



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: Le grand conflit du travail en Grande-Bretagne 65	Mécanicien ou Automate? 71	L'attitude des brasseries suisses à l'égard de la question du soulèvement et du port de fardeaux 78
La grève des cheminots anglais 66	Le VIIIe Congrès du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique 72	Gens de Mer: Servage et fièvre 79
Communications du Bureau 68	Une publication de l'Union des Cheminots polonais 73	A tous échos 80
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (Tchécoslovaquie) 69	Ouvriers du Transport: Dispositions et mesures pour la sécurité des ouvriers des ports et docks (Grande-Bretagne) 74	Espéranto 80
Un rapport sur le rendement économique de la traction électrique aux Chemins de fer fédéraux 70	Les pensions auprès des Compagnies de tramways américaines 77	

Prière d'emprunter des communications à notre Bulletin - en mentionnant la source.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Le grand conflit du travail en Grande-Bretagne.

Des événements de la plus haute importance se sont déroulés en Grande-Bretagne dans la première quinzaine du mois de mai. Pour la première fois dans l'histoire du mouvement syndical anglais, le Conseil Général du Congrès des Trade-Unions a pris sur lui la direction d'une lutte dans laquelle étaient engagés les travailleurs d'une industrie et, pour la première fois aussi, les travailleurs d'autres industries ont proclamé, pour des intérêts ne les touchant pas de façon directe, une grève s'étendant sur le pays entier. Pour la première fois finalement, le salariat anglais a fait preuve d'une large solidarité de classe et s'est efforcé en rangs unis, d'écarter l'attaque du patronat contre une de ses parties.

Il est encore trop tôt pour se former un jugement définitif sur l'issue de la lutte. Il est vrai que nous connaissons l'exposé des motifs qui amènent le Conseil Général à lever la grève, mais le résultat d'un combat d'une telle envergure ne saurait être mesuré d'après ses conséquences directes. Ce qui est décisif pour l'appréciation d'un mouvement pareil, ce sont les répercussions de longue portée; c'est la réponse à la question de savoir quelle sera à l'avenir l'attitude du patronat et du gouvernement à l'égard des syndicats,

si les employeurs continueront à vouloir rogner le niveau de vie des travailleurs et si le gouvernement continuera à assumer une attitude passive, lorsque le patronat voudra dicter des prolongations des heures de travail et des diminutions des salaires.

Une constatation importante peut être faite dès à présent: le mot d'ordre de grève lancé par le Conseil Général a été suivi, à une seule exception près, avec une cohésion exemplaire. Les cheminots et les ouvriers des transports notamment ont déposé le travail comme un seul homme et ont privé, de la sorte, la vie économique de ses facteurs essentiels. Les cheminots et ouvriers des transports ont prêté un concours décisif dans la lutte imposée aux mineurs et ont donné au mouvement de solidarité le caractère d'une grève générale des communications.

Ce qui n'est pas moins important, c'est que les cheminots et ouvriers des transports ont su maintenir la cohésion montrée dès le premier jour et qu'aucun affaiblissement du mouvement ne se produisit. Par ses communiqués journaliers, le Gouvernement anglais chercha à créer l'impression, tant à l'étranger que dans l'intérieur du pays, que la grève avait perdu en importance les derniers jours, mais il suffit d'examiner de plus près les chiffres publiés par lui concernant le nombre des agents des chemins de fer restés au travail, pour se rendre compte qu'il s'agit d'une mystification. Que vaut, en effet, l'affirmation du gouvernement, le dernier jour de la grève, disant que 106 000 agents des chemins de fer sont restés au travail? Si l'on considère que l'effectif total du personnel des chemins de fer se chiffre à 700 000 unités et que le nombre des hommes ayant continué le travail est donc d'environ 15 pour cent au total, cette affirmation ne fait que confirmer indirectement l'assertion que la grève n'avait rien perdu de sa vigueur. Ce pourcentage ne signifie d'ailleurs pas que le personnel était en mesure de faire fonctionner une partie équivalente du trafic ferroviaire, car la moitié environ des agents non-grévistes se trouvait parmi le personnel des cadres.

Pas moins totale ne fut la grève des ouvriers des transports. Le pouvoir des Trade-Unions fut reconnu

**The National Union of Railwaymen, Unity House,
Euston Road.**

Londres, le 15 mai 1926.

M. FIMMEN,

Fédération Internationale des Ouvriers du Transport,
A m s t e r d a m.

Mon cher Fimmen,

Mes remerciements sincères à tous nos camarades du continent qui nous ont si admirablement secondés dans notre lutte. Les cheminots et ouvriers des transports de ce pays se trouvaient engagés dans les premières lignes du mouvement de grève générale et ils ont été grandement encouragés par l'action de leurs camarades d'autres pays.

J'espère que la présente expérience renforcera l'entente internationale, aidera à effacer les désaccords internationaux et inspirera les travailleurs de tous les pays à s'aider les uns les autres aux heures de difficultés et de danger.

Vive la solidarité internationale!

(signé) C. T. CRAMP.

indirectement, du fait que pour les transports de vivres, des autorisations étaient demandées au Conseil Général et que les voitures affectées à ces transports étaient munies des autorisations en question.

Le patronat et les gouvernements anglais oublieront-ils jamais la cohésion impressionnante dont les travailleurs ont fait preuve en ces jours mouvementés? Ne devront-ils pas plutôt se rendre compte de ce que les leaders travaillistes ont la confiance entière des masses laborieuses et agissent comme leurs fidèles mandataires? Et oseront-ils encore avancer le prétexte ridicule que les dirigeants syndicaux n'avaient pas le droit de proclamer la grève, parce qu'ils n'y avaient pas été autorisés par un referendum?

Un avantage très réel, si pas le principal avantage de la lutte, se trouve, nous semble-t-il, dans le fait que les trade-unions ont prouvé qu'ils constituent une autorité appelée à représenter les intérêts des travailleurs et dont l'avis ne peut pas être négligé sans danger.

Un autre avantage concret qui ne doit pas non plus être sous-estimé, c'est que la solidarité internationale s'est affirmée au cours de cette lutte. Les classes laborieuses, surtout celles du continent d'Europe, ont non seulement suivi avec une attention passionnée la lutte qui se déroulait dans les Iles britanniques, mais elles ont aussi saisi sur-le-champ qu'il s'agissait d'une lutte de proportions gigantesques entre le Travail et le Capital et qu'elles avaient le devoir de prendre de façon active le parti de leur classe et de leurs camarades de travail. C'est ce qui explique que les instructions, données par l'I.T.F. immédiatement après le déclenchement du conflit, ont été suivies dans tous les pays du continent entrant en ligne de compte. Même dans les ports où les organisations affiliées à l'I.T.F. n'exercent qu'une influence relativement restreinte, il fut fait acte de solidarité à l'égard des travailleurs anglais et il est significatif que des membres d'autres organisations et même des non-syndiqués refusèrent d'effectuer le travail contre lequel un boycottage avait été prononcé.

L'I.T.F. qui avait suivi attentivement le cours des événements depuis l'été passé et qui a toujours compté

avec la possibilité d'une aggravation comme celle survenue le 1er mai, ne fut pas prise au dépourvu. Dans la session du début d'avril encore, son Conseil Général avait examiné de façon détaillée la situation de Grande-Bretagne et les mesures à prendre dans l'éventualité d'un conflit. Les organisations avaient été tenues au courant et il n'était pas nécessaire de tenir des conférences pour arrêter les instructions à donner. L'I.T.F. avait donc pris les mesures préparatoires voulues, mais nous ne nous cachons pas toutefois que l'application unie et décidée, quelque parfaite que fût la préparation, eut fait défaut, si l'appui effectif n'avait été destiné à un groupe de travailleurs jouissant au sein de l'Internationale, de l'estime et de la confiance générales.

— le.

La grève des cheminots anglais.

Les renseignements ci-après sur la part active prise par le personnel des chemins de fer au grand conflit du travail en Grande-Bretagne, ont été empruntés à un rapport présenté au Secrétariat de l'I.T.F. par le Secrétaire Nathans qui, après la levée de la grève générale, se rendit à Londres pour y étudier la situation.

Après que les négociations entre le Gouvernement et le Conseil Général des Trade-Unions concernant le différend dans l'industrie minière eurent échoué, les trois organisations anglaises d'agents des chemins de fer donnèrent mandat à leurs sections, le samedi 1er mai, d'ordonner la cessation du travail à partir du mardi 4 mai. Les mesures préparatoires pour l'application des instructions avaient été prises en temps opportun. Dès le début du mouvement, un contact intime exista tant entre les comités nationaux qu'entre les dirigeants locaux des trois organisations.

Le mot d'ordre de grève fut suivi avec une cohésion admirable et cela pendant toute la durée du mouvement. D'après les chiffres officiels, le nombre des agents restés au travail ne s'éleva, même le dernier jour de la grève, pas à plus de 106.000, soit environ 15 % de l'effectif total. La majeure partie de ces hommes faisait partie du personnel supérieur d'inspection, car, d'après les relevés de l'Association des Employés des Chemins de fer, 60.000 employés participèrent à la grève, tandis que le chiffre total des employés et du personnel des cadres (les fonctionnaires supérieurs inclus) s'élève à 110.000. Le nombre des agents restés au travail ne pouvait donc comprendre qu'un chiffre insignifiant de personnes entrant en ligne de compte pour l'exploitation pratique des chemins de fer. (A noter que l'Association des Employés groupe environ de 66.000 membres du personnel des cadres et des services administratifs).

Bromley, le Secrétaire de l'Association des Mécaniciens et Chauffeurs, communiqua que des 60.000 membres de son organisation, 40 environ avaient continué à faire du service.

Les chiffres donnés par le Gouvernement et les Compagnies sur la circulation des trains constituent un bluff manifeste. Il est un fait que le service maintenu était parfaitement insignifiant en comparaison du trafic normal.

Les trains que l'on réussit à faire circuler étaient conduits, d'une part par des briseurs de grève patriotes, d'autre part par des briseurs de grève ordinaires. Des employés supérieurs du service de la traction faisaient fonction de mécaniciens; d'autres ingénieurs et des étudiants techniciens furent engagés comme volontaires, ainsi que toutes espèces d'autres éléments

qui, dans des circonstances normales, n'auraient jamais été admis au service. On employa, par exemple, un mécanicien qui avait été licencié quelques années auparavant pour vol et le service fut confié parfois à des hommes n'ayant qu'un oeil ou qu'un bras. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que, même avec le trafic fortement réduit, de nombreux accidents se produisirent sur les chemins de fer anglais, justement réputés pour leur sécurité.

Il est permis d'évaluer à environ 55 pour cent du nombre total des employés (dans les gares, le pourcentage était notablement plus élevé), à pres de 100 pour cent du personnel de la locomotive et à 90/95 pour cent du nombre des autres agents, le chiffre de ceux qui prirent part à la grève.

Mercredi 12 mai, la grève générale fut levée après qu'on eût obtenu la certitude que les négociations seraient reprises concernant l'industrie minière. Le même jour, les trois organisations de cheminots instruisirent les sections par télégramme que le travail devait être repris. Il fut fait part de cette décision aux Compagnies qui furent priées de procéder sans délai aux mesures voulues pour une reprise immédiate du service. Les Compagnies de Chemin de fer, s'imaginant que le mouvement syndical avait essuyé une défaite, crurent qu'une occasion leur était offerte de réduire à l'impuissance les organisations des cheminots. Dans toutes les gares, dans tous les dépôts, les grévistes furent invités, pour être réadmis au travail, à signer une déclaration contenant une série de clauses humiliantes, ou bien la réintégration était simplement refusée. Dès que les organisations eurent connaissance de l'attitude des Compagnies, elles donnèrent l'ordre que personne ne devait signer une déclaration, quelle qu'elle soit, et l'après-midi du 13 mai, elles invitèrent, dans un manifeste commun, le personnel à continuer la grève jusqu'à ce que des garanties satisfaisantes concernant la réintégration aient été obtenues. La conséquence en fut que la grève fut poursuivie dans toute son ampleur. On constata même une certaine augmentation du nombre des grévistes, à présent qu'il s'agissait de défendre la position du personnel contre les Directions. Vendredi, 14 mai, les négociations menées entre les organisations et les Compagnies aboutirent à l'accord que voici:

1. Les employés des Compagnies ferroviaires qui se sont mis en grève seront réintégrés dès que la circulation des trains le permettra et dès qu'on pourra leur trouver du travail. Les réintégrations s'effectueront dans l'ordre d'ancienneté.

2. Les Trade-Unions admettent qu'en ordonnant la grève, ils ont commis un acte déloyal (wrongful act) envers les Compagnies et acceptent également que les Compagnies n'abandonnent pas, du fait de la réintégration, leurs droits de réclamer des dommages-intérêts aux grévistes et autres personnes responsables.

3. Les Trade-Unions s'engagent:

a. à ne pas donner de nouveau à leurs hommes l'ordre de se mettre en grève sans négociations préalables avec les Compagnies;

b. à ne donner aucun appui à leurs membres qui prendraient des mesures quelconques non autorisées;

c. à ne pas encourager les employés de la classe spéciale de la direction et de l'inspection à participer à une grève quelconque.

4. Les Compagnies font savoir qu'à la suite de la grève, il sera peut-être nécessaire de déplacer certains travailleurs, mais que le traitement ou salaire de ces derniers ne sera réduit en aucun cas. Chaque Compagnie fera connaître aux Trade-Unions, dans le délai d'une semaine, le nom des

hommes qu'elle a l'intention de déplacer et elle donnera à chaque homme la possibilité de défendre sa cause devant le Directeur général.

5. L'accord ne s'applique pas aux personnes coupables de voies de fait ou de manoeuvres d'intimidation.

Il est à remarquer, au sujet de cet accord:

la déclaration formulée au point 2 a une portée essentiellement théorique, les Compagnies ne réclamant pas de dommages-intérêts;

l'obligation visée sous 3 et imposant aux organisations de ne pas donner d'ordre de grève sans négociations préalables, ne veut pas dire qu'elles devront observer un long préavis;

le point 4 s'applique à certains cas dans lesquels des difficultés sérieuses naîtraient de la réintégration au même poste, cas dont le nombre est d'ailleurs fort restreint;

il en est de même pour le point 5; cette disposition a d'ailleurs été complétée dans le sens que ces hommes auront également la possibilité de se défendre.

On peut dire, somme toute, que cet accord diffère considérablement des conditions humiliantes prévues tout d'abord par les Compagnies. Ce qui est important, c'est que les organisations sont sorties de la lutte sans flétrissures; le nombre des non-syndiqués a encore baissé et les frottements qui se produisaient autrefois entre les diverses organisations ont cédé la place à une collaboration étroite. Les cheminots ont tout lieu d'être fiers du mouvement de solidarité accompli par eux.

L'importance de la grève de solidarité est clairement mise en lumière par une lettre adressée, en date du 12 mai, par le Secrétaire de l'Association des Employés aux sections et qui contient, entre autres, le passage suivant:

«Je suis heureux de pouvoir constater que les efforts du Conseil Général du Trade Union Congress pendant la suspension du travail ont eu comme résultat d'assurer aux mineurs la mise en application de mesures importantes de réorganisation qui, depuis longtemps, sont plus que nécessaires dans leur industrie, et l'introduction de réformes qui leur apporteront un avenir meilleur et plus heureux qu'il n'eut sans elles, été possible d'envisager. Pour les mesures devant amener ces modifications, les mineurs collaboreront avec les autres parties concernées et un nouveau Conseil National des Salaires sera créé pour eux dans lequel siégeront également des représentants d'autres catégories de travailleurs. Ils auront le droit de soulever toutes questions se rapportant à leur industrie et nous avons obtenu des garanties satisfaisantes contre l'application de réductions non équitables et contre toute réduction pour les catégories les moins payées. L'accord prévoit d'autres mesures appréciables que je ne puis pas toutes décrire dans une lettre circulaire mais qui seront exposées dans le prochain numéro du «Railway Service Journal».

La Fédération des Mineurs a exprimé sa profonde admiration et reconnaissance pour l'appui donné par les travailleurs qui, sur l'appel du Conseil Général, ont déposé le travail pour seconder les mineurs. Le résultat en fut non seulement d'obtenir les avantages visés plus haut, mais également l'engagement de l'annulation de la déclaration du lock-out et la continuation de la subvention durant une période raisonnablement nécessaire pour compléter les négociations qui devront être reprises.»

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

La réunion de l'I. T. F. à Ostende.

Samedi 8 et dimanche 9 mai eut lieu à Ostende une conférence du Bureau de l'I.T.F. avec des délégués des organisations des ouvriers des transports et des cheminots des pays intéressés en premier lieu aux transports en provenance et à destination de Grande-Bretagne.

L'assemblée qui était présidée par le Secrétaire général de l'I.T.F., Edo Fimmen, réunissait un total de 28 délégués de Grande-Bretagne, de France, d'Allemagne, de Belgique et de Hollande. Le court délai de préparation de la conférence n'avait pas permis aux organisations scandinaves de s'y faire représenter, mais elles firent part d'avance par télégramme de leur adhésion aux décisions de la conférence. Sur l'invitation du Bureau de l'I.T.F., la Fédération Syndicale Internationale était représentée par ses Secrétaires Oudegeest et Brown.

Après un exposé du Secrétaire de l'I.T.F. des mesures prises par cet organisme, conformément aux décisions prises antérieurement par son Conseil Général, le représentant des organisations anglaises, Milford, rapporta sur la situation en Grande-Bretagne. Il résulta de ses communications que le mot d'ordre de grève, lancé par le Congrès des Trade-Unions, avait été suivi par toutes les catégories concernées jusqu'au dernier homme.

Ensuite les délégués des divers pays représentés rapportèrent sur l'exécution donnée aux instructions de l'I.T.F. Il résulta de leurs affirmations que les instructions prescrivant d'empêcher l'exportation de charbon en Grande-Bretagne, le charbonnement de navires anglais et l'enrôlement sur des navires anglais, avaient été accueillies avec satisfaction et étaient observées. Dans certains pays, l'exportation de denrées alimentaires en Angleterre était même entravée autant que possible. Après entente des rapports, un échange de vues prolongé s'engagea, portant surtout sur la prise de certaines mesures propres à améliorer et à assurer le service d'information du Secrétariat de l'I.T.F.

Pour terminer, l'assemblée décida à l'unanimité de poursuivre énergiquement l'action entamée et de prendre, de concert avec les Centrales syndicales des divers pays, les mesures voulues, pour empêcher, autant que possible, la navigation anglaise. Par un manifeste à publier par l'I.T.F., les organisations adhérentes seront renseignées sur les décisions de la Conférence.

L'appui des organisations des transports du continent aux travailleurs anglais était entravé par le fait que la principale organisation de marins anglais se tenait jusqu'à présent à l'écart de la grève. Il fut décidé à cet égard que l'I.T.F. s'adresserait directement à la C.G.T. anglaise pour demander des instructions au sujet de l'attitude à assumer envers les marins britanniques qui continuaient à naviguer.

Les dirigeants des ouvriers des ports et des transports d'Allemagne n'ayant pu participer à la réunion, du fait qu'ils n'avaient pu se procurer le visa nécessaire, il fut décidé de convoquer sans délai une conférence de représentants de l'I.T.F. avec des délégués des organisations des Transports d'Allemagne et de Hollande, afin d'examiner et de prendre les mesures voulues pour un blocage éventuel du transport du charbon sur le Rhin.

Dans une conférence qui eut lieu ensuite avec les délégués de l'Internationale des Mineurs, sous la présidence du secrétaire de la F.S.I., Brown, il se trouva qu'une conformité parfaite existait entre les vues des deux Internationales sur la ligne de conduite à suivre. La résolution ci-dessous fut votée à l'unanimité des voix :

«La réunion, tenue sous la présidence du citoyen Brown, Secrétaire de l'Internationale Syndicale d'Amsterdam, des délégués des deux Internationales des Transports et Mineurs, après avoir entendu l'exposé les mesures prises dans le but d'aider les camarades anglais dans la lutte formidable où ils sont actuellement engagés,

constate la communauté complète d'idée et d'action des deux organisations, transports et mineurs, et s'en réjouit dans l'intérêt du but à atteindre;

recommande vivement aux travailleurs l'observation des décisions prises et donne aux grévistes anglais l'assurance de sa solidarité complète, tout en les félicitant de l'énergie dont ils font preuve dans la plus gigantesque bataille sociale livrée jusqu'à ce jour.»

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.*

Conférence concernant l'électrification des chemins de fer.

Sur la base des réponses reçues au sujet de la Conférence projetée, il a été décidé de discuter à l'occasion du Congrès de Paris la question de l'influence de l'électrification des chemins de fer sur les conditions de travail du personnel. Les organisations en ont été informées par circulaire.

Avertissement.

L'organisation hongroise «Közszolgálati Alkalmazottak Nemzeti Szövetsége Allamvasuti Csoport» (Union nationale des Cheminots hongrois) tâche d'obtenir pour ses fins personnelles des renseignements de la part d'organisations adhérentes à l'I.T.F. Etant donné qu'il s'agit ici d'une organisation nettement nationaliste qui a sa part de responsabilité dans les persécutions dirigées contre nos camarades hongrois, nous sommes confiants que les organisations qui recevraient une demande de renseignements sauront y donner la suite qu'il convient.

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations que voici :

Union allemande de Cheminots de Tchécoslovaquie	fl. 578.85
Union autrichienne de Cheminots	„ 1492.—
Union tchèque de Chauffeurs	„ 97.88
Union norvégienne du Personnel de la Locomotive	„ 87.—
Union Nationale des Cheminots anglais	„ 13880.—
Union tchèque de Mariniers	„ 9.—
Union des Cheminots bulgare	„ 263.—
Union suédoise du Personnel de la Locomotive	„ 294.72
Union des Cheminots yougoslaves	„ 75.—
Union unifiée des Cheminots allemands	mk. 5000.—

Congrès d'organisations adhérentes.

Union norvégienne du Personnel de la Locomotive, les 4 et 5 juin, à Oslo;

Fédération nationale des Cheminots luxembourgeois, les 5 et 6 juin, à Luxembourg;

Union suédoise de Mariniers du 2 au 30 juin, à Gothenbourg;

Fédération suisse des Cheminots, 3 et 4 juillet, à Berne;

Centrale belge des Tramways et Vicinaux du 17 à 19 juillet, à Verviers.



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

TCHÉCOSLOVAQUIE (suite).

XII. Récompenses et sanctions pénales.

Les agents qui, grâce à une prudence remarquable, une grande présence d'esprit ou beaucoup d'esprit de sacrifice, ont su empêcher un accident ou en atténuer les conséquences et ont évité, de la sorte, des dommages importants, reçoivent une récompense. La nature de la récompense varie d'après les cas (citation élogieuse ou gratification). Chaque cas de ce genre est cité dans le Bulletin officiel de l'Administration des Chemins de fer.

Les sanctions pénales varient d'après le degré de la faute. Une violation des devoirs du service est une faute disciplinaire; si la violation a eu lieu par simple négligence et lorsqu'il s'agit de devoirs d'importance secondaire, elle n'est pas considérée comme une faute, mais comme un manquement.

Les fautes disciplinaires sont divisées en fautes graves et légères, d'après l'importance des motifs qui ont déterminé la faute ou des devoirs qui ont été violés. Si un agent se rend coupable d'une négligence, il reçoit en premier lieu une réprimande de la part du chef de service ou de son supérieur direct; s'il commet par la suite de nouvelles fautes, il est simplement, sans la moindre formalité, ni poursuite, condamné à payer une amende. Les amendes pour manquements de ce genre peuvent s'élever jusqu'à 10 couronnes.

Des fautes légères sont punies par des punitions réglementaires (*Ordnungsstrafen*) à savoir: réprimande écrite ou amende jusqu'à concurrence de 40 couronnes. Les fautes graves sont punies par des punitions disciplinaires (*Disciplinarstrafen*) à savoir:

- 1) amende jusqu'à concurrence de 4 % du salaire annuel, sans perte des titres à l'avancement;
- 2) blâme;
- 3) amende jusqu'à concurrence de 4 % du salaire annuel;
- 4) déplacement à un autre poste, comportant le même ou un autre titre, de grade égal ou inférieur;
- 5) diminution du salaire de deux échelons au maximum;
- 6) mise à la retraite avec pension réduite (en cas de 20 années de service ou davantage, la réduction ne peut pas excéder 25 %);
- 7) révocation.

Les punitions disciplinaires nommées aux points 2, 3, 4 et 5 comportent la perte pendant un an des titres à l'avancement.

Chaque inculpé a le droit d'être entendu; il est jugé non seulement du point de vue juridique, mais surtout du point de vue professionnel. L'accusé a le droit de faire appel de la peine infligée (excepté dans le cas d'une amende pour négligence). L'agent doit être informé par écrit de la peine et des motifs de la condamnation, avec indication de la nature de la faute et de la stipulation qui a été violée par lui. Ce document doit être accompagné d'une instruction concernant les

possibilités d'appel. Les amendes pour fautes légères sont versées dans la Caisse des pensions. Le verdict de la Cour disciplinaire doit être confirmé par le Ministre des Chemins de Fer; celui-ci a le droit de réduire la peine. En ce qui concerne les jugements des Chambres disciplinaires, le Directeur des Chemins de fer de l'Etat a également qualité pour réduire la peine (voir chapitre VII).

A noter particulièrement que l'action disciplinaire est basée sur les principes modernes du droit pénal. L'accusé a, par exemple, droit à un défenseur aussi bien en première, qu'en deuxième instance et une punition avec sursis est admise. Le sursis peut être de deux ans au moins et de cinq ans au maximum.

XIII. Le logement.

En vue de la crise du logement, une loi a été promulguée prévoyant la possibilité de construire des demeures avec des subventions de l'Etat. Il existe des dispositions particulièrement favorables, concernant les constructions à édifier par des coopératives de construction d'intérêt public et par des institutions officiellement reconnues.

Il mérite en outre d'être noté que la loi pour la protection des locataires ne permet l'expulsion d'agents des chemins de fer qu'après condamnation judiciaire (refus de payer le loyer, acte punissable à l'égard du propriétaire ou de sa femme, infraction grave aux règlements de la maison etc.).

Les mesures prises par l'Administration des chemins de fer en matière de construction ont donné, pour l'année 1922, le résultat ci-après. Par des transformations d'immeubles appartenant aux chemins de fer, il fut possible de gagner 306 appartements dans 173 maisons et 4 dortoirs avec 64 lits; dans des immeubles privés, 5 maisons avec 29 appartements. Par de nouvelles constructions, on obtint 33 immeubles avec 349 appartements, 1 dortoir avec 20 lits et 6 baraques avec 36 habitations, soit au total 720 habitations. Dans les villes, un grand nombre d'agents ne dispose pas de demeures satisfaisantes; une grande partie des cheminots habite encore loin du lieu de service.

XIV. Locaux, mesures d'hygiène et de sécurité.

Des locaux ont été affectés au séjour et au logement du personnel roulant dans toutes les gares où les agents sont relayés et, en outre, dans toutes les gares d'embranchement des lignes d'intérêt local où, d'après les tableaux de roulement, les agents sont obligés de passer la nuit. Il y a environ 300 de ces gares; dans les principaux centres ferroviaires les hommes sont casernés dans des bâtiments spéciaux, munis de chauffage central, de douches et de réfectoires communs.

Les nouveaux dortoirs sont construits, si possible, à une certaine distance du mouvement ferroviaire et ont une entrée du côté de la rue. Les chambres ne sont occupées que par deux hommes, au lieu des dortoirs communs en vigueur autrefois. Ils sont, en outre, pourvus de réfectoires, de bains et d'autres installations hygiéniques. L'usage des dortoirs est gratuit.

Il y a également des chambres à l'usage des employés (dans 156 gares, 550 lits dans 80 chambres); une légère taxe d'entretien est perçue pour leur usage.

Les chemins de fer de Tchécoslovaquie possédaient en 1922 un total de 290 buffets; il y en avait 27 qui étaient en même temps des hôtels, 204 buffets et 59 buvettes. Le personnel des chemins de fer a droit à s'y procurer à prix réduit des mets et des boissons anti-alcooliques.

En ce qui concerne les installations de sécurité, les lignes principales sont équipées selon le block-système et pourvues d'appareils d'aiguillage et de signalisation électriques. Les trains du trafic-voyageurs sont équipés généralement du frein continu Hardy ou Westinghouse;

les trains de marchandises ne sont pas munis, la plupart du temps, du freinage continu, mais la question est à l'étude.

XV. La tenue de service.

Un décret ministériel indique les catégories d'agents tenus de porter l'uniforme. Ce sont:

- a) les chefs et sous-chefs de gare,
- b) les chefs du mouvement,
- c) les portiers des bureaux des services centraux et régionaux, de même que les portiers des gares,
- d) les chefs de train et conducteurs.

Les autres agents n'ont pas le devoir de porter l'uniforme, mais ils reçoivent la tenue de travail. La répartition des vêtements est réglée d'après certaines prescriptions. Selon la nature du travail, des cache-poussières, casquettes et capotes sont distribués, pour une durée allant d'une demi-année à 4 ans. Les vêtements en toile sont fournis généralement pour la durée d'un an; les bonnets en fourrure et pelisses pour 6 à 8 ans.

Les employés (Beamte) ne reçoivent pas de tenue de travail, à l'exception des conducteurs de locomotive qui ont droit à une pelisse, un bonnet en fourrure, un complet en toile bleue et une casquette d'été.

Pour l'acquisition de l'uniforme, une somme de 330 couronnes est versée aux employés-aspirants qui se destinent aux fonctions de chef de gare etc.; les employés, tenus de porter l'uniforme, touchent 120 couronnes par an pour l'usure des vêtements. En raison de la cherté anormale de la vie, les montants cités ci-dessus ont été augmentés temporairement d'une indemnité de respectivement 1170 et de 480 couronnes.

Les tissus nécessaires à la confection des uniformes sont achetés par le Ministère du Commerce par voie d'adjudication; il en est de même pour les casquettes et objets en fourrure. Le Ministre des Chemins de fer s'est efforcé dans la mesure des crédits disponibles d'améliorer la qualité des tissus utilisés et a introduit, dans le deuxième semestre de 1922 déjà, des tissus-types qui répondaient aux désirs du personnel. La distribution des vêtements de meilleure qualité au personnel est poursuivie à intervalles réguliers.

Les uniformes et vêtements de travail ne sont pas faits sur mesure, mais en confection en 10 tailles différentes (9 tailles courantes et 1 anormale).

XVI. La visite médicale et la visite des yeux.

Lors de l'engagement au service des chemins de fer, les candidats doivent passer une visite médicale portant sur leurs facultés physiques et psychiques; ces examens sont faits par les médecins en chef des chemins de fer.

L'ouïe et la vue sont examinées tout particulièrement. Dans leur rapport, les médecins indiquent pour quel groupe du service le candidat a les qualités requises. Pour être classé dans le groupe A, il faut qu'il voie normalement des deux yeux, sans lunettes, perçoive normalement les couleurs et entende des deux oreilles des mots prononcés à voix basse à une distance de 5 mètres. Font partie de ce groupe les agents de la locomotive, les conducteurs de voitures automobiles, les agents des trains, les agents des manoeuvres, les sémaphoristes et aiguilleurs, en outre du personnel de l'entretien et de la garde de la voie.

Dans les autres groupes, les conditions posées aux facultés visuelles et auriculaires sont adaptées aux exigences que comporte la fonction. Dans le groupe D, par exemple, on tolère une vue et ouïe défectueuse et le daltonisme ne constitue pas un obstacle. Ce groupe englobe les agents destinés uniquement au travail dans les bureaux; il faut cependant que le candidat soit en mesure d'effectuer son service de façon satisfaisante

et de veiller à sa sécurité personnelle. Les candidats ne voyant pas d'un oeil ou n'entendant pas d'une oreille ne sont pas admis au service des chemins de fer.

Jusqu'à l'âge de 45 ans, les agents doivent se soumettre tous les 5 ans à une nouvelle visite médicale, entre 45 et 60 ans, tous les trois ans, et après 60 ans, tous les deux ans. Les visites renouvelées ont lieu en outre d'après la nécessité; doivent s'y soumettre notamment les agents transférés dans une fonction qui réclame des capacités physiques et psychiques supérieures et ceux qui viennent de traverser une grave maladie ou ont contracté des blessures à la tête (yeux, oreilles etc.).

Un rapport sur le rendement économique de la traction électrique aux Chemins de fer fédéraux.

La Suisse est première parmi les pays d'Europe en ce qui concerne l'importance de l'électrification de son réseau ferré. Sur une longueur totale de 5 300 km., 2 50 km. étaient équipés, fin 1924, pour la traction électrique, dont 564 km. faisant partie du réseau des Chemins de fer fédéraux, d'une longueur totale de 2 900 km.

Quel est à présent le rendement économique de la traction électrique par rapport à la traction à vapeur et quelles modifications des dépenses ont été déterminées par l'électrification? Quelle est, particulièrement, l'influence de l'électrification sur les frais pour la main-d'oeuvre? Un rapport présenté par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux au Conseil d'administration, basé sur les résultats d'exploitation de l'année 1924, contient quelques renseignements intéressants facilitant la réponse aux questions sus-énoncées. Ce rapport expose de façon détaillée quels sont les frais de la traction électrique et ce qu'aurait coûté l'exploitation à vapeur des mêmes lignes. Nous faisons suivre ci-dessous le tableau comparatif qu'il contient concernant les frais de la traction électrique et de la traction à vapeur, en l'année 1924:

	Traction électrique	Traction à vapeur (chiffres calculés p. la comparaison)
a. Personnel, entretien et divers pour toutes les installations électriques des C. F. F., déduction faite des recettes diverses pour travaux exécutés, locations, etc.	frs. 2 265 024	—
b. Frais d'achat d'énergie provenant d'usines étrangères aux chemins de fer, déduction faite des recettes réalisées par la vente de l'excédent d'énergie des usines des C. F. F. (les recettes ont été supérieures aux dépenses en 1924)	,, 15 647	—
c. Personnel de la traction, des dépôts, des trains, nettoyeurs de voitures, entretien et graissage des locomotives et automobiles, entretien des wagons	,, 8 175 000	frs. 12 965 000
d. Eau consommée dans les locomotives à vapeur, et transport du charbon de la frontière jusque sur le tender des locomotives	—	,, 2 247 000
e. Prix du charbon franco frontière, frais de douane compris.	—	,, 11 046 000
f. Surplus des frais d'entretien de la voie avec la traction à vapeur.	—	,, 141 000
g. Intérêts, amortissement et renouvellement.	,, 19 956 305	,, 1 810 000
	Total frs. 30 680 682	frs. 28 209 000

La traction électrique a donc coûté en 1924 frs. 2 471 682 de plus que n'aurait coûté la traction à vapeur sur les mêmes lignes. Un examen plus attentif des chiffres permet de distinguer la cause de cette différence; elle se trouve dans l'article g (intérêts, amortissement et renouvellement). Contre une somme de frs. 1 810 000 pour la traction à vapeur, on ne trouve pas moins de frs. 19 956 305 pour la traction électrique, ce qui découle du fait que les frais de la construction s'élèvent, en cas de traction à vapeur, à frs. 31 000 000, et en cas de traction électrique à frs. 354 993 366, c'est à dire à plus de onze fois cette somme. Le phénomène s'explique par la nécessité de construire, à côté des dépenses pour la locomotive, pour les conduites électriques, etc. de grandes centrales électriques, tandis que, en cas de traction à vapeur, on aurait eu simplement à payer les intérêts et les amortissements du parc des locomotives. Même si l'on additionne à l'article g les sommes des articles d et e, la différence au désavantage de l'exploitation électrique reste particulièrement élevée (frs. 15 106 000 contre frs. 19 956 305). Il est à noter, toutefois, que les usines créées par les Chemins de fer fédéraux sont loin de travailler à plein rendement et que les travaux d'électrification ont été entrepris à une époque à laquelle les prix se trouvaient bien au-dessus du niveau actuel. (Un rapport précédant de la Direction des chemins de fer fédéraux a évalué cette différence à frs. 75 000 000).

L'article de dépenses qui nous intéresse tout particulièrement est celui cité sous c. qui contient principalement les dépenses faites pour la main-d'oeuvre. Ici la proportion entre l'exploitation électrique et celle à vapeur est de 2 à 3, c'est à dire que les dépenses ont diminué d'environ un tiers par suite de l'électrification.

Dans le rapport, les chiffres sont détaillés de la façon ci-après:

<i>Exploitation électrique</i>	
Coût du personnel de la traction (518 pers. à raison de frs. 8 885)	frs. 4 587 000
Coût du personnel de dépôt (151 pers. à raison de frs. 4670)	705 000
Frais d'entretien des locomotives et automotrices	3 082 000
Coût des matières de graissage	101 000
Total frs.	8 475 000

<i>Exploitation à vapeur</i>	
Coût du personnel de la traction (740 pers. à raison de fr. 8'885)	frs. 6 553 000
Coût du personnel de dépôt (259 pers. à raison de 4 670)	1 210 000
Surplus de dépenses pour le personnel des trains et pour les nettoyeurs	870 000
Frais d'entretien des locomotives et automotrices	4 150 000
Coût des matières de graissage	132 000
Surplus de frais d'entretien des voitures et wagons	50 000
Total frs.	12 965 000

En comparant les tableaux ci-dessus, on constatera que l'économie de frs. 4 490 000 réalisée dans la traction électrique comprend, pour à peu près 75 %, une économie sur le coût du personnel proprement dit. C'est avant tout le personnel de la traction, réduit de 740 à 518 unités, et le personnel de dépôt, réduit de 259 à 150 unités, qui sont atteints par cette économie. L'effectif du personnel des trains, ainsi que celui des nettoyeurs a également pu être diminué, il s'agit ici d'une réduction de 108 unités qui se répartit comme suit: 19 chefs de train, 34 conducteurs, 47 serre-freins et 8 nettoyeurs. Toutefois, tandis que l'économie visée ci-dessus, réalisée aux frais du personnel de la traction et de dépôt, indique approximativement la diminution totale possible avec l'électrification, en maintenant le système de travail actuel, celle réalisée sur le personnel des trains ne représente qu'une partie des économies possibles, étant donné que les chiffres

n'ont trait qu'à un seul des trois arrondissements. Dans les deux autres arrondissements, l'électrification n'est pas encore assez avancée pour qu'on puisse également procéder à une compression de l'effectif du personnel des trains. C'est pour cette raison qu'il est fort probable qu'à la longue, l'effectif du personnel des trains accusera une diminution plus importante par rapport à la longueur du réseau électrifié qu'il ne ressort des chiffres ci-dessus.

Quoiqu'il en soit: sur la base des chiffres cités, on constate déjà qu'à côté de la diminution des frais du combustible, la diminution du personnel de la traction, des dépôts et des trains constitue la principale économie possible en cas de traction électrique, mais que, à l'avenir, elle sera, pour la plus grande partie, engloutie par les dépenses en capital. Une petite partie est contre-balancée, il est vrai, par l'article a qui contient, entre autres dépenses, les frais du personnel employé pour l'entretien des installations électriques. Il n'est pas possible, cependant, de discerner dans les chiffres du rapport, la partie exacte occupée par les frais du personnel dans la somme totale mentionnée.

Si l'on désire se faire une opinion exacte de la diminution de l'effectif résultant des chiffres du rapport, il faut évidemment aussi tenir compte de ce qu'en cas de continuation de la traction à vapeur, grâce à l'introduction d'améliorations techniques, telles que, par exemple, l'emploi de locomotives plus puissantes permettant d'augmenter la charge et la rapidité des trains, il eût également été possible de diminuer le personnel. On ne peut donc pas attribuer à l'électrification uniquement, la réduction de l'effectif du personnel.

—1c.

Mécanicien ou Automate ?

Nous reproduisons l'article suivant du «Voraus», l'organe du Syndicat des Mécaniciens allemands.

«Depuis quelque temps, on constate de la part des Directions de réseau des tentatives pour empêcher, au moyen d'une influence exercée sur la marche du train, le passage de signaux fermés. Dans un article d'inspiration officieuse qui a fait le tour de la presse, il est dit: «La Compagnie des Chemins de fer du Reich s'efforce activement de prendre les mesures voulues pour assurer un maximum de sécurité. Afin de rendre la sécurité indépendante de l'attention du conducteur de la locomotive, elle cherche à trouver un système sûr de répétition des signaux sur la locomotive. Récemment encore, la Compagnie a demandé à des Sociétés importantes de lui faire des propositions dans ce sens». L'article continue: «Les appareils proposés entre autres par les Sociétés Siemens-Schuckert, A.E.G., Lorenz et Deutsche Signalwerke, qui se différencient dans des questions de détail, fonctionnent de la façon suivante. Un électro-aimant qui se trouve sur la locomotive, est influencé, en cas de passage au-dessus d'un électro-aimant qui se trouve sur la voie (attaché au signal ou à proximité du signal), de manière à déterminer dans la bobine une mutation de l'intensité du courant. L'avantage d'un appareil de ce genre se trouve avant tout dans le fait qu'aucun contact n'est nécessaire entre la locomotive et la voie et que, de la sorte, l'effet perturbateur de grandes vitesses se trouve supprimé. Dans tous les systèmes de répétition des signaux, également dans celui électro-magnétique dont il s'agit ici, on ne pourra pas encore pour le moment, dans le trafic sur grandes distances, procéder à une influence

directe sur l'appareil de freinage, tant que le fonctionnement de l'appareil en question ne se sera pas avéré absolument sûr. Dans les systèmes pour influencer la marche du train, but ultime des tentatives en cause, il ne s'agit pas tant de fixer des conceptions de principe; les difficultés se trouvent plutôt dans la question de l'adaptation de l'appareil à la construction de la locomotive et au profil de la voie et en outre dans la nécessité de tenir compte de toutes les particularités de l'exploitation des chemins de fer. . . . »

L'Administration centrale des Chemins de fer a toujours affirmé jusqu'ici qu'en ce qui concerne les moyens pour augmenter la sécurité du trafic, elle ne voulait seconder le conducteur de la locomotive au moyen d'une répétition des signaux, que si un appareil était inventé offrant toutes les garanties pour un fonctionnement sûr. Le passage de la déclaration officielle que nous venons de citer démontre cependant qu'on voit dans une

mécanisation du travail du conducteur de la locomotive

le progrès désiré.

Contrairement à l'intention toujours manifestée de la part des autorités de commencer simplement par des essais de la répétition des signaux sur la locomotive, la Direction de la circonscription de Cologne vient de commencer des tentatives pour réaliser, à côté de la répétition des signaux, une influence sur le fonctionnement des freins. Un appareil électromagnétique de réception dont la locomotive est équipée, enregistre pendant la course la position du signal et lorsque celui-ci se trouve fermé, il fait fonctionner une corne électrique. En même temps, une soupape s'ouvre par la voie électro-magnétique et laisse échapper l'air de la conduite principale, ce qui détermine à son tour le freinage du train.

Pour autant que nous sachions, l'Administration centrale n'a pas donné l'ordre de faire des tentatives de ce genre. Les Directions de réseau sont donc bien plus entreprenantes dans cette question que la Direction centrale. Pendant que celle dernière se trouve encore en négociations avec les principales Sociétés de constructions électro-techniques et de signalisation et désire expérimenter, par l'essai de divers systèmes, la possibilité d'une

répétition des signaux absolument sûre,

la Direction de la circonscription Cologne a résolu le problème depuis longtemps. Pas encore entièrement résolu toutefois, car, peut-être l'appareil devra encore être complété par une installation qui ferme le régulateur et lorsque ceci ira à souhait, qui manoeuvrera également la distribution pour le changement de marche.

Le mécanicien électro-mécanique.

Il ne faut pas, cependant, se former trop rapidement un jugement sur les appareils comme ceux dont il s'agit. Plus d'un «inventeur» déjà a dû abandonner bien de ses illusions et prophéties. Plus d'une fois, une chose, considérée grosse promesse, n'a abouti à aucun résultat. Nous sommes d'avis que des appareils visant à assurer la sécurité des trains, ne peuvent être effectivement mis à l'essai que si, sur une section difficile où les trains se succèdent rapidement, tous les trains sont munis d'une installation identique. Une chose est certaine: il est nécessaire, si l'on veut empêcher mécaniquement le passage d'un signal fermé, que l'influence sur le frein agisse assez tôt pour que le train le plus rapide ait devant lui un espace suffisant avant d'arriver à l'endroit du signal. Toutefois, l'appareil satisfaisant à cette condition essentielle produit, en cas de trafic intense, une perturbation du mouvement, car il en résulte que le freinage des trains circu-

lant moins rapidement s'effectue trop tôt, ce qui détermine des interruptions du trafic qui se propagent en arrière. Même les trains qui suivent de près un autre et qui, à la hauteur du signal avancé commentent seulement à prendre de la vitesse (de longs trains de marchandises), sont arrêtés avant le moment, ce qui donne lieu à de nouvelles perturbations. Si l'on veut éviter pareilles contrariétés, le mécanicien doit avoir la possibilité de mettre l'appareil hors de service. De la sorte, cependant, celui-ci perd 90 pour cent de sa valeur. Ou bien il doit être un appareil

fonctionnant toujours de façon sûre,

ou bien il vaut mieux le supprimer entièrement. Et que dire de toutes les autres exigences et des dangers auxquels donne lieu l'appareil en lui-même? Que faire lorsque son fonctionnement est insuffisant ou cesse totalement; lorsque le personnel qui doit surveiller et entretenir ces installations fait défaut ou n'est pas suffisamment instruit; lorsque la locomotive devrait au fond, à cause de l'état défectueux de l'appareil de sûreté, rester dans la remise, mais qu'aucune locomotive de réserve n'est disponible? Qui pourrait prendre de mauvaise part au mécanicien que, en cas d'introduction d'un appareil de ce genre (qui, s'il n'est pas absolument sûr, ne serait pas introduit), il se fie au fonctionnement de cet appareil?

Nous ne désirons pas entrer ici dans les détails de la question, mais avons simplement voulu y faire allusion. Celui qui introduit pareil système de sécurité doit se rendre compte que sa démarche est d'une haute importance et comporte de grosses responsabilités. Nous ne sommes pas contre les progrès de la technique; au contraire, nous approuvons toute mesure qui seconde le conducteur de la locomotive dans l'observation des signaux en cas de temps brumeux. Mais nous ne sommes pas en faveur d'interventions dans la fonction même de la traction des trains, car des installations de ce genre comportent

des dangers et des imperfections plus grandes que les installations du block-système,

étant donné qu'à cause des vibrations des locomotives à marche rapide et à heurts fréquents, exposées à toutes les intempéries, celles-ci sont beaucoup plus en butte à des influences préjudiciables que les installations du block qui, en dépit d'une grande perfection, n'ont cependant pas encore entièrement surmonté la possibilité de perturbations. En aucun cas, toutefois, l'Administration ne devra compter que de pareil moyens de sécurité pourront remplacer le sentiment du devoir et de la responsabilité ou accroître le rendement du personnel.»

Le VIII^e Congrès du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique.

Le Syndicat National du Personnel des Ch.P.T.T.M. de Belgique, a tenu à Bruxelles, du 24 au 25 avril, son VIII^e Congrès annuel. Les rapports moral et financier présentés à l'assemblée furent approuvés après quelques discussions.

Dans la question de la régie autonome des Chemins de fer de l'Etat, le Congrès approuva l'action menée par le Conseil national et adopta un voeu demandant la création d'une commission chargée de rechercher la meilleure solution. Cette commission serait composée de deux ministres socialistes, de délégués du Parti Ouvrier belge, de la Commission syndicale et du Syn-

dicat National et devrait se laisser guider par le principe prescrivait :

1. une exploitation dans l'intérêt de la communauté, sans recherche de bénéfices;
2. une situation financière et comptable, séparée de celle de l'Etat, débarassée de toute fiscalité ou de toute charge que ne requiert pas la conciliation des intérêts de l'économie nationale et du chemin de fer;
3. l'élimination de toute emprise politique ou capitaliste;
4. un statut nettement défini pour le personnel.

Le Congrès se prononça en outre en faveur de la création de Commissions paritaires de contrôle dans les différents services. Cette décision était inspirée par un nombre de licenciements survenus les derniers temps et considérés comme étant en contradiction avec les promesses faites au sujet de l'application des mesures d'économie.

Un des délégués rapporta ensuite sur la question de l'attelage automatique, illustrant son exposé par un film. Une résolution fut votée qui, confirmant les résolutions adoptées en la question par les Congrès internationaux de Hambourg et de Bellinzona, insiste pour l'introduction générale de l'attelage automatique.

Pour terminer, la résolution ci-après contre le fascisme fut adoptée :

«Le Congrès National du Syndicat National, réuni les 24, 25 et 26 avril 1926, à Bruxelles,

en présence des menées fascistes, qui constituent un danger pour la démocratie;

considérant que les libertés et les réformes conquises par le prolétariat sont en danger;

affirme sa volonté de les défendre par tous les moyens;

adresse un appel solennel à tous les membres pour les engager à s'enrôler dans les milices ouvrières, appelées à défendre les droits sacrés de la Démocratie contre les menées de la Réaction;

fait confiance à l'organisation de défense mise sur pied par la classe ouvrière;

et est prêt à recourir, suivant les circonstances, notamment à des grèves partielles ou à la grève générale, si des groupements quelconques, par des coups de force, tentaient de violer nos libertés constitutionnelles;

et passe à l'ordre du jour.»

A deux exceptions près, toutes les sections étaient représentées. Assistaient aux assises à titre auditif, des délégués de l'I.T.F., des Fédérations de Cheminots de France, du Luxembourg et de Hollande, ainsi que des organisations des P.T.T. de Grande-Bretagne et de France.

Une publication de l'Union des Chemino's polonais.

L'organisation des Cheminots polonais a publié en langues anglaise, française et allemande un aperçu de l'histoire de l'organisation, sur la période allant de 1919 à 1926. Nous accueillons avec joie cette publication qui permet aux organisations étrangères de mieux se rendre compte de la situation où se trouve une organisation-soeur dont l'histoire, à cause de la langue déjà, est moins connue que celle d'organisations d'autres pays.

L'I.T.F. a commandé un nombre assez important d'exemplaires de cette publication et est prête à les envoyer sur demande aux organisations adhérentes.



Ouvriers du Transport

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

GRANDE-BRETAGNE.

Mesures de protection.

Les travailleurs des ports et docks sont protégés par un décret (Dock regulations) du 6 mars 1925 émis par le ministre de l'Intérieur, en application de la loi sur les usines et ateliers (Factory and Workshop Act) de 1901. Ce décret remplace le règlement précédent, émis le 24 octobre 1904 en application de la même loi. Il entra en vigueur le 1er avril 1925, à l'exception de certaines parties, relatives aux palans etc., pour lesquelles des délais jusqu'au 1er juillet 1925 et 1er juillet 1926 avaient été prévus. Le règlement porte sur la manipulation de marchandises dans tout dock, port ou chenal et s'applique à toutes personnes employées à de pareils travaux. La majeure partie des dispositions ne s'applique pas au déchargement de navires de pêche. Les allèges et chalands sont exclus d'un nombre de dispositions relatives à la sécurité des moyens d'accès, des écoutilles etc. tandis qu'un nombre d'autres, relatives au bastingage, à l'éclairage, aux engins de sauvetage et de premier secours, ne s'appliquent pas aux «canaux à eau basse» (shallow canals) ce qui veut dire à peu près canaux et rivières où ne passent pas de grands navires.

Le contrôle sur l'observation du décret est exercé par des inspecteurs du travail dont les attributions sont très limitées. Ils n'ont pas le droit d'ordonner une suspension du travail si quelque chose n'est pas en règle, mais ils peuvent poursuivre en justice les responsables lorsqu'un accident s'est produit comme suite à une violation des règlements. Les punitions pour transgression des prescriptions légales consistent uniquement en des amendes infligées par un tribunal de juridiction sommaire (juge de paix). Les organisations n'ont aucune influence sur l'application du décret. L'Inspecteur en chef du travail publie un rapport annuel contenant des statistiques d'accidents etc.

Enregistrement.

A Londres, il n'y a pas de conditions à remplir pour s'établir comme employeur dans l'industrie des ports et docks. A Liverpool, il faut avoir une autorisation de la part du Mersey Docks and Harbour Board. A Bristol, les employeurs ont l'obligation d'assurer leur personnel.

Généralement parlant, les hommes travaillant dans le port de Londres doivent avoir été inscrits en 1920 et être restés dans l'industrie depuis lors. Cependant, par suite de la grève de 1923 et la suppression partielle de l'enregistrement, un nombre d'autres entrèrent dans l'industrie; ils sont actuellement inscrits s'ils ont été employés dans le port pendant deux ans avant septembre 1925. A part cela, l'enregistrement est clos, sauf l'admission, de temps à autre, de quelques travailleurs spécialisés.

L'organisme contrôlant l'enregistrement est composé de représentants du patronat et de l'organisation en nombres égaux et d'un président désigné par les deux parties.

L'embauchage dans le port de Londres est limité

par voie d'accord aux heures ci-après: de 7 h. 45 à 8 h. et de 12 h. 45 à 13 h. du lundi au vendredi et de 7 h. 45 à 8 h., le samedi, tout engagement étant impossible à d'autres heures. Les collineurs de charbon font exception, du fait qu'ils ne sont embauchés qu'une fois par jour à 7 h. 30 du matin.

Il y a un grand nombre de bureaux de placement dans le port. Les méthodes de l'embauchage diffèrent dans diverses parties du port. Dans la plupart des cas, particulièrement lorsqu'il s'agit de travail à bord de navires, les hommes ayant commencé le travail le terminent, mais ils doivent se faire réembaucher tous les matins. Un employé de l'organisation ou les membres eux-mêmes inspectent les cartes des hommes embauchés dans les bureaux de placement.

A Liverpool, les hommes sont enregistrés selon le système du Bureau de Compensation de Liverpool et reçoivent des cartes de pointage. Ils doivent adhérer à l'organisation et en porter l'insigne lorsqu'ils se présentent dans les bureaux de placement qui se trouvent à différents endroits sur les quais. Les employeurs ont consenti à ne pas employer des non-syndiqués, à moins que le nombre disponible d'hommes organisés soit insuffisant. Des employés de l'organisation veillent à ce que l'accord soit observé.

A Bristol, les hommes peuvent être inscrits uniquement après accord avec le Comité local. Des bureaux de placement réguliers existent et se trouvent sous le contrôle de l'Inspecteur du travail dans les ports et de fonctionnaires locaux; une certaine collaboration existe avec l'organisation.

Les ouvriers des ports doivent être au courant du travail, bien que le décret ne stipule rien à cet effet.

Durée du travail.

Il n'y a pas de limite légalement prévue pour la durée du travail qui est fixée par accord entre le patronat et l'organisation, les accords étant rigoureusement observés. La semaine de 44 heures est en vigueur, les heures étant de 8 h. à midi et de 13 à 17 h., du lundi au vendredi, et de 8 h. à midi, le samedi.

A Londres, les hommes ne peuvent pas commencer le travail à d'autres moments qu'à 8 h. et à 13 h.; sauf dans la navigation maritime de courte durée où les hommes peuvent être engagés à 13 h. pour commencer le travail à minuit, uniquement toutefois dans une cargaison de marchandises périssables, ou peuvent recevoir à 13 h. l'ordre de commencer les travaux le lendemain matin à 6 ou 7 h. et sauf dans le cas de travail dominical qui doit être ordonné le samedi matin à 8 h. ou dans le courant de la matinée du samedi et doit commencer à 8 h.

Bien que le principe de la semaine de 44 heures soit d'application générale, des conventions locales peuvent prévoir des heures supplémentaires de durée limitée dans des cas urgents. Le travail supplémentaire est généralement limité à quelques heures, mais dans certains cas, les travaux sont continués pendant une nuit entière.

Aux termes d'un accord, le travail n'est pas effectué par équipes dans le port de Londres, mais les hommes appelés à travailler pendant une nuit entière, ne peuvent pas être obligés de continuer après 7 h., à moins qu'un navire puisse être terminé à 9 heures.

Sécurité.

Les moyens d'accès au navire doivent offrir la sécurité voulue. Les passerelles doivent avoir une largeur d'au moins 22 pouces, être solidement fixées et munies des deux côtés d'un garde-corps d'une hauteur de 2 pieds, 9 pouces. Les échelles doivent être en parfait état de conservation, doivent avoir la hauteur voulue et être solidement fixées pour empêcher le glissement.

Les prescriptions ne s'appliquent pas aux planchers

ou passerelles destinés aux marchandises, s'il y a d'autres moyens d'accès appropriés, ni aux voiliers de moins de 25 tx ou vapeurs de moins de 150 tx, s'il est possible de passer en toute sécurité sans l'aide d'installations spéciales du navire à terre et inversement.

A Londres, lorsque le navire n'est pas amarré au quai, les hommes sont transportés dans des barques appartenant à des passeurs autorisés. Ces embarcations sont enregistrées et leur capacité qui ne peut être dépassée, est déterminée par les autorités du port de Londres. A Liverpool, les hommes sont transportés par des remorqueurs.

Les moteurs, roues dentées, engrenages à friction ou à chaînes, fils conducteurs électriques etc. doivent être autant que possible, à moins de ne pas offrir de dangers, protégés par des cloisons..

Le levier de manoeuvre, commandant le mouvement en sens inverse des chaînes d'une grue, doit être muni d'un ressort ou autre dispositif d'arrêt.

La plateforme de grues ou de basculeurs actionnés mécaniquement doit être munie d'un garde-corps et offrir un accès sûr. Si l'accès se fait au moyen d'une échelle, les montants de l'échelle doivent dépasser d'une distance convenable la hauteur de la plateforme ou un autre appui approprié doit exister; l'endroit d'arrivée sur la plateforme doit rester libre et, lorsque l'échelle est verticale et a plus de 30 pieds de hauteur, un palier de repos doit se trouver mi-chemin.

Aucune charge ne pourra être suspendue à une grue, un treuil ou autre engin de levage, sans la présence d'une personne compétente et chargée de la conduite de l'engin.

Aucune personne de moins de 16 ans ne peut être employée pour la conduite d'une grue ou d'un treuil, pour donner des signaux à un conducteur ou pour veiller à la descente des marchandises auprès du treuil.

Tous les engins mécaniques doivent être vérifiés par une personne compétente avant d'être mis en usage. Les martinets et attaches permanentes (y compris les chaînes de frein) fixés aux martinets, mâts et pont, utilisés pour le levage ou la descente, doivent être vérifiés tous les douze mois et subir un examen rigoureux au moins une fois tous les quatre ans. Les autres engins mécaniques doivent être rigoureusement examinés au moins une fois par an. La personne ayant fait l'examen délivre un certificat signé, spécifiant la limite de la charge à manoeuvrer. Aucune chaîne, anneau, crochet, boucle ou maillon d'émerillon ne pourra être utilisé pour le levage ou la descente sans qu'un certificat n'ait été délivré concernant sa résistance.

Toutes chaînes, autres que des chaînes de frein, attachées à des martinets ou à des mâts et tous anneaux, crochets, boucles et maillons d'émerillon, utilisés pour le levage ou la descente de marchandises doivent être recuils dans les délais ci-après:

a) chaînes, anneaux, crochets, etc. d'un demi-pouce au maximum, tous les six mois;

b) tous autres chaînes, anneaux, crochets etc. tous les ans.

Ces délais sont doublés dans le cas d'engrenages utilisés uniquement sur des engins de levage manoeuvrés à la main. L'Inspecteur en chef du travail a qualité pour autoriser la dérogation à ces mesures, lorsque des circonstances spéciales les rendent superflues.

Les chaînes, autres que des chaînes de frein, attachées à des martinets ou mâts, ainsi que les anneaux, crochets, boucles et maillons d'émerillon doivent être vérifiés par une personne compétente avant leur emploi, à moins qu'une inspection n'ait eu lieu au cours des trois mois précédents.

Les chaînes, anneaux, etc., utilisés pour le levage,

ayant été allongés, modifiés ou réparés au moyen de soudages, doivent être convenablement vérifiés et examinés à nouveau. Les cordes doivent être d'une qualité appropriée et exemptes de défauts. Dans le cas de cordes métalliques, les fabricants doivent délivrer un certificat. Les cordes métalliques, en général, doivent être inspectées par une personne experte au moins tous les trois mois, ou si un fil est cassé, au moins tous les mois. Aucune corde métallique ne pourra être utilisée pour le levage ou la descente si, sur une longueur de huit fois le diamètre, le nombre total de fils visiblement cassés est de plus de 10 % ou bien si elle a des défauts qui, de l'avis de l'Inspecteur, la rendent inutilisable.

Chaque grue doit porter l'indication de la limite de la charge à manoeuvrer et, si sa construction est telle que cette limite varie selon la position de la flèche, elle devra être munie d'un indicateur automatique de la charge pouvant être manoeuvrée sans danger. Dans le cas où la flèche peut être plus ou moins inclinée, un barème indiquant la limite de la charge et l'inclinaison correspondante de la flèche peut suffire.

Aucun engin de levage mécanique ou autre ne peut être chargé d'un poids dépassant la limite sus-visée, sauf dans des circonstances exceptionnelles et dans des conditions approuvées par l'ingénieur surveillant ou par une autre personne compétente, à condition que dans chaque cas la permission écrite du propriétaire ou de son représentant responsable ait été obtenue et la surcharge notée dans un registre.

Des mesures appropriées doivent être prises pour empêcher l'échappement de la vapeur de moteurs actionnant des grues ou treuils pouvant obscurcir une partie quelconque des ponts, passerelles, plateformes ou quais où des hommes sont occupés à des travaux de chargement ou de déchargement.

Lorsqu'une écoutille d'une cale ayant une profondeur de plus de cinq pieds n'est pas utilisée, et que les surbaux ont moins de 2 pieds 6 pouces de hauteur, pareille écoutille devra être entourée d'un garde-corps de trois pieds ou être suffisamment couverte. Cette prescription ne s'applique pas aux écoutilles délaissées pendant les repas ou pendant d'autres courtes interruptions du travail, ni à des écoutilles non accessibles aux travailleurs.

Il n'est pas permis d'effectuer au moyen de chute ou de descente des travaux de chargement ou de déchargement à un pont intermédiaire, si l'écoutille de ce pont n'est par convenablement couverte ou si une plateforme sûre d'arrivage d'une largeur non inférieure à une section de panneaux d'écoutille n'a pas été placée par-dessus. Cette prescription ne s'applique pas au cas d'un travail de déchargement qui, au total, n'occupe pas plus d'une demi-heure.

Tous les barrots et galiotes d'écoutille doivent être munis d'un dispositif permettant de les placer et de les enlever sans qu'une personne ait besoin de monter dessus pour fixer pareil dispositif. Tous les barrots et panneaux d'écoutilles doivent être maintenus en bon état de conservation. Les panneaux d'écoutilles doivent être munis de poignées.

Lorsque la distance du niveau du pont jusqu'au fond de la cale est de plus de cinq pieds, des moyens sûrs d'accès doivent être disponibles, soit des échelles conduisant du pont à la cale où le travail est effectué, soit des échelles, crampons ou tasseaux fixés sur les hiloires. L'accès n'est pas censé être sûr: a) si les échelles reliant les ponts inférieurs ne se trouvent pas, si possible, sur une même ligne avec l'échelle partant du pont supérieur; b) si, dans le cas d'échelles placées sur les cloisons et dans des écoutilles de tambour, des poignées et appuis pour les pieds ne sont pas disponibles, si les montants ne sont pas ininterrompus et si un espace d'au moins 4 pouces et demi n'est libre derrière les échelons; c) si les crampons ou tasseaux

dont sont munis les hiloires ne saillent pas d'au moins 4 pouces $1/2$ sur une largeur d'au moins 10 pouces, ne sont pas construits de façon à éviter que le pied puisse glisser de côté et placés verticalement l'un au-dessus de l'autre dans la même ligne que l'échelle à laquelle ils donnent accès; d) si la cargaison n'est pas arrimée à une distance suffisante de l'échelle pour laisser près de chaque échelon une place suffisante pour mettre le pied; e) s'il n'y a pas la place voulue pour passer entre le treuil ou autre obstacle et les surbaux à la place où l'échelle part du pont et f) si l'échelle est éloignée sous le pont à une distance plus grande qu'il ne faut pour ne pas entraver l'entrée de l'écouille. Dans les cas où il peut être prouvé que la prescription concernant l'échelle à placer sur la cloison ou dans une écouille de tambour est impraticable, des crampons ou tasseaux peuvent être disposés à sa place.

Les planchers et échafaudages doivent être construits solidement, être munis des supports nécessaires et fixés soigneusement, au besoin. Il n'est pas permis d'utiliser une charrette pour transporter des marchandises entre les navires et le quai sur un plancher dont la pente est trop rapide. Tout plancher glissant doit être rendu moins dangereux en y répandant du sable ou d'autre façon.

Lorsque des travaux sont effectués sur un pont provisoire, un plancher convenable doit être établi, à moins que l'espace sous ce pont ne soit rempli de marchandises jusqu'à une distance de deux pieds au-dessous du dit pont.

En ce qui concerne les cordes ou chaînes, la charge maximum doit être marquée sur l'élingue ou sur une plaque de matériel durable qui y est attachée, ou bien les limites des charges des différentes espèces de chaînes et de cordes doivent être spécifiées sur des affiches placées bien en vue. Il n'est pas permis de raccourcir des chaînes au moyen de noeuds et un emballage suffisant doit empêcher que les chaînes et cordes n'entrent en contact avec les arêtes vives de matières dures. Un registre doit être tenu portant les dates auxquelles les chaînes ont été recuites.

Il n'y a pas de prescriptions concernant le contrôle et les capacités exigées pour le travail sur le pont. Comme règle générale, seuls les hommes les plus capables sont choisis pour ce travail. Les membres de l'équipage, soit anglais, soit étrangers, ne peuvent pas conduire des treuils, surveiller des ouvertures d'écouilles ou faire d'autres travaux ayant rapport au chargement ou au déchargement. Ceci est imposé par contrat dans certains cas, mais la plupart du temps uniquement par la pratique.

Lorsque le lieu de travail dans une cale est limité à l'espace de l'ouverture de l'écouille, il n'est pas permis d'attacher des crochets dans les liens ou cercles qui entourent les balles de coton, de laine ou d'autres marchandises.

Lorsque des marchandises sont chargées ou déchargées par la chute dans une écouille de tambour, il faut que chaque chute soit surveillée, à moins qu'il s'agisse du chargement d'une allège ou autre navire semblable, ou que le conducteur de la grue ou du treuil ait une libre vue sur toutes les parties de la cale où l'on travaille. L'inspecteur du Travail principal a le droit d'autoriser des dérogations à cette prescription si, pour une raison quelconque, il estime qu'elle n'est pas nécessaire pour la sécurité des travailleurs.

Il n'y a pas de stipulations nettes concernant la continuation du travail dans la cale pendant la montée de la charge, mais à Londres l'usage général veut que les hommes s'éloignent de l'écouille pendant que les charges montent ou descendent. A Bristol le travail est continué.

Comme règle générale, les hommes doivent veiller

à ne pas trop remplir des paniers ou baquets; il n'existe pas de prescriptions à cet égard.

Il n'existe pas de prescriptions spéciales concernant la montée ou descente d'objets en fer de forme allongée, mais généralement des pièces de bois sont intercalées pour obtenir que l'élingue soit suffisamment serrée.

Les barrots des écouilles doivent, s'ils ne sont pas enlevés pendant le travail, être solidement attachés. Toutes places de la cale, du pont et des quais, où du travail est effectué, tous les moyens d'accès et toutes les parties du navire où les hommes doivent se rendre au cours de leur travail, ainsi que toute partie dangereuse de routes donnant accès aux lieux du travail, doivent être convenablement éclairés.

La manipulation de matières explosibles est réglée par une loi spéciale (Explosive Act). Un nombre suffisant de boîtes de pansements sommaires ou des armoires d'un type prescrit doivent se trouver sur chaque lieu de travail à une distance raisonnable les unes des autres. Il faut qu'elles soient tenues en bon ordre et régulièrement remplies et que la responsabilité en repose auprès d'une personne experte à donner les premiers soins en cas d'accident (excepté dans les docks ou wharfs où le nombre total des personnes employées n'excède pas 50), une telle personne devant toujours être présente pendant les heures de travail. Des inscriptions bien en vue doivent indiquer la place des boîtes de pansement et l'endroit où la personne qui en a la responsabilité peut être trouvée, la place de brancards et celle de la voiture-ambulance ou bien, au cas où il n'y en aurait pas, la place du téléphone le plus proche, ainsi que le nom et le numéro du téléphone de l'hôpital ou autre institution où pareille voiture peut être obtenue.

Sur chaque dock, wharf ou quai où le nombre total des personnes employées dépasse cinquante, il faut qu'une voiture-ambulance soit disponible, à moins que des arrangements spéciaux aient été pris pour obtenir pareille voiture d'un hôpital ou d'un autre endroit, qui ne soit pas éloigné de plus de 2 milles et relié par téléphone.

En ce qui concerne la pratique, on peut constater qu'à Londres, il n'y a pas de postes de secours permanents, mais que pour les accidents de moindre importance, les soins sont fréquemment donnés aux postes de police des docks, où un infirmier est généralement présent. Ni les employeurs, ni les municipalités ont créé des hôpitaux spéciaux pour le soin des accidentés. Des postes de secours existent dans le port de Bristol.

Il faut qu'un nombre suffisant d'engins de sauvetage soit disponible sur les quais et qu'à des distances raisonnables, il y ait, sur ou près de la surface de l'eau, des dispositifs permettant à un homme tombé à l'eau de s'accrocher ou d'en sortir.

L'organisation n'a aucune influence sur l'application des mesures de sécurité et d'hygiène, sauf que des violations des règlements peuvent être portées à la connaissance des Inspecteurs du Travail ou des autorités de l'Hygiène. Dans des cas graves, l'organisation pourrait demander une entrevue avec les employeurs.

Secours en cas d'accidents.

En cas d'accidents, les travailleurs des ports et docks ont droit aux secours prévus par la loi sur les assurances en cas d'accidents (Workmen's Compensation Act) qui est de teneur générale. Le secours est payé par l'employeur qui généralement assure son personnel auprès d'une Compagnie d'Assurances. Le secours maximum est de £ 600, (somme globale) en cas de décès et de la moitié du salaire hebdomadaire moyen en cas d'invalidité, limité à 30 shillings par semaine, en cas d'invalidité permanente.

L'organisation n'a pas d'influence officiellement reconnue dans la question du secours-accident, mais elle assiste généralement ses membres pour l'obtenir et donne, si nécessaire, un secours judiciaire.

Secours en cas de maladie.

Les travailleurs des ports et docks sont assujettis au régime national de l'assurance contre la maladie

(National Health Insurance Scheme) qui prévoit une indemnité minimum de 15 shillings par semaine pendant 26 semaines et ensuite de 7 shillings 6 pence jusqu'à la fin de l'indisposition. L'assurance peut être contractée auprès de l'Etat directement ou par l'intermédiaire d'une Compagnie autorisée qui a qualité pour augmenter le secours. Les cotisations pour l'assurance nationale se montent à 5 pence par semaine pour les travailleurs et à une somme égale pour l'employeur.

Les pensions auprès des Compagnies de Tramway américaines

Nous publions ci-dessous un tableau, emprunté au numéro de janvier de la Monthly Labor Review, périodique publié par le Ministère du Travail des Etats-Unis, qui permet de se faire une idée générale du régime des pensions existant auprès des Compagnies de tramway américaines. Dans la plupart des cas, il s'agit ici de Caisses créées par les Compagnies de leur propre initiative.

Compagnie	Année de création	Personnel intéressé	Source des fonds	Pension de retraite				Pension d'invalidité	
				Montant		Conditions		Montant	Conditions
				Montant de base par année de service	Maximum par mois	Ancienneté	Age		
Philadelphia Rapid Transit Co.	1911	Tous les membres de la caisse de secours	Compagnie et personnel payent \$1.50 par mois pour chaque membre	—	\$ 40	années 25	65 ans, en cas d'incapacité à continuer le service	—	—
Brooklyn Rapid Transit System	1909	Tous les membres de la caisse du personnel, sauf ceux ayant touché plus de \$ 1500 pendant cinq ans	—	—	a) 50 % b) 40 % c) 30 % du salaire moyen des dernières 10 années, min. \$ 20	a) 35 b) 30—35 c) 25—30	70 ans; 65 à 69 ans, en cas d'invalidité	Comme pension de retraite	30 années de service
Columbus Railway, Power and Light Co.	1914	Tous les membres de la caisse de secours	—	—	\$ 30	25	65 ans	—	Selon décision de la Compagnie
Interborough Rapid Transit Co.	1916	Tous les agents	Compagnie, jusqu'à concurrence de \$ 50.000 par an	1 % du salaire moyen des 10 dernières années	Min. \$ 20	25	70 ans	Comme pension de retraite	En cas d'invalidité permanente, après 25 années de service
Louisville Railway	1905	idem	—	—	\$ 12, \$ 15, ou \$ 25, selon l'emploi et le salaire	25	70, ans, 65 ans, en cas d'invalidité	idem	A tout âge ou ancienneté, si l'invalidité est due à un accident du travail
Milwaukee Electric Railway & Light Co.	1912	idem	Compagnie réserve annuellement 1/2 % des recettes	1 1/2 % du salaire moyen des 10 dernières années	\$ 750 (par an), minimum \$ 300	15	70 ans, si désiré 60 à 69 ans	Comme pension de retraite; rente viagère si entrée en jouissance à 60 ans ou après, sinon 14,1 ans	En cas d'invalidité totale permanente, après 15 années de service
Newport News and Hampton Railway Gas & Electric Co.	1915	Tous les agents, sauf ceux touchant plus de \$ 1800 pendant 10 ans	—	1 % du salaire moyen des 10 dernières années	Min. \$ 20	25, si au-dessous de 70 ans	70 ans; 60 à 69 ans en cas d'invalidité	Comme pension de retraite	Après 25 années de service, si l'invalidité est due à un accident du travail

Compagnie	Année de création	Personnel intéressé	Source des fonds	Pension de retraite				Pension d'invalidité	
				Montant		Conditions		Montant	Conditions
				Montant de base par année de service	Maximum par mois	Ancienneté	Age		
New-York Railways Co.	1916	Tous les agents	Compagnie, jusqu'à concurrence de \$ 50.000 par an	idem	idem	années 25	70 ans	idem	En cas d'invalidité permanente, après 25 années de service
Omaha & Council Bluffs Street Railway Co.	1916	Tous les agents touchant moins de \$ 125 par mois	Compagnie	a) Receveurs et wattmen \$ 1 par mois. b) Autres agent 1 1/4 % du dernier salaire	a) \$ 30, b) \$ 500 par an, minimum \$ 240	20	70 ans, si désiré 65 ans	—	—
Third Avenue Railway System	1918	Tous les membres de la caisse de secours	Compagnie; surplus versé par la caisse	—	\$ 25	25	Pas d'age prescrit	—	—
Twin City Lines	1915	Tous les membres de la caisse de secours du personnel	Compagnie	1 1/2 % du salaire moyen des 10 dernières années	\$ 60	20	70 ans, si désiré 60 ans	—	—
United Electric Railways Co., Providence, R. I.	1901	Tous les agents	idem	a) 2, b) 1 3/4, c) 1 1/2, d) 1 1/4, e) 1 % du salaire moyen des 10 dernières années jusqu'à un maximum de 100 %	—	a) 35 b) 30-34 c) 25-29 d) 20-24 e) moins de 20 années	70 ans	—	—
United Railways Co. of St. Louis	1915	idem	Compagnie, jusqu'à concurrence d'un quart des frais d'exploitation par an	1 1/2 % du salaire moyen des 10 dernières années	\$ 50 (min. \$ 20)	20	idem	Comme pension de retraite	A 60 ans ou après 15 années de service
Washington Railway and Electric Co.	—	Tous les membres de la caisse de secours	Compagnie, jusqu'à concurrence de \$ 10.000 par an	Pourcentage du salaire moyen des 10 dernières années, variant de 20 %, après 15-19 ans, à 30 % après 25 ans, plus 2 % pour chaque année au-dessus	—	15	idem	idem	A 55 ans ou après 15 années de service; sous cet âge, si l'invalidité est due à un accident du travail. Pensions spéciales selon décision direction
Washington-Virginia Railway Co.	1916	Tous les agents	Compagnie	idem	Max. \$ 50; min. \$ 20	15	idem	—	A 55-69 ans, après 55 années de service; sous 55 ans si l'invalidité est due à un accident du travail. Pensions spéciales selon décision direction.

L'attitude des brasseries suisses à l'égard de la question du soulèvement et du port de fardeaux.

L'organe officiel de la Société suisse de Brasseurs contient des considérations intéressantes concernant le soulèvement et le port de fardeaux. L'article prend position à l'égard des revendications formulées en commun par l'Union internationale des Ouvriers de l'Alimentation et P.L.T.F. L'auteur adopte le point de vue que notre revendication mérite l'appui du patronat. Il déclare qu'aujourd'hui, abstraction faite des considérations d'ordre social, il n'est ni utile, ni nécessaire de porter atteinte aux forces humaines par le

port de fardeaux trop lourds. L'affirmation est basée sur les constatations ci-après:

«Le système, trouvé il y a quelque quinze ans, de l'examen expérimental des aptitudes et qualités professionnelles d'un individu, a été appliqué dans l'industrie en premier lieu surtout lors de l'embauchement d'apprentis, sous la forme d'un examen psycho-technique concernant les aptitudes. Ceci afin d'éviter autant que possible le gaspillage de temps et d'argent pour la formation d'élèves n'ayant pas les aptitudes requises. Plus tard, toutes les opérations du travail furent étudiées et l'aptitude des travailleurs à leur métier fut examinée. Le «Kaiser-Wilhelm-Institut für Arbeitsphysiologie» a publié des communications basées

sur les nombreuses expériences faites lors de travaux au treuil et lors du soulèvement de poids. Ce qui mérite avant tout d'être noté, c'est l'effet utile obtenu dans les divers cas.

Dans le cas le plus favorable, un effet de 8 pour cent fut atteint lors du soulèvement de poids, et de 20 pour cent lors d'usage de treuil à manivelle. Le degré de rendement dépendait de la grandeur du poids et de la hauteur à laquelle il devait être soulevé. La personne sur laquelle les expériences étaient faites et qui avait une longueur de 1 m. 76, travaillait le mieux (8 pour cent) lors du soulèvement de poids de 14 à 19 kg. de 100 cm. à 150 et 200 cm. au-dessus du sol, c'est à dire dans les cas où elle ne devait pas effectuer de grands mouvements. Lors d'attitude inclinée pour soulever un poids de 10 kg. du sol à une hauteur de 50 cm., le rendement était le moins favorable.

Pour arriver à une appréciation concernant l'effet utile, nous nous référons aux conclusions auxquelles

arrive le Professeur Oppenheimer, dans son livre «Der Mensch als Kraftmaschine». Il constate qu'un homme, même s'il ne fait aucun effort physique, consomme de 2200 à 2400 calories par jour, tandis qu'un homme portant des charges consomme 3600 calories. Si au moyen d'un treuil actionné à la main, il est possible d'augmenter l'effet utile d'un ouvrier d'environ 4 % à 20 %, c'est à dire de le quadrupler ou quintupler, ceci signifie toujours un progrès important.»

Dans la suite de son article, l'auteur cite quelques exemples des façons dont le soulèvement et le port de fardeaux lourds peuvent être éliminés par la voie mécanique. Il estime que, dans les cas où ceci n'est pas possible, il ne faut pas admettre que soit dépassée la limite demandée par nous.

(Bulletin d'Information de l'Union internationale des Ouvriers et Ouvrières des Industries de l'Alimentation et similaires, mars 1926).



Servage et fièvre.]

Toujours encore, des illusions romantiques subsistent au sujet de la vie du marin. Combien doivent être attrayants sa vie libre, sans entraves et ses voyages dans les pays lointains! C'est ainsi que pensent également les ouvriers terriens, enviant les camarades qu'ils croient plus avantagés par le sort.

Toutefois, la réalité est bien différente! Le marin libre? Non, il est, ainsi que l'ouvrier dans l'usine, lié par un dur servage au lieu de son travail. C'est sa prison qui navigue et non pas lui.

Le travail du marin a gagné en similitude avec celui de l'ouvrier terrien, depuis que la navigation commerciale a été transférée pour la plus grande partie dans le domaine de l'exploitation à vapeur et ce sont particulièrement les chauffeurs qui doivent travailler dans des conditions exceptionnellement dures, des conditions dont personne ne peut se rendre compte qui n'a jamais séjourné dans une pareille atmosphère. Il n'est pas possible de décrire la torture de ce travail; personne ne peut se l'imaginer qui ne s'est trouvé devant les portes ouvertes du foyer répandant une ardeur meurtrière.

Il en est tout particulièrement ainsi lorsque le navire se trouve dans la zone des tropiques. Triple est alors la chaleur dont souffre le corps dévêtu: de l'extérieur, l'ardeur du soleil qui luit sur les parois du navire et empêche l'évasion de la chaleur intérieure; du côté du foyer, l'ardeur des flammes, dès que la porte s'ouvre; et finalement, le corps même ne produit-il pas d'autant plus de chaleur qu'il est contraint à plus de travail? Tout le monde sait combien on gagne chaud lorsqu'on court, lorsqu'on coupe du bois ou fait de la gymnastique, ne fut-ce que pendant quelques minutes. Que sera-ce donc, si on doit pelleter du charbon par centaines de kilos dans une atmosphère brûlante.

Un médecin allemand, le docteur Pfeiffer, a pris sur lui — il faut lui en savoir gré — d'observer des

chauffeurs de navires naviguant dans les tropiques. Dans le local où ces hommes travaillaient, régnait une température de pas moins de 38 à 40 degrés. C'est la température de la fièvre. On sait que le corps tend à conserver toujours la même température (environ 36,7 degrés) et généralement il y réussit. Lorsque nous avons trop chaud, les glandes sudoripares sécrètent un liquide, l'évaporation duquel demande de la chaleur qui est enlevée au corps et détermine un refroidissement de celui-ci. Le chauffeur, cependant, n'a plus pareille possibilité, attendu que l'entourage est plus chaud que le corps. La transpiration n'aide donc plus en rien le chauffeur, particulièrement le chauffeur non-expérimenté. Les chauffeurs entraînés sont en mesure de maintenir leur température au diapason; ils ne transpirent plus autant que les novices. Ils sont, cependant, également sujets à des attaques de fièvre, pour eux également la température du corps s'élève parfois à un niveau menaçant. Ceci est très dangereux, une insolation peut en être la conséquence et le rapporteur cite un cas où il ne s'en fallait que de très peu. Le chauffeur avait encore une température de 40 degrés, après qu'il avait été transporté hors de la chambre de chauffe.

Un deuxième ennemi, c'est l'alcool. Même le chauffeur entraîné, dont le corps s'est fait à éviter des hausses de température par trop grandes, gagne aussitôt une forte fièvre, lorsqu'il prend ne fut-ce peu que d'alcool; sa température monte fréquemment dans ce cas à 40 degrés. Chez les chauffeurs observés, on constatait souvent, particulièrement lorsqu'ils avaient bu beaucoup d'eau, une espèce de pâleur livide. Pendant le voyage dans les tropiques, où régnaient les conditions visées, ils n'avaient pas d'appétit et leur poids diminuait de 10 à 16 livres.

Rien ne parle aussi clairement que ces chiffres qui aideront à comprendre bien des choses. Qu'on s' imagine un homme, travaillant pendant des semaines dans une ardeur de fièvre, exigeant de son corps des choses qu'on ne supporte à la longue et cela, dans quel but?

Lorsque le docteur Pfeiffer fait des propositions pour arriver à faire baisser la température des chambres de chauffe, on se demande: pourquoi cela n'a-t-il pas été fait depuis longtemps? La réponse est que cela ne se fera pas avant que le prolétariat ne l'impose. Car cela coûte de l'argent et les conditions actuelles ne courent que la santé des chauffeurs.

(Dr. Berner dans la Wiener Arbeiterzeitung).

A TOUS ÉCHOS.

Tramway ou autobus?

D'après les renseignements du Service de Presse socialdémocrate (Berlin), de longues expériences ont amené le Professeur Docteur Giese, expert du trafic berlinois, aux constatations que voici. A Berlin, les frais d'exploitation d'un tramway s'élèvent à 53 pfennig par voiture-kilomètre, ceux d'un service d'autobus étant de 87,5 pfennig par omnibus-kilomètre. En tenant compte de l'amortissement et des intérêts du capital de premier établissement, les chiffres en question sont de respectivement 53 et 90 pfennig. Vu que les voitures de tramways offrent place à 70, les autobus, par contre, à 54 personnes, les frais d'exploitation par place-kilomètre sont pour les tramways de 0,76, pour l'autobus de 1,68 pfennig. D'après ces chiffres les frais du transport par autobus s'élèveraient à peu près au double de ceux des tramways. — Il se peut que, théoriquement parlant, le calcul du professeur berlinois soit exact; reste à savoir, cependant, si la pratique concorde dans ce cas avec la théorie.

Chemins de fer d'intérêt local ou service automobile?

Depuis quelque temps, plusieurs projets pour la création de lignes chemins de fer d'intérêt local sont à l'étude à Vienne. A ce propos, la «Wiener Arbeiterzeitung» s'est adressée au Docteur Musil, ingénieur et Directeur des travaux publics de la ville de Vienne, en lui demandant son avis. M. Musil fit valoir de sérieuses objections contre la construction des lignes projetées; il signala que chaque construction de voies ferrées réclame le placement de capitaux à long terme et que, dans les conditions économiques et politiques actuelles du pays, il était très difficile d'obtenir de grands capitaux pendant des périodes de longue durée à des conditions quelque peu admissibles. Pareille difficulté ne se présentait pas lors de la création de services automobiles qui demandaient des dépenses moins considérables, rapidement regagnées et amorties. Avec cela, le transport automobile offrait encore l'avantage d'être plus souple; les frais d'exploitation en étaient aussi plus bas. C'est pour cette raison que les tarifs pouvaient être également plus avantageux. Il est vrai que pour la création de lignes automobiles, l'amélioration des routes était une condition essentielle, mais celle-ci comportait également l'avantage de fournir de précieux moyens de circulation à la communauté. «La construction de routes convenables» ainsi M. Musil «est préférable à la construction de lignes ferroviaires pour autant qu'il ne s'agit pas des lignes principales. L'avenir est à l'automobile, plus souple, plus avantageuse et plus confortable!»

La marche triomphale de l'énergie électrique aux Etats-Unis.

En 1925, 33 millions de chevaux-vapeurs d'énergie électrique étaient utilisés aux Etats-Unis, contre 2,3 millions en 1869. Le Journal of Electrical Workers and Operators (Washington) observe ce qui suit à propos de ces chiffres. Le travailleur comprend que la force mécanique est le serviteur du salariat autant que du capital. Il sait que l'augmentation de son bien-être dépend de la force mécanique. Il réclame cependant de façon inlassable que le travail obtienne dans l'industrie mécanisée et électrifiée une indemnisation équitable et complète pour la part prise par lui à la production. Il estime qu'une indemnisation complète ne lui a pas été octroyée jusqu'ici.

Les fluctuations du chômage en Europe.

Sur 100 syndiqués étaient sans travail:						
au mois de	en	en	en	en	au	
1925	Allemagne	Angleterre	Suède	Norvège	Danemark	
Août	4,3	11,4	7,7	10,1	9,7	
Septembre	4,5	11,4	8,5	13,5	10,5	
Octobre	5,8	11,3	10,1	16,4	13,5	
Novembre	10,7	11,—	11,8	16,9	20,5	
Décembre	19,4	11,—	19,5	—	31,7	
1926						
Janvier	22,6	10,6	15,8	—	31,1	
Février	22,—	10,4	—	—	28,3	

Le trafic-voyageurs dans les diverses classes des chemins de fer allemands.

Les diverses classes des chemins de fer allemands participèrent en l'année 1925 de la façon suivante au transport des voyageurs:

Classe	Pourcentage du total des personnes transportées	Recettes par	Parcours moyen
		voyageur-kilomètre	par voyageur
		pfg.	km.
1e classe	0,03	10,6	267,7
2e "	5,37	5,3	33,—
3e "	32,92	3,2	24,9
4e "	61,08	2,2	22,4

La moyenne mensuelle des voyageurs transportés était en 1925 de 174 millions de personnes.

Rendement augmenté des cheminots des Etats-Unis.

La Monthly Labor Review (publiée par le Ministère du Travail des Etats-Unis) contient, dans son numéro d'avril, des données intéressantes concernant le travail produit par les cheminots. D'après ses relevés le rendement par homme et par heure était le suivant:

Catégories du personnel	en 1922		en 1923		en 1924	
	tonnes-milles	voy. milles	tonnes-milles	voy. milles	tonnes-milles	voy. milles
Tous les employés	88.62	8.37	94.21	7.82	96.03	8.08
Person. de l'exploitation	267.68	25.29	290.36	24.12	293.27	24.67
Person. des trains et de la locomotive	480.86	45.42	500.95	41.53	518.37	43.60
Person. du service-marchandises	971.18	—	993.55	—	1070.05	—
Person. du service-voyageurs	—	304.63	—	316.20	—	305.69

Les chiffres ci-dessus démontrent que le rendement en tonnes-milles augmente constamment depuis 1922. Celui en personnes-milles accuse également en 1924 une augmentation en comparaison de 1923, mais reste au-dessous de celui de 1922. Dans le service-voyageurs le rendement effectif du personnel suit la même tendance ascensionnelle que dans le service-marchandises, ce qui ressort clairement du tableau ci-après qui porte sur le rendement en voitures-milles.

Catégories du personnel	en 1922		en 1923		en 1924	
	march. voit.	voy. voit.	march. voit.	voy. voit.	march. voit.	voy. voit.
Tous les employés	4.91	0.80	5.15	0.74	5.46	0.81
Pers. de l'exploitation	14.83	2.42	15.86	2.27	16.70	2.48
Pers. des trains et de la locomotive	26.64	4.35	27.31	3.91	29.51	4.38
Person. du service-marchandises	53.79	—	54.27	—	60.97	—
Pers. du service-voyag.	—	29.20	—	29.75	—	30.75

ESPÉRANTO.

La Société des Nations et l'espéranto.

La Ligue britannique pour la Société des Nations s'est prononcée récemment en faveur de l'espéranto, par l'adoption d'une résolution affirmant qu'une langue auxiliaire internationale est de plus en plus nécessaire, que le latin est trop difficile pour remplir cette fonction, que le choix d'une des langues modernes se heurte à des difficultés d'ordre pratique et que l'espéranto mérite la préférence en raison de sa neutralité, de sa simplicité, de sa construction logique, de la rapidité avec laquelle il peut être appris, et de la mesure dans laquelle il est divulgué.

La Ligue a émis le voeu que la Société des Nations insiste auprès des divers gouvernements en faveur de l'inscription de l'espéranto aux programmes des écoles.

L'espéranto en Bulgarie.

En exécution d'une décision à cet effet de l'Union internationale télégraphique, le Gouvernement bulgare vient de décider l'admission de l'espéranto comme langue télégraphique. Il a fait placer dans 500 bureaux de poste une affiche portant la grammaire de l'espéranto, ainsi que des exemples de l'usage pratique de la langue et a recommandé aux postiers d'apprendre l'espéranto.

L'espéranto dans les organisations internationales.

L'Union universelle pour la protection des aveugles a décidé, dans une conférence du 9 avril dernier, l'emploi de l'espéranto comme moyen de communication internationale.

L'espéranto dans l'I.T.F.

L'organe des gens de mer suédois vient à son tour de commencer la publication d'un cours d'espéranto.

L'espéranto en Russie.

Le Congrès des Amis de la T.S.F. de l'U.R.S.S., tenu en mars dernier et auquel prirent part 322 délégués, a adopté l'espéranto comme langue auxiliaire officielle. Chaque dimanche, des nouvelles radiotéléphoniques concernant le mouvement ouvrier russe sont lancées par le poste de Moscou.

L'espéranto dans les écoles.

Le Ministre de l'Instruction publique de Yougoslavie a fait savoir, le 15 mars dernier, qu'à partir de l'année scolaire suivante, l'espéranto sera enseigné, si possible, dans toutes les écoles primaires.

Une proposition pour l'espéranto dans la science.

200 étudiants de l'Université de Rio de Janeiro (Brésil) ont adressé une pétition à l'Ambassadeur d'Allemagne au Brésil pour proposer que certains chefs-d'oeuvre de la médecine allemande soient traduits en espéranto à l'usage des étrangers. La science des grands maîtres allemands, dit la pétition, nous est interprétée par peu de traductions en français, italien et espagnol, langues qu'en conséquence, nous sommes obligés d'apprendre. Vu les grandes difficultés de l'étude de la langue allemande, la plupart des oeuvres importantes nous reste inconnue. Le seul moyen de nous faciliter la connaissance des grands travaux scientifiques allemands serait la traduction en espéranto des oeuvres principales, étant donné qu'il suffit de 20 leçons pour lire et comprendre tout ce qu'on écrit dans cette langue merveilleuse et facile.

I. E. S.