



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 :

<p>Communications diverses: Les délibérations de Genève 81</p> <p>Grèves et lock-outs en 1924 et 1925 . . . 82</p> <p>Faits divers fascistes. 83</p> <p>XXVe Anniversaire du mouvement syndical international 84</p> <p>Le mouvement des effectifs des Secrétariats professionnels internationaux 85</p>	<p>Communications du Bureau 85</p> <p>Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (Tchécoslovaquie). 86</p> <p>La situation des cheminots en Belgique . . 89</p> <p>Ouvriers du Transport: Dispositions et mesures pour la sécurité des ouvriers des ports et docks (Belgique) 91</p>	<p>Revendications internationales des chauffeurs professionnels 92</p> <p>Gens de Mer: Décisions de la IIIe Conférence Internationale de l'Armement 94</p> <p>A tous échos 95</p> <p>Espéranto 96</p>
---	--	--

COMMUNICATIONS DIVERSES

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

Les délibérations de Genève.

Le 6 juin dernier a eu lieu à Genève l'inauguration solennelle du nouveau siège du Bureau International du Travail. Un journaliste consciencieux nous renseigne que pas moins de 22 discours ont illustré l'importance historique de cet événement. Les ministres du Travail d'un grand nombre de pays s'y sont rendus en personne et Mussolini lui-même a saisi l'occasion pour assurer, dans un télégramme personnel, le Bureau International du Travail de sa chaleureuse sympathie et pour qualifier l'inauguration du nouveau bâtiment comme une étape sur la voie de la paix et du progrès social.

L'importance du Bureau International du Travail a été symbolisée par le geste de l'architecte du bâtiment qui, lors de l'inauguration, a remis au président du Conseil d'Administration trois clefs en or, dont l'une était destinée au représentant des délégués gouvernementaux, l'autre au représentant des délégués patronaux et la troisième au représentant des délégués ouvriers. «Chaque groupe», ainsi le Président du Conseil d'Administration en remettant les clefs, «entre dans le Bureau International du Travail par la même

porte, afin de travailler d'un commun accord à la tâche commune; en acceptant cette clef, chaque groupe assume sa part de responsabilité pour l'édifice, pour nos Statuts et pour l'oeuvre commune.»

Le jour précédent, la huitième Conférence du Travail avait terminé ses travaux. Son ordre du jour ne comportait, sauf le rapport du Directeur du Bureau International du Travail, qu'un seul point: la simplification de l'inspection des émigrants à bord des navires. Ce n'était pas là une question d'une portée très décisive, vu qu'il ne s'agissait pas d'arrêter de nouvelles dispositions, mais tout au plus d'une uniformisation des mesures prises dans différents pays pour la protection des émigrants. Ce nonobstant, il ne fut pas facile d'arriver à un accord, les représentants patronaux ayant adopté, conformément à la décision prise par la troisième Conférence internationale de l'Armement, le point de vue que la question dépassait la compétence du Bureau International du Travail. Aussi bien, l'adoption de la Convention élaborée par le Bureau aurait-elle échoué devant l'attitude des armateurs, si, au dernier moment, le Directeur n'était pas intervenu avec diplomatie en écartant, c'est à dire en transformant en des recommandations non-obligatoires, deux clauses du projet de convention contre lesquelles les armateurs s'étaient particulièrement élevés.

Si cet événement est susceptible d'avertir les travailleurs de ne pas s'exagérer la valeur de la clef en or qui fut remise à Genève à leurs représentants, la discussion du rapport du Directeur l'est d'autant plus. Il ressort une fois de plus de l'exposé d'Albert Thomas, que les Gouvernements se refusent obstinément à la ratification, sans parler encore de l'application, des Conventions votées avec le concours de leurs représentants. Depuis la VIIe Conférence, on n'a pu enrégistrer que quelques douzaines de ratifications, ce qui fait qu'un écart considérable existe entre le nombre des ratifications qui ont eu lieu et le nombre de celles dont le délai est échu. Il convient d'ajouter que précisément les Conventions qui ont le plus d'importance pour la classe ouvrière, n'ont été ratifiées que de façon exceptionnelle; ceci s'applique particulièrement à la Con-

vention sur la journée de huit heures, votée déjà par la Conférence Internationale du Travail à Washington et qui, au moment de la VIII^e Conférence, n'avait été ratifiée de façon inconditionnée que par deux pays, la Tchécoslovaquie et le Chili, tandis qu'un nombre d'autres pays avait fait des réserves annulant la valeur de la ratification. Mais surtout, les ratifications des grands pays ayant une véritable importance industrielle, faisaient défaut. Comme on sait, les ministres du Travail de Belgique, d'Allemagne, de Grande-Bretagne, de France et d'Italie se sont réunis, en mars dernier, à Londres pour se mettre d'accord concernant l'interprétation des clauses soi-disant équivoques de la Convention de Washington. On sait également que l'accord auquel ils aboutirent va beaucoup plus loin qu'une simple interprétation, — le Directeur du Bureau International du Travail l'a qualifié avec un certain euphémisme d'interprétation recherchée — mais tout au moins, il avait donné lieu à l'espoir que les ratifications de la part des Gouvernements ayant participé à la Conférence de Londres seraient décidées désormais sans retard. Cet espoir a cependant été déçu et même pendant la VIII^e Conférence du Travail, la plupart des délégués gouvernementaux ont donné des réponses évasives à la demande catégorique des délégués ouvriers, les priant de se prononcer sur les vues de leurs mandataires. Seul le représentant de la Belgique fit exception, faisant prévoir une ratification très prochaine.

On comprendra que, dans ces circonstances, un grave mécontentement se fit jour parmi les délégués ouvriers, mécontentement qui trouva notamment son expression dans le discours de Léon Jouhaux, un des vice-présidents de la F. S. I. «Si vous voulez», ainsi déclara Jouhaux, «que les signatures du Traité de Paix valent aujourd'hui comme elles valaient hier, il vous faut, gouvernements, remplir vos engagements, s'il en est autrement, nous retournerons aux anciennes pratiques. Peut-être n'y trouverons nous pas plus de résultats que ceux que nous avons rencontrés dans les Conférences. Mais au moins nous aurons la liberté complète de notre action; nous aurons en nous-mêmes le contentement de n'avoir rien abdiqué de notre idéal et de nos méthodes de lutte».

Ce discours fait allusion à la tension excessive qui est née au cours des dernières années entre les groupes représentés dans l'organisation internationale du travail et souligne de façon indirecte combien la réalisation de l'idéal, illustré de façon symbolique à l'occasion de l'inauguration du nouveau bâtiment, est encore éloignée. En effet, la classe ouvrière trouverait bien peu d'utilité en la possession d'une clef qui ne lui donne que l'accès dans des archives où les textes originaux de conventions pour la plupart non-ratifiées sont soigneusement conservés. La classe ouvrière désire plutôt que la ratification et l'application fassent suite au vote des décisions des Conférences, car, sans cela, sa collaboration perd tout son sens et sa justification.

Le discours de Jouhaux dont est extrait le passage cité ci-dessus, nous paraît d'autant plus important que lors du Congrès Syndical International extraordinaire qui eut lieu à Londres en 1920, la délégation française a cru devoir voter contre un passage dont la portée s'accorde à peu près avec la menace exprimée aujourd'hui par Jouhaux et s'en écarte tout au plus par le fait qu'un délai y avait été prévu. Ce passage qui a été voté à Londres séparément du reste de la résolution sur la journée de huit heures et qui y a été adopté par une majorité considérable, dit textuellement:

«Le Congrès Syndical International déclare que le mouvement ouvrier renoncera à soutenir le Bureau International du Travail, si la ratification des

décisions de Washington n'a pas été obtenue dans le délai fixé».

Apparemment, par les paroles citées plus haut, Jouhaux a voulu rappeler à Genève que cette résolution de Londres existe toujours.

De meilleurs résultats pratiques seront-ils acquis par l'occupation du Bureau International du Travail de son nouvel immeuble? Les représentants gouvernementaux qui ont pris part à l'inauguration ont rivalisé entre eux pour développer des idéaux sociaux, mais il n'y a eu qu'un seul qui ne s'est pas borné à des paroles grandiloquentes. C'était le ministre belge de l'Instruction publique, Camille Huysmans qui, au nom de son pays, remit au Directeur la décision de ratification de la Convention de Washington. Les autres délégués se contentèrent de faire des discours ou de lire les télégrammes vides de sens réel, de leurs Gouvernements.

Et quel sera le sort de la IX^e Conférence Internationale du Travail, ouverte le jour suivant l'inauguration du nouveau Palais du Travail? Attendu qu'elle s'occupera uniquement de questions maritimes, l'I.T.F. est particulièrement intéressée au résultat de ses travaux. Les nouvelles dont nous disposons au sujet des délibérations, sont toutefois de nature à enlever aux optimistes les plus convaincus l'espoir d'un résultat satisfaisant pour les gens de mer.

Car, il faut bien s'en prendre compte, la décision de la Conférence que la question des heures de travail à bord sera discutée par une Conférence de 1928, est bien loin de vouloir dire que la journée de huit heures deviendra, bientôt une réalité pour les gens de mer.

— le.

Grèves et lock-outs en 1924 et 1925.

Pour la Grande-Bretagne, le nombre de grèves et lock-outs s'est élevé en 1924 à 710 et en 1925 à 601. Les nombres des travailleurs englobés étaient de respectivement 616 000 et 441 000, les nombres des journées de travail perdues de 8 424 000 et 7 976 000.

Les diverses industries ont été affectées dans la mesure que voici par les conflits du travail de l'année 1925.

Industries :	conflits	Nombre des	
		ouvriers englobés	journées de travail perdues
Charbonnages	162	129 000	3 450 000
Autres mines et carrières	12	9 000	301 000
Briqueterie, céramique et verrerie	14	1 000	5 000
Industries chimiques	11	1 000	29 000
Construction de machines	18	6 000	38 000
Constructions navales	27	7 000	49 000
Autres industries métallurgiques	48	11 000	96 000
Textile	59	172 000	3 173 000
Habillement	30	5 000	38 000
Alimentation	25	5 000	56 000
Industrie du bois	30	5 000	126 000
Papier et typographie	18	19 000	135 000
Bâtiment	54	6 000	90 000
Transports	46	25 000	69 000
Divers	47	40 000	321 000
Totaux	601	441 000	7 976 000

En Belgique, il y eut en 1925 un total de 112 conflits dans 785 entreprises. Le nombre des travailleurs englobés fut de 81 988, dont 61 189 métallurgistes. Dans l'industrie des transports, il y eut trois

conflits dans trois entreprises affectant un total de 560 personnes.

En Hollande, on compte en 1925, 257 grèves et lock-outs, dans 1 575 entreprises et englobant 30 900 ouvriers.

Pour la Tchécoslovaquie, le nombre de grèves menées en 1925 s'élève à 280, le nombre des journées de travail perdues peut être évalué à 1 076 000, chiffre qui ne tient cependant compte que de 241 grèves.

En ce qui concerne l'Autriche, nous disposons de la statistique suivante pour l'année 1925.

Industries :	Nombre des		
	grèves et lock-outs	ouvriers englobés	journées de travail perdues
Mines	8	2 560	46 075
Industrie de la pierre	35	3 027	84 458
Métallurgie	42	6 209	186 360
Industrie des machines	34	10 174	335 972
Industrie du bois	34	2 038	25 943
Industrie du cuir	10	801	6 913
Industrie du textile	30	17 970	263 362
Industrie de l'habillement	22	3 290	37 913
Industrie hôtelière	9	335	1 484
Industrie chimique	3	516	1 644
Industrie du bâtiment	43	3 930	30 283
Industrie du papier	4	579	1 409
Industrie de l'alimentation	10	7 081	29 514
Arts graphiques	2	91	791
Commerce	9	558	3 784
Communications	3	1 869	4 652
Divers	15	1 728	17 704
Entreprises enveloppant plusieurs industries	1	3 215	73 971
Total en 1925	314	65 971	1 452 256
„ „ 1924	426	293 849	2 770 158

Concernant la France et la Pologne, les données disponibles ne s'étendent qu'aux neuf premiers mois de 1925. Pendant ces neuf mois, on a compté en France: 700 grèves et 13 lock-outs, englobant un total de 96 455 ouvriers. Pour la Pologne, les chiffres sont les suivants (les chiffres placés entre parenthèses se rapportent à l'année 1924 entière): grèves 434 (915); entreprises englobées 1334 (5400); grévistes 119 270 (564 134); journées de travail perdues 1 199 937 (6 544 852).

Pour un nombre d'autres pays, nous ne disposons pas encore des chiffres relatifs à l'année 1925. Nous donnons ci-dessous les chiffres pour 1924.

En Allemagne, on a compté en 1924 1 973 grèves et lock-outs dans 28 430 entreprises, englobant 1 618 011 ouvriers et déterminant la perte de 35 861 581 journées de travail.

Ces chiffres se répartissent comme suit sur les diverses industries:

Industries :	Nombre des		
	grèves et lock-outs	ouvriers englobés	journées de travail perdues
Horticulture	1	613	5 500
Elevage et pisciculture	5	518	22 670
Mines et aciéries etc.	56	567 817	13 082 515
Carrière et terrassement	198	32 226	471 331
Métallurgie	143	246 807	4 335 462
Industrie des machines	345	228 384	7 855 182
Industrie chimique	33	27 520	1 318 702
Industrie forestière (produits secondaires)	19	4 788	68 052
Industrie du textile	136	91 964	1 466 547
Industrie du papier	38	17 754	301 932
Industrie du cuir	45	35 463	635 553
Industrie du bois	204	51 903	1 602 528
Alimentation	95	18 975	140 021
Habillement	61	18 175	297 211
Industrie du bâtiment	396	178 288	3 408 032
Arts graphiques	51	22 454	67 175
Travaux artistiques	1	127	2 000
Commerce	34	7 697	89 223
Communications	87	60 345	567 408
Industrie hôtelière	2	323	9 006
Musique, théâtre, etc.	12	1 214	28 346
Divers	11	4 656	87 185
Total en 1924	1 973	1 618 011	35 861 581
„ „ 1923	2 046	1 606 501	12 343 830

Plus de la moitié des journées de travail perdues en 1924 se rapporte donc aux industries des mines, des aciéries, etc., ainsi qu'à celle des machines.

1581 des mouvements survenus en 1924 étaient des grèves et 192 des lock-outs. Par contre, le nombre des travailleurs lockoutés a dépassé de beaucoup celui des grévistes (641 075 grévistes contre 976 936 lockoutés). Le nombre des journées de travail perdues se rapporte également en majeure partie aux lock-outs. Furent perdues par des grèves 13 198 470 journées de travail, contre 22 663 111 par des lock-outs.

En Norvège, 61 conflits se produisirent en 1924, englobant 63 117 travailleurs et déterminant la perte de 5 152 386 journées de travail; en Suède, le nombre de conflits fut de 261, englobant 23 976 travailleurs et déterminant la perte de 1 204 500 journées de travail.

Pour autant que l'on dispose de renseignements concernant 1925, on constate que les conflits du travail restent en dessous de ceux des années précédentes, tant en ce qui concerne leur nombre que leur importance. La Hollande fait exception; dans ce pays, le nombre des conflits a augmenté de 7½ % en comparaison de 1924, le nombre des ouvriers englobés de 14 % et le nombre des entreprises atteintes par des grèves et lock-outs de 35,9 %.

Faits divers fascistes.

Un record de vitesse.

Un record de vitesse a été réalisé par le récent Congrès de l'Association maritime fasciste. Le Congrès fut ouvert par Mussolini dimanche 23 mai à midi et suspendu l'après-midi jusqu'au lendemain, pour permettre aux délégués de participer à d'autres cérémonies fascistes. Une heure après la reprise des travaux, le Président put clore l'assemblée. Cependant, l'ordre du jour n'était pas sans intérêt. Les délégués devaient

se prononcer sur le rapport moral et financier, écouter des rapports sur le contrat d'engagement unique, ainsi que sur des questions techniques et autres. Les Statuts et le règlement de l'Association devaient en outre être approuvés. Tout marcha comme sur des roulettes. On ne perdit pas de temps à voter, mais toutes les décisions furent prises par acclamation. Un échange de vues n'aurait eu d'ailleurs aucune valeur, car les Statuts prévoient de façon expresse que l'Association est dépendante et sous la tutelle du parti fasciste. C'est celui-ci qui émet les directives, non pas les adhérents.

Le patronat de l'industrie italienne des transports rend hommage à Mussolini.

La Fédération des Industriels des Transports a senti le besoin de souligner de façon particulière son respect et son dévouement au parti fasciste et à Mussolini, en adressant au parti fasciste une lettre d'adhésion, ainsi conçue :

«Les représentants des Confédérations constituées depuis quelque temps déjà ont aujourd'hui rendu hommage au Parti et à vous qui le guidez si dignement. Les transports qui entrent à présent dans les rangs des Confédérations s'associent aux collègues des autres organismes et vous prient de considérer leur geste comme l'expression du dévouement le plus sincère et de la gratitude la plus profonde envers le Parti qui a été véritablement le Salut de la patrie, envers vous qui êtes son chef sage et énergique et envers le Duce qui synthétise de façon élevée et sûre toutes les plus nobles forces du pays.»

Peut-être faut-il chercher un certain rapport entre ces déclarations et un décret paru quelques jours plus tôt au Journal officiel, portant à 10.000 Lires par kilomètre la subvention de l'Etat pour l'électrification des lignes de chemins de fer concédées.

Dissolution de l'Association fasciste des Cheminots.

Le Secrétaire du parti fasciste a dissout tant le Comité Central que la Commission Exécutive de l'Association fasciste des Cheminots. L'organisation se trouvait sous la direction de l'ancien secrétaire du parti fasciste, Farinacci, dont l'attitude a, ces derniers temps, donné lieu à maintes reprises au mécontentement des chefs actuels.

Le député Ciardi, ancien cheminot et syndicaliste révolutionnaire, actuellement partisan fervent du parti fasciste, a été chargé de la direction de l'organisation.

Les agents des tramways doivent prêter le serment de fidélité au fascisme.

Les agents des tramways de Rome ainsi que d'autres villes, ont été invités individuellement à prêter le serment que voici :

«Je jure que je serai fidèle au Roi et à ses Royaux successeurs, que j'observerai loyalement la constitution et les autres lois; que je remplirai toutes les obligations que comporte ma fonction avec attention et avec zèle, dans l'intérêt de la communauté et de l'Administration, observant scrupuleusement le secret professionnel et adaptant ma conduite, également privée, à la dignité de l'emploi.

Je jure que je n'appartiens, ni n'appartiendrai à des associations ou partis dont l'activité n'est pas conciliable avec les devoirs de ma fonction.

Je jure de remplir tous mes devoirs dans le seul but de servir le bien inséparable du Roi et de la Patrie.»

La pratique de la fascistisation.

Il existe dans le port de Venise un nombre de coopératives ouvrières que le fascisme tâche de subjuguer, de même que les autres institutions ouvrières. La chose n'a pas encore pleinement réussi jusqu'ici, les Statuts accordant aux membres des droits très étendus. C'est pourquoi on a cherché un nouveau moyen pour arriver au but. Des centaines de membres ont été invités à se retirer de la coopérative contre une compensation pécuniaire. Les intimidations et menaces nécessaires ne firent pas défaut, il va sans dire, et le résultat fut que, poussés par la peur, la majorité des membres donnèrent suite à l'invitation qui leur fut adressée et signèrent une déclaration disant qu'ils se retirent «de leur propre gré», déclara-

tion qui empêche toute résistance dans le domaine juridique.

On dit que diverses entreprises industrielles auraient fourni les fonds nécessaires pour indemniser les membres «démissionnaires» et poursuivre l'exploitation des coopératives.

Suspension d'un Congrès philosophique.

Le Congrès des Philosophes italiens, tenu à Milan en mai dernier a eu une fin subite, le Bureau du Congrès ayant reçu du Recteur de l'Université, dans les salles de laquelle se tenaient les séances du Congrès, une lettre disant qu'afin d'éviter des incidents possibles, il ne pouvait plus permettre l'usage des locaux universitaires.

Certains des congressistes avaient saisi pendant les travaux du Congrès, l'occasion pour plaider en faveur de la liberté de pensée et de parole. Entre autres orateurs, le Professeur Lo Sarlo de l'Université de Florence, soutint des thèses de cette nature: le raisonnement et la discussion se trouvent à la base de toute saine éducation philosophique et morale; l'esprit critique est parlant nécessaire à la formation du caractère; l'Université qui est appelée à former les hommes doit être libre et indépendante. L'orateur n'avait pas une seule fois nommé le fascisme, mais on comprit que ses paroles s'élevaient contre le baillonnement de la liberté d'opinion et la corruption qui accompagnent le fascisme. C'est ce qui explique l'avertissement de haut lieu de lever le Congrès.

Les représentants de la libre science de tous les pays protesteront-ils contre cette mise sous tutelle de leurs collègues? Se mettront-ils en devoir de porter plainte contre Mussolini devant l'opinion publique? Et en tireront-ils avant tout la conséquence que le fascisme, sous quel aspect qu'il se présente, est toujours ennemi de la science et qu'il est de leur devoir de le combattre, s'ils désirent avoir des titres à être considérés comme des partisans de la science libre et indépendante?

Le professeur Labriola démis de ses fonctions.

Le ministre de l'Instruction publique a interdit au professeur Arthur Labriola la continuation de ses cours d'économie politique à l'Institut supérieur de droit maritime de Naples, ce professeur ayant été seul parmi le corps enseignant de l'Université de Naples, à refuser de signer la déclaration qu'il n'adhère, ni n'adhérerait à des partis politiques dont l'activité est en contradiction avec les directives du Gouvernement national. Cette interdiction sera probablement suivie par d'autres mesures.

XXVe Anniversaire du mouvement syndical international.

Nous empruntons la notice suivante aux «Communiqués de Presse» de la F.S.I. du 1er juin :

«Le 21 août prochain, il y aura 25 ans qu'on scella, à Copenhague, la première pierre de l'agroupement international des Centrales nationales syndicales et, ipso facto, de la Fédération Syndicale Internationale. Les instances dirigeantes de la F.S.I. ont décidé de ne pas laisser cette date passer inaperçue, mais de saisir plutôt l'occasion pour mener une propagande intensifiée en faveur du mouvement syndical et d'attirer les regards sur la nécessité du groupement international de la classe ouvrière.

Une semaine de propagande précèdera la journée de commémoration proprement dite. Durant cette semai-

ne, on mènera une large et profonde agitation pour le recrutement syndical, en prenant pour motto: «de retour aux syndicats — en lutte pour la journée internationale des huit heures!» Cette campagne de propagande s'adaptera aux habitudes particulières des différents pays et devra, pour ce motif, être diverse dans ses formes. En ordre général, on songera surtout à faire des visites à domicile pour agir sur les non-organisés, à tenir des réunions d'ateliers, à organiser des assemblées publiques et des démonstrations en plein air. Il conviendra d'inviter la presse ouvrière à accorder une attention spéciale aux problèmes syndicaux durant cette semaine de propagande et de traiter surtout la question de la lutte pour la journée des huit heures.

Ayant considéré que le mois d'août ne convenait pas pour mener efficacement l'action de propagande envisagée, décision a été prise de fêter la commémoration du 25^e anniversaire syndical international, non point le 21 août, mais le troisième dimanche de septembre, comme ce fut le cas pour la Journée contre la Guerre, de 1924. Par conséquent, la journée commémorative se tiendra le 19 septembre; la semaine de propagande courra du 13 au 18 septembre.

Afin de souligner d'une manière plus accentuée le caractère international de cette commémoration d'un quart de siècle d'existence de la liaison des divers mouvements syndicaux nationaux, il est bon de prévoir la participation d'orateurs étrangers; ceux-ci auront l'occasion non seulement de discourir lors de la journée commémorative propre, mais de coopérer tout au long de la semaine de propagande à l'action de recrutement syndical.»

Le mouvement des effectifs des Secrétariats professionnels internationaux.

D'après les renseignements officiels de la Fédération Syndicale Internationale, les effectifs des Secrétariats professionnels ont suivi le mouvement ci-après:

Secrétariat Professionnel des	Effectif au 31 décembre 1923	Effectif au 31 décembre 1924
Ouvriers du bâtiment	1 037 142	885 118
Ouvriers de l'habillement	373 415	293 084
Mineurs	1 941 199	1 832 937
Relieurs	96 064	84 231
Typographes	173 911	169 516
Diamantaires	19 230	20 281
Ouvriers d'usine	844 988	638 357
Coiffeurs	8 268	8 608
Verriers	77 741	76 111
Ouvriers du bois	711 287	630 246
Employés d'hôtel de restaurant et de café	131 480	66 806
Chapeliers	56 107	56 560
Céramistes	91 586	83 479
Ouvriers agricoles	436 226	364 921
Ouvriers de l'alimentation	554 199	615 355
Ouvriers du cuir	340 908	349 937
Lithographes	45 553	42 128
Peintres	71 704	62 095
Ouvriers des métaux	2 585 717	1 864 471
Services publics	349 089	415 058
Employés des P.T.T.	484 115	473 434
Employés de bureau	695 185	794 992
Ouvriers de la pierre	102 264	92 548
Ouvriers du tabac	140 673	120 220
Ouvriers du textile	1 326 030	985 572
Ouvriers des transports	2 091 840	1 921 426
	14 785 921	12 947 491

Les chiffres ayant rapport à 1923 ont été empruntés au numéro Avril/Juin 1925, et ceux se rapportant à 1924 au numéro Avril/Juin 1926 du «Mouvement Syndical International».

Selon les chiffres de fin décembre 1924, la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport était le plus important parmi les Secrétariats professionnels. Depuis lors, son effectif a suivi une ligne ascendante. Bien que les chiffres définitifs du 1^{er} janvier 1926 n'aient pas encore été arrêtés, il est permis de supposer que l'I.T.F. englobe actuellement plus de 2 100 000 membres et qu'elle continue à occuper la première place parmi les Secrétariats professionnels internationaux.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

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, dans 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 Conférences spéciales. Les détails concernant ces conférences dépendront des points inscrits à leur ordre du jour et 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. De la sorte, nous aurons le plus de certitude que le travail des conférences spéciales bénéficiera de toute l'attention voulue. Le dimanche, 19 septembre, est réservé à une excursion offerte par les camarades français, après quoi les travaux du Congrès seront terminés le 21 ou, à la rigueur, le 22 septembre.

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.

L'envoi de l'ordre du jour définitif et des autres documents ne pourra avoir lieu qu'au cours de la deuxième quinzaine de juillet, attendu que le Secrétariat a eu à faire face à une accumulation de travail par suite de la grève anglaise et de la Conférence Maritime Internationale et qu'en outre, le Comité Exécutif ne pourra se réunir que vers la mi-juillet. Nous rappelons notre circulaire du 21 mai, par laquelle les organisations ont été priées d'envoyer en temps voulu les amendements aux propositions présentées et les points à inscrire à l'ordre du jour des conférences spéciales.

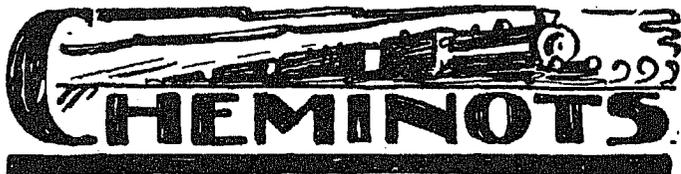
La nouvelle brochure concernant les conditions de travail du personnel des chemins de fer.

Les organisations ont déjà été informées de la publication prochaine d'un nouveau volume sur les conditions de travail du personnel des chemins de fer. Par une circulaire du 10 juin 1926, les organisations ont été priées de nous renseigner le plus tôt possible, en tout cas avant le 1^{er} août, du nombre d'exemplaires qu'elles désirent recevoir.

Cotisations.

Les cotisations suivantes ont été reçues:

Union des Cheminots polonais	fl. 750.—
Union du Personnel des Tramways de Lettonie	„ 12.60
Fédération suisse des Ouvriers du Commerce et des Transports	„ 111.90



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

TCHÉCOSLOVAQUIE.

IX. La réglementation des salaires.

Le Parlement fixe par la voie législative les traitements des salariés de l'Etat, y compris les cheminots. Le système existant autrefois dans la monarchie austro-hongroise a été repris dans ses grandes lignes et les années fournies au service de cet Etat comptent pour la fixation des traitements et des pensions.

Le personnel commissionné est groupé en trois classes, à savoir:

1. Agents et ouvriers (*Bedienstete*).

Cette classe est subdivisée en trois groupes: A, B et C.

Le personnel temporaire est généralement classé pour autant qu'il s'agit d'ouvriers spécialisés, après quatre années de service dans le groupe A; pour autant qu'il s'agit d'ouvriers employés au service d'exploitation, après 5 années dans le groupe B et, pour autant qu'il s'agit de manoeuvres après 10 années de service dans le groupe C. La moitié du temps passé au service temporaire est considérée comme durée de service pour le calcul de l'ancienneté.

2. Sous-fonctionnaires (*Unterbeamte*).

Cette classe est subdivisée en trois groupes: A, B et C. Il existe, cependant, quelques catégories du groupe B, qui touchent le salaire attaché au groupe A.

Les agents des groupes A et B de la classe 1 atteignent généralement après 7 ou 12 ans, ceux du groupe C après 20 ans, la classe des sous-fonctionnaires. Après 7 ans: les ajusteurs de signaux, chauffeurs, élèves-mécaniciens (si recrutés parmi les chauffeurs), imprimeurs, gardes-voies. Après 12 ans: les brigadiers de manoeuvres, chefs-signalistes, gardes-blocks, garçons de bureau, ouvriers des manoeuvres, conducteurs, aiguilleurs, pointeurs. Après 20 ans: les lampistes (non-spécialisés) et ouvriers des gares. Depuis le 1er mars 1922, ces deux dernières catégories ont été supprimées et leur travail est effectué par des hommes d'équipe des gares, classés dans le groupe C.

Les conditions pour le passage dans la classe 2 sont les suivantes: qualification satisfaisante, réussite à l'examen prescrit. Dans des cas exceptionnels, des agents temporaires peuvent passer directement dans la classe des sous-fonctionnaires; ces cas se présentent pour les élèves-mécaniciens, les garçons de bureau et quelques fonctions de chefs d'équipes.

3. Fonctionnaires (*Beamte*).

La classe des fonctionnaires est subdivisée en cinq groupes. Le groupe I comprend les employés à formation universitaire (juristes, ingénieurs, médecins); le groupe IIa comprend les géomètres brevetés du diplôme d'Etat d'un Institut supérieur technique; le groupe IIb comprend les employés ayant suivi l'enseignement secondaire; les groupes IIIa et IIIb comprennent les employés d'instruction moindre. Dix classes de traitement existent pour les fonctionnaires. Le traitement maximum dans une classe est égal au traitement de

début de la classe suivante. Les fonctionnaires-aspirants, techniciens et rédacteurs, touchent, la première année de service, le traitement de la IXème classe, déduction faite de l'indemnité de lieu de résidence; tous les autres aspirants touchent le traitement de la dixième classe, déduction faite de l'indemnité de lieu de résidence. Après la fin de la première année de service, les traitements intégraux sont versés.

Les catégories suivantes de sous-fonctionnaires peuvent passer dans le groupe IIIa ou IIIb de la classe des fonctionnaires: mécaniciens (après quatre années de pratique), employés ou employées, quelques catégories d'inspection, dans le groupe IIIa; aides-employés et chefs de train (après douze années de service et deux années de service comme chef de train principal) dans le groupe IIIb. Les employés du groupe IIIa peuvent monter jusqu'à la VIIème classe de traitement, ceux du groupe IIIb jusqu'à la VIIIème classe.

En cas d'avancement dans une classe plus élevée, l'employé touche le traitement de l'échelon suivant et son avancement est régi par les conditions existants dans le groupe où il entre.

La rétribution est réglée de façon uniforme pour le pays entier; l'indemnité de lieu de résidence est, par contre, variable. Elle s'élève pour la deuxième classe de localités à 90 %, pour la troisième classe à 80 %, pour la quatrième classe à 70 % de celle en vigueur dans la première classe de lieux de résidence (Prague et banlieue) où elle s'élève à 2/7 du traitement.

Les traitements se composent en outre de l'indemnité de vie chère uniforme, de l'allocation familiale, de l'indemnité de vie chère provisoire, ainsi que d'allocation secondaires éventuelles. Il est à remarquer que lors de l'introduction de la nouvelle échelle des traitements, le 1er janvier 1923, il a été décidé que les agents entrés au service après le 31 décembre 1922, ne toucheraient le traitement et les indemnités de vie chère et de lieu de résidence que selon les taux fixés pour les célibataires. Il en est de même pour ceux qui se sont mariés après le 1er décembre 1922; ils ont droit, toutefois, à l'allocation familiale pour les enfants nés avant la fin de 1923.

Pour le paiement de l'indemnité de vie chère uniforme (1er avril 1923) le personnel est groupé en 8 classes, selon l'étendue de la famille:

1e classe: célibataire ou veuf sans enfant;

2e classe: marié sans enfant ou veuf ayant un enfant, etc.;

3e classe: marié ayant au moins 6 enfants ou veuf ayant au moins 7 enfants.

Les taux des allocations familiales sont les suivants: pour les fonctionnaires du premier échelon de la Xe classe de traitement jusqu'au troisième échelon de la VIIe classe, 1200 couronnes par an et par enfant, avec un maximum de 7200 couronnes. Pour ceux au-dessus du troisième échelon de la VIIe classe, 1500 couronnes par an et par enfant, avec un maximum de 9000 couronnes.

Pour les autres catégories du personnel, l'allocation s'élève à 900 couronnes par an et par enfant, avec un maximum de 5400 couronnes.

L'allocation familiale est payée pour chaque enfant à la charge de l'agent jusqu'à l'âge de 18 ans. Pour les enfants faisant des études universitaires, elle peut être prolongée jusqu'à l'âge de 24 ans.

L'indemnité de cherté de vie provisoire s'élève pour tous les membres du personnel à 720 couronnes par an pour Prague et banlieue et à 540 couronnes dans les autres localités.

(Voir pour les allocations secondaires la fin du chapitre).

Le revenu.

En faisant suivre ici un tableau des taux minima et maxima des salaires, des avancements annuels, ainsi que des diverses allocations et indemnités en vigueur dans les différentes classes, il serait possible, théoriquement du moins, de calculer le revenu d'un employé des chemins de fer en Tchécoslovaquie. Ceci requierait toutefois une connaissance approfondie de tous les facteurs pouvant influencer le montant du traitement, raison pour laquelle nous estimons que la publication d'un tableau de ce genre n'a pas d'utilité pratique.

C'est particulièrement la faculté de passer d'une classe dans une autre qui rend pour ainsi dire impossible de faire un calcul quelque peu sûr du montant du revenu. Nous publions donc ci-dessous quelques chiffres concernant les traitements en vigueur dans divers groupes et classes et illustrerons ensuite la carrière normale de quelques catégories, afin de permettre de faire une comparaison pour ces catégories du moins. La classification générale est trop compliquée pour permettre un aperçu complet.

Agents et ouvriers.

Salaires.

Groupe A.

Imprimeurs, élèves-mécaniciens, brigadiers des garçons de bureau, chefs-chauffeurs, ajusteurs de signaux, brigadiers des manoeuvres:

Salaires de début	Avancement bis-annuel	Salaires maximum
cour. 4032	10 x 348 et 2 x 360 cour.	cour. 8 232

Groupe B.

Garçons de bureau, chauffeurs, portiers, ouvriers des manoeuvres, pointeurs, conducteurs:

Salaires de début	Avancement bis-annuel	Salaires maximum
cour. 3684	10 x 348 et 2 x 360 cour.	cour. 7 884

Groupe C.

Aides-imprimeurs, lampistes, gardes-voie, aiguilleurs, manoeuvres:

(comme pour le groupe B).

Indemnité de lieu de résidence.

A Prague: 2/7 du salaire; dans les autres localités: 90, 80 et 70 % du montant accordé à Prague.

Indemnité de vie chère.

L'indemnité de vie chère varie d'après la classe dans laquelle est groupée la famille et diminue avec l'augmentation des années de service. Elle a été fixée de façon uniforme pour la IIe, IVe, VIe et VIIIe classe de familles, ainsi que pour la IIIe, Ve et VIIe classe.

L'indemnité est la plus élevée pour le personnel des classes impaires. Ceci ne comporte pas de préjudice pour celui des classes paires, étant donné que les agents ayant un plus grand nombre d'enfants touchent des allocations familiales plus élevées.

L'indemnité de vie chère se monte aux taux suivants:

	Classes de familles.			
	I célibataire	II marié sans enfants	III marié ayant un enfant	VIII marié ayant 6 enfants
Salaires de début	3753.60	4934.40	5414.40	4934.40
après 6 ans	3398.40	4579.20	5059.20	4579.20
„ 12 ans	3120.—	4368.—	4848.—	4368.—
„ 20 ans	2793.60	4061.60	4521.60	4041.60
„ 24 ans (max.)	2553.60	3801.60	4281.60	3801.60

Allocation familiale.

900 couronnes par an et par enfant; maximum 5400 couronnes.

Indemnité de vie chère provisoire.

720 couronnes à Prague, 540 couronnes dans les autres localités.

Le revenu total du personnel des groupes B et C

est, en cas d'ancienneté et de composition de famille identiques, toujours inférieur de 328.80 couronnes à celui du personnel du groupe A.

Sous-fonctionnaires.

Salaires.

Groupe A.

Chefs-lampistes spécialisés, contre-maitres dans les ateliers centraux, les ateliers de signalisation et de dépôts de locomotive, ainsi que dans des centrales électriques*, mécaniciens de route*, surveillants de travaux-chef d'équipe, mécaniciens d'usine.

Salaires de début	Salaires maximum	Avancement
cour. 4560	cour. 10680	9 x bis-annuel, ensuite 3 x tris-annuel, à savoir la première fois de 348 cour., ensuite 8 x 528 et 3 x 516 couronnes.

Groupe B.

Imprimeurs, employés*, élèves-mécaniciens, chauffeurs, chefs-distributeurs du matériel*, aides-distributeurs, chefs-chauffeurs, ajusteurs de signaux, chefs de gare*, chefs-wagonnier, surveillant de travaux n'étant pas chef-d'équipe*, contrôleurs de train*, piqueurs*, surveillants de travaux d'architecture*, chefs-aiguilleurs*, contre-maitres.

Salaires de début	Salaires maximum	Avancement
cour. 4200	cour. 10152	9 x bis-annuel, ensuite 3 x tris-annuel, à savoir la première fois 360, la deuxième fois 348, ensuite 7 x 528 et 3 x 516 couronnes.

Groupe C.

Chefs-lampistes non-spécialisés, gardes-block, garçons de bureau, brigadiers des garçons de bureau, aide-employés*, lampistes, chefs-magasiniers dans les gares*, magasiniers, chefs de trains*, portiers, ouvriers des gares, gardes-voie, ouvriers des manoeuvres, aiguilleurs, conducteurs.

(montants comme pour le groupe B).

Indemnité de lieu de résidence comme pour la classe des agents et ouvriers.

Indemnité de vie chère (Voir plus haut):

	I	II	III	VIII
Salaires de début	3571.20	4752.—	5232.—	4752.—
après 6 ans	3340.80	4588.80	5068.80	4588.80
„ 12 ans	2793.60	4041.60	4521.60	4041.60
„ 18 ans	2256.—	3504.—	3984.—	3504.—
„ 27 ans (max.)	1718.40	2966.40	3446.40	2966.40

Allocations familiales et indemnités provisoires de vie chère, comme pour les ouvriers.

Les salaires des groupes B et C se trouvent à un échelon au-dessous de celui du groupe A. Le revenu total y est, en cas d'ancienneté égale, inférieur de 350 à 500 couronnes à celui du groupe A.

* Catégories pouvant atteindre les groupes IIIa ou IIIb de la classe des fonctionnaires.

Fonctionnaires.

Classe et fonction.	Traitement de début	Traitement maximum
IV. Inspecteur principal	21 180	28 536
V. Inspecteur en chef, conseiller supérieur, géomètre-expert supérieur	16 452	21 180
VI. Inspecteurs, conseillers, géomètres-experts	12 780	16 452
VII. Contrôleurs principaux	10 152	12 780
VIII. Contrôleurs	8 052	10 152
IX. Adjoints	6 480	8 052
X. Assistants	4 908	6 480

Les fonctionnaires du groupe I atteignent automatiquement 20 années le maximum attaché à la VIème échelle; ceux du groupe IIa l'atteignent en 27 années et ceux du groupe IIb atteignent le maximum de la VIIème échelle après 24 années de service.

Les employés du groupe IIIa (mécaniciens, contre-maitres, employés principaux, contrôleurs des trains, etc.) atteignent le maximum de la VIIème échelle après 28 années de service; ceux du groupe IIIb (chefs de trains, employés, chefs-wagonniers, etc.) après 20 années le maximum de la VIIIème échelle.

Indemnités de lieu de résidence.

2/7 du traitement avec un maximum de 7500 couronnes.

Indemnités de vie chère.

Traitement de début	I	II	III	VIII
Xe échelle	3456.—	5280.—	6374.40	6624.—
IXe „	3619.20	5443.20	6537.60	6787.20
VIIIe „	4310.40	6316.80	7411.20	7660.80
VIIe „	4761.60	7785.60	8880.—	8129.60
VIe „	4262.40	9244.80	10560.—	10780.80
IVe „ (max.)	38.40	6441.60	7756.80	7977.60

Allocation familiale.

L'allocation se monte pour les fonctionnaires du Ier échelon de la Xe échelle jusqu'au IIIe échelon de la VIIIe échelle de traitement (traitement 11904 couronnes) à 1200 couronnes par enfant, maximum 7200 couronnes; pour ceux du IVe échelon de la VIIIe échelle (traitement 12780 couronnes) et au-dessus, à 1500 couronnes par enfant avec un maximum de 9000 couronnes.

Indemnité de vie chère provisoire.

Comme pour autres classes.

Quelques exemples.

A. Homme d'équipe dans la gare de Prague, marié, père de trois enfants.

Après 10 ans (dont 5 entrent en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté) classement dans le groupe C de la classe des agents et ouvriers.

	Salaire	Ind. lieu de rés.	Ind. vie chère	All. fam.	Ind. vie chère prov.	Total
Lors du classement	3684	1056	5529.60	2700	720	13689.60
Après 6 ans	5076	1452	5059.20	2700	720	15007.20
„ 12 „	6132	1752	4848.—	2700	720	16152.—
„ 21 „ (max.)	7884	2256	4281.60	2700	720	17841.60

B. Chauffeurs*, garçons de bureau, conducteurs* (non promu chef-conducteur ou chef de train), ouvriers des manœuvres, gardes-voie, à Prague, mariés, ayant trois enfants.

Après 5 ans (2 ans et demi entrent en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté) classement dans le groupe B de la classe des ouvriers. Lorsque l'intéressé ne passe pas dans la classe des sous-fonctionnaires, le salaire est le même que pour les hommes d'équipe de gare.

	Salaire	Ind. lieu de rés.	Ind. vie chère	All. fam.	Ind. vie chère prov.	Total
Lors du classement	3684	1056	5529.60	2700	720	13689.60
Après 12 ans (entrée dans la classe des sous-fonctionnaires)	6480	1860	4886.40	2700	720	16646.40
Après 20 ans	8580	2460	4166.40	2700	720	18626.40
Après 28 ans et demi (max.)	10152	2904	3628.80	2700	720	20104.80

C. Imprimeurs, brigadiers des garçons de bureau, ajusteurs de signaux, chauffeurs-chefs et élèves-mécaniciens* (recrutés parmi les chauffeurs de locomotive) à Prague, mariés, ayant trois enfants.

Après quatre ans (dont deux entrent en ligne de compte pour le calcul de l'ancienneté) classement dans le groupe A de la classe des agents et ouvriers. Lorsque l'intéressé ne passe pas dans la classe des sous-fonctionnaires, son salaire est, lors d'ancienneté identique, toujours supérieur de 328.80 couronnes à celui des hommes d'équipe de gare.

	Salaire	Ind. lieu de rés.	Ind. vie chère	All. fam.	Ind. vie chère prov.	Total
Lors du classement	4032	1152	5414.40	2700	720	14018.40
Après 7 ans (entrée dans la classe des sous-fonctionnaires)	5436	1560	5088	2700	720	15504.—
Après 15 ans	7008	2004	4704	2700	720	17136.—
Après 28 ans et demi (max.)	10152	2904	3628.80	2700	720	20104.80

* Ces catégories touchent en outre des indemnités de parcours.

Les contre-maitres dans des grands ateliers et les mécaniciens qui ne passent pas dans la classe des fonctionnaires, peuvent encore monter d'un échelon et atteignent dans ce cas les taux suivants:

Salaire	Ind. lieu de rés.	Ind. vie chère	All. fam.	Ind. vie chère prov.	Total
10680	3060	3446.40	2700	720	20606.40

Les contre-maitres dans les petits ateliers débutent par le deuxième échelon, mais leur salaire maximum est de 10 152 couronnes.

D. Mécanicien.

Après deux années de service dans un atelier, nomination comme élève-mécanicien (voir ci-dessus).

Salaire total	cour.
14018.40 *	
Après deux ans promotion comme mécanicien	14510.— *
Après quatre ans promotion dans la classe des fonctionnaires (échelle IX)	17639.20 *
Après dix ans (échelle VIII)	22528.80 *
Après dix-huit ans (échelle VII)	26697.60 *
Après vingt-sept ans (échelle VI)	32728.80 *

E. Chef de train.

Traitement à peu près égal à celui du mécanicien. Le maximum auquel peut atteindre l'intéressé après la promotion dans la classe des fonctionnaires se monte à 26.697.60 couronnes.

A l'aide de ces exemples et de l'exposé qui leur précède, on pourra calculer les salaires et traitements pour les autres catégories.

* Des indemnités de parcours s'ajoutent à ces montants.

Allocation d'ancienneté.

Les agents ayant atteint l'échelon le plus élevé auquel ils peuvent prétendre et dont les années de service excèdent le nombre voulu pour arriver à cet échelon, peuvent bénéficier d'une allocation qui s'élève pour les:

Fonctionnaires des groupes I et IIa	à 900 cour. par an
„ „ „ IIB et IIIa	„ 400 „ „ „
„ „ „ IIIB	„ 300 „ „ „

par période de trois années.

Les autres classes du personnel touchent une allocation annuelle de 250 ou de 200 couronnes par période de deux années.

Les dites allocations n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la retraite et ne sont accordées que sur demande des intéressés.

Indemnité de parcours mensuelle accordée au personnel de la locomotive et des trains.

	Mécaniciens	Chauffeurs
a) Trains rapides	cour. 480.—	a) cour. 420.—
		(Lorsque la locomotive est montée de deux chauffeurs chacun touche:
		b) cour. 390.—)
b) Autres trains sur lignes principales	cour. 450.—	a) cour. 405.— b) „ 375.—
c) Lignes secondaires d'un parcours de plus de 4 heures de la gare d'attache	„ 360.—	„ 315.—
d) Lignes secondaires d'un parcours de moins de 4 heures de la gare d'attache et service de réserve	„ 300.—	„ 270.—
	Chefs de train,	Conducteurs et serre-freins
a) Lignes principales à mouvement intense	cour. 300.—	cour. 150.—
b) Lignes secondaires à mouvement intense et lignes principales à faible trafic	„ 273.—	„ 135.—
c) Lignes secondaires à faible trafic et simple présence	„ 234.—	„ 120.—

Aucune indemnité n'est payée pour les jours de maladie ou de congé.

Autres allocations.

En cas d'absence pour raisons de service, à une distance de plus de deux kilomètres de l'établissement d'attache, le personnel a droit à une indemnité de nourriture et éventuellement à une indemnité de logement.

L'indemnité totale est versée pour chaque période de 24 heures et en cas d'absence de plus de 10 heures ou pendant une nuit entière (7 heures tombant entre 18 heures et 6 heures); dans tous les autres cas, on paye la demi-indemnité, à condition que l'absence ait duré au moins 6 heures.

L'indemnité entière se monte pour les fonctionnaires de 26 à 38 couronnes; pour les sous-fonctionnaires de 19 à 21 couronnes et pour les ouvriers de 18 à 19 couronnes. L'indemnité de logement est de 10 couronnes

pour les fonctionnaires et de 5 couronnes pour les autres catégories. Lorsque l'indemnité de nourriture est diminuée, celle de logement est également réduite de moitié.

Au cas où des agents sont obligés de faire du service hors de leur lieu d'attaché et doivent journellement s'y rendre, ils ont droit, si leur absence a duré pendant six heures sans interruption, à la moitié de l'indemnité de nourriture.

Les années de guerre entrent en ligne de compte pour le calcul de la retraite, en tant que chaque année civile de la période allant de 1914—1916 est calculée pour une demi-année.

Des retenues sont faites sur les salaires pour les cotisations à la Caisse des retraites et à la Caisse de maladie (voir chapitre X).

La situation des cheminots en Belgique.

Nous empruntons ce qui suit à un rapport détaillé adressé à l'I.T.F. par le Syndicat National du Personnel des Ch.P.T.T.M. de Belgique concernant l'activité des derniers mois.

Avant la nomination du citoyen Anseele comme Ministre des Chemins de fer, les relations entre le Syndicat National et le Ministre de cette époque, M. Neujean, étaient loin d'être encourageantes. Cette situation résultait de la grève sur les chemins de fer de l'année 1923 qui, tout en déterminant d'importantes concessions de la part du Gouvernement en matière de salaires, eut la conséquence que le Gouvernement se vengea en rendant impossibles toutes relations avec l'organisation du personnel. La tension augmenta encore lors de la mise en application, fin 1924, des nouveaux barèmes moins favorables pour le personnel subalterne que pour les catégories supérieures. Une autre cause de mécontentement se trouvait dans le refus constant du Gouvernement de réintégrer les quelques cent agents révoqués pour actes de grève.

C'est dans ces circonstances qu'un Congrès extraordinaire du Syndicat National de janvier 1925 décida de prendre une part active à la lutte électorale d'avril 1925, au moyen d'un appui moral et financier du Parti Ouvrier Belge. Le programme de revendications, rédigé par le Congrès et approuvé par le Parti Ouvrier Belge, comportait, entre autres, les points suivants:

Exercice complet de la liberté syndicale et reconnaissance de notre organisation syndicale;

Réintégration des révoqués et réhabilitation générale;

Abrogation de la circulaire n. 9 et, par voie de corollaire, interdiction au pouvoir public de faire intervenir l'armée dans les conflits sociaux;

Application honnête de la loi des huit heures et ratification de la Convention de Washington;

Création d'un office central mixte, appelé à régler l'organisation et les conditions du travail;

Régie autonome des C.P.T.T.M. avec Conseil d'administration tripartite (Etat, usagers et travailleurs);

Réforme de la juridiction administrative;

Liberté politique avec obtention de congés sans solde pour exercer des mandats électifs;

Obtention de barèmes adéquats aux fonctions et garantissant le salaire vital à tous les index;

Commissionnement général.

Il est intéressant d'examiner jusqu'à quel point ces revendications ont actuellement abouti.

Immédiatement après sa nomination, le 18 juin, le Ministre Anseele a examiné en personne les dossiers

des révoqués et les a réintégrés sans exception, en les faisant bénéficier des avancements auxquels ils auraient eu droit s'ils étaient restés au service. En même temps, toutes les peines infligées pour faits de grève furent annulées. Toutes ces mesures furent prises dans un délai de pas plus de deux mois.

Une autre mesure très importante prise en faveur des cheminots consiste en l'introduction d'un Statut syndical du Personnel, réglant les droits syndicaux des agents. Ce Statut s'étend, entre autres, aux points suivants:

Reconnaissance du droit d'association.

Reconnaissance des organisations syndicales.

Relations avec les autorités. L'intervention des groupements du personnel est admise à tous les degrés de la hiérarchie, qu'il s'agisse de demandes écrites ou verbales, d'ordre collectif ou d'intérêt individuel. Les agents ont le droit de se faire assister par un mandataire syndical.

Commissions d'études dans les groupements. Les membres des commissions d'études créées au sein des organismes syndicaux peuvent obtenir des jours de congé pour assister aux séances.

Coupons de service. Les membres des associations ont droit à deux coupons supplémentaires pour assister aux assemblées générales. Les dirigeants obtiennent 12 coupons supplémentaires pour se rendre aux réunions des comités, tant centraux que régionaux. Les membres des commissions d'études sus-visées ont également droit à des coupons supplémentaires.

Une partie importante du Statut est celle prévoyant la création d'une Commission Paritaire. Cette Commission doit examiner toutes les questions qui lui seront soumises par le Ministre, par l'Administration ou par les groupements représentés en son sein. La Commission se compose de 13 représentants de l'Administration dont un est choisi par le Ministre en qualité de Président. Les 13 mandats du personnel sont répartis comme suit: 7 au Syndicat National et 2 à chacune des trois autres organisations. Cette composition n'est valable que jusqu'au 1er janvier 1928. A cette date, le personnel entier aura le droit de participer à des élections pour désigner les membres de la Commission. Pareilles élections seront répétées tous les trois ans. La Commission paritaire s'étend outre aux chemins de fer, également au service des postes, du télégraphe et du téléphone, ainsi qu'aux services de la marine et de l'aéronautique de l'Etat et est subdivisée à cet effet en quatre sous-commissions. La sous-commission du service des chemins de fer se compose de 16 délégués des deux parties.

Les délégués du personnel dans la Commission paritaire ont un libre accès permanent dans tous les bureaux, ateliers, magasins, etc., afin de pouvoir entrer en contact avec les Conseils du personnel, de même

qu'avec les agents individuellement. Les permanents syndicaux sont considérés comme faisant parti du personnel et bénéficient des mêmes avantages que leurs collègues restés au service; ils conservent également les droits à l'avancement. Les délégués effectifs aux commissions paritaires ont droit à un permis de libre parcours général en 2e classe.

Les commissions paritaires sont également appelées à constituer des offices centraux des conseils du personnel existant dans les divers services.

La commission paritaire créée en août 1925 a déjà dû s'occuper de plusieurs questions importantes. Son premier travail fut une enquête concernant le système de production dans les divers services, ayant pour but de constater comment il serait possible de réaliser des économies dont le montant devait servir à certaines améliorations des conditions du personnel, en premier lieu à l'octroi d'un congé payé aux ouvriers. L'enquête a duré à peu près trois mois et a eu comme résultat qu'on a trouvé des modifications et améliorations qui permettront d'économiser un montant, qui couvrira les frais d'un congé annuel payé de six jours (à peu près 11 millions de francs) pour tous les ouvriers.

Une autre tâche dont fut chargée la Commission paritaire était la révision du règlement concernant la journée de huit heures. Cette révision visait surtout à améliorer les conditions du personnel roulant, ainsi que du personnel à service intermittent. Afin de ne pas compromettre l'enquête sur la production dont il a été question ci-dessus, le Ministre décida la création d'une commission spéciale, également de composition paritaire. Cette commission n'a pas pu mieux faire que d'appuyer ses conclusions sur un projet de règlement rédigé déjà par le Syndicat National. La question est encore en suspens, mais on peut affirmer dès à présent que des promesses de large portée ont été faites.

Concernant les autres points du programme de revendications, nous nous bornerons aux communications suivantes.

La circulaire No. 9 date du 18 avril 1924. Elle intéresse les syndicats, du fait qu'elle permet de mobiliser le personnel des chemins de fer en cas de conflits sociaux, ainsi qu'il a été le cas lors de la grève de mai 1923. L'abrogation de ladite circulaire a été demandée et il est permis en tout cas de supposer que le Gouvernement renoncera à en profiter.

Quant à la régie autonome des chemins de fer, cette question donne actuellement lieu à de vives discussions, les difficultés financières l'ayant placée au premier plan. Les réactionnaires ont également formulé de pareilles revendications, mais ils ne visent qu'au transfert des chemins de fer de l'Etat dans les mains du capital privé et à la transformation de l'entreprise en un organisme produisant des bénéfices au détriment de la communauté. Le Syndicat National, par contre, préconise le point de vue que les chemins de fer doivent rester la propriété de l'Etat et que toutes influences capitalistes doivent être écartées. L'organisation a toujours défendu le principe de la régie indépendante. En formulant cette revendication, elle visait à écartier certaines influences politiques qui ont mené en Belgique à la création de lignes de chemins de fer et de

gares sans valeur, économiquement parlant et servant uniquement à accaparer des voix et à satisfaire des amis politiques. Il va sans dire que l'organisation ne désire pas que les chemins de fer fussent soustraits entièrement au contrôle du Parlement. Pour réaliser une gestion démocratique, il faut que le Conseil d'administration se compose de techniciens désignés par le Parlement, de représentants des usagers des chemins de fer et de représentants du personnel.

Des concessions importantes ont également été faites dans la question des enquêtes disciplinaires et des commissions pour l'avancement. La composition des Conseils d'appel a été modifiée, de façon à offrir de plus grandes garanties pour un jugement impartial. Les délibérations des commissions pour l'avancement étaient jusqu'ici secrètes, ce qui donnait lieu à maintes irrégularités. A présent, chaque agent peut prendre connaissance, accompagné par un délégué syndical, des avancements proposés et il peut faire connaître des observations éventuelles, avant que les nominations ne soient présentées au Ministre.

La défense pour les salariés de l'Etat de diriger des assemblées politiques ou d'y prendre la parole, appartient à présent au passé. Actuellement, chaque agent a le droit de poser sa candidature pour une fonction politique et il obtient les congés nécessaires pour l'exercice de sa fonction, sans être obligé de prendre sa démission du service.

Les barèmes des salaires ont également déjà subi certaines améliorations.

Le commissionnement général constitue, pour terminer, un point important. D'importantes catégories du personnel ne sont pas commissionnées et ne bénéficient pas, par conséquent, de plusieurs avantages qui existent pour les fonctionnaires, employés et agents commissionnés, plus particulièrement le congé payé et la continuation du salaire en cas de maladie.

La revendication du syndicat vise donc surtout à étendre ces droits aux ouvriers non-commissionnés. Un premier pas dans ce sens a été fait par la décision, citée plus haut, d'accorder à partir du 1er janvier 1926, aux ouvriers non-commissionnés un congé annuel de 6 jours, congé qu'on cherchera encore à étendre.

En ce qui concerne la continuation du salaire en cas de maladie, actuellement les ouvriers sont affiliés à une caisse spéciale dont la cotisation s'élève à 4% du salaire. En cas de maladie, la Caisse paye trois quarts du salaire et on cherche le moyen d'étendre au personnel ouvrier l'avantage du salaire intégral dans ce cas. Ce but pourrait être atteint par une réorganisation de la Caisse des pensions et retraites des ouvriers. Il est important à cet égard que le Ministre des Chemins de fer a décidé de confier aux délégués des syndicats l'administration de la Caisse qui était gérée jusqu'ici par des fonctionnaires de l'Administration.

Citons en dernier lieu quelques autres améliorations obtenues par le personnel: allocation familiale à certaines catégories qui en étaient exclues jusqu'ici; augmentation des indemnités payées en cas d'absence du lieu de service; permis de libre circulation aux enfants des ouvriers; reconstitution des Conseils du personnel dans les bureaux centraux.



OUVRIERS DU TRANSPORT

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

BELGIQUE.

Mesures de protection.

Le travail dans les ports est protégé également par l'Arrêté royal du 20 novembre 1906, prescrivant les mesures spéciales à observer dans les entreprises de chargement, déchargement, réparation et entretien des navires et bateaux. Concernant l'application du dit arrêté, l'article 1 stipule: «Le présent règlement spécial est applicable aux travaux de chargement, de déchargement, de réparation et d'entretien des navires et bateaux, de même qu'à la manutention des marchandises, en tant que ces opérations se pratiquent dans les ports, bassins et cales sèches, ainsi que sur les débarcadères et les quais.»

Les inspecteurs du travail sont chargés de surveiller l'exécution des prescriptions. Ils ont le droit de dresser procès-verbal; leur rapport est remis à l'inspecteur général de la province qui décide si une action judiciaire sera intentée. Les rapports des inspecteurs ne sont pas publiés.

Les transgressions du règlement sont punies par le tribunal compétent. Les punitions peuvent consister, en des amendes et en des peines d'emprisonnement. Il faut, dans ce dernier cas, que des preuves aient été apportées que l'inculpé a été cause d'un accident par un acte prémédité, accompli avec mauvaise intention.

L'organisation n'a aucune influence sur les mesures de protection et sur la surveillance. Elle peut uniquement exercer une certaine pression au moyen des journaux.

Enregistrement.

Il n'existe aucune prescription concernant l'admission d'une entreprise comme employeur aux ports et docks. Il n'y en a pas non plus concernant l'admission des ouvriers. Toutefois, l'organisation est suffisamment influente pour empêcher l'emploi à bord de navires d'ouvriers non-syndiqués. Le contrôle est exercé par des contrôleurs nommés par l'organisation; à Anvers, il y a huit de ces contrôleurs; à Gand, à Ostende et à Bruges, il y en a un.

Il n'y a pas non plus de dispositions stipulant que les ouvriers des ports doivent être au courant des travaux qui leur sont confiés. Il se produit cependant que les ouvriers refusent de travailler avec des hommes nouvellement embauchés et que ceux-ci sont remplacés par d'autres.

Le placement des ouvriers se fait au moyen de bureaux de placement officiels qui existent en grand nombre.

Durée du travail.

La durée du travail est réglée par la loi du 14 juin 1921. La journée de travail est de huit heures, les heures de travail ont été fixées comme suit: de 8 h. à midi et de 13 à 18 h.

L'inspection du travail, mais surtout l'organisation, veillent à ce que les heures de travail ne soient pas excessives. Dans des cas spéciaux, la loi permet du

travail supplémentaire jusqu'à concurrence de deux heures par jour.

Les ouvriers des ports ont la possibilité de faire valoir leur influence dans la Commission paritaire des Ports et Docks. Celle-ci a dans le temps, lors de l'entrée en vigueur de la loi sur la durée du travail, stipulé les conditions dans lesquelles il serait permis de déroger à la loi et ce règlement complémentaire a été confirmé par une loi.

Sécurité.

Les passerelles et autres moyens d'accès au navire et aux travaux devront être de bonne qualité et en état parfait de conservation. Les échafaudages suspendus au navire devront être fixés avec soin, de façon à empêcher les oscillations. Lorsque le passage d'une embarcation à une autre, de la rive à une embarcation ou inversement, présente des dangers, des passerelles d'accès ou échelles, selon les circonstances, seront établies de manière à permettre ce passage en toute sécurité.

Les planches utilisées pour la construction des passerelles seront assujetties sur leurs appuis de façon à ne pouvoir se déplacer, ni basculer. Elles seront reliées entre elles à l'aide de traverses ou d'autres liens solides. Les planches des installations établies au-dessus des écoutilles doivent être fixées au navire.

Les passerelles d'accès doivent être munies d'un garde-corps d'une hauteur convenable; elles devront avoir une largeur suffisante et ne pourront être établies sous une inclinaison dépassant un quart.

Le transport des équipes d'ouvriers à bord des navires et le retour à terre doivent s'effectuer à l'aide d'embarcations présentant toute la solidité et stabilité désirables et portant l'indication du nombre maximum de personnes qui pourront être transportées. A Anvers, le transport ne peut se faire par des entrepreneurs privés; les embarcations affectées à cet usage appartiennent à la municipalité.

Les appareils de levage doivent être munis de freins, cliquets d'arrêt ou autres dispositifs de sécurité empêchant la descente inopinée des charges. Les plates-formes des grues roulantes doivent être pourvues de pieds de calage en nombre suffisant pour empêcher le renversement de l'appareil pendant le fonctionnement. Les appareils de levage doivent porter l'indication de la charge qui ne pourra être dépassée.

Des mesures efficaces doivent être prises pour éviter que la vapeur s'échappant de moteurs actionnant les appareils, n'obscurcisse une partie quelconque des endroits où les travailleurs sont employés.

Les ouvertures d'écoutilles ou autres doivent être entourées de garde-corps d'une hauteur suffisante; toutefois le côté réservé au passage de la charge pourra rester libre, si le déplacement de celle-ci s'effectue par trainage. Pendant la durée du chargement d'un entrepont, l'écoutille de celui-ci doit être munie d'un plancher.

Toutes échelles doivent avoir une longueur permettant aux hommes de passer en toute sécurité de ces échelles sur les planchers qu'elles desservent et vice-versa. Le pied des échelles doit reposer sur une surface suffisamment résistante; au besoin, les montants seront calés pour éviter le glissement.

Les élingues doivent être serrées de manière à empêcher la chute des charges ou d'une partie des charges manoeuvrées. Il est interdit d'appliquer les crochets des appareils de levage aux cercles ou autres liens destinés à l'emballage des marchandises. Les patrons, chefs d'entreprise ou leurs délégués doivent interdire à leur personnel de se tenir ou de circuler inutilement sous des charges suspendues.

Les patrons et chefs d'entreprise doivent vérifier ou faire vérifier périodiquement les appareils de levage,

chaînes, cordes, câbles, élingues etc. Toute pièce jugée mauvaise ou de solidité douteuse doit être mise hors de service.

Il n'existe pas de prescriptions concernant la conduite des appareils de levage. A Anvers et à Gand, les ouvriers ne permettent pas que l'homme du treuil soit un membre de l'équipage.

Tous les endroits où le personnel effectue du travail, ainsi que ceux où il est appelé à circuler, doivent être suffisamment éclairés. Il est interdit d'utiliser des lampes, autres que les lampes de sûreté, dans les locaux où pourraient exister des gaz, des vapeurs ou des poussières inflammables ou explosibles.

Les patrons ne peuvent laisser pénétrer les travailleurs dans les cales, soutes, tunnels, etc., avant de s'être assurés qu'il ne s'y trouve pas de gaz asphyxiants, délétères ou inflammables. Les ouvriers occupés dans des endroits où de pareils gaz peuvent se développer, doivent être activement surveillés et relayés aussi souvent que les circonstances l'exigeront. Ils doivent porter autour du corps une corde de sûreté, communiquant avec l'extérieur et permettant de les retirer en cas de nécessité.

Il est du devoir des patrons de prendre les mesures nécessaires pour assurer rapidement aux travailleurs en cas d'accident ou d'indisposition grave, les premiers soins médicaux ainsi que le transport commode jusqu'au poste de secours le plus proche.

Pour sauver les hommes tombés à l'eau, les patrons doivent mettre une bouée de sauvetage à la disposition de leur personnel; cet engin doit se trouver sur les lieux du travail de façon à pouvoir être utilisé promptement et aisément.

Dans le port d'Anvers qui est exploité par la municipalité, il y a des lavabos et bains-douches à la disposition des ouvriers. Légalement parlant, le syndicat n'a aucune influence sur les mesures de sécurité et leur application.

Secours en cas d'accidents.

Les secours suivants sont accordés en cas d'accidents, en vertu de la loi sur les accidents:

a) en cas d'accident mortel: indemnité de funérailles et somme globale égale à la valeur capitalisée d'une rente viagère de 30 % des gains annuels, basée sur l'âge du travailleur à la date du décès. Les parents ayant droit à l'indemnisation sont les suivants: conjoint, enfants de moins de 16 ans, père et mère, grands-parents, petits-enfants de moins de 16 ans, frères et soeurs de moins de 16 ans. Les sommes attribuées au conjoint et aux ascendants sont employées à l'achat de rentes viagères, celles attribuées aux autres parents à l'achat de rentes temporaires qui cessent lorsque les bénéficiaires atteignent l'âge de 16 ans;

b) en cas d'invalidité permanente totale: 50 % du salaire; après trois ans une révision a lieu et une rente est définitivement fixée;

c) en cas d'invalidité permanente partielle: une partie de la rente totale selon le degré d'invalidité. Le pourcentage en est fixé par le juge de paix après entente des parties;

d) en cas d'invalidité temporaire: 50 % du salaire et les soins médicaux et pharmaceutiques, ainsi que l'hospitalisation gratuits.

(La rente est calculée sur la base du salaire gagné pendant les 365 jours précédant l'accident).

Les frais de l'assurance sont portés par le patronat.

L'organisation ne peut exercer une influence sur la fixation des secours qu'en tant qu'elle défend les intérêts des travailleurs devant les Compagnies d'Assurance et devant le juge de paix.

Secours en cas de maladie.

Il n'existe aucune obligation légale d'assurer les

ouvriers contre la maladie. Certains ouvriers sont affiliés à une Caisse de secours-maladie; les cotisations sont à leur charge. Le montant des indemnités payées par les Caisses varie. Les Mutualités légalement reconnues touchent des subventions de la part de l'Etat, des provinces et des communes.

Revendications internationales des chauffeurs professionnels.

Dans le Bulletin de l'I.T.F. No. 4 de l'année 1925, un rapport détaillé de la main du camarade Forstner, a été publié sur les délibérations ayant précédé la modification de la Convention internationale relative à la circulation automobile. Il ressort du dit article que ces délibérations n'avaient aucunement répondu aux revendications formulées par la première Conférence internationale des chauffeurs, relatives à l'incorporation dans la Convention de droits sociaux pour les chauffeurs.

En dépit de ces circonstances, l'I.T.F. a estimé nécessaire de prier, par l'intermédiaire du Bureau International du Travail de Genève, le Gouvernement français qui avait pris l'initiative de la Conférence internationale de Paris, qu'une représentation de l'I.T.F. fût invitée à assister à cette Conférence, afin de pouvoir y exposer le point de vue des salariés de tous les pays au sujet des questions essentielles de caractère professionnel, telles que le permis de conduire international, l'assurance obligatoire et, particulièrement, l'élaboration d'une Convention sur la circulation routière. Au dernier moment, il fut fait droit à ce désir et le 20 avril, le représentant de l'I.T.F. fut informé par télégramme qu'il pourrait participer à la Conférence. Le Conseil Général de l'I.T.F. avait désigné comme délégué le camarade Reitz de Berlin.

La Conférence siégeait dans les bureaux des ministères des Travaux publics et des Affaires étrangères. Des délégations de 55 pays y prirent part, composées de représentants gouvernementaux assistés par des conseillers techniques, choisis dans les diverses organisations du pays. Les gouvernements suivants étaient représentés: Allemagne, Autriche, Belgique, Brésil, Bulgarie, Grande-Bretagne, Chili, Chine, Colombie, Cuba, Danemark, Dantzig, Egypte, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Guatemala, Grèce, Haïti, Hongrie, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Maroc, Mexique, Monaco, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Perse, Pologne, Portugal, Roumanie, Sarre, Yougoslavie, Siam, Suède, Suisse, Syrie, Tchécoslovaquie, Tunis, Turquie, Russie soviétique, Uruguay, de même que la Société des Nations et l'I.T.F.

La composition de la Conférence démontre que tous les pays civilisés du monde s'intéressent à la réglementation de la circulation routière et ont tenu, par conséquent, à se faire représenter. Dans la première session plénière, il fut décidé, après un court débat général, de traiter séparément les deux points de l'ordre du jour, à savoir:

- 1° Modification de la Convention internationale relative à la circulation des automobiles du 11 octobre 1909;
- 2° Elaboration d'une nouvelle Convention sur la circulation routière internationale.

Une Commission de la circulation et une Commission technique furent créées à cet effet. Les deux commissions siégèrent simultanément, en sorte qu'il ne fut

pas possible au représentant de l'I.T.F. de prendre position sur toutes les questions soulevées pendant les débats, dont le cours fut assez long.

Tenant compte des expériences acquises lors de Conférences précédentes, il se borna à faire au nom de l'I.T.F. les propositions suivantes, ayant trait uniquement aux questions essentielles et rédigées de façon succincte:

- 1° Equipement de tous véhicules à traction mécanique d'appareils de signalisation éclairés la nuit.
- 2° Dispositions uniformes dans les divers pays prescrivant que le sens réglementaire de la circulation est à droite.
- 3° Application obligatoire des prescriptions internationales concernant le placement de signaux-avertisseurs auprès des passages à niveau.
- 4° Création d'écoles de chauffeurs municipales et prescriptions minima concernant la durée de l'apprentissage.
- 5° Dispositions uniformes concernant l'examen théorique, pratique et médical à imposer aux conducteurs de voitures automobiles.
- 6° Fixation à 21 ans de l'âge minimum pour l'admission des chauffeurs à la circulation internationale.
- 7° Assurance obligatoire de la part du propriétaire de l'automobile.
- 8° Prescriptions uniformes concernant la mise en marche automatique du moteur dans tous les véhicules automobiles de plus de 5 C. V.
- 9° Prescriptions minima uniformes concernant l'équipement du siège du conducteur sur les camions-automobiles et leurs remorques, également par égard à la protection contre la poussière et contre les intempéries.

La Commission de la circulation s'occupa en premier lieu de l'obligation pour le propriétaire de l'automobile de contracter une assurance. Le représentant de l'I.T.F. motiva la proposition tendant à ce que tous les propriétaires soient soumis à une obligation de ce genre. Le ton des discussions fut en partie assez vif, le représentant de la Suisse insistant beaucoup sur la chose.

Il se trouva à ce moment déjà, qu'une conférence aussi étendue n'est pas en mesure d'effectuer du travail rapide et pratique. Les quelques adversaires de l'assurance obligatoire obtinrent que cette proposition d'une si haute importance ne fut pas adoptée, les délégations hésitantes leur ayant donné un appui indirect. Il faudra donc que les organisations nationales demandent à leurs gouvernements de rendre compte de leur attitude, si elles désirent que cette question soit solutionnée à l'avenir dans le sens désiré.

Fut traitée ensuite la question de savoir s'il serait possible de poursuivre des conducteurs munis d'un permis de conduire international, en cas de contravention ou de violation des lois d'un pays étranger.

La clause suivante fut adoptée contre les voix de quelques délégués:

«Les Etats contractants s'engagent à se communiquer les renseignements propres à établir l'identification

des personnes titulaires de certificats internationaux ou de permis de conduire internationaux, lorsque leur automobile a été l'occasion d'un accident grave ou qu'elles ont été reconnues passibles d'une contravention aux règlements concernant la circulation.

Ils s'engagent d'autre part, à faire connaître aux Etats qui ont délivré les certificats ou permis internationaux, les nom, prénoms et adresse des personnes auxquelles ils ont retiré le droit de faire usage desdits certificats ou permis.»

Il est certain que cette clause remédie à la situation existant jusqu'ici qui ne permettait pas que des chauffeurs imprudents à l'étranger, fussent poursuivis dans leur pays. Il fut fait mention, à cette occasion, du système qui a été installé en France et selon lequel les fautes et contraventions des chauffeurs français sont inscrites dans un registre.

La Conférence régla également à nouveau la question du permis de conduire international. Jusqu'ici, pareil permis n'était valable que pour une voiture déterminée, ce qui empêchait les chauffeurs de changer d'emploi à l'étranger. Selon la nouvelle réglementation, le conducteur disposera d'un permis de conduire individuel, valable pendant un an et qui lui accorde toute liberté pour le cas où il voudrait changer d'emploi.

Malheureusement, la composition et l'ordre des travaux de la Conférence n'a pas permis de traiter les autres propositions de l'I.T.F. au sujet de ce point de l'ordre de jour.

Les délibérations au sujet du second point: élaboration d'une convention internationale de la circulation routière, firent nettement ressortir que, dans l'opinion d'un grand nombre de délégués, la question n'était pas encore arrivée au point d'être mise à l'étude. La discussion des prescriptions ayant trait à l'éclairage, de même que celle concernant notre ancienne revendication relative au sens de la circulation, démontrèrent que la Conférence hésitait à avoir recours au moyen coercitif du vote. La délégation allemande particulièrement tâcha, par des propositions visant à traîner la chose en longueur, d'obtenir qu'aucune réglementation uniforme ne pût être réalisée dans les premiers temps à venir. Il paraît qu'on craint du côté allemand que les milieux agricoles qui seraient également contraints à observer certaines prescriptions de sécurité pour leurs véhicules, n'opposent contre le Gouvernement une sérieuse résistance dans le domaine politique. Les chauffeurs allemands auront le devoir de protester dans la Commission consultative pour la circulation automobile contre cette attitude de la part des délégués allemands.

Les discussions générales concernant la Convention, traînèrent également en longueur, en partie par suite de l'étendue de la Conférence. Pour terminer, on aboutit à une décision définitive portant sur la conclusion immédiate d'une nouvelle Convention. Malheureusement, la délégation allemande ne l'a pas signée. C'est pourquoi il faut tâcher de toutes façons de pousser le Gouvernement allemand à signer la Convention avant le 30 juin, date jusqu'à laquelle les Gouvernements représentés sont admis à signer. Il sera, en outre, du devoir des camarades organisés de tous les pays de réclamer de leurs Gouvernements des renseignements concernant l'issue de la Conférence et de leur soumettre le programme de revendications d'ordre international rédigé par l'I.T.F.

REITZ.



Décisions de la IIIe Conférence Internationale de l'Armement.

La IIIe Conférence Internationale de l'Armement qui se réunit à Londres en avril dernier et à laquelle participèrent des délégués de quatorze pays différents, a examiné, entre autres choses, une série de questions qui intéressent, de plus ou moins près, la classe ouvrière.

Elle s'occupa pour commencer de l'attitude du Bureau International du Travail. Comme on sait, celui-ci a inscrit la question de l'inspection des émigrés à bord des navires à l'ordre du jour de la VIIIe Conférence Internationale du Travail. D'après l'avis unanime des armateurs réunis à Londres, le Bureau International du Travail aurait, ce faisant, outrepassé ses attributions et se serait octroyé des compétences qui ne lui reviennent pas, étant donné que le Bureau peut tout au plus s'occuper de la protection du travailleur en sa qualité de loueur de sa force-travail, mais non pas de la protection de l'ouvrier en sa qualité de passager. «La protection ouvrière», ainsi écrit, par exemple, le journal armatorial allemand Hansa, «signifie uniquement la protection de l'ouvrier comme tel, c'est à dire pendant le temps durant lequel il exerce son métier, et ne veut pas dire qu'il faut l'entourer de mesures protectrices pendant le temps où il n'exerce pas son métier.»

Nous ne voulons pas examiner ici, si et jusqu'à quel point, cette opinion est conciliable avec la XIIIe Partie du Traité de Versailles. Nous nous bornerons simplement à constater que les législations ouvrières nationales ne sont jamais parties d'un point de vue aussi borné et n'ont pas limité selon le principe sus-énoncé le domaine sur lequel elles doivent porter. En effet, une réelle protection de l'ouvrier n'est pas concevable, lorsque celle-ci ne cherche qu'à protéger le travailleur dans son travail et pas en dehors de celui-ci. L'extension de la protection à l'ouvrier en sa qualité d'émigrant s'impose d'autant plus qu'on ne saurait le comparer aux passagers qui voyagent pour leur plaisir, mais que, comme règle générale, l'émigration a lieu sous une contrainte économique. En outre, l'unique capital dont disposent les travailleurs qui émigrent, est constitué par leur force-travail qui se trouve en corrélation si étroite avec la santé, que des influences nuisibles à la santé pendant le passage signifient en même temps une atteinte à la force-travail des émigrants. Or, les mesures envisagées par le Bureau International du Travail visent uniquement à écarter pour le travailleur les influences nocives à la santé.

La Conférence de Londres exprima également son mécontentement par égard à l'activité de la Commission des ports et de la navigation maritime de la Société des Nations. Selon l'avis des armateurs, cette Commission n'adopte pas non plus une attitude assez réservée, mais s'occupe de choses que les armateurs avaient l'habitude jusqu'ici de régler, ou de ne pas régler, entre eux ou de concert avec les organismes où ils disposent d'une influence prépondérante (Chambre Internationale de Commerce, Conférence Internationale de Droit maritime etc.). L'avis de la IIIe Conférence Internationale de l'Armement à ce sujet se trouve exprimé dans la résolution ci-dessous:

«La Conférence de l'Armement, représentant la navigation maritime de tous les pays,

1° constate avec inquiétude l'extension rapide et l'augmentation du nombre d'organisations internationales qui représentent en même temps les gouvernements, les industries, ainsi que d'autres intérêts, ce qui donne lieu inutilement à des collisions avec l'activité des organismes responsables de façon directe pour la gestion de l'industrie et sollicite de façon excessive l'attention des industriels;

2° se déclare prête à collaborer avec la Société des Nations pour réaliser et maintenir la liberté des communications de toute nature et le traitement équivalant du commerce de toutes les nations. La Conférence estime, cependant, que l'activité de la Société des Nations relative aux questions maritimes, doit se borner aux points sus-indiqués;

3° Afin d'atteindre ce but il est nécessaire;

a) que la Commission de la Société des Nations s'occupant de questions maritimes soit composée de façon à ce que, tant les gouvernements des principaux pays maritimes que la navigation elle-même, y soient représentés conformément à leur importance;

b) que cette commission reconnaisse qu'elle ne peut exercer que des fonctions coordonnées et qu'elle doit appuyer ses décisions sur des propositions d'experts;

4° Afin d'arriver à ce but, la Commission devra continuer à avoir recours à la collaboration du Comité Maritime, ainsi que de la Conférence de Droit maritime de Bruxelles, relativement à toutes les questions de droit maritime international et devra convoquer des conférences spéciales des pays de navigation maritime, telle que celle tenue à Londres en 1914, chaque fois que des questions intéressant la navigation devront être discutées.»

Les délibérations au sujet du point 5 de l'ordre du jour: «sécurité de la vie humaine sur mer» offrent également un intérêt particulier. A ce sujet, c'est la «Convention pour la protection de la vie humaine sur mer» arrêtée en 1914 sous l'impression du naufrage du «Titanic» qui est particulièrement désagréable aux armateurs, étant donné qu'elle leur impose toute une série d'obligations. La Conférence renouvela donc son désir, déjà exprimé dans le temps, pour que soit convoquée dans un bref délai une conférence gouvernementale pour la révision de ladite Convention.

Parmi les modifications en faveur desquelles s'est prononcée la Conférence de Londres, la réglementation relative à la T.F.S. à bord des navires, nous intéresse plus spécialement. La Commission chargée l'étude de cette question, a soumis à la Conférence un nombre de propositions qui, entre autres choses, prévoient que l'obligation d'équiper un navire de la T.S.F. ne sera valable qu'à partir d'un tonnage de 2 000 tx., à condition que le bâtiment ne transporte pas plus de 12 passagers, ni plus de 50 personnes au total. Le principe a en outre été avancé que chaque membre de l'équipage aura le droit de faire le service de radiotélégraphie et que, par conséquent, ce service ne sera plus limité aux agents formés spécialement à cet effet. Les armateurs ne seront pas tenus de monter les navires de plus d'un radiotélégraphiste, bien qu'un service permanent doive être érigé en règle. Ceci deviendra possible par l'introduction d'appareils récepteurs automatiques qui, au dire des armateurs britanniques, auraient atteint actuellement un degré de perfectionnement suffisant et dont les armateurs attendent une véritable révolution du service radiotélégraphique.

A TOUS ÉCHOS.

Combien le peuple américain dépense-t-il pour les transports terrestres?

Une statistique récente du Bureau of Industrial Technology des Etats-Unis nous offre les bases pour répondre à la question ci-dessus. D'après cette statistique, les dépenses totales de la population des Etats-Unis pour le transport par voie ferrée s'élevaient en 1925 à 6.137.000.000 et les dépenses faites pour les transports en automobile à 10.543.000.000 dollars. Encore ce dernier chiffre ne contient-il pas les frais d'acquisition, ni les dépenses pour la construction de routes. Si l'on y ajoutait ces frais, on arriverait à une dépense totale de 15.250.000.000 dollars, attendu que les frais d'acquisition d'automobiles sont évalués à 3.750.000.000 et les frais de construction des routes à 1.000.000.000 dollars, tandis que pendant la même année, les Compagnies de Chemins de fer n'ont dépensé qu'une somme de 754.000.000 dollars pour des améliorations du réseau ferré et du matériel. Mais même si l'on ne tient compte que des frais d'exploitation proprement dits du transport automobile, on arrive à la conclusion que la population des Etats-Unis dépense pour le transport automobile une fois et demie autant que pour le transport ferroviaire.

La progression rapide du transport automobile aux Etats-Unis est mise en lumière par le contraste avec les chiffres correspondants pour 1920. A cette époque, le transport par rail coûtait à la communauté à peu près 7.140.000.000 et le transport automobile (frais d'exploitation uniquement) à peu près 6.500.000.000 dollars. Au cours de cinq ans la proportion entre ces dépenses s'est donc modifiée considérablement en faveur de l'automobile.

La navigation aérienne en Italie.

En avril dernier, les deux premières lignes de navigation aérienne ont été ouvertes en Italie. Une de ces lignes, desservie par des hydroavions, relie Trieste à Turin, tandis que l'autre fait le service sur le trajet Gênes-Rome-Naples-Palermo. Le dernier parcours dure à peu près huit heures. La création d'autres lignes aériennes, tant nationales qu'internationales, est envisagée.

Le tramway perturbateur de la circulation.

La circulation dans la ville de Stockholm semble prendre de telles proportions que le tramway y est déjà ressenti comme une entrave. On annonce que le projet existerait de remplacer le réseau des tramways par des lignes d'autobus.

Les cheminots anglais et la Russie des soviets.

Une délégation de cheminots anglais qui a séjourné pendant six semaines en Russie soviétique, a fait, entre autres, les déclarations suivantes concernant ses expériences:

«Nous avons sérieusement étudié le trafic ferroviaire et avons constaté que le service se déroule de façon normale. Nous avons été profondément impressionnés par l'enthousiasme avec lequel les travailleurs s'efforcent d'améliorer la situation économique du pays. La Russie soviétique offre au monde entier un exemple admirable de la façon dont il faut avoir soin pour la santé des ouvriers. L'organisation syndicale y a atteint un haut degré de perfection; le système des élections permet un contact intime avec les masses. Les salaires et conditions de travail sont meilleurs qu'avant la révolution. Considérant le rapide essor économique de l'U.R.S.S., la délégation est convaincue qu'à l'avenir la situation des ouvriers sera encore améliorée. Les progrès immenses, réalisés dans le domaine de l'électrification sont, sous maints rapports, plus importants que ceux faits en Grande-Bretagne.»

La locomotive moderne rend le service plus pénible.

Le patronat réfute généralement l'affirmation que le service de la locomotive est rendu plus pénible par l'introduction des machines modernes. Il est intéressant, à cet égard, de lire ce que l'organe de l'industrie ferroviaire anglaise, la Railway Gazette, écrit au sujet des expériences acquises pendant la récente grève. «De pareils événements», lisons-nous, «offrent souvent aux anciens types de machines l'occasion de faire valoir à nouveau leurs qualités. L'expérience de beaucoup de mécaniciens et chauffeurs volontaires a été que ces machines sont plus faciles à conduire et peuvent être manoeuvrées de façon plus rapide par des personnes moins expérimentées. La chose peut être expliquée jusqu'à un certain point par la construction plus simple des appareils de contrôle, ainsi que par le fait que le foyer est plus petit et par conséquent plus facile à chauffer. Dans un cas à notre connaissance, le personnel n'était que trop heureux, après avoir fait des tentatives avec une machine plus grande et plus moderne, de reprendre le service sur une locomotive plus petite et à moindre rendement, dont la conduite lui avait déjà été confiée autrefois et cela, bien que les autres conditions du service fussent les mêmes. La locomotive moderne à grand rendement est évidemment une machine bien plus compliquée que les types plus anciens. Il faut disposer d'une plus grande expérience pour pouvoir la conduire avec avantage.»

Chemin de fer et automobile.

«Les chemins de fer se plaignent souvent de nos jours», ainsi écrit le Bulletin du Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, «de la concurrence que leur livre l'automobile et de l'atteinte portée par elle au trafic. A un Congrès de l'Association des Constructeurs de Routes à Chicago, les directeurs de deux Compagnies de Chemins de fer américaines ont émis un point de vue opposé. Ils considèrent l'automobile comme un auxiliaire du chemin de fer. Ils estiment, en effet, que la route est un complément du chemin de fer, particulièrement dans les pays susceptibles d'un développement ultérieur, par le fait qu'elle relie des localités éloignées au réseau ferré.

L'automobile alimente par conséquent le trafic du chemin de fer. S'il porte préjudice au transport sur courtes distances, le chemin de fer conserve toujours le transport sur grandes distances et celui des marchandises encombrantes et vu que l'auto a un effet stimulant pour les courts voyages, il favorise également les voyages de longue durée pour lesquels le chemin de fer est l'unique moyen de transport. Si le chemin de fer doit abandonner à l'automobile le transport des colis sur courtes distances, cela ne peut être que dans son avantage, car ce genre de transport coûte beaucoup et ne rapporte que peu. En outre, la construction des routes qui va de pair avec l'extension de la circulation automobile, augmente le trafic ferroviaire, les machines, ustensiles et matériaux nécessaires à la construction des routes devant être transportés par chemin de fer. Pour finir, l'automobile favorise le transport par rail, du fait qu'il donne lieu à l'expédition de pièces de rechange, d'accessoires, de combustibles etc. Une huitième partie des recettes du Illinois Central Railway est due, par exemple, à ce genre de transport. On convient, d'autre part, que parfois les intérêts des deux moyens de transport sont contradictoires; il faut, cependant, que le chemin de fer et l'automobile collaborent au lieu de se concurrencer».

Les services automobiles d'une Compagnie française de chemins de fer.

Depuis relativement longtemps, la Compagnie française P.-L.-M. a complété son réseau ferré au moyen de circuits automobiles. Le tableau ci-dessous démontre que l'importance des services automobiles créés et contrôlés par elle, s'est beaucoup étendue au cours de l'année passée.

	1921	1924	1925
Nombre de services	40	85	110
Longueur des services (km.)	4.270	9.600	12.050
Parcours (km.-voitures)	700.000	1.238.000	1.700.000

La navigation aérienne en France en 1925.

Les cinq compagnies de navigation aérienne existantes en France ont parcouru en 1925 4.712.888 kilomètres et ont transporté 19.668 passagers, 949.209 kilos-messageries et 890.545 kilos-postes. Sur le nombre total de kilomètres parcourus, plus de la moitié (2.403.286 km.) ont été effectués par les avions de la Compagnie générale d'Entreprises aéronautiques, qui exploite la ligne Toulouse-Barcelone-Casablanca-Dakar. Cette Compagnie a transporté 883.654 kilos-postes. Le nombre de passagers transportés par elle occupe cependant la deuxième place; il se monte à 5.963, tandis que la Compagnie Air-Union qui exploite la ligne Paris-Londres a transporté 7.708 passagers.

L'émigration d'Angleterre en 1924 et 1925.

En 1925, 140.595 personnes au total ont émigré de Grande-Bretagne et du Nord de l'Irlande. Parmi celles-ci, 38.662 se sont rendues dans l'Amérique du Nord britannique, 35.006 en Australie, 11.730 en Nouvelle-Zélande et 19.827 dans d'autres parties de l'Empire britannique, tandis que 29.549 se sont rendues aux Etats-Unis et 5.820 dans d'autres pays.

En 1924, 155.374 personnes ont émigré au total. Parmi celles-ci, 63.016 se rendirent dans l'Amérique du Nord britannique, 38.599 en Australie, 11.061 en Nouvelle-Zélande et 19.541 dans d'autres parties de l'Empire britannique. Le nombre d'émigrés partis pour les Etats-Unis était de 17.315, le nombre de ceux à destination d'autres pays, de 5.842.

En 1925, le nombre d'émigrés reste donc d'environ 15.000 au-dessous du chiffre pour 1924. Néanmoins, le nombre de personnes parties pour les Etats-Unis avait augmenté de 12.000 en comparaison de 1924, tandis que l'émigration à destination de l'Amérique du Nord britannique avait diminué d'à peu près 24.500 personnes.

La répartition de la population allemande sur la ville et la campagne.

D'après le recensement qui eut lieu en Allemagne en juin 1925, sur un total de 100 personnes, 27 habitaient de grandes villes de plus de 100.000 habitants, 37 des villes moyennes comptant de 2000 à 100.000 habitants et 36 des villages de moins de 2.000 habitants.

En 1900, la répartition était comme suit: sur 100 personnes, 16 habitaient des villes de plus de 100.000 habitants, 38 des villes de 200 à 100.000 habitants et 46 des villages.

En 1875, sur 100 personnes, 61 habitaient la campagne, 33 des villes moyennes et 6 seulement des grandes villes.

ESPÉRANTO.

La plaie des Congrès internationaux.

«On se souvient que l'emploi des langues à la Conférence de Washington et Ottawa avait vivement préoccupé les organisateurs de la réunion. Le Bureau ayant été dans l'impossibilité d'emmener en Amérique des interprètes et des traducteurs expérimentés, les services si importants de traduction et de compte-rendu avaient dû être improvisés sur place. Comme il fallait s'y attendre, les résultats de cette improvisation ne furent pas très satisfaisants, à tel point que les débats pâtirent de l'inexpérience des interprètes et des sténographes. De plus, la participation de délégués de l'Amérique latine posa la question, soulevée formellement par une pétition des intéressés, de l'emploi d'une quatrième langue, l'espagnol. Le Conseil avait chargé le Bureau à Washington d'étudier cette question, qui est bien la plaie des congrès internationaux et qu'aucun médecin n'a pu guérir jusqu'à présent. Le Bureau, n'ayant pu trouver de remède efficace, a demandé au Comité Exécutif de vouloir bien, à son tour, donner son avis. Celui-ci a décidé que tous les groupes seraient consultés dans l'espoir qu'une solution pratique surgirait de cette vaste enquête.

(«Bulletin interparlementaire», organe officiel du Bureau de l'Union Interparlementaire, mars-avril 1926).

La solution par l'espéranto.

«Si la F. S. I. désire inciter à l'étude des langues, elle devrait en premier lieu attirer l'attention sur l'espéranto, et cela pour les quatre raisons suivantes :

1o. L'espéranto s'apprend beaucoup plus facilement que n'importe quelle autre langue ;

2o. La connaissance de l'espéranto est pleinement suffisante pour permettre de s'entendre verbalement aussi bien que par écrit, avec les espérantistes de tous les autres pays.

3o. La connaissance de l'espéranto constitue une aide puissante pour l'étude des autres langues ;

4o. Le principe du trilinguisme est réalisé de façon idéale dans l'espéranto, vu que cette langue consiste surtout d'éléments des trois langues principales européennes (anglais, allemand, français).

La question des langues dans le mouvement syndical international ne peut être solutionnée de façon satisfaisante que si l'espéranto est pris comme base pour une continuation de l'étude».

(G. Pietsch dans «Gewerkschafts-Archiv», édité par Karl Zwing, Jena).

Une proposition au Congrès de la Centrale syndicale de Suède.

«Il est hors de doute qu'en considération de la collaboration internationale intense qui existe en ce moment, il serait pour nous d'un grand avantage si nous disposions d'une langue commune et neutre. Cet avantage se ferait sentir particulièrement lors de conférences et de congrès internationaux dont les travaux sont entravés jusqu'à présent par les traductions longues et souvent peu claires. Le mouve-

ment ouvrier particulièrement gagnerait beaucoup par l'adoption d'une langue auxiliaire internationale.

Nous proposons que le Congrès se prononce en faveur de l'adoption de l'espéranto comme langue internationale du mouvement ouvrier et qu'il décide de mandater les représentants de la Centrale syndicale suédoise pour appuyer à toutes occasions chaque proposition visant à la divulgation de l'espéranto parmi la classe ouvrière, afin de réaliser le plus tôt possible le but sus-mentionné».

Mon humble opinion.

Donnant suite à une demande qui me fut aimablement adressée, je voudrais exprimer en quelques mots mon opinion concernant l'utilité de l'espéranto comme langue auxiliaire pour nos relations internationales. Il est difficile de se rendre compte de la valeur d'une chose — à quelques aspects de la vie humaine elle puisse avoir trait — tant que nous ne savons pas, par notre propre expérience, jusqu'à quel point elle peut être utile pour l'expression ou la réalisation de nos désirs. Je connais par mes propres et pénibles expériences les difficultés découlant du manque d'une langue commune pour le plein développement des organisations internationales, du manque d'une langue qui nous permette d'entrer en contact direct avec les adhérents des organisations des divers pays.

Il n'est que juste de déclarer ici que je n'ai pas la moindre raison de me plaindre des traducteurs qui m'ont été adjoints et je désire une fois de plus donner expression à ma haute appréciation pour leur travail consciencieux.

Si je souhaite et espère que l'espéranto sera adopté comme une langue auxiliaire pour les relations internationales et si j'ai décidé, de concert avec les membres du Comité Exécutif de l'Union Nationale de Cheminots, de commencer la publication d'un cours d'espéranto dans la «Union Ferroviaria», convaincu de l'utilité pratique de la langue, il faut uniquement l'attribuer au désir naturel et élevé d'aider à forger un instrument que nous considérons comme indispensable pour la classe ouvrière internationale afin de réaliser les buts qu'elle s'est assignés.

TRIFON COMEZ

Membre du Conseil Général de l'I. T. F.

L'Espéranto dans la pratique.

Pendant les fêtes de la Pentecôte, s'est tenu à Paris, le 6e Congrès de la Fédération Espérantiste Ouvrière.

Le compte-rendu dans l'Humanité en dit entre autres :

«Ce congrès n'était pas international. Cependant quelques espérantistes «étrangers» sont venus apporter le salut d'organisations similaires à la F. E. O. Etaient présents quatre Anglais, deux Allemands, un Polonais, un Hongrois, un Suisse allemand. Etant donné qu'aucun de ces camarades ne connaissait le français et que tous désiraient suivre les débats, les congressistes décidèrent qu'ils auraient lieu en espéranto. Et, une fois de plus, il a été constaté combien facilement de simples travailleurs manuels peuvent exprimer leurs pensées à l'aide de la langue internationale».

La représentation de l'I. T. F. au Congrès international espérantiste.

Le Comité Directeur de l'I. T. F. a décidé, donnant suite à une invitation qui lui fut adressée, de se faire représenter au Congrès international espérantiste qui se réunira à Edimbourg du 31 juillet au 7 août prochain. Le président de l'I. T. F., C. T. Cramp, a été mandaté pour représenter l'Internationale au Congrès.