



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: De Washington à Londres, par la voie de Berne	49	Le 7e Congrès fédéral des cheminots français	56	Le mouvement des marchandises dans la navigation fluviale allemande.	62
La F.S.I. au sujet de la Conférence de Londres	51	Nouvelles atteintes aux droits des cheminots hongrois	57	Gens de Mer: La session de la Commission consultative des Gens de mer	62
Le Directeur du Bureau International du Travail au sujet des résultats de la Conférence de Londres	52	Rendement augmenté des cheminots australiens	57	Enrôlements et libérations en Suède en 1925	62
Communications du Bureau	52	Utilisation des diverses classes de chemin de fer en Italie.	57	Le mouvement dans les ports anglais	62
Cheminots: Une conférence internationale du personnel des cadres et des services administratifs des chemins de fer	53	Ouvriers du Transport: Dispositions et mesures pour la sécurité des ouvriers des ports et docks (Pays-Bas)	58	Tonnage désarmé.	63
Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (Tchécoslovaquie).	54	Les stipulations concernant la délivrance de permis de conduire	60	L'émigration outre-mer de sujets allemands	63
		Le premier mai et le Personnel des Trams-ways	61	Le mouvement du canal de Suez et du canal de Panama	63
				A tous échos	63
				Espéranto	64

Par suite du mouvement de grève en Grande-Bretagne, la parution du présent Bulletin a été retardée.

COMMUNICATIONS DIVERSES

De Washington à Londres, par la voie de Berne.

Parmi toutes les conventions votées par les Conférences internationales du Travail, celle relative à la journée de huit heures, adoptée par la Conférence de Washington, reste pour les travailleurs d'une importance prépondérante. Bien que plus de six années se soient écoulées depuis son vote, parmi les Etats européens, seules la Bulgarie, la Grèce et la Tchécoslovaquie ont ratifié la Convention et adapté leur législation à la teneur de ses dispositions. L'Italie, la Lettonie et la Roumanie ont également notifié à Genève la ratification, mais ont mis certaines conditions à son application ou n'y ont pas encore procédé pour d'autres motifs. Les ratifications de la part de tous les pays industriels d'Europe, à l'exception de la Tchécoslovaquie, se trouvent donc encore en suspens. Cependant, même si dans un pays la ratification a été suivie de mesures législatives, cela ne veut pas encore dire que la journée de huit heures y ait été mise en vigueur selon l'esprit de la Convention de Washington. On ne peut en dire

autant que pour la Tchécoslovaquie et encore ce pays a-t-il prévu des restrictions importantes. En Grèce aussi bien qu'en Bulgarie, les lois sur la durée du travail ont été rédigées de manière à constituer à peine plus qu'une caricature de la Convention de Washington et ce qui a été publié jusqu'ici au sujet du projet de loi de Roumanie n'a absolument rien de commun avec la Convention.

Les grandes puissances qui se trouvent surveillées de plus près par les classes laborieuses ne se risquent pas à un bluff de ce genre et ont jusqu'ici évité la ratification. Elles ont même manqué de satisfaire à la disposition prévue par la Charte du Travail du Pacte de la Société des Nations, stipulant que des projets de loi y relatifs doivent être présentés aux Parlements dans les 18 mois après l'adoption d'une convention. Etant donné, toutefois, que cette politique d'atermoiements ne peut pas à la longue être pratiquée sans danger et que, ainsi que le Directeur du Bureau International du Travail l'a souligné à maintes reprises, le sort de la Convention des huit heures se trouve étroitement lié à celui du Bureau International du Travail, plusieurs Gouvernements essayent de se soustraire d'une autre façon aux stipulations de la Convention de Washington. Un an et demi après la Conférence de Washington, on découvrit soudainement que les textes adoptés n'avaient pas la clarté voulue et étaient susceptibles de diverses interprétations. Afin de remédier à ces soi-disantes déficiences, les ministres du Travail de Belgique, de France, d'Allemagne et de Grande-Bretagne se réunirent en septembre 1924 à Berne, sans arriver toutefois à se mettre d'accord. Or, cette Conférence a été suivie en mars dernier par une autre Conférence de ministres, tenue à Londres et à laquelle prit part, en outre des quatre pays participant à la Conférence de Berne, l'Italie. Cette Conférence a abouti à un meilleur résultat en tant que, après trois journées de délibérations secrètes, le texte suivant d'un «accord» a pu être publié.

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.

Article 1.

Il est entendu que la convention s'applique à tous les établissements industriels, quel que soit le nombre de personnes employées, à l'exception de ceux où ne sont occupés que des membres d'une même famille.

Il est entendu que le service postal téléphonique et télégraphique proprement dit se trouve en dehors de la portée de la convention, mais que la convention s'applique aux travaux de construction et de réparation pour le service postal téléphonique et téléphonique.

Article 2.

Il est entendu que la durée du travail est le temps pendant lequel le personnel est à la disposition de l'employeur; elle ne comprend pas les repos pendant lesquels le personnel n'est pas à la disposition de l'employeur et qui doivent être affichées conformément à l'article 8.

Article 5.

Il est entendu que les dispositions de l'article 5 peuvent s'appliquer à l'industrie du bâtiment.

Article 6 (a).

L'expression "travail spécialement intermittent", employée à l'article 6, doit être interprétée dans un sens restrictif.

Elle ne s'applique qu'à des occupations telles que celles de portiers, gardiens, préposés au service d'incendie et autres agents, qui ne concernent pas la production proprement dite et qui, par leur nature, sont occupées de longues périodes d'inaction pendant lesquelles ces agents n'ont à déployer ni activité matérielle ni attention soutenue et ne restent à leur poste que pour répondre à des appels éventuels.

Article 6 (b).

Il est entendu qu'il est de la compétence de chaque législation nationale de fixer le maximum des heures supplémentaires qui peuvent être effectuées en vertu de l'article 6 (b).

Il est entendu que l'obligation imposée par la convention de payer un salaire majoré s'applique seulement aux heures supplémentaires visées par l'article 6 (b).

Il est entendu que le minimum de majoration de 25 pour cent prévu par l'article 6 est obligatoire.

Semaine de cinq jours.

Un tableau réglant, sur une plus longue période que la semaine, la durée journalière du travail, pourra être établi dans les formes semblables à celles prévues par l'article 5, en vue de répartir les heures de travail, chaque semaine, sur cinq jours, ou toutes les deux semaines, sur onze jours, étant entendu que la durée moyenne du travail ne pourra en aucun cas excéder 48 heures par semaine.

Jour de repos hebdomadaire.

Il est entendu que les heures de travail au delà de la limite hebdomadaire de 48 heures qui, en raison de la nature des services à rendre, doivent s'effectuer le jour de repos hebdomadaire, doivent être considérées, soit comme des heures de travail tombant sous l'application de la législation nationale sur le repos hebdomadaire, soit comme des heures de travail réglées par les dispositions de l'article 6. Ceci ne s'applique pas aux heures faites en vertu des articles 2 (c), 3, 4 et 5.

Chemins de fer.

Il est entendu que les chemins de fer sont soumis à la convention. Dans la mesure où l'article 5 et l'article 6 (a) ne suffisent pas pour les besoins des chemins de fer, les heures supplémentaires nécessaires à cet effet sont autorisées en vertu de l'article 6 (b).

Récupération des heures chômées.

Il est entendu que lorsque des Etats admettent que des heures soient faites au delà de 48 heures par semaine, en vue de récupérer les heures chômées pour fêtes locales exclusivement, ces heures doivent être comprises dans le maximum des heures supplémentaires fixé en vertu de l'article 6, et majorées comme telles conformément au dit article.

Article 14.

1. Il est entendu que chaque gouvernement insérera l'article

14 dans la législation nationale, en vue d'appliquer la convention.

2. Il est entendu qu'il ne sera fait usage de l'article 14 que dans le cas d'une crise affectant l'économie nationale dans une mesure telle qu'elle menace la vie même de la nation.

Toutefois, une crise économique ou commerciale qui n'affecterait que des branches spéciales de l'industrie ne peut être considérée comme mettant en danger la sécurité nationale au sens de l'article 14, de sorte que dans un tel cas la suspension de la convention ne serait pas justifiée.

En considérant l'étendue des conclusions, on supposerait que le texte de la Convention de Washington laisse en effet une grande latitude à diverses interprétations; cependant, une comparaison, même superficielle, des textes de Londres et de Washington démontre que le pouvoir d'interprétation de la haute diplomatie n'a pas réussi à ébranler sérieusement la clarté de la Convention. Il en est du moins ainsi pour les articles 1, 2 et 6 a; tandis que la déclaration disant que les chemins de fer sont assujettis à la convention est une affirmation qui va de soi. Pour autant que les Gouvernements ont cherché à tourner les dispositions en cause de la Convention de Washington, le texte de Londres a mis en échec ces tentatives. Il n'en est pas ainsi en ce qui concerne les autres points des conclusions de Londres.

Il ne s'agit plus ici d'interprétations, mais de modifications manifestes; par exemple là où, au sujet de l'article 5, il est stipulé tout court que les dispositions de l'article 5 peuvent s'appliquer à l'industrie du bâtiment, c'est à dire que pour cette industrie, la durée journalière du travail peut être réglée sur une base établie pour une période plus longue. Les ouvriers du bâtiment pourront donc, pendant les mois d'été, être obligés de travailler plus de 8 heures par jour et de 48 heures par semaine, tandis que, dans l'article 5 de la Convention de Washington, cette possibilité était limitée expressément aux cas où l'organisation de la durée du travail sur la base de 8 heures par jour et de 48 heures par semaine se trouvait exceptionnellement inapplicable et «seulement dans ces cas». Les ouvriers perdraient en outre — ceci en corrélation avec la conclusion de Londres au sujet de l'article 6 b — tout titre à une indemnisation pour les heures supplémentaires fournies pendant les mois d'été.

L'autorisation générale de répartir les heures de travail chaque semaine sur cinq jours ou toutes les deux semaines sur onze jours signifie également une modification à la Convention de Washington. L'article 2 b de cette Convention ne prévoit une prolongation semblable de la journée normale de travail que pour le cas de la suspension du travail le samedi après-midi et stipule de façon expresse: «Cette prolongation ne pourra cependant s'élever à plus d'une heure par jour».

Ce que les conclusions de Londres disent au sujet du «jour de repos hebdomadaire» ne trouve aucun appui dans le texte de la Convention. Si nous saisissons bien le sens du texte de Londres, il s'agit ici d'une tentative, réellement scandaleuse, de limiter la semaine de travail de 48 heures à six jours et de permettre, au delà de cette limite, le travail aux jours de repos hebdomadaire, conformément aux prescriptions nationales sur la journée de repos — c'est à dire en contournant la Convention de Washington.

Les autres parties des conclusions de Londres se trouvent dans un contraste, encore plus patent si possible,

avec l'esprit de la Convention de Washington. Avant tout, l'interprétation de l'article 6 b est douée d'une élasticité, susceptible, en certaines circonstances, de limiter considérablement la valeur des recommandations de Washington, car tandis que l'article en question prévoit que les autorités peuvent, au moyen de règlements pour diverses professions ou industries, permettre des exceptions temporaires en cas d'accumulation extraordinaire du travail, le texte de Londres permet, pour les chemins de fer par exemple, l'application générale de cette disposition et érige, de la sorte, en règle un droit accordé aux autorités pour des cas spéciaux de nature passagère.

La conclusion que «l'obligation imposée par la convention de payer un salaire majoré s'applique seulement aux heures supplémentaires visées par l'article 6 b» signifie une restriction de la portée de la Convention de Washington. Cette signification lui est conférée en corrélation avec la nouvelle interprétation de l'article 14. Cet article est de la teneur suivante: «Les dispositions de la présente Convention peuvent être suspendues dans tout pays par ordre du Gouvernement, en cas de guerre ou en cas d'événements présentant un danger pour la sécurité nationale». La dérogation aux dispositions de la Convention est par conséquent limitée à des cas concrets et nettement définis, au sujet desquels il est impossible qu'un malentendu surgisse. La Conférence de Londres a remplacé cette rédaction claire et non équivoque par un texte qui est beaucoup plus vague et ouvre la possibilité de rendre illusoire, au moyen de l'article 14, toute la Convention de Washington. Qu'est-ce en effet qu'une crise «menaçant la vie même de la nation»? Et quelles sont les caractéristiques d'une pareille crise, d'après la conception du législateur? Ici s'ouvrent, pour quiconque désire malmenier la Convention, des perspectives illimitées, car que ne réussirait-on à faire rentrer dans un paragraphe formulé de la sorte?

On sait à quoi visent les conclusions de la Conférence de Londres: l'Allemagne doit être mise dans la possibilité de ratifier la Convention de Washington et de l'ériger en loi, sans être, en même temps, liée par son application, en considération des charges de réparation découlant du traité de Versailles. Sans parler encore du fait que nous devons nous opposer à l'application en Allemagne de l'article 14, tel qu'il est interprété par la Conférence de Londres, nous affirmons que ladite Conférence s'est rendue coupable, par l'accord en cause, — d'une atteinte consciente à la Convention de Washington, atteinte contre laquelle la classe ouvrière doit élever ses énergiques protestations. Nous affirmons, en outre, qu'une Conférence de représentants gouvernementaux, quelle que soit sa composition, n'a pas compétence pour rédiger des interprétations de conventions votées par des Conférences internationales du Travail, mais que seul le Conseil d'administration du Bureau International du Travail a qualité pour cela. Toutefois, la Convention de Washington n'a plus besoin d'être interprétée. Sa rédaction est si claire et si nette que trouve seul à redire à ses articles, celui qui désire se soustraire à leur application.

Il est d'ailleurs fort douloureux que la Conférence de Londres contribue à hâter les ratifications. On comprendrait fort bien, par exemple, que des gouvernements qui n'étaient pas représentés à Londres, prennent précisément l'interprétation qui y fut rédigée comme prétexte pour ne pas procéder à la ratification ou pour soulever de nouvelles objections. Et vu qu'on s'est engagé sur la pente des interprétations, il ne serait guère étonnant, si les gouvernements qui ont été représentés à Londres découvraient un beau jour

qu'une nouvelle interprétation des interprétations rédigées à Londres s'impose. Nous assisterions de la sorte à une série illimitée de conférences qui nous rappelleraient le drame que nous joue la Société des Nations dans la question du désarmement, avec un nombre interminable de conférences préalables et de conférences préparatoires préalables. Quoiqu'il en soit: pour la classe ouvrière, le texte même de la Convention de Washington est seul de valeur décisive. Toute atténuation serait d'autant plus inadmissible que la Convention de Washington ne contient que les conditions minima de la réglementation internationale du travail, réclamée par les travailleurs.

—le.

La F. S. I. au sujet de la Conférence de Londres.

Les Communiqués de Presse, de la Fédération Syndicale Internationale (24 mars 1926) contiennent les considérations suivantes au sujet de la Conférence de Londres et de ses résultats:

«Afin de permettre un contact avec les instances compétentes, Jouhaux, Mertens et Oudegeest, membres du Bureau de la F. S. I., se rendirent à Londres. Après de longues délibérations et après avoir surmonté d'innombrables difficultés, on se mit unanimement d'accord sur l'interprétation à donner aux divers articles. Ce sont des interprétations marquées au coin de l'évidence, mais à propos desquelles il semble bien qu'elles avaient besoin d'une nouvelle discussion en commun. L'Angleterre, par exemple, ne savait pas d'une manière précise ce qu'il fallait entendre par «travail hebdomadaire», ce que pourtant l'on peut en général tenir pour connu. L'Allemagne croyait qu'en raison du plan Dawes, elle n'avait pas de liberté quant à la détermination de la durée du travail dans les chemins de fer, tandis que l'Italie opinait qu'en vertu de la convention, la possibilité devait exister de rattraper les jours fériés et les vacances en dehors de la journée de huit heures. Enfin, de profondes divergences de vue se révélèrent sur la portée de l'article 14 de la convention prévoyant que cette convention cesse d'être en vigueur en cas de guerre ou «en cas d'événements présentant un danger pour la sécurité nationale». L'Allemagne et l'Angleterre étaient d'avis que cette clause s'appliquait aussi aux crises économiques graves. Telles étaient les conceptions à l'égard de quelques points de première importance et l'on avança d'innombrables desiderata de nature secondaire. Le résultat de la conférence fut que dans la nuit du 13 mars, l'on aboutit, après de nombreux incidents, à un accord dans la question de l'interprétation générale — les droits des travailleurs, tels que ceux-ci les conçoivent jusqu'à présent, restant complètement garantis. La conférence était donc plutôt superflue et les objections contre la ratification devraient être tenues pour des prétextes créés de toutes pièces. Quelques gouvernements ont simplement réussi à énerver quelque peu la convention, vu que les quarts d'heure de liberté que l'on accordait dans certains pays et entreprises au cours de la matinée et de l'après-midi, ne seront pas considérés comme temps de travail. Au surplus c'est grâce à l'attitude des Ministres du Travail de France et de Belgique et aux efforts d'Albert Thomas, le Directeur du B. I. T., qu'on est parvenu à donner à la convention une interprétation qui laisse garanti le principe de la journée de huit heures.

Il faut attendre maintenant que le gouvernement anglais passe effectivement à la ratification de la con-

vention: ce qu'il convient d'envisager avec des doutes sérieux. Lorsqu'on discute de désarmement on fait observer que le désarmement moral devrait précéder le désarmement matériel. La même thèse vaut pour la ratification de la convention sur les huit heures. Avant que les gouvernements conservateurs ratifient, leur mentalité devrait d'abord changer. Mais nous sommes, pour le moment, bien loin de là et en Angleterre et en Italie.»

Le Directeur du Bureau International du Travail au sujet des résultats de la Conférence de Londres.

Le «Vorwärts» du 30 mars dernier annonce que lundi, 29 mars, dans l'après-midi,

M. Albert Thomas, Directeur du Bureau international du Travail, a donné aux représentants de la presse des explications concernant l'issue de la Conférence des Ministres du Travail à Londres et l'importance des accords réalisés par la Conférence au sujet de la Convention de Washington concernant la durée du travail. M. Thomas se déclara d'autant plus satisfait par le résultat de la Conférence, qu'il avait quelque peu appréhendé son issue. L'échec de la Conférence d'octobre 1924 à Berne l'avait rendu sceptique; la possibilité n'était pas exclue, en outre, que les tentatives d'interprétation de la Convention aboutiraient à un «Locarno social», c'est à dire à une convention spéciale pour un groupe d'Etats qu'il eût été difficile de faire rentrer dans le cadre de la convention générale. Ces craintes ne se sont heureusement, pas trouvées justifiées; il a même été possible d'arriver à une entente presque unanime sur la question. Les délégués ont acquis la conviction qu'en ligne générale, la durée du travail dans tous les pays européens oscille actuellement entre 8½ et 9 heures par jour. Les différences apparentes trouvent la plupart du temps leur cause dans le fait que les pays où la semaine de 48 heures est stipulée de façon plus expresse et plus étendue laissent plus de latitude aux heures supplémentaires, tandis qu'en Allemagne, par exemple, pays qui possède encore un assez grand nombre de contrats prévoyant des semaines de travail de 52 à 54 heures, le nombre des heures de travail supplémentaire est beaucoup plus limité. M. Thomas souligna particulièrement l'entente concernant la durée du travail aux chemins de fer et au sujet de la conception de crise «mettant en danger la sécurité nationale», définie par égard à l'article 14 de la Convention. La Conférence s'était ralliée à l'opinion que la réglementation internationale de la durée du travail devait passer avant toutes autres obligations, pareillement à ce qui avait été prévu dans l'accord concernant les finances autrichiennes de la Société des Nations. L'importance des conclusions de Londres se trouvait dans le fait que la ratification de la Convention de Washington serait désormais rapidement réalisée, à présent que les principaux états industriels d'Europe s'étaient mis d'accord à son sujet. Les états représentés à Londres (Allemagne, Grande-Bretagne, France, Belgique et Italie) ne s'étaient point engagés à ratifier la convention à une date déterminée; cependant, dans tous ces états, la préparation de la ratification était avancée au point de permettre de compter prochainement sur sa réalisation. En tout cas, depuis la Conférence de Londres, aucun des états participants n'avait plus la possibilité de repousser la Convention.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Nouvelle adhésion.

A adressé une demande d'adhésion:
l'Union du Personnel des Tramways de Riga (Lettonie).

Le Congrès général de Paris.

Ainsi qu'il a déjà été communiqué, le prochain Congrès général de l'I.T.F. se réunira à Paris, du 15 au 22 septembre, à l'Hôtel des Ingénieurs civils de France, 19 rue Blanche. L'ouverture du Congrès, ainsi que les allocutions de bienvenue auront lieu le 15 septembre au matin, après quoi le Congrès se séparera pour la tenue des Conférences spéciales. Des détails concernant ces conférences seront publiés ultérieurement.

Le 16 septembre sera également affecté aux conférences spéciales et le 17 aux travaux de traduction et de dactylographie, afin que les résolutions puissent être distribuées aux délégués le 18 septembre, quand le Congrès se réunira à nouveau en séance plénière. Le dimanche 19 est réservé à une excursion offerte par les camarades français, après quoi les travaux du Congrès seront terminés probablement le 21 ou, à la rigueur, le 22 septembre.

Les propositions présentées pour l'inscription à l'ordre du jour ont été envoyées aux organisations; des amendements éventuels doivent être en notre possession avant le 15 juin.

Le rapport moral sera envoyé le plus tôt possible aux organisations. *Les groupements n'ayant pas encore répondu au questionnaire concernant l'effectif et la situation financière sont priés de le faire au plus tôt.*

Nouvelle brochure sur les conditions de travail du personnel des chemins de fer.

Une circulaire a été envoyée aux organisations concernant la publication d'un troisième volume sur les conditions de travail. Nous comptons recevoir des promptes réponses.

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes:

Union tchèque de Cheminots	fl.	480.—
Union norvégienne des Employés des Chemins de fer	„	92.—
Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie	„	578.84
Union suédoise des Transports	„	929.58
Fédération française des Ports et Docks (restant 1925)	„	222.75
Union yougoslave de Cheminots 1925	din.	500.—
„ „ „ „ 1926	fl.	82.—
Union britannique de Mécaniciens et Chauffeurs	£	50.—
Union allemande des Ouvriers des Transports de Tchécoslovaquie	fl.	298.08
Union lettone de Gens de mer	„	21.—
Syndicat espagnol de Cheminots	„	280.—
Union belge des Ouvriers du Transport	„	1420.—
Union autrichienne des Transports	„	1035.—
Union suédoise de Gens de mer	„	34.50
Fédération des Cheminots luxembourgeois	„	301.80

Bulletin d'Information, année 1925.

Notre ancienne imprimerie à Osabrück a expédié au début d'avril aux organisations adhérentes des exemplaires reliés de l'année 1925.

Compte-rendu de la session du Conseil général des 1 et 2 avril 1926.

La session annuelle du Conseil Général de l'I.T.F. eut lieu à Amsterdam, les 1 et 2 avril. Etaient présents: C. T. Cramp (Président, Londres); J. Döring (Berlin); M. Bidegaray (Paris); Ch. Lindley (Stockholm); K. Weigl (Vienne), suppléant pour A. Forstner souffrant; J. Henson (Londres); H. Jochade (Berlin); T. Gómez (Madrid); C. Mahlman (Anvers); G. Sardelli (Rome); W. Brodecky (Prague); les deux membres du Comité Directeur, J. Brautigam et P. Moltmaker, et les deux Secrétaires.

Rapport moral du Secrétariat.

Après approbation du procès-verbal de la session précédente, un débat prolongé eut lieu sur le rapport moral du Secrétariat qui fut voté à l'unanimité. Il ressort de ce rapport que, depuis la session précédente du Conseil Général, 3 organisations ont fait des demandes d'admission et que l'I.T.F. entretient avec plusieurs autres des relations qui permettent d'espérer une adhésion prochaine. L'activité du Secrétariat de la Section des gens de mer a été particulièrement vive, en vue de la prochaine Conférence internationale du Travail devant s'occuper de questions maritimes.

Une collaboration avec l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande, dans le but d'obtenir une régle-

mentation internationale des heures de travail, est imminente. Une conférence de délégués des travailleurs de la navigation rhénane eut lieu à Mannheim; des représentants d'Allemagne, de Belgique, de Hollande et de Suisse y participèrent. Fut tenue, en outre, à Amsterdam une Conférence internationale du Personnel supérieur des Chemins de fer, à laquelle prirent part trois organisations non-adhérentes. Une conférence des organisations des ports de la mer du Nord doit se réunir à Rotterdam les 6 et 7 mai.

Rapport financier et budget pour 1926.

Le rapport financier pour 1925, vérifié par la Commission de Contrôle, ainsi que le budget pour 1926 furent approuvés à l'unanimité. Il fut décidé de prier les quelques organisations ayant encore des arriérages, de régler leurs cotisations avant le Congrès général.

L'exercice 1925 accuse, après les amortissements d'usage, un solde créditeur de fl. 8.000.—, tandis que le budget pour 1926 prévoit un excédent de fl. 12.000.—, les recettes ayant été calculées sur une base de 2.000.000 membres. Les dépenses pour publications ont été évaluées à fl. 16.500, celles pour Conférences et Congrès à fl. 14.000.—.

Demandes d'adhésion.

Les demandes d'adhésion des organisations ci-après furent ratifiées à l'unanimité des voix: Fédération tchèque de Mécaniciens, 7000 membres dont 5000 au service actif; Fédération des Cheminots des Indes britanniques, 56.000 membres; Union du Personnel des Tramways de Riga (Lettonie), 420 membres.

Situation en Italie.

Un échange de vues détaillé eut lieu sur la situation qui existe en Italie; les organisations ont été informées par lettre des mesures qui ont été décidées.

Demandes de secours.

Concernant les demandes de secours reçues de certains pays, une décision sera prise après examen de la situation.

Conflit dans l'industrie minière de Grande-Bretagne.

Ne disposant pas de données certaines concernant l'issue possible du conflit dans les mines anglaises, le Conseil Général n'a pu prendre de décisions définitives à cet égard. Il résolut d'inviter, dans le cas d'une grève des mineurs anglais, les organisations adhérentes à faire ce qui était en leur pouvoir pour venir en aide aux camarades anglais. Considérant la grande importance de la question, le Conseil Général estima que le mouvement ouvrier tout entier devait se placer derrière les mineurs anglais.

Préparation du Congrès de Paris.

Après que Bidegaray eut exposé le programme élaboré par les organisations françaises et les mesures prises pour la préparation du Congrès, il fut décidé de ne pas inviter les Syndicats russes.

Congrès mondial des Migrations.

Le Président, C. T. Cramp, et le Secrétaire général, Edo Fimmen, furent désignés comme délégués de l'I.T.F. au Congrès des Migrations, convoqué à Londres par la Fédération Syndicale Internationale et l'Internationale Ouvrière Socialiste.

Divers.

L'I.T.F. a été représentée à la Conférence de la F. S. I. pour les pays balkaniques par son Secrétaire général.

Il fut décidé pour le cas où l'I.T.F. serait invitée à se faire représenter à la Conférence internationale de la circulation routière, devant se réunir à Paris le 20 avril, d'y déléguer le camarade Reitz, de la Section nationale des Chauffeurs, au sein de la Fédération allemande du Trafic.



Une Conférence internationale du Personnel des cadres et des services administratifs des Chemins de fer.

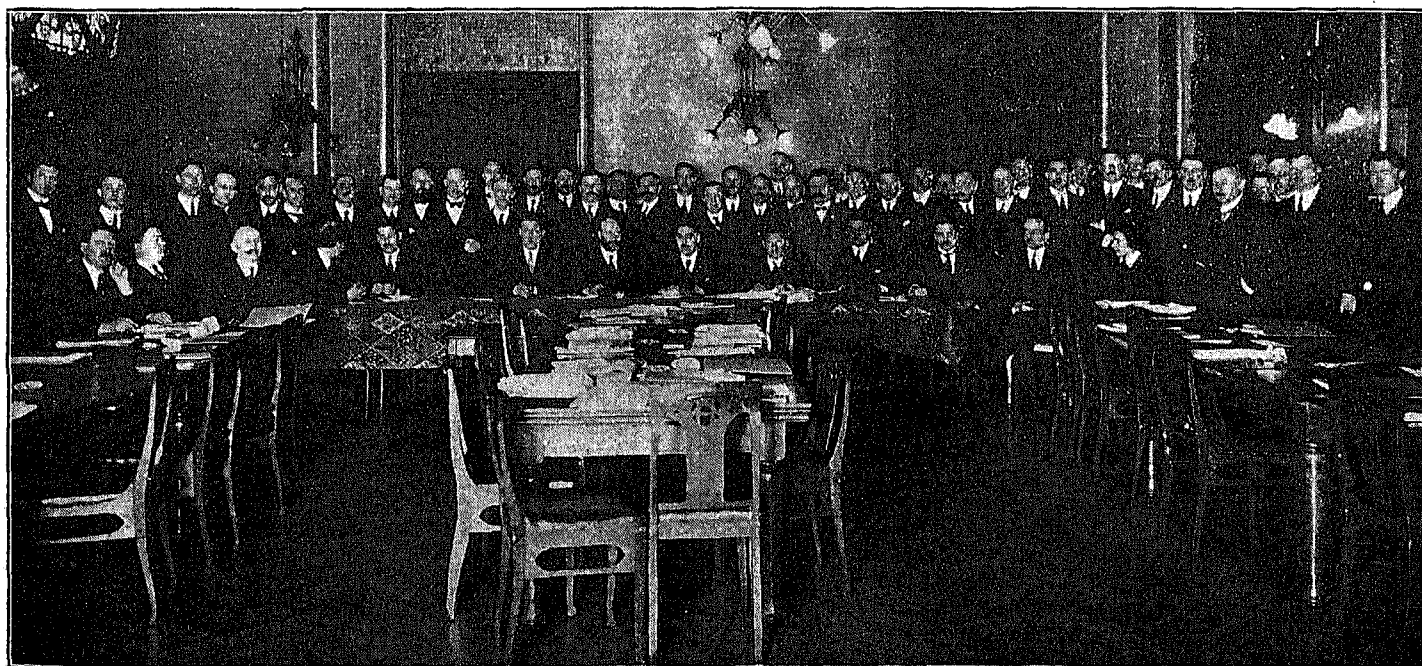
Les 30 et 31 mars dernier, eut lieu à Amsterdam, sous les auspices de la section des Cheminots de la Fédération Internationale des Transports, une Conférence internationale du Personnel des cadres et des services administratifs des Chemins de fer, conférence à laquelle participèrent 16 organisations

adhérentes et 3 organisations non-adhérentes, groupant au total 1.212.302 membres dont 153.362 agents des cadres et employés. Ce dernier chiffre englobe 22.922 employés affiliés aux organisations non-adhérentes de France, de Belgique et des Pays-Bas.

Un nombre d'organisations d'agents des chemins de fer (du Canada, des Indes Néerlandaises, de Yougoslavie, de Bulgarie et de Tchécoslovaquie) qui se trouvaient empêchées de se faire représenter à la Conférence, — avaient envoyé leurs bons voeux pour la réussite des travaux.

Un rapport écrit concernant l'organisation du personnel des cadres des services administratifs, ainsi que des tableaux donnant un aperçu de la durée du travail, des traitements, du congé annuel, du secours en cas de maladie et de la pension de retraite en vigueur pour les dites catégories avaient été soumis aux délégués.

La Conférence était présidée par C. T. Cramp, Président de l'I.T.F.



N. N a t h a n s, Secrétaire de la Section des Chemins de l'I.T.F. ouvrit les discussions concernant le point 1 de l'ordre du jour: "Les organisations du personnel des cadres et des services administratifs et celles des autres agents des chemins de fer dans les divers pays"; il rapporta de façon détaillée sur la situation existant au point de vue organique parmi le personnel des chemins de fer et souligna la nécessité d'une collaboration aussi étroite que possible entre les travailleurs manuels et intellectuels des chemins de fer.

Après lui, A. G. W a l k d e n, Secrétaire de l'Association des Employés des Chemins de fer anglais, donna une introduction aux débats concernant le point 2 de l'ordre du jour: "Le développement des organisations du personnel des cadres dans la lutte pour l'amélioration des conditions de travail et dans la lutte générale de la classe ouvrière". Il donna un aperçu du développement du mouvement syndical parmi les travailleurs intellectuels anglais, plus particulièrement parmi ceux des chemins de fer et il signala les résultats obtenus par son organisation. Il affirma que s'étaient trompés ceux qui avaient prétendu que son organisation se ressentirait défavorablement de son adhésion au Trade Union Congress, au parti travailliste et à l'I.T.F. Il s'était trouvé, au contraire, que sa participation à la lutte générale de la classe ouvrière avait renforcé l'organisation sous tous les rapports.

Les délégués suivants participèrent à la discussion qui fit suite: Bloothoofd (Fonctionnaires, Pays-Bas), Prawitz (Allemagne), Moltmaker (Pays-Bas), König (Autriche), Dobbie (Grande-Bretagne) et Willemsen (Fonctionnaires, Pays-Bas).

Sur ce, la Conférence écouta un rapport de V. L a n g, Secrétaire de la Fédération suisse des Cheminots, sur la tâche du personnel supérieur dans la lutte pour la socialisation et la co-gestion, après quoi la résolution ci-après fut votée à l'unanimité des voix:

"La Conférence de délégués d'organisations groupant des agents des cadres et des services administratifs des chemins de fer, convoquée par l'I.T.F. et réunissant des délégués de treize pays différents, représentant 1.212.302 membres — dont 153.362 faisant partie des catégories sus-mentionnées — ayant entendu le rapport concernant l'organisation de ces catégories et d'autres groupes de travailleurs du rail, ainsi que le rapport sur la socialisation et la co-gestion,

estime qu'une collaboration nationale et internationale aussi étroite que possible entre tous les agents des chemins de fer est plus nécessaire que jamais et que, dans les pays où des organisations spéciales existent pour les agents des cadres et des services administratifs, une collaboration avec l'organisation générale est nécessaire, tant pour la sauvegarde de leurs propres intérêts que des intérêts de tous les travailleurs du rail et de la classe ouvrière toute entière.

La Conférence adresse aux organisations qui se trouvent encore à l'écart de l'I.T.F. une cordiale invitation pour qu'elles viennent occuper leur place dans le mouvement international et aident, de la sorte, à promouvoir la paix et le progrès dans le monde entier et à hâter la socialisation des moyens de transport, sous le contrôle et la direction des travailleurs et des représentants de la communauté dans les divers pays."

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

TCHECOSLOVAQUIE (Suite).

VI. La fixation des conditions de travail.

Les conditions de salaire et de travail du personnel des chemins de fer, ainsi que celles des autres salariés de l'Etat sont réglementées par la loi. Avant qu'une loi ne soit soumise au Parlement, le Conseil central de délégués du personnel, éventuellement après entente des représentants des organisations, est appelé à donner son avis. Les conditions sont incorporées dans un règlement de service (Dienstordnung).

VII. Les conditions de travail (Statut du personnel).

Il existe des prescriptions concernant le statut disciplinaire des agents des chemins de fer de Tchécoslovaquie. Les agents ont le droit de faire appel de la punition infligée, dans les 14 jours à partir de la date à laquelle la punition a été portée à la connaissance de l'intéressé. L'appel peut se faire contre la constatation de la culpabilité, contre la punition, contre la condamnation ou non avec sursis, ainsi que contre l'autorisation ou la non-autorisation de commencer une nouvelle action disciplinaire. Il est également possible de faire valoir des objections contre des fautes commises dans l'action disciplinaire. L'appel a un effet dilatoire. Il n'y a pas d'appel possible contre les condamnations à une amende jusqu'à concurrence de 10 couronnes (voir pour des informations ultérieures le chapitre XII).

La révocation disciplinaire entraîne la perte de tous droits et titres acquis. Les Statuts des institutions accordant la pension de retraite et la pension d'invalidité contiennent des dispositions concernant les droits d'un agent révoqué et des membres de sa famille. Dans les cas qui demandent un examen spécial, la Commission disciplinaire peut recommander à la Direction, s'il s'agit d'un agent sans ressources ayant de longues années de service, d'attacher à la révocation les mêmes avantages pour les membres de la famille, que ceux accordés en cas de décès.

A l'effet de mener l'action disciplinaire ont été créés: a) des Chambres disciplinaires, au siège de chaque direction de réseau; b) une Cour disciplinaire, siégeant auprès du ministère des Chemins de fer.

Les Chambres disciplinaires sont composées: 1) d'un président et de deux suppléants, désignés par le ministre des Chemins de fer parmi les fonctionnaires juriscultes; 2) de 18 assesseurs, désignés par la Direction des Chemins de fer; 3) de 108 assesseurs, désignés au sort dans 17 groupes créés d'après les divers services. Les membres des Chambres disciplinaires sont désignés pour trois ans. Les Chambres et la Cour disciplinaire délibèrent et décident en sous-commissions (Senaten), composées du président ou de son suppléant et de 4 assesseurs (deux désignés au sort et deux nommés). La Cour disciplinaire est compétente comme autorité d'appel des décisions des Chambres disciplinaires. Elle se compose: 1) d'un président et de 2 suppléants nommés par le ministre des Chemins de fer parmi les fonctionnaires juriscultes; 2) de 20 assesseurs nommés par le ministre des Chemins de fer; 3) de 20 assesseurs, désignés au sort parmi les employés travaillant au ministère des Chemins de fer. La Direction n'a pas le droit de licencier un agent en passant les Chambres disciplinaires.

Le Parlement peut décider une compression des effectifs et il a effectivement fait usage de ce droit. Les agents ont la possibilité d'exercer des fonctions publiques sans perte de salaires et sans préjudice à leur avancement.

VIII. Durée du travail.

Par la loi du 19 décembre 1918, relative à la journée du travail, la journée de huit heures a été introduite aux chemins de fer de Tchécoslovaquie. La durée du travail effectif ne peut pas excéder 8 heures par jour et 48 heures par semaine. Le ministre pour la Prévoyance sociale a qualité pour prescrire un règlementation différente de la durée du travail dans les entreprises de transport; la durée totale ne peut, cependant, dépasser 192 heures en quatre semaines. Des règlements et décrets du ministre des Chemins de fer règlent l'application de la loi des 8 heures aux chemins de fer.

Une différence est établie entre le travail effectif et la durée de présence. Nous faisons suivre ci-après un

aperçu de la réglementation qui existe pour les diverses catégories du personnel.

Personnel de la locomotive:

Durée du travail maximum 192 heures en 4 semaines. Est considéré comme durée du travail le temps passé sur les locomotives ou occupé par des travaux secondaires avant ou après la course. La durée accordée pour les travaux préparatoires a été limitée à une heure avant le moment du départ du train. Dans les remises qui se trouvent éloignées des gares et pour lesquelles un horaire spécial règle les courses entre la gare et la remise, la durée accordée pour les travaux préparatoires est limitée à une heure avant le départ de la locomotive de la remise. Une heure est, en outre, complée pour l'extinction des feux de la locomotive après l'arrivée du train dans la gare ou dans la remise; au cas où le personnel de la locomotive n'effectue pas lui-même les travaux d'extinction, on n'accorde qu'un délai de 20 minutes pour la rentrée de la locomotive. Il y a d'autres travaux secondaires qui sont calculés pour la durée totale qu'ils occupent. Pour le lavage intérieur de la locomotive, on compte 4 heures, tandis que les agents ont droit à 2 heures par mois pour l'apprentissage. Les retards des trains ne sont pas considérés comme durée du travail et les agents n'ont droit à aucune indemnisation spéciale. Lorsqu'un train a régulièrement un retard qui fait que la durée du travail de 192 heures en 4 semaines est constamment dépassée ou que la durée du repos reste constamment au-dessous du minimum, il faut que le tableau des tours de service soit modifié. Les heures supplémentaires fournies par le personnel de la locomotive ne sont pas spécialement rétribuées, mais considérées comme étant comprises dans les indemnités de parcours mensuelles (voir chapitre IX). La durée du repos s'élève généralement à dix heures dans la gare d'attache et à six heures dans la gare où s'effectue le retour. Le personnel de la locomotive doit bénéficier, dans une période de trois semaines, d'une durée de repos complet d'au moins 32 heures consécutives; ce repos devra, si possible, tomber un dimanche. La durée du parcours, y compris les travaux de préparation et d'extinction, peut se monter, au maximum: sur les trains rapides à 9 heures, sur les trains omnibus à 11, sur les trains de marchandises et dans le service des manoeuvres à 14 et sur les chemins de fer d'intérêt local à 16 heures. Les pauses dans les gares de retour sont considérées comme durée de repos. Le service des manoeuvres est effectué par coupures de 12 heures de service, alternées par 24 heures de repos; après le 4ème tour de service, les agents ont droit à 36 heures de repos. Une pause de 52 minutes au total est accordée pendant chaque tour de service. Le service ininterrompu dans des remises, ateliers, usines de gaz et centrales électriques est réglé de la même façon que celui du personnel affecté au service des manoeuvres. Le personnel dont le travail n'est pas réglé par tours de service, travaille, dans ces installations, 48 heures par semaine.

Personnel des trains:

Durée maximum du travail, 192 heures en 4 semaines. Sont compris dans la durée du travail du personnel des trains: 1°. les travaux de préparation, 2°. la course du train d'après les horaires, 3°. tous les travaux réclamant la présence du personnel dans la gare. Le temps accordé pour les travaux de préparation s'élève pour les chefs de train employés sur les lignes principales à une heure, pour les autres gardes-convois à une demi-heure avant le moment du départ du train. Dans les gares de formation des trains, ce délai peut être prolongé selon la nécessité, mais il ne peut pas dépasser deux heures. Sur les chemins

de fer d'intérêt local, les travaux de préparation sont calculés pour tous les agents des trains à raison d'une demi-heure avant le départ du train. Les travaux secondaires après l'arrivée dans la gare terminus sont calculés à raison d'un quart d'heure; sur les chemins de fer d'intérêt local, il n'est point calculé de délais pour ces travaux.

La durée du service en cas de parcours en un seul sens ne peut pas, en principe, excéder 12, et en cas de nécessité urgente, 14 heures; sur les chemins de fer d'intérêt local, elle est de 16 heures au maximum. Lorsque la course de retour suit immédiatement, la durée totale du service peut être prolongée jusqu'à 18 heures, au cas où le service a été commencé au début de la matinée, il faut cependant qu'une interruption d'au moins deux heures, la durée des travaux secondaires non comprise, soit accordée entre les deux courses.

Les autres conditions relatives au paiement des heures supplémentaires, heures de repos et apprentissage sont identiques à celles en vigueur pour le personnel de la locomotive.

Personnel des gares:

Durée maximum du travail 192 heures en 4 semaines. En cas de simple présence, le maximum sus-visé peut être dépassé; cependant, la durée du travail effectif ne peut pas excéder 6 heures par jour et 144 heures en 4 semaines. Au cas où cette limite est dépassée, il faut qu'une rétribution supplémentaire ait lieu. Les agents effectuant leur service de jour ont droit, une fois par semaine, à 32 heures de congé, ceux qui s'alternent, en équipes de jour et de nuit, doivent avoir au moins 32 heures de repos consécutif par 3 semaines, repos qui doit, si possible, tomber un dimanche. Le calcul de la durée du travail pour les chefs du mouvement est réglé d'après le nombre des trains qu'ils expédient; pour les télégraphistes, il varie d'après le nombre moyen des télégrammes expédiés par jour. Pour les autres catégories, le principe est appliqué, comme règle générale, qu'en cas de service de jour, douze heures de service s'alternent avec douze heures de repos, et qu'en cas de service ininterrompu, douze heures de service s'alternent avec 24 heures de repos.

Personnel des services administratifs:

Durée du travail 8 heures par jour, adaptée aux nécessités locales. Le repos est généralement accordé le dimanche. Lorsqu'un service dominical restreint est nécessaire, le personnel concerné a droit à un jour de congé pendant la semaine. Si ce jour de congé ne peut pas être accordé, les heures de service effectuées le dimanche sont rétribuées d'après le taux des heures supplémentaires.

Personnel du service de la voie:

La durée du service est également divisée en durée du travail et durée de présence. Partout où le personnel peut être employé en service effectif, la durée du travail est calculée de manière à ne pas dépasser un maximum de 192 heures en 4 semaines. Lorsque, cependant, le service consiste en travail effectif et en présence, la durée du service est prolongée au-delà du maximum de 192 heures; la durée totale du travail effectif ne peut, cependant, dépasser 144 heures en 4 semaines. Les femmes sont admises au service de surveillance de la voie, cependant uniquement à titre exceptionnel; leur service ne peut consister qu'en des travaux devant être effectués à des intervalles réguliers, tel que l'éclairage des signaux et le service des barrières, si celles-ci se trouvent à proximité de leur habitation.

Personnel des services centraux et régionaux:

La durée du travail du personnel employé auprès des services centraux et régionaux n'excède généralement pas 7 heures par jour.

Le congé annuel est réglé comme suit:

Catégories du personnel	Ancienneté		
	moins de 10 années	10-20 années	plus de 20 années
Employés	14 jours	3 semaines	4 semaines
Employés-aspirants . .	14 ..	14 jours	14 jours
Agents et ouvriers . .	8 ..	10 ..	14 ..

Pour le personnel non commissionné, la durée du congé est réglée comme suit:

Durée de service de 1 à 3 ans	3 jours
" " " " 3 à 6 "	6 "
" " " " plus de 6 ans	8 "
" " " " " " 10 ans comme pour le personnel commissionné.	

Les congés doivent être pris comme règle générale entre le 1er mai et la fin de septembre. La durée du service militaire ne diminue en rien les droits au congé annuel.

Le travail dominical et nocturne n'est pas rétribué à un taux plus élevé que les heures normales. Les heures supplémentaires sont généralement payées, à moins qu'il ne soit stipulé expressément qu'aucune indemnisation n'aura lieu. Ceci s'applique à tous les agents qui touchent des allocations secondaires, tels que, par exemple, le personnel de la locomotive et des trains. Les heures supplémentaires sont généralement payées à 25 % au-dessus du taux normal; les heures supplémentaires effectuées pendant le service de simple présence, ne sont, cependant, rétribuées qu'à une partie du taux prévu pour le travail effectif.

XI. Le libre parcours.

Le personnel a droit au libre parcours dans les limites des règles suivantes: employés à partir de la VIème échelle de traitement, en première classe; employés, employés-aspirants et agents touchant un traitement annuel d'au moins 7 000 couronnes, deuxième classe; tous les autres agents, troisième classe. Les ouvriers ne bénéficient de ce droit qu'après cinq années de service.

Pour les agents au service actif, le nombre des billets de transport gratuit est limité à douze par an sur une distance d'au moins 50 kilomètres, valables sur des trains-omnibus et ne donnant pas droit à un arrêt en deçà de ladite distance. Dans les cas exceptionnels, le personnel peut utiliser des trains rapides sur un parcours d'au moins 200 kilomètres. Les employés de la sixième échelle de traitement et au-dessus bénéficient de permis permanents de libre parcours en première classe, valables sur le réseau entier et sur tous les trains.

Le personnel a, en outre, droit au transport gratuit pour consulter un médecin, pour se rendre dans un sanatorium ou pour quelque traitement médical; dans des cas spéciaux également, pour la visite chez un spécialiste. Il y a droit, en outre, lors de déplacement pour raisons de service.

Les membres de la famille, pour autant qu'ils vivent dans le ménage d'un agent et sont entretenus par lui, bénéficient également de facilités de parcours (épouses, enfants, parents). Les fils ont droit au parcours gratuit jusqu'à l'âge de 21 ans ou jusqu'à la fin des études à une institution d'instruction publique et, au

plus tard, jusqu'à un an après la fin des études universitaires; les filles y ont droit jusqu'à leur mariage ou jusqu'à ce qu'elles soient en mesure de pourvoir à leur entretien. Les membres de la famille ont droit à trois billets gratuits par an sur n'importe quelle distance et valable pour les trains-omnibus (trains rapides dans les cas exceptionnels). Ils ont, en outre, droit au transport gratuit pour consulter un médecin, en cas de déplacement pour raison de service, ainsi que deux fois par mois pour l'achat de vivres; les enfants ont droit au transport gratuit pour visiter l'école ou l'apprentissage.

Il existe encore des prescriptions concernant la délivrance de billets au prix de régie et à demi-prix. En cas de déménagement, le transport des meubles se fait gratuitement. Les agents et leurs familles ont également droit au transport à prix réduit pour les bagages, les vivres, etc. en cas de séjour à la campagne pendant les mois d'été.

Les retraités et leurs familles, ainsi que les veuves et orphelins d'agents des Chemins de fer de l'Etat, bénéficient de facilités de circulation analogues, bien que dans une mesure réduite.

En ce qui concerne le transport gratuit sur les chemins de fer étrangers, les règlements y relatifs sont généralement basés sur le principe de la réciprocité; les agents au service actif ont généralement droit à un voyage par an, les membres de la famille dans certains cas au voyage au prix de régie ou à prix réduit. Des conventions de réciprocité existent avec les administrations des chemins de fer d'Autriche, d'Alsace-Lorraine, d'Italie, de Yougoslavie, d'Allemagne, de Hollande, de Pologne, de Roumanie et de Suisse.

Les billets de libre parcours sont délivrés sur des formules spéciales qui sont en vente à 20 heller pièce. Pour obtenir un permis permanent, il faut toujours payer une taxe qui, les droits de timbre non compris, varie de une à sept couronnes.

Tout abus des facilités de parcours est puni aux termes du règlement de service; il entraîne, en outre, la perte des dites facilités pendant un an, aussi bien pour la personne de l'agent que pour les membres de sa famille.

Le 7e Congrès fédéral des cheminots français.

Le Congrès de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer, tenu à Paris, du 24 à 26 mars dernier, fut un témoignage des progrès réalisés par l'organisation qui, graduellement, se remet des graves atteintes qui lui furent portées par la scission.

Le grand nombre de délégués — il y en avait près de 400, parmi lesquels beaucoup de jeunes — de même que le ton impartial des débats, l'ordre du jour étendu et les décisions prises, en sont autant de preuves.

Les rapports publiés avant le Congrès contiennent d'ailleurs des chiffres encourageants: le nombre de nouvelles adhésions fut en 1923 de 10082, en 1924 de 13554, en 1925 de 24317 et pendant le 1er trimestre de 1926 déjà d'environ 8.200, ce qui fait que le nombre d'adhérents à jour de leurs cotisations a dépassé les 50.000. La situation financière s'améliore également. Les dettes des années précédentes ont pu être amorties, en dépit des difficultés énormes nées du renchérissement de la vie et de la dépréciation du franc. On a même envisagé la création d'un fonds de réserve, rendue possible par l'augmentation des cotisations votée par le Congrès.

Un programme de revendications fut formulé portant entre autres points sur: la réintégration des révoqués; l'application de la loi d'amnistie à tous les cheminots; l'application intégrale de la loi des 8 heures; l'augmentation générale des salaires (base: 7000 frs. de salaire fixe, plus 740 frs. de salaire mobile et 100 frs.

d'acompte par mois, à partir du 1er novembre 1925); la révision du statut du personnel. Les réunions des diverses sections techniques formulèrent en outre des revendications intéressant particulièrement leur section.

Le premier jour du Congrès déjà, une délégation se rendit auprès du président du Conseil pour plaider en faveur des revendications concernant les indemnités de résidence (augmentation du maximum de 2400 à 3600 frs., majoration de 50 % par enfant, extension du bénéfice aux retraités) et pour protester contre les avilissements qui menacent le personnel du réseau d'Alsace-Lorraine et le danger que celui-ci passe à l'exploitation privée, pour insister, enfin, en faveur de l'introduction de l'attelage automatique et de l'amélioration des facilités de circulation et des congés.

Fut élu Secrétaire général Jarrigion, à la place de Le Guen qui avait donné sa démission.

Etaient présents au Congrès en qualité d'auditeurs, outre Jouhaux de la C.G.T. qui fit un discours sur la situation économique de la France et la position de la classe ouvrière, des délégués des organisations de cheminots de Grande-Bretagne, de Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas qui donnèrent un aperçu de la situation existant dans leurs pays respectifs ainsi qu'un représentant de l'Internationale des Transports. Ce dernier souligna la nécessité de l'unité organique du mouvement ouvrier, tout en s'opposant au «front unique» et exprimant l'espoir que les syndicats russes se décideraient dans un délai rapproché à venir grossir les rangs de la Fédération Syndicale Internationale; il insista également dans son discours en faveur de l'augmentation des cotisations fédérales et établit un parallèle entre les taux payés dans différents pays.

N.

Nouvelles atteintes aux droits des cheminots hongrois.

On nous écrit de Hongrie, à propos de l'article paru dans le numéro de mars du Bulletin, que «d'orientation chrétienne» vise à porter de nouvelles atteintes aux droits des cheminots. D'après les Statuts de la Caisse des Retraites des Chemins de fer de l'Etat, font partie du groupe A, les ouvriers spécialistes travaillant dans les ateliers et, exceptionnellement, les manoeuvres journaliers devant effectuer un travail particulièrement dangereux.

Ce fut en 1907, après une lutte acharnée, que les travailleurs réussirent à faire incorporer cette disposition aux Statuts. Par la suite, il y eut de longues discussions concernant la question de savoir quels travaux devaient être considérés aux chemins de fer comme étant «particulièrement dangereux». La question fut tranchée par le Président des chemins de fer d'Etat de façon défavorable pour certaines catégories du personnel. Certains ouvriers devant effectuer un travail très dangereux furent classés dans le groupe B où la pension complète n'est atteinte qu'après 40 années de service. En ce qui concerne les journaliers au service des ateliers, il fut décidé à l'unanimité qu'en vue de leur travail varié, comportant la plupart du temps de gros risques, ils seraient classés dans le groupe A et retraités après 30 années de service.

Or, il y a quelques semaines, un bruit se répandit parmi le personnel des ateliers du Nord à Budapest, disant que les journaliers seraient éliminés du groupe A et classés dans le groupe B. Les journaliers furent invités par le chef de l'atelier à remettre leurs papiers de la Caisse de Retraite; plusieurs d'entre eux s'y refusèrent alléguant la clause des Statuts disant que si une diminution du salaire d'un membre se produit, il restera groupé dans l'ancienne classe de retraite,

à moins de demander son transfert dans une classe inférieure. Les Statuts ne contiennent aucune disposition autorisant le transfert d'un membre, classé depuis longtemps dans le groupe A, dans un groupe moins favorable.

Les propagandistes de l'organisation «chrétienne» des cheminots ont demandé aux ouvriers sous l'impression de la nouvelle, s'ils étaient membres de l'organisation et leur ont promis que, s'ils adhéraient, l'organisation ferait ce qui était en son pouvoir pour écarter la menace. Etant donné que rien ne justifie cette atteinte aux droits acquis, il est manifeste que la menace de transférer les ouvriers du groupe A dans le groupe B est née dans le cerveau des agitateurs chrétiens, pour recruter de nouveaux adhérents à leur organisation.

ERRATUM. On est prié de lire à la dernière ligne de l'article publié dans le numéro précédent concernant la situation des cheminots hongrois: «3.000.000 couronnes par mois» au lieu de «par an».

Rendement augmenté des cheminots australiens

En comparaison de l'exercice 1923/24, les résultats d'exploitation des chemins de fer australiens accusèrent, pour l'exercice 1924/25, le déplacement suivant:

Rentrées brutes	augmentation 24,4 %
Frais d'exploitation	8,7 %
Rentrées nettes	132,83 %
Service intérêts	11,32 %
Salaires et traitements	6,22 %
Effectif du personnel	8,46 %
Voitures-kilomètres	12,0 %
Locomotives-kilomètres	11,4 %
Transport marchandises	18,9 %

Ces chiffres démontrent que le rendement du personnel des chemins de fer d'Australie a considérablement progressé et que l'augmentation de la rétribution n'a pas marché de pair avec cet accroissement. En effet, le pourcentage des bénéfices a augmenté de 122,3 %, tandis que la proportion entre les dépenses et les rentrées a fléchi de 11,3 %. «The Advocate», l'organe de l'Union des Cheminots australiens voit dans ces chiffres une justification de la dernière grève.

Utilisation des diverses classes de chemin de fer en Italie.

Pendant 1924, la répartition des voyageurs dans les différentes classes de chemin de fer fut la suivante: 2 millions en 1e classe, 12 millions en 2e classe et 85 millions en 3e classe. Le produit fut pendant l'année en question: 143 millions de liras de la 1e classe, 340 millions de la 2e classe et 770 millions de la 3e classe.

La Chronique des Transports observe à ce propos: «Les 143 millions versés par les voyageurs de 1e classe ne parviennent pas à couvrir les dépenses de transport: la première classe coûte à l'Etat 0 fr. 42 par voyageur-kilomètre. D'ailleurs, dans tous les pays le voyageur de première classe coûte aux chemins de fer. Avant la guerre, la 2e classe couvrait ses frais; depuis la guerre elle est aussi déficitaire. La 3e classe seule rapporte des bénéfices qui, non seulement couvrent le déficit des autres classes, mais qui, en temps favorable, produisaient un actif. Avec la guerre, la 3e classe elle-même devient déficitaire; la perte était de 0,03 par voyageur-kilomètre. L'augmentation des tarifs était donc nécessaire.»

Le voyageur de 3e classe est grevé, on le voit, d'une charge particulière, devant également couvrir les déficits laissés par les voyageurs des autres classes.



Ouvriers du Transport

Dispositions et mesures pour la sécurité des ouvriers des ports et docks.

PAYS-BAS.

Mesures de protection.

Le travail dans les ports est protégé par la loi sur l'arrimage (*Stuwadoorswet*), votée le 16 octobre 1914 et entrée en application le 1er novembre 1916. Cette loi protège tous les travaux se rapportant directement ou indirectement au chargement ou déchargement de navires, tant à bord des navires que sur terre et dans les entrepôts ou magasins, y compris la conduite d'appareils ou de machines destinés à ces travaux. L'équipage d'un navire n'est pas assujéti à la loi lorsque moins de quatre personnes effectuent des travaux d'arrimage en même temps que lui.

L'observation des prescriptions légales est surveillée par des inspecteurs, nommés par le Gouvernement. Ils sont chargés de visiter journellement les navires qui se trouvent dans le port, de même que les hangars, entrepôts etc. Ils ont le droit, en constatant des déficiences, d'ordonner immédiatement leur suspension. Lorsque le travail est dangereux ou préjudiciable à la santé, ils ont le droit d'ordonner une suspension jusqu'à ce que les améliorations voulues aient été apportées. Ils ont également qualité pour dresser procès-verbal. Dans certains cas, l'inspection centrale peut permettre une dérogation aux prescriptions (par exemple concernant le travail dominical). Les inspecteurs rapportent régulièrement sur leur activité.

Des transgressions de la loi sur l'arrimage peuvent être punies par: des amendes, des peines d'emprisonnement, le retrait de la carte d'arrimage (en vertu de laquelle un ouvrier est admis aux travaux du port) et le retrait du permis d'exploiter une entreprise. En cas de contravention légère, l'inspection se borne à adresser un avertissement aux intéressés. Les amendes ou peines d'emprisonnement sont infligées par le juge de paix; le retrait du permis d'exploitation est prononcé par le ministre compétent.

Les syndicats n'ont aucune influence sur l'application des dispositions protectrices.

Enregistrement.

Par égard au permis de s'établir comme employeur dans l'industrie des ports et docks, la loi prévoit les conditions ci-après:

- a) au moins un directeur ou chef d'entreprise doit être domicilié aux Pays-Bas;
- b) les directeurs ou chefs d'entreprise ne peuvent pas être employés dans d'autres entreprises, à moins que ce ne soit en la même qualité;
- c) l'entreprise doit être inscrite dans un registre prévu à cet effet. L'inscription ne peut être refusée si l'entreprise répond aux conditions prévues.

En ce que concerne l'admission des ouvriers aux travaux du port, il est stipulé uniquement qu'ils doivent être de sexe masculin et avoir atteint l'âge de 18 ans.

Lorsqu'un inspecteur constate qu'un ouvrier constitue, par suite du manque d'aptitude à son travail, un danger pour lui-même ou pour d'autres, il peut exiger que cet homme soit employé ailleurs ou éloigné

du travail. L'homme du treuil et son aide (ainsi qu'en général tous les hommes travaillant sur le pont) doivent être au courant de la besogne, de même que de la langue hollandaise.

La répartition du travail a lieu par des offices centraux; à Rotterdam, il y en a deux, à Amsterdam un seul. Les bureaux de placement ont été créés par le patronat et sont dirigés par lui.

Les syndicats n'ont aucune voix dans la réglementation des questions traitées ci-dessus. Ils peuvent entretenir les organisations patronales concernant les griefs éventuels.

Durée du travail.

La loi du 1er novembre 1916 prévoit une limitation de la durée du travail à 10 heures par jour et 60 heures par semaine. Un contrat collectif, conclu en novembre 1918, a cependant introduit une durée du travail de 8 h. $\frac{1}{2}$ pendant 5 jours et de 5 h. $\frac{1}{2}$ le samedi, soit de 48 heures par semaine.

Les inspecteurs veillent, au moyen de leurs visites sur les lieux du travail ou des plaintes qui ont été portées à leur connaissance, à ce que les prescriptions concernant la durée du travail ne soient pas transgressées.

En cas d'incendie, de prise d'eau ou d'autres circonstances estimées urgentes, l'inspection peut autoriser les heures supplémentaires. La durée du travail ne peut pas excéder 60 heures par semaine; entre deux coupures de travail de 10 heures, un repos d'au moins neuf heures doit être accordé. Au cas où l'autorisation a été donnée de travailler plus longtemps dans des circonstances spéciales (20 heures au maximum), une durée de repos d'au moins 12 heures doit être accordée. Généralement parlant, l'autorisation de faire des heures supplémentaires est accordée très rarement. Le contrat collectif prévoit une limite de 1 h. $\frac{1}{2}$, lorsque, dans ce délai, un navire peut être terminé.

A l'exception du contrat collectif, les syndicats n'ont aucun moyen d'exercer de l'influence sur la réglementation de la durée du travail. Il existe depuis quelques années un projet de modification de la loi qui prévoit une réduction des heures de travail à 45 heures par semaine. Le ministre du Travail a annoncé qu'il avait l'intention de soumettre ce projet au Parlement.

Sécurité.

L'accès au pont du navire ne doit pas comporter de danger pour les ouvriers. Les passerelles doivent être solidement fixées du côté du bâtiment, avoir au moins 50 cm. de largeur et être munies d'un côté au moins d'un garde-corps de hauteur convenable. Les échelles doivent dépasser la lisse d'au moins 80 cm.; elles doivent être placées de façon pratique et fixées du haut pour empêcher qu'elles ne glissent. Toutes les embarcations employées pour le transport des ouvriers doivent être en bon état et munies des installations nécessaires pour une conduite sûre, ainsi que d'engins de sauvetage. Elles doivent être montées d'un équipage suffisant et expérimenté. Le nombre maximum de passagers doit être indiqué nettement à un endroit bien en vue et ne peut pas être dépassé. Si, outre des personnes, des marchandises sont transportées, le nombre de personnes est diminué d'un homme pour 75 kg. de marchandises.

Tous les engins mécaniques, outils etc. doivent se trouver en bon état. Le matériel est vérifié par les inspecteurs. Les chaînes sont examinées à des intervalles réguliers; tout le matériel et les engins de levage doivent porter l'indication de la charge maximum.

Lors de travaux sur le pont, la vue ne doit pas être gênée. Les surbaux d'écoutille doivent avoir une hauteur suffisante. Les barrots et galiotes doivent pouvoir

être placés et enlevés sans qu'on soit obligé de grimper dessus.

En ce qui concerne l'accès aux cales, les prescriptions suivantes sont en vigueur: il faut qu'il y ait des échelles ou escaliers fixes ou des échelles amovibles allant jusqu'au haut du capot d'écouille et dont les marches se trouvent à des distances égales, afin que la montée et la descente puissent s'effectuer facilement et sans danger. Les échelles reliant les divers ponts doivent se trouver sur une même ligne, à moins que des mesures suffisantes n'aient été prises pour protéger la montée et la descente. Les tunnels doivent être munis des deux côtés de poignées permettant de grimper par-dessus facilement et sans danger.

Les échafaudages doivent également offrir des garanties de sécurité. La loi contient des prescriptions concernant la nature des planchers, des chaînes, câbles, élingues etc.

Lors de travaux de chargement ou de déchargement, des hommes au courant des travaux doivent exercer une surveillance auprès des écouilles, à moins que les grues ne soient aménagées et desservies de façon à permettre au conducteur une libre vue sur la charge et la cale. Les engins de levage doivent être desservis par des ouvriers experts du travail et suffisamment au courant de la langue hollandaise.

L'arrimage et la manipulation des marchandises doivent se faire sous la surveillance d'experts; des mesures doivent être prises afin d'éviter que les marchandises entassées ne se renversent. Le nombre d'équipes travaillant dans une cale ne doit pas excéder un maximum prescrit par la sécurité. Les hommes et les engins de levage doivent être placés de façon à éviter, si possible, que les charges pendent ou passent au-dessus des hommes.

Il ne faut pas que des baquets ou paniers soient remplis jusqu'au bord, ceci afin d'éviter le danger que pendant la montée ou la descente, ils ne perdent une partie de la charge. Lorsque les barrots ou galiotes ne sont pas sortis de l'écouille pendant le travail, il faut qu'ils soient attachés de manière à éviter qu'ils ne soient soulevés et tombent. Les élingues ou chaînes sans fin doivent être suffisamment serrées. Lors du soulèvement de plusieurs objets en fer de forme longue, les précautions voulues doivent être prises pour qu'ils ne puissent glisser.

Les lieux du travail doivent être suffisamment éclairés; il ne faut pas que les lampes puissent gêner la respiration par l'exhalaison de suie ou de fumée. Là où sont manipulées des matières solides, liquides ou gazeuses, explosibles ou facilement inflammables, on ne peut utiliser que de la lumière artificielle soigneusement isolée.

Il faut que sur les lieux du travail, les accessoires pour donner les premiers soins en cas d'accidents soient disponibles et protégés contre la poussière ou contre d'autres contacts malpropres. Il est stipulé en outre que sur un navire où travaillent au moins 10 personnes ou dans un hangar ou terrain clôturé où 25 personnes au moins sont occupées, une personne au moins doit être présente, en mesure de donner les premiers soins.

Tant dans le port de Rotterdam que dans celui d'Amsterdam, il y a des postes de secours auxquels sont attachés des médecins et des infirmiers. Le transport des blessés se fait à Amsterdam par autos d'ambulance et canots automobiles, à Rotterdam par autos et vapeurs municipaux.

Des engins de sauvetage pour les personnes tombées à l'eau doivent être disponibles à des places appropriées et bien visibles.

De l'eau potable ou d'autres boissons hygiéniques doivent être à la disposition des dockers sur les lieux du travail. Au moins un cabinet doit être à leur usage,

soit sur le navire, soit sur le terrain auquel celui-ci est amarré.

En ce qui concerne la manipulation de matières poudreuses ou préjudiciables à la santé, il est prescrit que les mesures nécessaires de protection doivent être prises. Les lieux du travail doivent être bien entretenus et autant que possible dépoussiérés. Il en est de même pour les locaux d'attente et ceux affectés au casse-croute.

L'organisation n'a aucune influence directe sur l'application des mesures de sécurité. Elle fait cependant part de tous ses griefs à l'inspection qui en tient compte dans une très large mesure.

Secours en cas d'accidents.

Les ouvriers des ports accidentés ou leurs ayants-droits bénéficient des secours ci-après de la part de la Caisse nationale d'Assurance contre les Accidents:

- a) en cas d'accident mortel;
 - 1) indemnité de funérailles de 30 salaires journaliers au maximum;
 - 2) rente viagère à la veuve s'élevant par jour (les dimanches non compris) à 30 % du salaire journalier du défunt;
 - 3) rente aux orphelins s'élevant à 15 % par jour et à 20 %, lorsque la mère est également morte.

Lorsque l'accidenté était le soutien de ses parents ou, à défaut de ceux-ci, de ses grands-parents, ceux-ci touchent le montant par lequel il pourvoyait généralement à leur entretien, avec un maximum toutefois de 30 % du salaire et jusqu'à une date déterminée ou jusqu'à la mort du dernier survivant.

b) en cas d'invalidité totale permanente: 70 % du salaire journalier;

c) en cas d'invalidité partielle permanente: une partie de cette rente, selon le degré d'invalidité;

d) en cas d'invalidité passagère: 70 % du salaire touché dans la semaine précédant l'accident.

La prime d'assurance est payée par le patronat. L'organisation ne peut exercer d'influence sur la fixation des rentes qu'en tant qu'il existe des Conseils d'appel, au sein desquels les ouvriers aussi bien que les patrons, sont représentés.

Secours en cas de maladie.

A Rotterdam, à Amsterdam et dans quelques ports de moindre importance, une indemnité de maladie est versée par le patronat. Les ouvriers permanents de Rotterdam et d'Amsterdam, ainsi que ceux inscrits, à Rotterdam, à la «réserve du port» bénéficient de ce secours.

Le taux de l'indemnité de maladie est réglé comme suit:

A Rotterdam, pour les ouvriers permanents mariés: fl. 20 par semaine pendant 5 semaines, ensuite fl. 15 pendant 4 semaines, et fl. 10 pendant encore 4 semaines; pour les célibataires: fl. 16 par semaine pendant 5 semaines, ensuite fl. 12 pendant 4 semaines et fl. 8 pendant encore 4 semaines.

Le secours aux ouvriers temporaires, inscrits à la «réserve du port» s'élève, pour les hommes mariés, à fl. 14; pour les célibataires à fl. 10 par semaine pendant 5 semaines, ensuite à 3/4 de ce montant pendant 4 semaines et à la moitié pendant encore 4 semaines.

A Amsterdam, pour les ouvriers mariés: fl. 12 pendant 13 semaines; pour les célibataires: fl. 9 pendant 13 semaines.

Pour couvrir les frais de cette assurance, l'association patronale prélève de ses membres une cotisation spéciale de 10 cents par demi-jour pour chaque ouvrier employé par eux.

L'organisation n'a aucune influence sur le paiement de l'indemnité de maladie.

Les stipulations concernant la délivrance de permis de conduire.

II.

SUISSE.

Le permis de conduire est délivré par l'autorité compétente du canton où est domicilié l'intéressé sur la base d'un examen, par lequel le candidat doit prouver qu'il est à même de conduire une voiture automobile sans compromettre la sécurité publique. L'examen est divisé en une partie théorique et une partie pratique.

L'examen théorique a trait à la connaissance du Code de la Route ainsi qu'à celle de la construction de la voiture. Dans la partie pratique, le candidat doit fournir la preuve que, dans toutes circonstances, notamment lors de circulation intense, il est maître de la conduite de la voiture. L'examen est passé devant un expert désigné par les autorités. Le permis de conduire est délivré au nom du candidat et muni d'un portrait. Il est valable pour le territoire entier de la Confédération helvétique, est délivré pour la durée d'une année civile et doit être renouvelé tous les ans.

N'ont pas droit à l'octroi d'un permis de conduire les personnes qui:

- a) n'ont pas 18 ans révolus;
- b) ne sont pas jugées qualifiées en raison d'une condamnation policière ou judiciaire;
- c) sont connues comme étant des ivrognes;
- d) souffrent de défauts physiques ou mentaux (épilepsie, vue ou ouïe insuffisante etc.) ne leur permettant pas de conduire avec la sûreté voulue.

Le permis de conduire peut être retiré de façon passagère ou permanente par les autorités cantonales compétentes, lorsque le Code de la Route a été gravement violé. Il doit être retiré lorsque l'existence d'une des conditions alléguées sous b, c ou d, se produit ou est portée à la connaissance des autorités après-coup. Le retrait s'applique à toute l'étendue du territoire helvétique. Des courses dans un but d'apprentissage ne peuvent avoir lieu qu'en la compagnie d'une personne munie du permis et qui prend sur elle la responsabilité. Les personnes qui font une profession de cet enseignement ont besoin, à cet effet, d'une autorisation des autorités cantonales.

Les stipulations ci-dessus sont devenues applicables à la Confédération entière en vertu d'un accord du 7 avril 1914 et ont été incorporées telles quelles dans le projet de loi sur la circulation automobile et cycliste.

AUTRICHE.

Les conditions pour l'octroi d'un permis de conduire sont les suivantes: âge minimum 21 ans (ou 18 ans); certificat médical officiel concernant les aptitudes physiques et mentales du candidat, preuves que le candidat est digne de confiance; examen pratique et théorique concernant la conduite du moteur et les prescriptions de la route.

Les personnes coupables de violations graves ou répétées des dispositions pour la protection de la sécurité personnelle ou de la propriété ou qui ne jouissent pas d'une bonne renommée (ivrognerie, violences) ne sont pas à admettre à subir l'examen en question.

Seuls les propriétaires d'automobiles sont admis à la conduite d'une voiture à l'âge de 18 ans; les chauffeurs professionnels doivent avoir au moins 21 ans. Un représentant du syndicat est admis à assister aux examens.

La formation des chauffeurs est faite par des écoles privées qui existent actuellement en Autriche au nombre de 35. Ces écoles doivent avoir l'approbation

du gouvernement de la province. Pour avoir l'autorisation d'ouvrir une école pour chauffeurs, il faut qu'une personne soit digne de confiance, dispose des locaux et de l'outillage voulu et ait, ou bien elle-même les connaissances pratiques et théoriques requises pour la conduite d'autos et pour l'observation du Code de la Route, ou bien un directeur ou professeur disposant de ces connaissances et capacités. Soit le propriétaire, soit le professeur d'une école semblable doit posséder depuis au moins trois ans un permis de conduire et avoir conduit pendant cette période des automobiles, sans avoir encouru de contraventions. Il doit, en outre, subir un examen attestant qu'il possède les aptitudes nécessaires pour l'enseignement. Les écoles se trouvent sous le contrôle du Gouverneur de la Province. Celui-ci peut retirer l'autorisation, au cas où il ne serait plus satisfait aux conditions prévues pour la création d'une pareille école.

Une nouvelle loi sur l'automobilisme est actuellement à l'étude en Autriche. Le projet prévoit ce qui suit au sujet du permis de conduire: «Le permis de conduire devra être accordé lorsque le postulant, après qu'on aura constaté qu'il possède les aptitudes physiques et mentales nécessaires, a fait preuve d'être en mesure de conduire un véhicule automobile. Lorsque, par la suite, certains faits sont constatés justifiant la supposition que ces capacités n'existent plus, le permis peut être retiré temporairement ou de façon durable. Des dispositions plus détaillées à cet égard seront émises par voie de décret.»

L'Union autrichienne des Ouvriers des Transports a fait proposer à cet article un amendement aux termes duquel n'entreraient en ligne de compte pour obtenir un permis que les personnes ayant atteint l'âge de 21 ans. Le camarade Forstner a en outre réussi à obtenir en février 1926, au cours des délibérations au sein de la sous-commission chargée de l'étude du projet, le vote d'un voeu demandant la création d'une commission consultative, désignée dans les milieux intéressés à la circulation automobile, et qui assiste aux examens que doivent passer les candidats-chauffeurs. Au cours des délibérations, il fut décidé en outre qu'une commission d'experts devrait donner son avis avant la décision par les autorités concernant le retrait du permis de conduire. (Jusqu'ici, un simple avis aux autorités suffisait).

ITALIE.

On distingue deux sortes de permis de conduire: permis de la catégorie I et de la catégorie II. Celui de la catégorie II donne seul droit à la conduite de véhicules automobiles affectés aux transports en commun.

Pour obtenir le permis de la cat. I, le postulant doit avoir au moins 18 ans et remettre des preuves du consentement de ses parents, à défaut desquelles le permis n'est délivré qu'à l'âge de 21 ans. Pour obtenir le permis de la cat. II, il faut avoir atteint l'âge de 21 ans et être depuis 6 mois en possession du permis de la cat. I.

Dans les deux cas, le candidat doit remettre un certificat médical attestant qu'il a les qualités physiques et mentales requises; ainsi qu'un certificat de bonnes moeurs. Un examen est, en outre, nécessaire pour obtenir un permis; pour celui de la catégorie II, un examen spécial a été prévu.

ESPAGNE.

Pour obtenir un permis de conduire, il faut remettre un certificat de bonnes moeurs et un certificat médical concernant les capacités physiques. Pour donner droit à la conduite de voitures affectées aux transports en commun ou d'autos de louage, le certificat médical doit être délivré par le service hygiénique provincial. Les candidats doivent avoir atteint l'âge de 18 ans,

savoir lire et écrire, connaître le Code de la Route et être au courant de la conduite d'une voiture. Pour la conduite de voitures de transports en commun ou de louage, il a en outre été prévu que les chauffeurs doivent être majeurs, connaître les routes sur lesquelles ils sont appelés à rouler et savoir déchiffrer des cartes routières.

Le premier mai et le personnel des tramways.

Par JOSEPH NASE, Aussig (Tchécoslovaquie).

Depuis le mémorable Congrès socialiste international, tenu à Paris en l'année 1889, la célébration du premier mai comme jour de fête mondiale, a été inscrite au programme de revendications du prolétariat conscient de tous les pays. En dépit des tentatives de répression de la part de la bourgeoisie et des gouvernements réactionnaires des états capitalistes, le nombre des ouvriers participant aux démonstrations du 1er mai, s'est accru d'année en année, depuis le Congrès de Paris. Ni la gendarmerie, ni les militaires n'ont réussi à briser la volonté farouche de la classe ouvrière. Les salves de la soldatesque crépitaient au milieu des démonstrations; des hommes blessés à mort gisaient dans les rues; d'innombrables camarades payaient de leur liberté le fait d'être restés fidèles à leurs convictions; des révocations d'ouvriers qui avaient osé célébrer le premier mai comme un jour de fête mondiale, avaient lieu en masse. Il n'était pas agréable à la classe possédante que le prolétariat du monde entier se sentit uni, un jour par an, dans ses revendications visant à l'égalité pour tous et au renversement de la société existante.

Ce n'est qu'après la fin de la conflagration mondiale que les circonstances ont changé. Le premier mai est véritablement à présent une fête universelle pour les travailleurs de tous les pays. Certains gouvernements ont même décidé de donner congé à leurs salariés en ce jour et l'ont érigé en jour de fête officiellement reconnu. Parmi ces états se trouvait, entre autres, la République tchécoslovaque. Un repos complet le 1er mai, dans toutes les exploitations et entreprises, indiquait le caractère démocratique de la jeune république. Des ouvriers de toutes professions marchaient dans les importants cortèges démonstratifs; tous étaient représentés, également les agents des tramways, car, eux aussi, ils avaient acquis le droit de célébrer le premier mai et même réussi à faire incorporer une clause à cet effet dans leur contrat collectif.

Le réveil de la réaction apporta des modifications dans la république démocratique. En automne 1924, fut promulgué un décret du ministre des Chemins de fer appelant l'attention des directions des tramways et chemins de fer d'intérêt local sur les clauses des concessions. D'après ces dispositions, les tramways sont considérés comme des entreprises d'intérêt public et l'exploitation ne peut en être interrompue. Ce décret met les agents des tramways dans l'impossibilité de fêter le premier mai. Si, en 1925, une partie d'entre eux a encore célébré cette fête, il n'a, toutefois, été donné aucune garantie que dans l'année en cours, le premier mai serait de nouveau un jour de chômage pour le personnel. C'est pour cette raison que nous soulevons la question de savoir si une conquête de ce genre ne peut pas être protégée internationalement. Si dans d'autres pays, les camarades n'ont pas encore obtenu que le premier mai soit considéré comme un jour de repos complet, il est cependant permis de supposer que dans cette question particulièrement, un bel exemple de solidarité pourrait être donné. Toutes

les objections, soulevées pour affirmer que le mouvement des tramways ne peut être suspendu, sont des arguments trouvés par le patronat.

Depuis de nombreuses années déjà, les travailleurs marchent, le premier mai, pendant des heures pour se rendre au lieu de réunion et ils rentrent chez eux le même jour, sans aide du tramway. Ce serait sous-estimer l'idéalisme des manifestants que de supposer qu'ils ne pourraient se rendre au meeting sans utiliser le tramway. Comment fait-on donc dans les arrondissements où aucune localité ne possède des tramways? A-t-on déjà entendu des paroles de mécontentement parce que les travailleurs doivent rentrer chez eux à pied? Jamais. C'est avec de pareils arguments que nous appuyons le patronat et les Gouvernements dans leur intention de porter préjudice à la célébration de ce jour et de priver le personnel des tramways de la possibilité de se sentir une fois par an, à l'occasion de la fête de fraternisation de la classe ouvrière, uni avec les camarades du monde entier.

Les travailleurs ne nous en voudront pas, si nous aussi, nous désirons prendre part à la fête universelle et ce n'est pas pour le plaisir du bourgeois que nous ferons marcher les voitures en ce jour; il peut rester chez lui ou aller à pied. L'agent des tramways a également le droit de fêter le premier mai et c'est une question d'ordre international, et qui devra être inscrite au programme international de revendications, que la demande que le personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local puisse célébrer le premier mai, ensemble avec le prolétariat du monde entier et manifester en faveur de l'émancipation des classes laborieuses des chaînes de la réaction politique et économique.

La solidarité internationale de nos camarades du même métier devra protéger notre conquête. La solidarité internationale nous oblige à notre tour à lutter côte à côte avec les travailleurs des autres pays pour faire aboutir les revendications communes du personnel des tramways et des chemins de fer d'intérêt local.

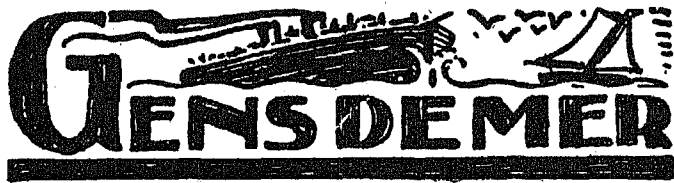
Le mouvement des marchandises dans la navigation fluviale allemande.

D'après les chiffres officiels, le mouvement des marchandises dans la navigation fluviale allemande accusait, dans les années 1913, 1922, 1923 et 1924 les chiffres suivants (en 1000 tonnes):

Bassins fluviaux:	1913*)	1922	1923	1924
Voies d'eau de l'Est	5.047	1.101	981	1.291
Oder	14.866	5.500	5.465	7.251
Voies d'eau de la Marche	15.722	8.202	5.957	8.801
Elbe	25.506	10.307	10.215	12.542
Ems-Weser	10.650	15.081	5.932	17.411
Rhin	83.914	53.282	23.491	57.048
Danube	559	626	623	494
Total	156.264	94.159	52.664	104.838

*) territoire de l'ancien Empire.

L'important recul en 1923 est dû l'occupation de la Ruhr. A noter que du mouvement total de 1924, 34.922.000 tonnes ont trait au trafic international. Celui-ci a été le plus important sur le Rhin où il a atteint le chiffre de 27.638.000, sur un total de 57.048.000 tonnes. 43,2 % de toutes les marchandises transportées en 1924 sur les voies d'eau intérieures d'Allemagne étaient constituées par le charbon, 10,8 % par toutes espèces de terres, 10,4 % par du minerai, 8,3 % par du grain et 3,9 % par du bois.



Session de la Commission Consultative de la section des Gens de mer.

Le 30 mars dernier eut lieu à Amsterdam une session de la Commission Consultative de la Section des Gens de mer de l'I.T.F. Etaient présents: J. Henson (Grande-Bretagne), F. Köhler (Allemagne), E. Jacobsen (Danemark), S. Lundgren (Suède), A. Kievit (Hollande), J. Chapelle (Belgique), les membres du Conseil Général de l'I.T.F.: J. Brautigam (Hollande) et C. Mahlman (Belgique), ainsi qu' Edo Ifmmen, Secrétaire général de l'I.T.F.: Assistaient en outre à la session en qualité d'auditeurs: A. Brandt et R. Feenstra, représentants de l'Internationale des Officiers de la Marine Marchande.

La Conférence qui était présidée par J. Henson, s'occupa principalement de l'attitude à adopter à l'égard de la prochaine Conférence Internationale du Travail. Après un échange de vues prolongé, elle décida à l'unanimité des voix de réclamer de façon expresse de la Conférence de 1926 qu'elle se prononce pour la discussion de la question des heures de travail dans la navigation maritime par une Conférence spéciale à tenir en 1927. Pour le cas où il ne serait pas fait droit à cette revendication, la Commission se réserva toute liberté concernant l'attitude ultérieure par égard à la Conférence du Travail de 1926.

La possibilité a été envisagée de tenir pendant trois jours précédant la Conférence du Travail deux conférences pour gens de mer, à savoir d'abord une conférence des organisations maritimes adhérentes à l'I.T.F. et ensuite une conférence commune des organisations de l'I.T.F. avec des représentants de l'Association Internationale des Officiers, conférence à laquelle seraient invités éventuellement les délégués se trouvant à Genève d'organisations n'appartenant à aucune des deux Internationales en question.

Pour terminer, la Commission Consultative s'occupa de la préparation de la Conférence de Gens de mer, à tenir à l'occasion du Congrès général de l'I.T.F. à Paris, et décida de proposer les points suivants à l'ordre du jour:

1. Lutte des organisations de gens de mer en faveur de la journée de huit heures, au moyen d'une action directe.
2. Prochains mouvements à mener dans les divers pays sous la direction de l'I.T.F.
3. Réorganisation interne de l'I.T.F. permettant de venir en aide aux membres des organisations de marins adhérentes.

Il fut décidé encore d'envoyer un délégué à la Conférence internationale sur l'Hygiène de la Marine Marchande qui se réunira à Oslo, le 28 juin.

Enrôlements et libérations en Suède en 1925.

D'après les chiffres officiels, furent enrôlés en Suède en l'année 1925, 43747 marins et furent libérés 43166. De ces nombres, 3926 enrôlements et 4026 libérations portent sur la navigation fluviale intérieure, ce qui correspond respectivement à 9 et 9,3 % des chiffres totaux. Pour l'année 1924, les chiffres étaient: 42918 enrôlements et 41416 libérations, dont respectivement 9,4 et 9,7 % portant sur la navigation fluviale.

Le port de Gothenbourg participe par 28 respectivement 26 %, celui de Stockholm par 18 respectivement 20 % aux enrôlements et libérations. On compte en moyenne en 1924, sur 100 libérations, 101 enrôlements, contre 104 en 1924, 103 en 1923 et 110 en 1922.

Le nombre des enrôlés se répartit de la façon suivante: 2394 capitaines, 6669 officiers du pont et de la machine, 16781 hommes du pont, 11179 hommes de la machine et 6724 agents du service général. Le nombre des congédiés se répartit comme suit: capitaines 2311, officiers du pont et de la machine 6202, hommes du pont 17410, hommes de la machine 11157, agents du service général 6086.

D'après la nationalité, le nombre des enrôlés se répartit comme suit: suédois 42510 (97,2 %), norvégiens 174, danois 369, allemands 314, finlandais 260; 109 hommes de nationalité inconnue et 11 appartenant à des races de couleur. Pour les libérés, les chiffres sont les suivants: suédois 41268 (95,6 %), norvégiens 344, danois 472, allemands 562, finlandais 337; 172 hommes de nationalité inconnue et 11 appartenant à des races de couleur.

Le mouvement dans les ports anglais.

Le tonnage des navires entrés et sortis des ports anglais se chiffre, les navires en lest non compris, en millions de tonneaux de jauge nette:

En l'année	Entrés	Sortis
1913	49,1	67,8
1922	43,4	59,7
1923	48,9	67,9
1924	51,9	61,0
1925	52,1	58,0

Ces chiffres se répartissent de la façon suivante sur les différents pavillons:

	1913	1923	1924	1925
Grande-Bretagne	65,8	63,3	64,4	66,4
Norvège	6,7	5,4	4,9	5,0
Suède	3,8	3,5	3,3	3,0
Pays-Bas	3,5	4,9	4,7	4,4
Danemark	2,4	2,7	2,9	2,8
France	2,0	3,0	3,1	3,0
Allemagne	6,5	3,5	3,7	5,4
Etats-Unis	1,5	5,8	5,3	4,9
Autres pavillons	7,8	7,9	7,7	7,1
Total	100	100	100	100

Tonnage désarmé.

La Chambre du Commerce américaine publie les chiffres suivants concernant le tonnage désarmé (en 1000 tx. de jauge brute).

Pays	1er janvier 1923	1er janvier 1924	1er janvier 1925	1er juillet 1925	1er janvier 1926
Etats-Unis	5328	4271	4223	4253	4120
Grande-Bretagne	1010	909	705	1130	613
France	730	450	202	219	154
Italie	472	427	136	262	225
Pays-Bas	330	235	65	180	109
Norvège	53	50	25	51	22
Suède	22	—	20	40	30
Grèce	76	122	24	99	99
Japon	99	29	25	36	35
Belgique	170	86	26	68	21
Danemark	17	13	—	18	63
Espagne	520	128	60	73	44
Australie	106	85	166	175	51
Autres pays	195	83	103	149	279
Total	9128	6888	5780	6753	5845

L'émigration outre-mer de sujets allemands.

En l'année 1925, 62.643 sujets allemands ont — d'après les chiffres officiels — quitté leur pays. Pour 1924, le chiffre correspondant était de 58.328, pour 1923 de 115.416, pour 1922 de 36.527 et pour 1921 de 23.451. Ces chiffres n'englobent pas le nombre d'émigrés de nationalité allemande qui se sont embarqués dans des ports italiens, français et anglais.

Le mouvement du canal de Suez et du canal de Panama.

Les chiffres ci-dessous illustrent l'importance du mouvement à travers le canal de Suez et celui de Panama (en millions de tonnes):

Année	Canal de Suez:	Canal de Panama:
1913	20,0	—
1923	22,7	8,4
1924	25,1	10,3
1925	26,8	10,6

Le tonnage américain n'est pas compris dans les chiffres donnés pour le canal de Panama.

A TOUS ÉCHOS.

L'exploitation rationnelle et le degré d'occupation.

" En janvier 1925" — ainsi constate le 1er numéro de 1926 du périodique "Die Wirtschaftskurve" — "la production de charbon des mines de la Ruhr s'élevait, avec un effectif de 473.000 hommes, à 9,2 millions de tonnes en chiffres ronds. Le nombre d'hommes employés avait baissé en décembre 1925 à 396.000 ouvriers, soit une diminution de 15 %, tandis que la production de 8,68 millions de tonnes accusait un fléchissement bien moindre en comparaison de janvier, à savoir d'à peine 5 %. Il est cependant hors de doute qu'avec l'effectif actuel qui est sensiblement au-dessous de celui d'avant-guerre, oscillant autre 404.000 et 420.000 hommes, la production de janvier 1925 qui est presque égale à celle d'avant-guerre eût pu être atteinte si le marché des débouchés l'avait permis. Cela veut dire que pour les premiers temps à venir, si pas pour toujours, 70.000 à 80.000 hommes sont éliminés de leur emploi et devront chercher à s'occuper ailleurs".

L'exploitation rationnelle au Congo belge.

Dans un discours tenu récemment à Bruxelles, le Directeur l'Union Minière (Congo belge) affirma, entre autres constatations, que l'entreprise dirigée par lui produisit en 1921, avec 12.000 ouvriers, 30.000 tonnes de cuivre et en 1925, 90.000 tonnes avec plus de 14.000 ouvriers. Cette augmentation du rendement par homme avait pu être obtenue par une industrialisation toujours accrue de l'industrie minière. La valeur productrice d'un ouvrier mineur du Congo belge se chiffrait actuellement à 30.000 francs par an, tandis que celle d'un mineur belge n'atteignait pas même la moitié de ce chiffre.

Don ou affaire?

Le périodique américain armatorial "The Nautical Gazette", annonce que John D. Rockefeller jeune a l'intention de faire à l'Égypte un don de \$ 10.000.000 pour la fondation d'un musée. En même temps le journal communique que l'Égypte a l'intention d'acquérir des navires, afin de créer le noyau d'une flotte marchande d'État. Il paraît qu'une corrélation étroite existe entre ces deux faits car, si l'Égypte se décide à acquérir une flotte, elle aura besoin de plus grandes sommes que les dix millions de Rockefeller. Il est hors de doute que le cadeau ne manquera pas son but.

Diminution rapide du nombre des chevaux aux États-Unis.

L'essor de la circulation automobile aux États-Unis a mené à une diminution considérable du nombre des chevaux. Tandis qu'en 1917, on comptait à New York encore 108.036 chevaux, il n'y en avait plus que 65.126 en 1921. A Chicago, il y avait en 1915, 56993 et en 1922, 33637 chevaux. Le nombre total de chevaux aux États-Unis s'élevait en 1910 à 3.182.789, contre 1.705.611 en 1920. Au cours d'une décennie, le chiffre a donc fléchi d'environ 46 %.

Accidents de Chemins de fer aux États-Unis.

En 1924, 22368 accidents de chemins de fer se produisirent aux États-Unis, contre 27497 en 1923, 21592 en 1922 et 21251 en 1921. Parmi les accidents de 1924, on compte 5166 collisions et 14259 déraillements.

150.356 personnes au total, dont 6617 tuées, furent victimes de ces accidents. En 1923, le chiffre des accidentés fut de 179.097, en 1922 de 141.196 et en 1921 de 126.681.

Argumentation intéressante.

Parmi les motifs, invoqués par une commission chargée d'étudier le problème, en faveur de la nécessité de la construction d'un port à Semarang (Java), nous trouvons en troisième lieu la constatation qu'il est souhaitable d'être moins dépendant de l'aide des conducteurs des pirogues. "C'est une expérience acquise par la récente grève. Car lorsque les 2000 hommes de la flotte des pirogues à Semarang eurent déposé le travail, il se trouva une fois de plus que ces hommes ne pouvaient pas être remplacés par des coolies ordinaires. Les ouvriers qui accompagnent les pirogues pour faire les travaux de chargement doivent avoir "le pied marin" et plusieurs d'entre eux doivent être de vrais marins pour la conduite des pirogues. Lorsqu'une grève éclate, on ne trouve pas facilement le nombre voulu de coolies fermes à la mer. Si l'on dispose d'un port abrité, il est bien plus facile de se procurer la main-d'oeuvre nécessaire, car pour les travaux de chargement et de déchargement, on peut alors utiliser les coolies ordinaires."

Services automobiles en Perse.

Dans le pays des mille-et-une-nuits également, l'automobile commence à étendre son influence. Au dire des journaux, une circulation automobile intense existerait entre Bagdad et Téhéran et éliminerait de plus en plus les transports à dos de chameau. Il paraît que la plupart des chauffeurs sont des étrangers et qu'il est rare de trouver un chauffeur perse ou arabe.

La circulation automobile aux États-Unis.

Fin 1925, 19.843.936 voitures automobiles étaient en usage aux États-Unis, dont 2.529.228 camions. Le nombre total des véhicules automobiles dans le monde étant évalué à 25 millions, on constate que 4 sur 5 de ces véhicules se trouvent aux États-Unis.

Les données suivantes, empruntées au plus récentes statistiques de l'industrie automobile américaine, sont intéressantes à cet égard: en 1912, 200 maisons des États-Unis produisaient un total de 398 types de voitures; en 1922, le nombre des maisons n'était plus que de 128 et celui des types de 162. Depuis lors, la concentration et la standardisation dans cette industrie ont considérablement augmenté, car, en 1925, on ne compte plus que 60 usines et 100 types de voitures.

La navigation aérienne aux Pays-Bas en 1925.

Les chiffres ci-après renseignent sur l'importance de la navigation aérienne aux Pays-Bas. Le nombre d'avions hollandais ayant atterri ou pris l'air fut de 3796. Le nombre de passagers fut de 4677, le poids du courrier transporté de 1324 kg., celui des colis de 6458 kg. et celui des marchandises de 190.900 kg. Pendant la même période, 3191 avions étrangers arrivèrent et quittèrent les aéroports de Hollande; ils transportèrent 4334 passagers, 9859 kg. de courrier, 3203 kg. de colis et 109.029 kg. de marchandises. Il n'a pas été tenu compte dans ces chiffres du trafic intérieur hollandais, ainsi que du trafic de transit.

La navigation aérienne en Suède.

La Compagnie suédoise de navigation aérienne, la A. B. Aerotransport, a transporté en 1925, 10.026 personnes. En 1924, le nombre des passagers était de 5228. En même temps, le poids du courrier transporté augmenta de 1.153 à 7.058 kilogrammes, et celui des marchandises de 410 à 48.984 kilogrammes. Au total, un parcours de 397.779 kilomètres fut couvert, contre 154.860 en 1924.

La Suisse et la navigation aérienne internationale.

A Dubendorf, l'aérodrome suisse situé près de Zurich, 764 avions, montés de 2041 passagers, atterrirent pendant la dernière saison, tandis que 1.024 avions, montés de 2.245 passagers,

quittèrent le champ d'aviation. La moitié environ de tous les vols se trouvait en rapport avec le service sur la ligne Zurich-Francfort. Les avions partants emportèrent à peu près 3 millions de lettres, tandis que 1 million et demi de lettres arrivèrent par la voie des airs. La valeur des marchandises transportées est évaluée à 8 millions de francs suisses.

L'impérialisme du dollar.

M. George F. Roberts, Vice-président de la National City Bank of New-York a déclaré, dans un discours tenu récemment à Pittsburg, que le revenu des personnes riches des Etats-Unis excède de beaucoup leurs dépenses. Il a affirmé, en outre, que l'industrie américaine ne pouvait pas absorber les bénéfices qui s'accroissent, raison pour laquelle des agents de placement et des banquiers internationaux avaient l'intention de rechercher à travers le monde des possibilités d'investissement pour les capitaux américains. Le placement des capitaux américains à l'étranger est pour les capitalistes une obligation, née de l'accumulation rapide de leurs bénéfices et il n'est pas difficile de deviner que ce qui est au guet derrière cette obligation, c'est l'impérialisme du dollar. De plus en plus, les capitalistes américains se voient contraints de s'introduire dans les zones d'influence des anciens états industriels d'Europe et de concurrencer les capitalistes de ces états, partout où l'exploitation des richesses naturelles et des hommes promet des bénéfices.

Compagnie de chemins de fer selon l'idéal capitaliste.

Lors de la récente assemblée annuelle de la London Midland and Scottish Railway, une actionnaire éleva de vives protestations contre la politique de la Compagnie par égard aux dividendes et réclama que le dividende projeté fût porté de 6 à 7 pour cent. "Une Compagnie de chemin de fer", ainsi cette actionnaire indignée, "n'est pas une institution philanthropique. Elle doit veiller en première ligne aux intérêts de ses actionnaires, en deuxième ligne à ceux de ses directeurs et en troisième ligne seulement à ceux des salariés, autrement dit des "carottiers". Ces affirmations ne manquèrent pas de susciter quelque désapprobation, même dans ce milieu select d'actionnaires anglais.

Les principaux ports d'Asie.

Le mouvement maritime dans le port de Hongkong s'éleva en 1924 à 35,7 millions de tonnes. Le seconde place est occupée par Shanghai avec 24,7 millions. Suivent en troisième et quatrième ligne Kobe et Singapour avec 22 et 20,5 millions de tonnes. En comparaison de l'avant-guerre, la plupart des ports asiatiques accusent une hausse du trafic. A Kobe uniquement, le mouvement de 1924 excédait de 65 % celui de 1913.

La concurrence automobile en Afrique australe.

Les tramways de Johannesburg ont transporté en 1925 2 millions 1/4 de personnes de moins qu'en 1924. Ce fléchissement du trafic est expliqué par la concurrence des transports automobiles privés.

La production mondiale de pétrole en 1925.

La production mondiale de pétrole s'éleva en 1925 à 1.058.679.000 barils, contre 1.012.927.000 en 1924 et 1.018.000.000 en 1923. Les Etats-Unis y ont eu la plus grande part, soit 70,4 %. Suivent par ordre d'importance: le Mexique (10,6 %), la Russie (5,2 %), la Perse (3,3 %), les Indes néerlandaises (2,1 %), le Venezuela (1,8 %), la Roumanie (1,4 %) et le Pérou (1 %). En comparaison de 1923, la production des Etats-Unis s'est accrue de 12,6 millions de barils, tandis que celle du Mexique a baissé pendant la même période de 36,5 millions. L'augmentation relative la plus importante est enregistrée par le Venezuela, dont la production s'accrut de 4 millions en 1923 à 19 millions en 1925. Pour le Pérou, une hausse est également à noter; il produisit en 1923, 5,6 millions de barils, chiffre qui monta à 11 millions en 1925.

Espéranto.

L'espéranto et la science.

L'espéranto pénètre de plus en plus dans les milieux scientifiques. C'est surtout en Extrême-Orient que les médecins et chimistes s'intéressent à cette langue. Dans un grand nombre d'écoles supérieures et d'universités, il y a des sociétés espé-

rantistes. Toute une série de publications médicales en espéranto ont paru ces derniers temps au Japon. Lors du Congrès des Médecins d'Extrême-Orient à Tokio, en Octobre écoulé, qui réunissait 520 médecins, les docteurs japonais T. Ogata et M. Murata, professeurs à ladite université, ont fait en espéranto des rapports sur diverses maladies. Le docteur Foujinami, également professeur à l'Université de Tokio et M. Cheng-Fan-Tsou, chinois, parlèrent aussi en espéranto.

(I. E. S.).

L'espéranto et la presse.

Le Congrès international de la presse technique qui s'est tenu à Paris cet hiver, a adopté l'espéranto comme langue auxiliaire internationale, à côté des autres langues du Congrès. Il a accepté en outre une résolution recommandant à la presse technique de publier en espéranto un résumé des articles.

Le grand organe français des industries du cuir "Le Cuir" de Paris, ainsi que l'organe économique de la foire de Francfort, "Der Bund", publient depuis quelque temps déjà des articles en espéranto.

(I. E. S.).

L'espéranto et les foires.

La foire de Leipzig vient de faire paraître en espéranto un prospectus illustré de 15 pages. Pendant la foire une réunion spéciale de commerçants de divers pays a été tenue en espéranto.

La Xème Foire de Vienne (Autriche) est annoncée par une imposante affiche qui vient de paraître en espéranto.

(I. E. S.).

Espérantistes dans 100 pays.

L'espéranto est actuellement répandu dans 100 pays. L'Association Universelle de l'Espéranto (U.E.A.) à Genève dont le but est l'application pratique de la langue auxiliaire internationale, compte des membres dans 82 pays. 19 revues internationales et 40 périodiques nationaux forment un lien permanent entre les espérantistes du monde entier.

(I. E. S.).

La Société d'Etude et de Vulgarisation de la Zoologie agricole (Institut zoologique, Bordeaux) dans son Assemblée générale du 21 février 1926 a exprimé le voeu suivant:

L'assemblée, considérant la grande variété des langues dans lesquelles sont édités les ouvrages et revues scientifiques et l'immense utilité qu'offriraient des résumés en une langue commune auxiliaire;

Vu qu'une telle langue existe, l'espéranto, à la fois extrêmement facile et apte cependant à traduire tous les textes scientifiques, que la valeur de cette langue, prouvée par une longue pratique, a été démontrée à nouveau à la conférence internationale tenue à Paris;

Emet le voeu que tous les ouvrages et articles scientifiques soient accompagnés d'un résumé en langue auxiliaire espéranto.

L'Association Internationale Espérantiste des Médecins "Tutmonda Esperantista Kuracista Asocio" fondée en 1908 par le professeur Dor, de l'Université de Berne et qui compte des adhérents dans 46 pays, publie une revue médicale "Internacia Medicina Revuo" entièrement rédigée en espéranto.

(I. E. S.).

Espéranto et T. S. F.

82 stations de T.S.F. de 23 pays ont émis des cours ou des conférences en espéranto. La statistique encore incomplète, indique déjà pour 30 stations d'Europe, un chiffre de 660 émissions de ce genre.

Il manque encore les chiffres de grandes stations, comme Breslau, Prague, Moscou, etc.

(I. E. S.).

L'espéranto et la classe ouvrière.

"Je regrette beaucoup que les divers groupements de la classe ouvrière internationale ne disposent pas d'une langue commune. Je ne sais pas si pareille langue devra être l'espéranto, mais je suis prêt à accepter cette langue auxiliaire, afin de fortifier les liens qui unissent les travailleurs de divers pays."

Szcales, Vice-Président du Trade Union Congress dans un discours tenu à Moscou.