de fer américaines.

Compagnie	Année de création	Personnel intéressé	Source des fonds	Pension de retraite				Pension d'invalidité	
				Montant		Conditions		Montant	Conditions
				Montant de base par année de service	Maximum par mois	Ancienneté	Age		
Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Co.	1907	Tous les agents entrés au service avant l'âge de 50 ans	Compagnie	1 1/4 % du salaire moyen maximum de 10 années consécutives plus 3/4 % du montant de ce salaire excédant \$ 50 par mois	\$ 75; minimum \$ 20	15 ans	65	Comme pour retraite	Invalidité permanente; 15 années de service
Atlantic Coast Line Railroad Co.	1903	Tout le personnel	idem	1 % du salaire moyen des 10 dernières années	Minimum \$ 15	10	Employés 70, personnel des trains, des manoeuvres etc. 65 ans	idem	Invalidité permanente; entre 61 et 70 ans, après 10 années, sous 61 ans après 20 années
Baltimore & Ohio Railroad Co.	1884	Tous les agents affiliés à la Caisse pendant 4 ans	idem	Varie après le salaire, la durée et la classe d'affiliation à la Caisse	\$ 1.37 1/2 par jour dimanches exclus; minimum 25 cents par jour	10	65	—	—
Boston & Maine Railroad and subsidiaries	1901	Tout le personnel	idem	1 % du salaire moyen des 10 dernières années (40 ans au maximum)	\$ 75	30	Pas d'âge fixé, payé seulement en cas d'invalidité totale et permanente	—	—
Buffalo, Rochester & Pittsburgh Railroad	1903	idem	idem	2 % du salaire moyen durant les 10 années dernières	\$ 75; minimum \$ 25	20	70 ans obligatoire; 65 à 69 ans facultatif	Comme pour retraite; en outre d'après la décision du président	De 60 à 64 ans; après 20 années de service
Canadian Pacific Railway Co.	1902	Tous les agents entrés au service avant l'âge de 42 ans, et tous ceux y étant avant le 5 juillet 1904	idem	1 % du salaire moyen durant les 10 dernières années	Minimum \$ 20	10	65 ans obligatoire; 60 à 65 ans selon l'avis de la Commission des Pensions	—	—
Chicago, Burlington & Quincy Railroad Co.	1922	Tout le personnel	idem	idem	\$ 150; minimum \$ 25	20	70 ans pour agents des trains, des manoeuvres, chefs d'équipe; 65 ans par une décision du Conseil de la Caisse	Comme pour retraite	Après 25 années de service

Compagnie	Année de création	Personnel intéressé	Source des fonds	Pension de retraite				Pension d'invalidité		
				Montant		Conditions		Montant	Conditions	
				Montant de base par année de service	Maximum par mois	Antécédent	Age			
Chicago & North Western Railway Co.	1901	Tout le personnel	Compagnie, jusqu'à concurrence de \$ 200.000 par an	1 % du salaire moyen durant les 10 dernières années	Minimum \$ 12	ans	20	70	Comme pour retraite	Incapacité permanente; après 20 années de service
Chicago, Rock Island & Pacific Railway Co. et Chicago, Rock Island & Gulf Railway Co.	1910	Tous les agents entrés au service avant l'âge de 50 ans	Compagnie	idem	\$ 150; minimum \$ 20	20	20	70	idem	Incapacité totale; après 25 années de service
Chicago, St. Paul Minneapolis & Omaha Railway Co.	1906	Tous les agents	Compagnie, jusqu'à concurrence de \$ 105.000 par an	idem	Minimum \$ 12	20	20	70	idem	Incapacité permanente; après 20 années de service
Delaware, Lackawanna & Western Railroad Co.	1902	idem	Compagnie	idem	Minimum \$ 25	25	25	70	idem	De 60 à 69 ans; après 25 ans de service
Grand Trunk Railway Co. of Canada	1908	idem	idem	1 % du salaire moyen supérieur pendant 10 années consécutives	Minimum \$ 200 par an	15	15	65	idem	Entre 60 et 64 ans; après 20 années de service; à tout âge après 10 années, si l'invalidité est due à un accident du travail
Great Northern Railway Lines	1916	Tous les agents, à l'exception des chefs de service	Compagnie, capital initial de \$ 1.000.000	1 % du salaire moyen durant les 10 dernières années	\$ 75; minimum \$ 25	20	20	70 ans; facultatif à 65 ans	idem	Incapacité permanente; après 25 années de service
Illinois Central Railroad Co.	1901	Tous les agents, à l'exception de ceux entrant au service après l'âge de 45 ans	Compagnie	idem	Minimum \$ 25	15	15	70	idem	Agents masculins après 25 années de service; agents féminins après 20 années, cas spécial 15 années
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Co.	1910	Tous les agents	idem	idem	Minimum \$ 15	15	15	65 ans; facultatif à 70 ans	idem	Après 15 années de service
Nashville, Chattanooga & St. Louis Railway	1914	idem	idem	idem	Minimum \$ 10 à \$ 20	10	10	65 ans pour agents des trains, des manoeuvres; pour tous les autres 70 ans	D'après la décision du président de la Caisse de retraite	Incapacité permanente; après 20 années de service
New-York Central Lines	1910	idem	idem	idem	\$ 250; minimum \$ 10	15	15	70	idem	Après 20 années de service
New-York, Chicago & St. Louis Railway Co.	1914	Tous les agents entrés au service sous 45 ans	idem	idem	\$ 200; minimum \$ 5	10	10	70	idem	idem
New-York, New Haven and Hartford Railroad	—	—	idem	idem	—	30	30	A tout âge lorsque le médecin de la compagnie estime que l'intéressée est inapte pour continuer le service	—	—

Compagnie	Année de création	Personnel intéressé	Source des fonds	Pension de retraite				Pension d'invalidité	
				Montant		Conditions		Montant	Conditions
				Montant de base par année de service	Maximum par mois	Ancienneté	Age		
Norfolk & Western Railway Co.	1917	Tous les agents	Compagnie	1 % du salaire moyen durant les 10 dernières années	Minimum \$ 20	—	70 ans, si désiré, à 65 ans, après 25 années de service	Comme pour retraite	Après 20 années de service
Pennsylvania Railroad System	1900	idem	idem	idem	Minimum \$ 15	—	70	idem	De 65 à 69 ans; après 30 années de service
Philadelphia & Reading Railway Co.	1902	idem	idem	idem	—	30	70	Montant et durée à fixer par le Président	De 65 à 69 ans en cas d'invalidité totale. A tout age, si l'invalidité est la conséquence d'un accident du travail
Rock Island Lines	1909	idem	idem	idem	\$ 150; minimum \$ 20	20	Employés supérieurs et des services administratifs 70 ans, agents de trains, des manoeuvres et chefs d'équipe 65 ans	idem	En cas d'invalidité permanente; après 25 années de service
Southern Pacific Co and Southern Pacific Lines in Texas and Louisiana	1903	idem	idem	idem	—	20	idem	idem	De 60 à 70 ans; après 20 années de service. En cas d'invalidité permanente, à tout age, après 25 années de service, pour agents masculins et 20 années pour agents féminins
Union Pacific System	1910	idem	Compagnie: capital initial \$ 100,000 et jusqu'à concurrence de \$ 50,000 par an	idem	Minimum \$ 25	20	idem	idem	idem
Union Pacific System, Oregon-Washington Railroad & Navigation Co.	1910	idem	idem	idem	idem	20	idem	idem	idem
West. Maryland Railway Co.	1916	idem	Compagnie	idem	\$ 100; minimum \$ 15	20	65 ans; à tout age, après 45 années de service	—	D'après l'avis du Comité Exécutif



Les stipulations concernant le délivrement de permis de conduire des véhicules automobiles.

Nous faisons suivre ci-après un résumé des stipulations existant dans différents pays concernant le délivrement de permis de conduire des véhicules automobiles.

Notons, pour commencer, que dans certains pays, le permis de conduire n'est, dans la pratique, lié à aucune stipulation restrictive, tandis que dans plusieurs autres, son octroi dépend non seulement de conditions déterminées, en ce qui concerne les aptitudes, tant techniques que physiques, mais les écoles de chauffeurs, où sont formés les conducteurs d'automobiles, sont sujettes à un contrôle de la part des autorités. A cet égard, l'Allemagne et la Suède ont fait oeuvre de pionniers. En Autriche, une loi est en préparation à l'heure actuelle qui prescrira un examen spécial pour avoir le droit d'enseigner dans une école de chauffeurs.

ALLEMAGNE.

Voici quelles sont les conditions exigées pour l'octroi d'un permis de conduire:

- 1) Age de 18 ans au moins.
- 2) Remise d'un certificat médical attestant que le postulant dispose des aptitudes physiques nécessaires.
- 3) Remise d'un certificat statuant que le postulant a été formé théoriquement et pratiquement par une personne ou institution officiellement reconnue.

Sur ce, le postulant doit se soumettre à un examen, par un expert officiellement désigné, sur une voiture de la même catégorie et de la même classe que celle pour laquelle le permis est demandé. L'examen est théorique aussi bien que pratique. L'examen théorique oral demande une connaissance générale des parties principales de la voiture, une connaissance approfondie de la conduite, des freins, des changements de vitesse, de la marche à reculons, du bandage des roues etc., l'aptitude de juger de la sécurité d'un véhicule avant la course, ainsi que la connaissance des principales dispositions légales et policières ayant trait à la conduite d'une voiture automobile.

L'examen pratique comprend: a) exercices de conduite sur un parcours restreint (maintien d'une direction déterminée, évitement d'obstacles indiqués, stoppage rapide, marche en arrière, virements); b) course d'essai sur une route libre à trafic modéré; c) course définitive d'au moins une heure, également à travers des artères à trafic plus intense. Lorsque le candidat fait preuve, pendant l'examen, d'ignorance ou d'indécision, l'examen est interrompu. Le candidat n'est reçu que s'il s'est montré suffisamment expert dans les trois parties de l'examen.

Pour donner l'instruction aux conducteurs d'automobiles ne sont admises que les personnes ayant au moins 25 ans et ayant exercé pendant au moins trois années consécutives le métier de chauffeur sans encourir d'observations. Ils doivent avoir passé avec succès un examen d'instructeur devant un expert officiellement reconnu.

Celui qui désire retirer un revenu de la formation de chauffeurs a besoin, à cet effet, d'un permis spécial

dont le délivrement est sujet à diverses conditions. On examine, entre autres choses, si la création de l'entreprise en question répond à un besoin, si l'entrepreneur est digne de confiance, dispose des capacités nécessaires et satisfait aux exigences techniques et financières voulues. L'entreprise est tenue de contracter une assurance pour ses voitures et ses instructeurs et ne peut pas faire office de bureau de placement. Les autorités ont le droit de contrôler à tout moment l'instruction, l'outillage, les listes des élèves etc. Deux fois par an, au moins, des experts doivent rapporter sur le travail fourni par les instructeurs et sur l'entretien du matériel. Si leurs rapports ne sont pas satisfaisants, l'autorisation de donner l'instruction peut être retirée.

Il mérite encore d'être signalé que la Section des Chauffeurs de la Fédération du Trafic a réussi à faire ajouter la clause suivante aux dispositions concernant les écoles pour chauffeurs.

«Chaque autorité administrative supérieure crée à son siège, pour autant que l'autorité centrale nationale ne prend pas de décision dans un autre sens, une commission composée de représentants de fabricants d'automobiles de commerçants, d'entrepreneurs exploitant des automobiles, d'associations de propriétaires d'automobiles et de chauffeurs professionnelles, ainsi que de l'expert officiellement reconnu. La commission assiste, avec voix consultative, l'autorité dans l'application du présent décret; son activité est exercée à titre honorifique.»

De la sorte, les chauffeurs professionnels bénéficient d'un certain contrôle sur l'application des décrets concernant la circulation automobile.

SUEDE.

Une distinction est établie en Suède entre les propriétaires d'automobiles (conduisant eux-mêmes leur voiture) et les chauffeurs professionnels, dans ce sens que les derniers doivent satisfaire à des exigences plus sévères. Généralement parlant, un permis de conduire peut être accordé aux personnes ayant atteint l'âge de 18 ans, sur remise d'un certificat médical attestant que l'ouïe et la vue du postulant répondent à des exigences déterminées; d'un certificat de bonne vie et mœurs et d'un certificat attestant que le postulant a passé avec succès un examen devant le contrôleur de district pour l'automobilisme.

L'examen est théorique aussi bien que pratique. Le candidat doit être au courant de la construction de la voiture et parfaitement à même de la conduire. En cas de retrait éventuel du permis de conduire, un nouvel examen doit être subi pour en obtenir un nouveau.

Pour exercer le métier de chauffeur professionnel, il faut avoir au moins 20 ans et être en possession d'un permis de conduire. Les postulants doivent subir un examen spécial devant le contrôleur. L'admission comme chauffeur professionnel doit être approuvée par l'autorité chargée de délivrer des licences.

Les écoles privées de chauffeurs se trouvent en Suède sous le contrôle des autorités du district. Pour exercer le métier d'instructeur dans ces écoles, il faut avoir une permission spéciale, dont l'octroi est dépendant d'un examen devant les contrôleurs, prévus par la loi sur l'automobilisme. Les autorités ont le droit d'inspecter régulièrement les écoles et de relever de leurs fonctions, en publiant leur décision dans la presse locale, des instructeurs jugés inaptes. Les instructeurs n'étant attachés à aucun institut sont également soumis au contrôle des autorités.

Modification des effectifs de l'équipage dans la navigation rhénane.

Dans la session, tenue à Strasbourg en novembre 1925, de la «Commission centrale pour la navigation rhénane» — un organisme composé de représentants officiels des pays intéressés à la navigation rhénane, organisme où l'influence patronale prédomine il va sans dire — une modification fut décidée des prescriptions actuelles concernant les effectifs. L'application de cette modification signifierait un avilissement notable, étant donné qu'elle réduirait considérablement l'importance des effectifs. Le tableau suivant permet de se rendre compte de la portée de la modification projetée.

Effectif	Anciennes prescriptions	Nouvelles prescriptions
1 matelot	de 15 à 500 tx	de 15 à 750 tx
1 „ et 1 mousse	„ 500 à 750 tx	„ 750 à 1000 tx
2 matelots	„ 750 à 1000 tx	„ 1000 à 1500 tx
2 „ et 1 mousse	„ 1000 à 1500 tx	„ 1500 à 2500 tx
3 „	„ 1500 à 2500 tx	„ 2500 à 3000 tx
3 „ et 1 mousse	„ 2500 à 3000 tx	3000 tx.

Il est vrai que la nouvelle ordonnance prévoit qu'un renforcement de l'effectif peut être réclamé sur les navires qui ne sont pas munis d'engins mécaniques pour lever les lourdes ancres et les câbles de remorquage, mais, dans la pratique, ces engins ne signifient pas une diminution de la besogne, suffisante pour justifier une restriction de l'effectif des équipages.

Le ministère allemand des Communications a publié dans le «Reichsverkehrsblatt für Reichswasserstrassen, sowie Luft- und Kraftfahrwesen» du 28 décembre 1925, le décret portant les nouvelles dispositions relatives à l'effectif, mais les bateliers syndiqués dans la Fédération du Trafic ne sont pas disposés à consentir à cet avilissement. La Fédération a adressé, le 4 janvier 1926, une requête au ministre des Communications dans laquelle il est dit, entre autres choses:

«Nous constatons que les organisations ouvrières n'ont pas été consultées par le Gouvernement allemand avant la Conférence de Strasbourg et que leur avis n'a été demandé d'aucune façon.

Le nouveau décret prévoit un tel avilissement des prescriptions concernant les effectifs et, par conséquent, une telle surcharge du personnel, que ses stipulations sont inadmissibles pour nous comme organisation ouvrière, et ne sauraient être reconnues.

Nous vous prions de vouloir nous donner l'occasion, avant la mise en application du décret, de conférer avec le ministère des Communications, pour déterminer de quelle façon il sera possible, sans complications, de rétablir l'ancienne situation, le personnel n'étant pas disposé à consentir à cette surcharge qui lui a été imposé sans le moindre égard.

Ce nous a fait une impression des plus désagréables de devoir constater que le ministère des Communications s'est écarté de la coutume suivie jusqu'ici, de consulter dans des questions pareilles les organisations ouvrières, d'autant plus que nous avons pu établir que, dans ce cas, le Gouvernement a demandé l'avis des représentants patronaux et que ceux-ci ont pu faire des propositions en la matière.»

Le «Schiffahrt», organe de la Fédération allemande du Trafic fait la remarque que voici dans son numéro du 16 janvier:

Le personnel de la navigation intérieure engagera la lutte contre les avilissements qui menacent ses conditions de travail et de salaires, de même que sa situation juridique. Le Gouvernement a reçu l'avertissement

de ne pas tendre l'arc à l'excès. . . Toute responsabilité pour les conséquences de ses mesures retombe sur lui, car il s'est laissé pousser par le patronat à des démarches pareilles sans avoir consulté les travailleurs.

Le système des "Verkehrswachten" en Allemagne.

Afin d'influencer l'opinion publique en vue d'une diminution des périls que comporte la circulation routière actuelle, la «Deutsche Verkehrswacht» (Garde de la circulation) a été créée en Allemagne, sur les instances des chauffeurs professionnels, syndiqués dans la Fédération allemande du Trafic. Dès le début, un total de 16 organisations importantes y adhèrent. Le fonctionnement de l'institution est basé sur la pensée de favoriser la sécurité de la circulation par l'éducation à plus de discipline des chauffeurs, cochers, cyclistes et piétons.

Après un an d'activité, on peut constater que la «Verkehrswacht» a pleinement répondu à l'attente. Des sections locales existent actuellement déjà dans 52 villes allemandes. Ci-dessous les tâches principales que la «Verkehrswacht» s'est assignée:

Contrôle réciproque des usagers de la route par le choix, dans les milieux des conducteurs d'automobiles, de «gardes de la circulation» chargés d'exercer une influence éducative sur ceux qui n'observent pas les règles de la circulation.

Pression sur les autorités afin qu'elles envisagent les moyens susceptibles de diminuer les dangers de la rue.

Démarches auprès des autorités de l'instruction, en vue d'un enseignement obligatoire dans les écoles des règles de la circulation.

Créations de films destinés à éclairer le public sur les fautes qu'il commet en matière de circulation et à l'éduquer à les éviter.

Exhortation des membres à la discipline, tant au moyen de la presse que par des meetings et des conférences.

Dénonciation à la police de personnes violant continuellement les règles de la circulation.

Démarches auprès des juges et des procureurs publics, afin de les amener à appuyer, dans l'exercice de leurs fonctions, l'oeuvre de divulgation des dangers que comporte la circulation actuelle et à juger comme il convient les contraventions aux règlements établis.

L'activité des gardes de la circulation se meut en outre dans une série d'autres domaines: amélioration de la signalisation de la route, plus de sécurité près des passages à niveau etc.

Dans plusieurs villes, une collaboration régulière s'est établie entre les autorités policières et les sections locales de la Verkehrswacht, la police ne procédant au règlement de la circulation qu'après les avoir consultées et de concert avec elles.

En considération des expériences acquises, la Fédération allemande du Trafic estime que l'institution des gardes de la circulation est très recommandable et invite les organisations des autres pays à en propager l'idée, dans l'intérêt des chauffeurs de tous les pays.

Vers une alliance des organisations australiennes des transports.

En décembre dernier, eut lieu à Melbourne une conférence de délégués des principales organisations des transports terriens et maritimes d'Australie, avec le but d'examiner la possibilité d'un groupement plus étroit de tous les syndicats de l'industrie des transports. La conférence était présidée par M. Turley, Président de la Fédération des Ports et Docks, tandis que M. Keane, Secrétaire général de l'Union des Cheminots, faisait fonction de secrétaire.

Les échanges de vue mirent en lumière le désir général de relations plus étroites entre toutes les organisations de l'industrie des transports d'Australie, mais les opinions étaient divergentes concernant les moyens, propres à réaliser ce but. Tandis que certains délégués préconisaient une fusion des organisations en cause, d'autres étaient en faveur de la création d'une alliance syndicale. La résolution finalement votée se prononce pour

«la création d'une Alliance australienne des Transports, dirigée par un Comité Exécutif où siègent deux représentants de chaque organisation englobée et devant s'occuper de tous conflits surgissant dans l'industrie des transports».

La conférence rédigea un projet de Statuts; les buts du nouvel organisme y sont tracés comme suit:

a) la création d'un système permettant de mieux traiter des conflits économiques surgissant dans l'industrie des transports et englobant plus d'une organisation, et de sauvegarder ou améliorer la situation des membres;

b) la réalisation, aussitôt que l'occasion s'en offrira, de la fusion de toutes les organisations faisant partie de l'Alliance.

La direction reposera entre les mains de:

a) un Conseil fédéral, composé de deux représentants de chacune des organisations adhérentes à l'Alliance;

b) des Comités d'Etat, composés de deux représentants de chacune des organisations adhérentes.

En ce qui concerne les attributions, il est prévu:

Le Conseil fédéral aura le droit de s'occuper de tous les conflits, de nature à se produire ou à s'étendre au delà des limites d'un seul Etat. Il aura qualité pour intervenir dans toutes questions ayant un caractère interétatique ou intéressant plus d'une organisation. Les Comités d'Etat s'occuperont des conflits susceptibles d'englober plus d'une organisation dans les limites d'un seul Etat.

Toute organisation est tenue, avant d'engager un mouvement de nature à englober d'autres organisations dans un conflit, de faire part de ses intentions au Secrétaire du Comité d'Etat; celui-ci devra immédiatement convoquer le comité concerné pour examiner la question; aucune cessation du travail ne pourra être déclarée sans le consentement du dit Comité.

Si, d'après l'avis du Comité d'Etat, le conflit semble de nature à s'étendre au delà des limites de l'Etat, le Secrétaire doit immédiatement en faire part au Secrétaire du Conseil fédéral qui convoquera si nécessaire une session du Conseil.

Une organisation des transports non-adhérente à l'Alliance et qui procède à un mouvement, susceptible d'englober d'autres organisations faisant partie de l'Alliance, sans avoir consulté l'Alliance, n'aura droit à aucun secours moral ou matériel de la part d'organisations adhérentes à l'Alliance des Transports.

L'alliance projetée s'étend à toutes les catégories de travailleurs de l'industrie des transports et des communications: cheminots, agents des tramways, gens de mer, dockers, charretiers, chauffeurs etc. Si toutes les organisations intéressées décident l'adhésion, l'Alliance groupera environ 150.000 travailleurs et constituera, de la sorte, l'organisme le plus important et le plus puissant du mouvement syndical australien. Les organisations devaient se prononcer sur la question avant le 1er février 1926; il était à prévoir que les principales organisations seraient en faveur de l'adhésion.

Les tendances vers un groupement plus étroit existent en Australie depuis plusieurs années déjà.

Il semble toutefois que le recul politique qui s'est manifesté ces derniers temps, et particulièrement lors des élections législatives, ait créé la crainte d'un recul économique et, de la sorte, renforcé ces tendances. Il est certain, en tous cas, que les syndicats sont fermement résolus à conserver, par tous les moyens, leurs conquêtes dans le domaine économique. C'est à ce but que l'Alliance des Transports devra servir en première ligne.



Le nouveau contrat dans la grande pêche islandaise.

L'Union des Marins et Pêcheurs de Reykjavik (Islande) a fait tenir à l'I. T. F. les renseignements suivants:

Lors de l'expédition de notre dernier rapport (voir Bulletin de l'I. T. F., 3ième année, No. 10), l'arbitre officiel avait proposé un compromis, d'après lequel les soldes devaient être diminués à partir du 1er février 1926 de 13 % et l'allocation pour foie de morue de 13,3 %. Cette proposition avait été acceptée par les armateurs, mais les membres des organisations la repoussèrent par une majorité de 4 à 1. Par suite de ce refus, les patrons déclarèrent fin octobre, un lock-out et désarmèrent un navire après l'autre. L'arbitre poursuivit ses efforts et tâcha d'amener une entente sur la base que voici: réduction des soldes de 11,5 % et réduction de l'allocation de foie de morue de 10 %, à partir du 1er janvier 1926. Cette proposition fut également repoussée par les marins avec une petite majorité, après quoi le patronat déclara qu'il s'abstiendrait de toute nouvelle concession. Fin novembre, l'arbitre invita de nouveau les parties à une conférence, au cours de laquelle il fut finalement possible de réaliser un accord sur la base ci-après: diminution des soldes du personnel du pont de 9,6 %, maintien des soldes du personnel de la machine et diminution de l'allocation de foie de morue de 6,6 %.

En considération du revenu du personnel du pont pour 1925, cet accord signifie pratiquement une réduction du salaire de 8,5 %, mais il ne faut pas oublier que l'indice du coût de la vie a baissé, au cours de l'année écoulée, de 12 %.

Le nouveau contrat est entré en vigueur le 1er janvier 1926 et est valable pendant 3 ans. Nous en faisons suivre ci-dessous les stipulations principales:

Soldes.

Dans la période allant du 1er janvier au 31 décembre 1926, les soldes mensuelles s'élèveront:

	(minimum)
pour le personnel du pont	à Cour. 235.—
„ les stewards	„ „ 300.—
„ „ assistants-mécaniciens	„ „ 360.—
„ „ chauffeurs (ayant 6 mois de pratique)	„ „ 336.—
„ „ chauffeurs (sans pratique)	„ „ 300.—

Allocation de foie de morue.

Lorsqu'un navire débarque sa pêche dans un port étranger, l'équipage a droit pour chaque baril, à une allocation supplémentaire de 28 couronnes qui doit être répartie à parts égales entre le capitaine, les officiers, le maître d'équipage, les matelots et le maître d'hôtel.

Lorsqu'un navire débarque sa pêche en Islande, l'allocation payée s'élève à 80 % de celle visée dans le cas ci-dessus.

Congé annuel.

Les matelots, les stewards et les chauffeurs ont droit tous les ans à un congé d'une semaine, avec continuation de la solde, à condition d'avoir fait du service pendant 10 mois consécutifs auprès de la même entreprise.

Autres stipulations.

Les soldes et allocations suivront dorénavant les mouvements de l'indice officiel du coût de la vie. Est pris comme base pour le calcul, l'indice existant au mois d'octobre d'une année. Si ce chiffre augmente ou baisse, une augmentation ou diminution correspondante des soldes et allocations entre en vigueur à partir du 1er janvier de l'année suivante. Si toutefois, l'indice pour le mois d'avril 1926 est supérieur à celui d'octobre 1925, les soldes et allocations doivent être augmentées en une mesure correspondante à partir du 1er juillet 1926.

Lorsque les matelots ou chauffeurs sont débarqués pendant qu'un navire transporte la pêche dans un port étranger, ils continuent à toucher leur solde pendant la période en question.

Lorsque les hommes du pont doivent aider au chargement du charbon, ils ont droit pour chaque journée de travail à une allocation supplémentaire de 5 couronnes.

Si le navire reste dans le port après la clôture de la saison de pêche et si les hommes sont employés pour des travaux de nettoyage ou de réparation, ces hommes touchent un salaire horaire correspondant à celui des ouvriers du port de Reykjavik. Les hommes doivent, dans ce cas, se nourrir eux-mêmes.

Au retour d'un navire dans un port islandais, le personnel du pont, les stewards et les chauffeurs doivent être libérés de tous travaux de garde ou autres pendant les travaux de déchargement.

Le contrat susvisé ne s'applique pas à la pêche du hareng; pour celle-ci un accord spécial a été conclu.

Les nouvelles soldes dans la navigation islandaise.

Après un conflit de 10 jours, un nouveau contrat a été passé entre la «Iceland Steamship Company» et l'Union des Marins et Pêcheurs islandais. Ce contrat prévoit les soldes suivantes:

Personnel du pont.

Charpentier, maître d'équipage	Cour. 255.—
Matelot léger	„ 227.—
Novice	„ 145.—

Personnel de la machine.

Conducteur de petite chaudière	Cour. 267.—
Chauffeur	„ 252.—
Soulier	„ 164.—

Les heures supplémentaires de même que les travaux effectués les jours de repos sont rétribués à raison de 0,70 couronne par demi-heure.

Concernant la durée du travail le contrat contient les dispositions que voici:

La durée du travail dans le port est de 8 heures par jour; elle commence à 7 heures du matin et se termine à 5 heures du soir. Lorsque le navire est à la mer, le service doit être effectué à trois quarts.

Lorsque dans un port où le navire fait escale, une grève ou un lock-out a été déclaré, aucun membre de l'équipage ne peut être forcé à fournir du travail que d'autres ont refusé de faire, en raison de la grève ou du lock-out.

Chaque membre de l'équipage a droit à une indemnisation de 450 couronnes pour la perte de ses biens,

par suite de naufrage, d'incendie etc. Le charpentier touche dans ce cas une indemnité supplémentaire de 200 couronnes.

L'équipage a droit à deux demi-journées ou une journée entière de congé par mois. Lorsque ce congé ne peut lui être accordé, la durée doit en être compensée par une rétribution au taux des heures supplémentaires (0,70 couronne par demi-heure).

Les hommes ayant fait une année de service auprès d'une même entreprise, ont droit à une semaine de vacances par an, avec continuation de la solde.

Les charpentiers touchent une allocation pour l'outillage s'élevant à 15 couronnes par mois.

Le nouveau contrat est entré en vigueur le 1er janvier 1926 et est valable jusqu'à fin 1928. Il contient une clause prévoyant que les soldes et allocations s'adapteront au coût de la vie, tel qu'il est indiqué par l'indice officiel. Est pris comme base pour le calcul, l'indice existant au mois d'octobre d'une année. Si ce chiffre augmente ou baisse, une augmentation ou diminution correspondante des soldes et allocations entre en vigueur à partir du 1er janvier de l'année suivante. Si toutefois l'indice pour le mois d'avril 1926 est supérieur à celui d'octobre 1925, les soldes et allocations doivent être augmentées en une mesure correspondante, à partir du 1er juillet 1926.

Les soldes dans la grande pêche anglaise.

Comme un complément aux renseignements sur les soldes dans la grande pêche allemande (Bulletin, septembre 1925) et hollandaise (Bulletin, février 1926), ainsi qu'à ceux concernant les marins-pêcheurs islandais (dans le présent numéro), nous publions ci-dessous les soldes actuellement en vigueur sur les chalutiers anglais, d'après le contrat conclu par la Grimsby Fishing Vessel Owners Exchange Cy de Grimsby, le principal port de pêche de Grande-Bretagne.

Personnel de la machine.

1er mécanicien 70 sh. par semaine plus 3 p. par Livre sterling de bénéfice net.
2e mécanicien 50 sh. 6 p. par semaine plus 2 p. par Livre sterling de bénéfice net.

Personnel du pont.

Maître d'équipage 45 sh. 6 p. par semaine plus 4 p. par Livre sterling de bénéfice net.
Matelots 40 sh. 3 p. par semaine plus 2 p. par Livre sterling de bénéfice net.
Cuisinier 40 sh. 3 p. par semaine plus 2 p. par Livre sterling de bénéfice net.

Pendant le séjour à la mer, l'équipage est nourri par l'armement.

Stipulations générales.

La solde est payable à partir du jour où le marin reçoit l'ordre de se trouver à bord du navire.

Chaque homme à qui incombe le devoir d'aider au déchargement du poisson et qui s'abstient de le remplir devra payer les frais d'un remplaçant.

Dans la navigation de la Mer du Nord, l'équipage doit se composer de 9, dans la navigation des Iles Féroë il doit être de 11 et dans la navigation d'Islande de 13 hommes. Les apprentis ou mousses ayant au moins une année de service maritime sont considérés comme faisant partie de l'effectif de l'équipage.

Dans la pêche à la morue, les soldes des hommes du pont et du cuisinier sont de 42 sh. par semaine, les hommes du pont ayant droit à 3 pence et les cuisiniers à 2 pence par Livre sterling de bénéfice net. Pour le personnel de la machine, les conditions sont identiques à celles citées plus haut. L'équipage doit se composer de 13 hommes.

A TOUS ÉCHOS.

La course vers le Pôle.

Les progrès considérables de l'aviation semblent avoir donné un nouvel essor aux désirs de découvrir le pôle nord et d'explorer les zones arctiques. Pas moins d'une douzaine d'expéditions de divers pays sont à l'heure actuelle en train de faire leurs préparatifs pour se rendre, au courant de l'année, par la voie des airs, au Pôle nord. Il ne s'agit plus, toutefois, comme jadis, d'un intérêt purement scientifique, mais ces expéditions ont une portée bien plus large. Le capitaine Wilkins, chef d'une expédition américaine, qui s'engagera comme première, cette année, sur la route vers le Nord inconnu, vient de le déclarer de façon explicite. Il affirma que la Mer polaire était appelée à devenir un facteur décisif, en temps de guerre comme en temps de paix, dans le monde du commerce, ainsi que dans les communications internationales. M. Wilkins n'est pas, sans doute, seul à attribuer à la Mer Arctique un rôle, analogue à celui rempli par la Méditerranée dans l'antiquité. La presse américaine, par exemple, ne se fait pas une idée moins haute de l'avenir des territoires du Pôle et y voit déjà surgir quelque chose comme un Gibraltar moderne. En jetant un coup d'oeil sur un globe, on trouvera l'explication de ces considérations qui peuvent sembler fantastiques. On constatera, en effet, que, tant pour l'Europe que pour l'Amérique du Nord, le chemin le plus court vers l'Extrême-Orient passe au-dessus des zones arctiques. L'utilisation de ce chemin par l'aviation signifierait donc une économie de temps considérable, à quoi il faut ajouter l'avantage que, par suite de l'absence de montagnes et de l'uniformité de la température, cette région se prête par excellence à la navigation aérienne. Les prophéties de M. Wilkins reposent donc sur une base tout à fait réelle et concrète.

Importation croissante d'automobiles aux Indes britanniques.

Dans les sept premiers mois de 1925, des automobiles d'une valeur totale de £ 866 700, ont été importées aux Indes britanniques. Dans la période correspondante de l'année précédente, la valeur des automobiles importées se chiffrait à £ 806 800 et dans la même période de 1923, à £ 626 600. En ce qui concerne la valeur, la participation des Etats-Unis aux importations a diminué; le nombre d'autos importées a augmenté, par contre, de 2176 en 1924 à 2275 en 1925. La participation de l'industrie automobile du Canada a diminué, tant en ce qui concerne le nombre que la valeur des voitures. Le contraire s'applique à l'industrie anglaise qui a importé aux Indes, dans les sept premiers mois de 1925, 837 autos contre 531 dans la période correspondante de 1924; la valeur des importations anglaises augmentant en même temps d'environ 30 pour cent.

Echange international d'employés des Chemins de fer.

Le Comité de Gérance de l'Union internationale des Chemins de fer a émis, lors de sa quatrième session, sur la proposition des délégués allemands, le vœu que les Administrations de Chemins de fer examinent la possibilité d'un échange de jeunes employés bien doués. Entreraient en ligne de compte pour un pareil échange, les employés disposant déjà d'une certaine expérience pratique. On devrait leur confier des emplois leur permettant d'étudier l'organisation et le mode d'exploitation de l'entreprise dans laquelle ils seraient employés de façon passagère.

La navigation aérienne française.

Tandis qu'en 1923, les rentrées des Compagnies françaises de navigation aérienne ne s'élevaient qu'à 17 pour cent des dépenses d'exploitation, elles s'élevèrent en 1924 à 24 pour cent et, au cours des neuf premiers mois de 1925, à 60 pour cent des dépenses. La ligne Paris—Londres réalisa en 1925 un bénéfice de 600.000 francs. On envisage la création de nouvelles lignes aériennes: Lyon—Zurich, Marseille—Algiers, ainsi que Bordeaux—Madrid. Des lignes passant sur le territoire allemand ont également été projetées.

Le mouvement des ports d'Anvers, de Hambourg et de Rotterdam.

Le tableau suivant renseigne sur le mouvement des navires entrés dans les trois grands ports de la Mer du Nord:

Ports:	1925		1924	
	Navires	Tonnage net	Navires	Tonnage net
Anvers	9.971	17.147.260	9.709	16.348.770
Hambourg	13.241	16.636.312	12.735	15.622.020
Rotterdam	11.009	16.670.643	10.085	15.089.293
	<u>34.221</u>	<u>50.454.215</u>	<u>32.529</u>	<u>47.060.083</u>

On constate que le mouvement a augmenté en comparaison de 1924, tant en ce qui concerne le nombre des navires que leur tonnage. Le port de Rotterdam accuse la majoration la plus importante.

Le mouvement dans les ports allemands.

En 1925, 48.371 navires, jaugeant 33.193.000 tonneaux, sont entrés dans des ports allemands. Les ports de la Mer du Nord ont, à eux seuls, part à ce chiffre pour plus de 80 % du tonnage total. Les chiffres ayant trait aux différents ports sont les suivants, le tonnage des navires entrants et partants étant cumulé:

Hambourg	31.596 navires	ayant un tonnage total de	33.626.000 t.
Breme	7.236	" " " "	7.827.000 "
Emden	5.118	" " " "	3.615.000 "
Stettin	6.728	" " " "	3.305.000 "

Le mouvement maritime allemand dépassa en 1925 pour la première fois l'importance d'avant-guerre, et cela de 6.5 %.

Transfert de lignes italiennes de navigation dans les mains du capital privé.

Le 1er janvier dernier, les deux lignes de navigation, exploitées jusqu'ici par les Chemins de fer d'Etat italien, et reliant la Sicile et la Sardaigne avec la terre ferme (Naples-Palermo et Civitavecchia-Terranova-Pausania) ont été cédées à l'exploitation privée. Le transfert a eu lieu de façon solennelle et évidemment les discours imaginés à la louange du gouvernement fasciste qui, "par sa gestion éclairée augmente, de jour en jour, le pouvoir économique de la nation" n'ont pas fait défaut.

La circulation dans une métropole.

Les chemins de fer souterrains, de ceinture et de banlieue, ainsi que les tramways et autobus de la ville de Berlin ont transporté en 1925, un total de 1442,6 millions de personnes. Les tramways participent pour 53,5 % au transport total de voyageurs, ayant transporté, à eux seuls, 772,3 millions de voyageurs. Étant donné que la ville de Berlin compte à peu près 4 millions d'habitants, on arrive à une moyenne de 360 courses par habitant.

Espéranto.

Utilisation pratique de la langue auxiliaire au Japon.

La différence de langues comporte pour le Japon des difficultés plus grandes encore que pour les pays européens, ce qui a contribué, sans doute, aux progrès notables que l'espéranto y a fait ces derniers temps, particulièrement dans le monde scientifique.

Dans toutes les villes universitaires, il y a des sociétés d'étudiants espérantistes; parmi les professeurs, on compte beaucoup de propagandistes zélés pour la langue auxiliaire et un grand nombre de savants ont écrit et publié leurs oeuvres, particulièrement dans le domaine médical, en espéranto uniquement.

L'Espéranto et l'aéronautique.

Le 3ème Congrès International de la Navigation Aérienne qui eut lieu à Bruxelles en 1925, a adopté la résolution suivante:

"Le congrès, considérant les grands services que rendrait à l'aéronautique l'usage de la langue auxiliaire espéranto dans les relations internationales, décide de nommer une commission internationale, chargée d'étudier et de proposer les mesures propres à introduire et à développer l'emploi de l'espéranto, comme langue technique de la navigation aérienne".

(I. E. S.)

L'Espéranto et le gouvernement finlandais.

Le ministre de l'Instruction publique de Finlande a accordé une subvention de 6000 marks pour l'organisation d'un cours spécial d'espéranto pour les instituteurs, pendant les vacances de Noël et pour la diffusion d'une brochure en espéranto, rédigée par Mr. Setälä, professeur de linguistique de l'Université d'Helsingfors et actuellement ministre des Affaires étrangères de Finlande.

(I. E. S.)

L'Espéranto et les foires.

L'espéranto est actuellement en usage pour la réclame de presque toutes les foires d'Europe qui ont rédigé quantité de brochures de propagande en cette langue. Celle de la dernière foire de Leipzig (brochure de luxe) qui a été expédiée dans 42 pays, est particulièrement remarquable.

(I. E. S.)

L'Espéranto et la foire de Francfort.

Cette foire s'est servie de l'Espéranto pour quantité de publications et a constaté de nouveau le grand succès de sa propagande par l'espéranto. A la suite de l'expédition de son dernier prospectus en espéranto, elle reçut 130 coupures de journaux en 18 langues de 21 pays des 4 continents. Actuellement les imprimés sont envoyés dans 80 pays du monde entier. L'espéranto occupe la 4ème place parmi les langues étrangères usitées. Le catalogue contient une vaste liste en espéranto des marchandises et l'organe officiel publie régulièrement des articles en cette langue.

(I. E. S.)

L'Espéranto et la Technique.

L'Union allemande des associations techniques et scientifiques à la laquelle appartiennent les plus importantes corporations, s'intéresse vivement à l'espéranto et a délégué son Directeur administratif au dernier congrès d'espéranto. Son organe officiel, rédigé également en anglais et espagnol (Engineering Progress et El Progreso de la Ingeniería), contient dans chaque numéro une rubrique spéciale en espéranto. L'Union cherche à profiter de l'échange de communications du mouvement espérantiste pour fortifier et amplifier ses relations avec l'étranger.

(I. E. S.)

L'Espéranto au Bureau international du Travail.

Depuis plus de 5 ans, le Bureau international du Travail de la Société des Nations se sert de l'espéranto dans différents buts. Il publie en espéranto un bulletin tiré à 10.000 exemplaires et envoyé comme supplément à l'organe officiel de l'Association Universelle d'Espéranto (Universala Esperanto Asocio). Le Bureau rédige également ses informations de presse en espéranto, aussi bien qu'en français et en anglais.

(I. E. S.)