



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM:
(PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

SOMMAIRE :

Communications diverses: Les résultats de la neuvième Conférence Intern. du Travail 97	Les salaires des cheminots russes 103	Le mouvement dans les principaux ports du monde 110
Le quatrième annuaire de la Fédération syndicale internationale. 99	La situation des cheminots dans l'Inde anglaise. 104	Gens de Mer: Le mouvement de la navigation maritime. 110
Communications du Bureau 99	Chemin de fer et autobus 106	A tous échos. 111
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (Tchécoslovaquie). 100	Ouvriers du Transport: Dispositions et mesures pour la sécurité des ouvriers des ports et docks (Allemagne) 107	Espéranto 112
	Salaires des dockers des ports maritimes allemands 109	

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Les résultats de la neuvième Conférence Internationale du Travail.

Après que la 8ème Conférence Internationale du Travail se fut terminée en queue de poisson, le jeudi, 3 juin, le lundi 7 juin, la 9ème Conférence a été ouverte.

Elle a été convoquée surtout, comme on le sait, pour créer une législation internationale en faveur des gens de mer. Il y a plus de deux ans déjà, le Bureau International du Travail avait élaboré un avant-projet de statut international des marins dont la Section des Gens de mer de l'I.T.F. s'est longtemps occupée, lors du Congrès de Hambourg d'août 1925, et auquel elle a proposé bon nombre d'amendements. Dans la Commission paritaire maritime qui devait étudier dans les détails le projet élaboré par le Bureau International du Travail, non seulement tous nos amendements ont été mis de côté, mais également — et cela avec l'aide de certains délégués ouvriers dans la Commission — l'avant-projet lui-même. Le résultat de cette collaboration dans la Commission paritaire maritime entre lesdits délégués ouvriers et les armateurs fut un nouveau projet de statut international, lequel n'était autre chose que l'incorporation des vues et

conceptions des armateurs et constituait un camoulet aux gens de mer.

Il est tout à l'honneur du Bureau international du Travail qu'il n'ait pas voulu soumettre cet avorton à la Conférence du Travail pour servir de base aux discussions. Il prépara à cet effet, à la hâte et à peu près au dernier moment, trois projets relatifs aux conditions d'engagement des marins, à leur rapatriement et aux sanctions disciplinaires et pénales. Ces trois projets de convention, avec un autre relatif à l'inspection à bord des navires, ont été, pendant une quinzaine de jours, examinés, retournés et rognés par quatre commissions instituées par la Conférence. Le résultat de cette discussion des projets de convention au sein des commissions fut qu'ils arrivèrent dans la séance plénière de la Conférence, modifiés au point de n'être plus reconnaissables.

Dans la séance plénière, la lutte entre les délégués ouvriers et patronaux s'engagea à nouveau. Les délégués ouvriers s'efforcèrent de corriger tant soit peu les produits issus des commissions, les armateurs de leur côté essayèrent de les avilir encore. Le résultat final fut peu encourageant pour les ouvriers, les conventions étant nettement insuffisantes et de peu de valeur pour eux.

La Conférence adopta, en fin de compte, la Convention relative au contrat d'engagement par 95 voix contre 0 et celle relative au rapatriement par 76 voix contre 22. *) La Convention relative aux sanctions pénales fut rejetée par 62 voix contre 6 et lorsqu'on proposa de la part du Bureau du Travail d'adopter le projet, non pas comme une convention, mais comme une recommandation, c'est à dire comme une sorte d'humble demande aux gouvernements de se conformer à l'esprit du projet, cette proposition fut rejetée par 50 voix contre 38. La grande majorité des représentants ouvriers, suivant l'avis émis par les gens de mer affiliés à l'I.T.F., vota contre l'adoption.

*) Les parties essentielles des Conventions seront reproduites dans le numéro du mois d'août.

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

Le projet relatif à l'inspection à bord des navires fut adopté, comme recommandation, par 96 voix contre 6.

C'était à la Conférence un secret de polichinelle que la Commission consultative des Gens de mer de l'I. T. F. avait décidé que les délégués des organisations adhérentes quitteraient la Conférence et inviteraient les autres délégués ouvriers à faire de même, si la Conférence ne se déclarait pas disposée à faire discuter à brève échéance, la question des heures de travail à bord par une conférence spéciale marilime. Nous ne savons pas, si cette épée de Damoclès, suspendue au-dessus de la Conférence, n'a pas exercé, d'une façon ou de l'autre, une influence sur la décision qu'elle a prise. Il est un fait qu'elle décida par 67 voix contre 26, d'inviter le Bureau du Travail à inscrire la question des heures de travail à bord à l'ordre du jour d'une Conférence qui se réunira en 1928 et qu'elle se conforma donc au désir des organisations de gens de mer, affiliées à l'I. T. F.

Un autre succès au point de vue organique consiste pour les syndicats affiliés à l'I. T. F. en le fait que lors de l'élection des délégués ouvriers à la Commission paritaire maritime, les candidats proposés par l'I. T. F. furent élus à la grande majorité des voix, ce qui eut pour conséquence que les sièges des délégués ouvriers furent tous occupés par de nouveaux membres, représentants de l'I. T. F. ou de l'Internationale des Officiers de la Marine marchande collaborant avec elle, tous les candidats sans exception ayant, avant l'élection déjà, déclaré qu'ils se conformeraient entièrement dans les travaux de la Commission paritaire maritime aux directives émises par l'I. T. F.

On ne saurait dire beaucoup plus de cette 9ème Conférence Internationale du Travail. Les résultats ne sont, comme on pouvait d'ailleurs s'y attendre, nullement proportionnels à la somme d'énergie, de temps et d'argent qu'on y a consacrée et la Conférence qui aura lieu en 1928, ne produira pas de meilleurs résultats, si les gens de mer ne veillent pas à ce que, vers cette époque, ils soient assez forts, c'est à dire assez solidement organisés, nationalement et internationalement, pour pouvoir par des moyens plus efficaces que les discussions à Genève, souligner leurs justes revendications.

Nous croyons pouvoir nous abstenir de tout autre commentaire en reproduisant ici les paroles finales, prononcées à la Conférence par le président du groupe ouvrier, le camarade Beasley, qui, après les discours polis et emphatiques, mais au fond vides de sens, d'un délégué gouvernemental et d'un représentant du patronat, parla comme suit:

«Les représentants des organisations des gens de mer sont venus à Genève avec l'intention d'aider à rédiger dans l'intérêt des gens de mer de tous les pays,

des conventions, dans lesquelles non seulement leurs droits fussent circonscrits et formulés, mais qui apportassent également quelques améliorations à la situation des marins. De même que les délégués ouvriers qui ne sont pas marins, ils ont travaillé avec zèle dans les commissions et dans les séances plénières, pendant trois semaines à peu près. Néanmoins, les résultats sont loin d'atteindre le minimum que les gens de mer peuvent revendiquer à juste titre. Les armateurs, par leur tactique, par leurs discours dans les Commissions et devant la Conférence plénière et par leurs nombreuses propositions tendant à rendre les projets de Convention plus mauvais qu'ils n'étaient à l'origine, ainsi que par leur vote contre tout ce qui était susceptible d'apporter une légère amélioration à la situation des gens de mer, — les armateurs se sont montrés aussi intransigeants qu'ils l'étaient toujours dans le passé quand il s'agissait de relever quelque peu les conditions de travail des marins.

Comme résultat de cette longue Conférence, nous avons maintenant deux Conventions se trouvant considérablement au-dessous des projets de convention originels et qui n'ont aucune valeur pour les gens de mer.

Le groupe ouvrier a voté pour ces Conventions sans aucun enthousiasme, dans le but de montrer bien clairement aux marins du monde entier le résultat d'un travail de trois semaines. Ce résultat négatif, nous le devons aux armateurs et à ceux parmi les gouvernements qui les ont soutenus dans leurs efforts faits pour retenir aux marins ce qui leur revient de droit et de par la justice.

A part ces Conventions, l'Assemblée a également adopté sous la forme d'une recommandation un vœu relatif aux principes généraux de l'inspection du travail à bord et, ensuite, une résolution invitant le Conseil d'Administration du Bureau à inscrire la question de la durée du travail des marins à l'ordre du jour de la Conférence Internationale du Travail qui aura lieu en 1928. Les gens de mer quittent cette Conférence dans la ferme conviction que le mot d'ordre: «travailleurs de tous les pays, unissez-vous» s'applique à eux, aussi bien qu'aux camarades des autres industries et qu'ils ne pourront obtenir de meilleures conditions de vie et de travail que par leurs propres efforts et leur propre force syndicale. Vu les pauvres résultats obtenus ici, il va sans dire que les délégués ouvriers continueront énergiquement à oeuvrer pour que l'organisation des gens de mer, nationalement et internationalement, s'accroisse jusqu'à devenir une puissance qui leur permette d'arracher au patronat, par tous les moyens à leur disposition, les améliorations de leurs conditions de travail qu'ils n'ont pu obtenir en participant aux travaux de cette Conférence».

EDO FIMMEN.

Le quatrième annuaire de la Fédération Syndicale Internationale.

Le quatrième Annuaire de la Fédération Syndicale Internationale, qui vient de paraître au début de juillet, contient de nouveau une abondance de chiffres statistiques sur le mouvement syndical international. Ainsi que ses prédécesseurs, le nouvel Annuaire ne se limite pas aux Centrales syndicales affiliées à la F.S.I., mais s'étend aussi aux Secrétariats professionnels internationaux. Nous y trouvons en outre des tableaux comparatifs sur le mouvement des effectifs des différentes orientations (Amsterdam, Moscou, etc.) et enfin des renseignements sur les institutions de culture ouvrière, sur l'Internationale Ouvrière Socialiste, l'Internationale des Coopératives et l'Internationale des Jeunesses socialistes. La valeur de ce travail étendu et publié simultanément en français, en allemand et en anglais, est malheureusement fortement diminuée du fait que la publication est postérieure de 18 mois à la composition des statistiques et que le développement n'est envisagé que jusqu'à la fin de 1924. C'est en défaut que la F.S.I. est la première à regretter (voir la préface) et qu'elle cherchera à éviter à l'avenir.

C'est la partie consacrée aux Secrétariats professionnels qui est particulièrement intéressante pour nous. Comparé au nombre de 1923, leur nombre avait diminué, fin 1925, de deux, comme une conséquence du fusionnement du Secrétariat des Fourreurs avec l'Internationale des Ouvriers de l'Habillement, et du Secrétariat des Charpentiers avec l'Internationale des Ouvriers du Bâtiment. Au total, les Secrétariats professionnels internationaux avaient, le 31 décembre 1924, 12.931.831 membres, contre 14.785.921 à la fin de 1923 et 18.174.373 à la fin de 1922. Les Internationales qui furent le plus atteintes par le recul qu'on enregistre au cours de 1924, furent le Secrétariat des Employés d'Hôtels et de Cafés (49,2 %), celui des Ouvriers Métallurgistes (27,9 %), celui des Ouvriers du Textile (25,7 %) et celui des Ouvriers d'Usine (25,7 %). Une augmentation des effectifs ne se voit, parmi les grandes Internationales professionnelles, que chez les Ouvriers de l'Alimentation, les Employés et l'Internationale des Services publics.

Le plus grand Secrétariat professionnel, tant au point de vue des effectifs des organisations affiliées que du nombre de ces organisations, c'est la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (75 organisations groupant 1.921.426 membres). Il est à noter que l'I.T.F. occupe aussi le premier rang en ce qui concerne le nombre de pays auxquels elle s'étend. Elle groupait, fin 1924, des organisations de 31 pays. Les Internationales des Ouvriers du Bâtiment et des Typographes qui occupent le deuxième rang à cet égard, n'avaient leurs membres que dans 22 pays. La F.S.I. elle-même vient après l'I.T.F., puisque pour elle, le nombre des pays se borne à 23 seulement.

Sur les 26 Secrétariats professionnels existant fin de 1924, trois seulement avaient un effectif dépassant 1 million de membres. Ce sont, à part l'I.T.F., l'Internationale des Métallurgistes (1.864.471) et celle des Mineurs. A la fin de 1923, il y en avait encore six, dont trois comptaient plus de 2 millions de membres. Sur les 26 Secrétariats, 17 avaient moins de 500.000 membres, dont 10 n'avaient pas encore 100.000.

Une méthode — bien que défectueuse — pour juger de l'activité des Secrétariats professionnels, c'est de suivre le mouvement des publications. Selon les indications des Secrétariats à la fin de 1924, neuf seulement publiaient des organes mensuels. L'annuaire ne contient pas de données sur l'étendue de ces publica-

tions — lacune qui pourrait peut-être être comblée à l'avenir — mais, pour autant que nous sachions, il s'agit en général de publications de petit volume. Ce n'est que ces tout derniers temps que l'on constate quelque amélioration à cet égard. En effet, les Secrétariats du Textile, des Métallurgistes, des Ouvriers du Bois et des Ouvriers du Bâtiment ont étendu leurs publications. Autrefois, seules les Internationales des Ouvriers de l'Alimentation et des Typographes disposaient d'un service régulier de renseignements. A cet égard aussi, l'I.T.F. occupe la première place. Elle est d'ailleurs la seule Internationale professionnelle qui publie deux organes périodiques (le Bulletin d'Information mensuel et les Communications de Presse paraissant tous les quinze jours).

A d'autres points de vue aussi, l'Annuaire contient des matériaux instructifs sur le développement du mouvement syndical. Nous renvoyons surtout à la troisième partie qui classe les effectifs («orientations diverses»). En tout, à la fin de 1924, 36.062.711 personnes étaient syndiquées, alors que ce nombre était de 46.273.132, à la fin de 1921. Dans une période de trois ans, le nombre total des effectifs a donc diminué de 10.210.421, c'est à dire de 22,1 %. Les tableaux de l'Annuaire distinguent cinq «orientations» dont ils marquent comme suit le mouvement des effectifs:

Orientation:	Nombre des effectifs Diminution		
	Fin 1921	Fin 1924	en pour cent
F.S.I.	22.411.826	17.702.431	21.0
Organisations communistes	7.069.000	7.333.845	3.7 ¹⁾
Organisations confessionnelles	3.759.106	2.112.109	43.8
Organisations révolutionnaires	1.254.217	471.439	62.4
Autres organisations	11.778.983	8.442.887	28.3
Au total	46.273.132	36.062.711	22.1



Il n'y a donc que l'orientation communiste qui marque une augmentation. Toutes les autres «orientations» accusent des reculs. La perte subie par la Fédération Syndicale Internationale reste un peu au-dessous du recul moyen, mais «orientation F.S.I.» ne veut pas dire ici exactement la même chose que Fédération Syndicale Internationale. Le statisticien de la F.S.I. a compris dans les chiffres de 1924 les organisations «qui ne sont pas affiliées, mais sympathisent avec la Fédération Syndicale Internationale», ce qui fait que l'image se déplace considérablement et ne gagne pas en valeur comparative. Pour avoir une image exacte, il eût été au moins nécessaire de grouper selon les «orientations» déjà à partir de la première année à laquelle s'étend la comparaison.

Ainsi que fait observer la préface, c'est E. Bomli qui a été chargé de la rédaction du Quatrième Annuaire.

¹⁾ Augmentation.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Le Congrès de Paris.

Ainsi qu'il a été annoncé précédemment, le 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'ordre du jour provisoire a été adressé aux organisations en temps voulu. L'ordre du jour définitif ainsi que le rapport moral et financier sera expédié le plus tôt possible après la session du Comité Exécutif qui, par diverses circonstances, n'a pu se réunir avant les 19 et 20 juillet.

Certaines organisations n'ont pas encore répondu à nos questionnaires concernant l'effectif et la situation financière.

Nouvelle adhésion.

Le «Zentralverband der Maschinisten und Heizer» (mécaniciens et chauffeurs allemands) vient d'adresser à l'I.T.F. une demande d'adhésion pour sa section du personnel des transports, comptant environ 5000 membres.

Conférence des Ports de la Mer du Nord à Rotterdam.

En considération des conflits dans les ports de Dunkerque et d'Anvers, une conférence de délégués des ports de la Mer du Nord a été tenue à Rotterdam, les 9 et 10 juillet.

Compte rendu de la Conférence du personnel des cadres et des services administratifs.

Le compte rendu de la Conférence internationale du personnel des cadres et des services administratifs, tenue à Amsterdam les 30 et 31 mars dernier, a été envoyé aux organisations en langues anglaise, française, allemande et suédoise.

Quelques exemplaires dans les diverses langues sont encore disponibles pour les organisations qui désireraient en recevoir.

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

La nouvelle brochure sur les conditions de travail du personnel des chemins de fer, au sujet de laquelle les organisations ont déjà été renseignées, paraîtra au début de septembre. Par une circulaire du 10 juin, les organisations ont été priées de faire connaître le nombre d'exemplaires qu'elles désireraient recevoir. Plusieurs organisations ont déjà donné suite à cette demande. Il faut que les autres fassent part avant le 1er août de leur commande éventuelle.

Un secrétariat de l'I. T. F. en Italie.

En exécution d'une décision prise par le Conseil Général en sa réunion des 1 et 2 avril, le Secrétariat international des Agents des Tramways de l'I.T.F. a été créé à Rome, S5 Via Crescenzo. La direction a été confiée au membre du Conseil Général de l'I.T.F., G. Sardelli.

Ce Secrétariat est chargé également de s'occuper de la sauvegarde des intérêts des cheminots, des ouvriers des ports et docks et des marins italiens, ainsi que des membres d'organisations étrangères des transports, séjournant en Italie.

Le nouveau Secrétariat publiera un périodique mensuel, pour lequel la collaboration d'un nombre de personnalités dirigeantes, dans le mouvement international, est acquise. Le premier numéro de ce périodique paraîtra, dès que toutes les formalités prévues par la législation italienne actuelle, auront été accomplies.

Cotisations.

Les cotisations suivantes ont encore été reçues :

Fédération des Cheminots de l'Inde britannique	£ 7.4.9
Union des Marins et Pêcheurs islandais	fl. 75.60
Union australienne du Personnel du Service général	£ 20.
Union des Cheminots yougoslaves	fl. 25.—



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

TCHÉCOSLOVAQUIE (fin).

XVII. Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

677 agents des chemins de fer ou membres de leurs familles ont été soignés, en 1922, dans les sanatoria pour tuberculeux. L'Administration des chemins de fer prend des mesures énergiques pour combattre la tuberculose. Auprès des diverses Directions de réseau, des bureaux de consultation ont été créés où les malades sont examinés et traités. Les malades qui ont besoin d'être hospitalisés sont envoyés dans un sanatorium. En 1922, 543 malades (385 hommes, 85 femmes et 73 enfants) ont été soignés dans le «Sanatorium Masaryk pour cheminots tuberculeux» qui appartient aux Chemins de fer de l'Etat (3000 cheminots y ont en outre été examinés). Le nombre de places dans cette institution n'étant pas suffisant, les malades ont également été hospitalisés dans d'autres sanatoria, ainsi que dans l'Institut de Radiologie de l'Etat et dans l'Institut Pasteur.

1080 agents ont subi en 1922 un traitement par les eaux. Les bains de soleil près de Prague ont été agrandis; en dépit du temps défavorable, ces bains furent visités en 1922 par 42000 personnes.

En l'année 1922, 9000 personnes ont été soignées dans les cabinets dentaires des chemins de fer.

Les enfants des agents des chemins de fer, atteints de tuberculose, de scrofuleuse, de racitisme ou d'autres maladies sont envoyés dans des sanatoria. Aux frais du fonds spécial de la Caisse de secours-maladie, les enfants sont également envoyés dans la colonie de convalescence pour enfants, située sur

la presqu'île Lapad près de Dubrovnik, où des résultats surprenants ont été obtenus. 400 enfants ont été envoyés dans des colonies de vacances. Plus de 1100 agents ont été traités dans diverses stations thermales.

XVIII. L'apprentissage technique du personnel.

L'Administration des Chemins de fer d'Etat de Tchécoslovaquie accorde à son personnel l'occasion d'acquies les connaissances techniques nécessaires. Elle organise également l'enseignement d'autres matières dont la connaissance peut être favorable au service.

Elle atteint son but d'une part en créant des écoles et en organisant ou aidant à l'organisation de cours et d'excursions; d'autre part en publiant des livres dans sa propre imprimerie ou en stimulant l'activité privée dans ce sens.

L'apprentissage du personnel se fait:

1° dans les écoles ferroviaires de Prague, Königgrätz, Brunn, Olmutz et Kaschau;

2° par la publication de cours pour le personnel des services administratifs, pour les télégraphistes, les chefs d'équipe du service de la voie, ainsi que des cours de la langue du service et des cours au profit des contrôleurs de la Caisse d'assurance-maladie.

BULGARIE.

I. La forme de l'entreprise.

Le réseau entier des chemins de fer bulgares est exploité par l'Etat. Ce réseau s'étend sur 2285 km. de lignes à voie normale et 356 km. à voie étroite. A l'heure actuelle, 500 km. de lignes ferrées sont en outre en construction.

Les chemins de fer bulgares sont administrés par la Direction générale des Chemins de fer et des Ports, qui relève du ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes qui, à son tour, est contrôlé par le Parlement.

II. Le rendement financier.

En ce qui concerne l'organisation technique et administrative, les Chemins de fer de l'Etat bulgare se trouvent dans une phase encore relativement arriérée. C'est ce qui explique qu'ils ont besoin d'un personnel assez nombreux, par rapport à l'importance de la circulation qui y est encore peu développée. Etant

donné toutefois, que la main-d'oeuvre est moins rétribuée en Bulgarie et que les heures de travail y sont plus longues, le surplus de dépenses qui en découle est largement compensé.

Les chiffres suivants, de source officielle, donnent un aperçu des dépenses pour la main-d'oeuvre auprès des Chemins de fer de l'Etat bulgare:

Années	Dépenses totales en francs-or	Dépenses par unité en francs-or
1911	10 475 000	1 338
1914	13 083 000	2 262
1920	11 982 000	696
1921	7 598 000	501
1922	7 224 000	498
1923	13 227 000	919

(L'année 1911 a été adoptée comme année de début, attendu qu'en 1912 et 1923, la Bulgarie était englobée dans les guerres balkaniques).

Pendant la même période, les tarifs-voyageurs et les tarifs-marchandises ont suivi le mouvement indiqué par les chiffres ci-après:

Année	Voyageur-kilomètre	Tonne-kilomètre
1911	4,69 centimes-or	5,67 centimes-or
1914	4,40	6,10
1920	2,17	3,50
1921	1,61	2,21
1922	1,65	2,88
1923	2,41	3,85

Une certaine corrélation existe par conséquent entre les tarifs et les frais pour la main-d'oeuvre. En dépit de la diminution notable des tarifs, l'exploitation des chemins de fer bulgares a donné régulièrement des bénéfices, ainsi que l'indique le tableau suivant:

Année	Excédents en lévas-or
1911	10 248 000
1914	12 476 000
1920	5 566 000
1921	3 594 000
1922	11 444 000
1923	11 142 000

Ces excédents ont été possibles par la diminution des dépenses pour la main-d'oeuvre qui, comme on le voit, ne se chiffrent, malgré l'augmentation survenue en 1923, qu'à 65 % des taux de 1911.

Des efforts ont été faits, en considération de la situation déplorable des finances, pour diminuer le nombre des salariés de l'Etat. Aux chemins de fer, il a été procédé à une compression d'environ 10 % des effectifs. Une augmentation des heures de travail et une sérieuse désorganisation dans plusieurs services en ont été les conséquences.

L'Union bulgare des Cheminots a protesté contre cette réduction des effectifs et a déclaré que seuls des perfectionnements d'ordre technique et administratif justifieraient une mesure de ce genre. Elle s'est en outre déclarée nettement hostile à toute réduction du personnel, qui serait à compenser par une prolongation de la durée du travail.

L'opinion publique en Bulgarie est en faveur du maintien des bas tarifs des chemins de fer; l'organisation n'a pas manqué de signaler que celui-ci ne doit pas être réalisé aux dépens de la rétribution du personnel.

Le transport automobile est peu développé en Bulgarie et n'exerce aucune influence défavorable sur le trafic des chemins de fer. Les colis sont transportés tant par la poste que par les chemins de fer.

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

Aucune disposition légale ou autre ne règle les rapports entre la Direction et les organisations du personnel. La loi relative aux salariés de l'Etat stipule uniquement que tous les agents au service de l'Etat, à l'exclusion de la police, la gendarmerie et l'armée, ont le droit de se syndiquer, dans le but de s'entraider et de défendre leurs intérêts personnels, à condition toutefois de travailler dans un même service ou, en cas de travail dans un autre service, d'appartenir à une même profession (cette stipulation est à remarquer, vu qu'elle vise à empêcher le groupement de diverses organisations en une fédération).

Des entrevues avec la Direction ont lieu sur l'initiative de l'organisation, chaque fois que celle-ci les juge nécessaires. Il n'est pas fait de différence entre les délégués permanents de l'organisation ou ceux encore au service actif. La pratique a cependant démontré que les fonctionnaires salariés par l'organisation peuvent agir de façon plus indépendante pour défendre les intérêts qui leur ont été confiés.

Toutes les revendications sont présentées directement au Directeur général ou au Ministre. Elles ne sont pas discutées, mais le Directeur général ou le Ministre se bornent simplement à les adopter, les modifier ou les repousser et, dans ces derniers cas, il ne reste à l'organisation que de s'y soumettre ou d'imposer sa volonté par la lutte ouverte. En tout cas, il n'y a, en cas de désaccord avec la Direction, entièrement dépendante du Ministre, aucune autorité à laquelle l'organisation peut faire appel, si ce n'est l'opinion publique ou la force syndicale.

IV. Le droit de grève.

Par la loi sur les fonctionnaires publics du 28 février 1922, promulguée comme suite à la grève générale de 1919, les agents des chemins de fer de l'Etat sont formellement privés du droit de grève. L'article 15 de cette loi accorde au chef du service le droit de congédier un salarié pour avoir participé à une grève. L'article 81 de la même loi, prévoit que les fonctionnaires de l'Etat peuvent être révoqués pour avoir pris une part active à une propagande politique ou à des manifestations de caractère politique et l'article 88 stipule: «Il est interdit aux associations de fonctionnaires de l'Etat d'animer leurs membres à déposer le travail pour participer à des grèves ou à des démonstrations contre les autorités de l'Etat ou municipales. Toute violation des prescriptions du présent article entraîne, hormis la dissolution de l'association, l'infliction aux coupables, par le tribunal compétent, d'une amende de deux à cinq mille levas ou d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à un an. Sont passibles d'une peine identique ceux qui, après la dissolution de l'association, continuent à s'en nommer membres ou à agir comme membres de sa Commission administrative, comme dirigeants etc.»

Au cours des 25 années écoulées, trois grèves se sont produites sur les chemins de fer de Bulgarie. La première fut une grève partielle, englobant notamment les ouvriers des ateliers et des dépôts. Elle fut déclarée le 5 janvier 1906 et se termina, le 14 janvier, par une victoire. Elle apporta au personnel les avantages suivants: journée de huit heures, payement au double taux des heures supplémentaires, 30 jours de congé payé par an, continuation du salaire en cas de maladie, avancement régulier tous les deux ans, mêmes facilités de circulation que les autres agents, création d'une commission, avec représentation des ouvriers, chargée de la fixation du montant de l'avancement et introduction d'un règlement de service. C'est après cette grève que fut créée l'organisation des ouvriers des ateliers et des dépôts.

La deuxième grève fut générale; déclarée le 20 décembre 1906, elle se termina par un succès, le 31 janvier 1907. Les grévistes se trouvèrent en butte à de graves persécutions. Ils furent mobilisés, arrêtés, emprisonnés, révoqués; les agents habitants des demeures appartenant à l'Etat furent impitoyablement expulsés de leurs logis en plein hiver. Malgré tout cela, les grévistes tinrent bon. Ceux qui avaient été mobilisés, refusèrent de sortir des casernes ou pratiquèrent la résistance passive pendant le service. La circulation peu intense d'une part et l'indifférence du public l'autre part, atténuèrent passablement les effets de la résistance passive et il se trouva que, dans les circonstances données, elle ne constituait pas une arme efficace. Avant la fin de la grève, l'organisation fit un dernier effort qui aboutit aux résultats que voici: tous les grévistes furent réintégrés; les prisonniers furent élargis, les procès furent suspendus et la Chambre vota les crédits nécessaires pour une augmentation des salaires. Les agents supérieurs furent cependant seuls à profiter de ces crédits, bien qu'ils se fussent opposés à la grève. Le système du travail gratuit ou à demi-salaire, introduit sous forme d'un apprentissage pendant 2 à 3 ans, fut aboli. Il ne fut pas possible d'imposer le renvoi des briseurs de grève.

La grève mena à la fusion de trois des cinq organisations existant à cette époque, ce qui détermina la création, le 1er février 1907, de l'Union des Cheminots bulgare qui adhéra, quelques mois plus tard, à la Fédération internationale des Ouvriers du Transport, ayant son siège à Berlin.

La troisième grève fut menée en commun par le personnel des chemins de fer, les agents des P.T.T. et les travailleurs des ports. Elle éclata, le 28 décembre 1919, sans déclaration préalable par les dirigeants des organisations et se termina, le 18 février 1920, par une défaite. Le Gouvernement désirait et avait provoqué cette grève; dès le début, il sévit avec violence contre les grévistes. Pour justifier son attitude, il fit mettre en scène par ses agents de police, des attentats contre les trains au moment où ceux-ci passaient sur un pont. Les gares furent occupées par des miliciens villageois; des quartiers entiers habités par des cheminots furent cernés pendant la nuit pour capturer les grévistes et les forcer à reprendre le travail. Bien que le Gouvernement ne négligeât aucun moyen de violence, le service des chemins de fer restait paralysé. Avec l'aide de soldats, on réussissait à faire circuler deux trains mixtes par semaine, affectés surtout au service de ravitaillement des troupes alliées d'occupation. Après avoir résisté pendant près de deux mois, les grévistes, se virent contraints de capituler, surtout à défaut de ressources.

Le succès des deux premières grèves s'explique surtout par le fait qu'elle bénéficièrent du support moral de l'opinion publique. Les communistes réussirent à représenter la troisième grève comme une action politique de leur part, ce qui fit que tous les milieux et partis bourgeois se rangèrent autour du gouvernement. Isolés, les grévistes furent contraints de capituler et de signer des déclarations humiliantes, disant qu'ils n'adhéreraient plus à des organisations visant à renverser l'ordre social existant. Tous ceux qui avaient joué un rôle quelque peu important pendant la grève ne furent pas réintégrés. Une véritable terreur sévit après la grève et les agents des chemins de fer se virent livrés à l'arbitraire des partisans du gouvernement.

Jusqu'au 28 janvier 1922, quand fut votée la loi sur les salariés de l'Etat, l'Union bulgare des Cheminots était une organisation illégale et quiconque était membre ou abonné à l'organe corporatif, risquait d'être révoqué du service.

La participation du personnel aux trois grèves ne

laisse pas à désirer; les deux premières ont appris aux cheminots comment il faut s'organiser, la troisième, comment il faut lutter.

V. Les organisations du personnel.

Selon les chiffres du budget de l'Etat, l'effectif du personnel des chemins de fer se répartissait comme suit, au 1er janvier 1925.

	Unités
1) Direction générale	359
2) 215 gares des lignes à voie normale	2566
3) 39 gares des lignes à voie étroite	123
4) 9 bureaux de marchandises	385
5) Personnel du mouvement	1754
6) Personnel de la traction	233
7) Personnel de réserve	130
8) 13 sections de l'entretien de la voie	4966
9) 5 ateliers	2576
10) 23 dépôts (ouvriers de la traction et personnel de la locomotive)	2651
11) 1 section de construction de nouvelles lignes	137
12) 5 magasins du matériel	311
13) 14 rayons du service sanitaire	118
	total 16300

A cette époque, l'Union des Cheminots bulgare, adhérente à l'I.T.F. comptait 5280 membres. En outre de cette organisation, il existe depuis le début de 1924, une Association neutre des Agents des Chemins de fer (organisation jaune) dont l'effectif ne dépassait pas, au 1er janvier 1924, 1000 membres.

Avant la dissolution du parti communiste, il existait encore une Union des Ouvriers des Transports, groupant à peu près 1800 membres. Après la dissolution, certains de ses membres entrèrent dans l'organisation jaune afin d'y continuer la lutte contre l'Union des Cheminots bulgare; la majorité adopte cependant une attitude réservée à son égard et serait disposée à entrer dans ses rangs, si elle consentait à sortir de l'I.T.F. et à se déclarer «indépendante», tant internationalement que nationalement. (C'est là l'attitude générale des communistes à l'égard des autres syndicats).

Le personnel de la traction — mécaniciens et chauffeurs — compte au total environ 1000 personnes, dont 300 à peu près sont syndiqués dans l'Union des Cheminots bulgare; cette organisation recrute le reste de ses membres parmi toutes les catégories du personnel, principalement parmi les ouvriers des ateliers et des dépôts.

VI. La fixation des conditions de travail.

Les conditions de travail sont arrêtées par la Direction générale des Chemins de fer et des Ports, au moyen de règlements et de circulaires. Aucune convention n'est passée entre la Direction et l'organisation.

La Direction publie ses dispositions et ordonnances dans un Bulletin hebdomadaire, envoyé à tous les bureaux et distribué parmi quelques catégories du personnel (chefs de trains etc.). Le reste du personnel est informé concernant les prescriptions importantes par des affiches dans les gares et dépôts.

Il arrive souvent que la Direction modifie certaines dispositions après les protestations et les démarches de l'organisation.

Il n'existe pas de règlement général fixant les conditions de travail. Seul le service des ouvriers des ateliers, des dépôts et de la voie est régi par un règlement. Quelques catégories d'agents ont également leurs règlements, mais il s'agit là plutôt d'instructions de service que de dispositions réglant les conditions de travail.

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

Il n'y a aucune garantie contre le congédiement arbitraire. C'est ce qui a donné lieu aux organisations des salariés de l'Etat, ainsi que des arrondissements et municipalités, de réclamer la stabilité de l'emploi.

Un Conseil de discipline existe auprès de la Direction des Chemins de fer et des Ports. Il est présidé par un juge appartenant au tribunal de Sofia, élu par tous les juges et procureurs de ce tribunal, et est composé d'un représentant du service en question, nommé par le Ministre parmi les fonctionnaires supérieurs à la Direction générale et d'un représentant du personnel, demeurant à Sofia, ayant accompli au moins 15 ans de service irréprochable, élu au scrutin par tous les agents ayant au moins six mois de service. Les apprentis et travailleurs provisoires n'ont pas le droit de vote.

L'inculpé a le droit de se défendre personnellement devant le Conseil de discipline et, en cas de condamnation à quitter le service, il peut faire appel au Ministre qui peut ordonner la révision du jugement. Les jugements du Conseil doivent être sanctionnés par le Ministre.

Comme règle générale, une affaire n'est portée devant le Conseil de discipline que lorsqu'il s'agit d'accusations graves (vol, accidents etc.) et particulièrement lorsque celles-ci concernent plusieurs services à la fois ou lorsque le supérieur qui a le droit d'infliger des punitions, estime que ses attributions ne vont pas assez loin et que le Conseil prononcera une peine plus sévère.

En dépit de l'existence de ce Conseil, la Direction générale procède parfois, par ordre du Ministre, au licenciement d'agents pour des motifs qui n'ont aucun rapport avec le service et c'est ce qui explique que les organisations s'efforcent d'obtenir la stabilité de l'emploi.

Les agents licenciés entrent en jouissance d'une pension de retraite s'ils peuvent faire valoir les titres voulus. Lorsque le licenciement a lieu pour des motifs financiers, les agents ont droit à une indemnisation égale à trois mois de salaire.

Les salariés de l'Etat ou des communes n'ont pas

le droit d'accepter un mandat de député ou de conseiller municipal. Ils ne peuvent pas non plus être propriétaires, éditeurs ou rédacteurs de journaux ou de revues politiques, ni prendre une part active à des manifestations ou à une propagande d'ordre politique.

VIII. La durée du travail.

Il n'est établi aucune différence entre la durée du travail et la durée de présence. Il n'est pas fixé de limites maxima pour la durée du travail, particulièrement en ce qui concerne le personnel de la traction et de l'exploitation. La durée du service dans les gares dépend de l'effectif du personnel. Sur les lignes principales et dans les grandes gares, le service est accompli en trois équipes. Dans les bureaux, la journée de travail est de huit heures.

Dans les ateliers, les dépôts de locomotives et dans le service de l'entretien de la voie, la durée du travail est de 8 heures par jour, le samedi de 4 heures.

Généralement parlant, il n'existe pas de jour de repos hebdomadaire fixe. En théorie, tout agent a droit à un mois de congé payé par an, lorsqu'il a été au service pendant au moins 6 mois, mais, dans la pratique, il n'est pas facile d'obtenir un congé. Des congés spéciaux sont accordés pour raisons de famille, procès, maladie de parents proches etc.

Il n'est pas établi de différence entre le service nocturne ou diurne, le service de semaine ou de dimanche ou jour férié. Une exception existe cependant à cet égard pour les ouvriers des ateliers et des dépôts de locomotives, ainsi que pour ceux de l'entretien de la voie. Pour ceux-ci, les heures de travail en dehors les limites fixées et le travail des dimanches et jours fériés sont compensées par des heures de repos, à raison de 8 heures de repos (un jour de congé régulier) pour 5 heures de travail supplémentaires. Lorsque les ouvriers en question doivent travailler hors de leur domicile pendant une période de plus d'un mois, ils ont droit à un congé de 36 heures une fois par mois, congé qui doit cependant s'étendre à un dimanche ou jour férié.

Il n'est pas fixé de nombre maximum pour les heures supplémentaires.

Les salaires des cheminots russes.

Les tableaux ci-dessous ont été mis à la disposition de l'I.T.F., par l'Union panrusse des Cheminots. Leur intérêt consiste avant tout dans le fait qu'ils indiquent le mouvement des salaires durant la période allant de mars 1924 à mars 1925. On constate une augmentation sur toute la ligne qui est, en général, la plus accusée pour les catégories les moins rétribuées. Cette modification en faveur des catégories subalternes est particulièrement marquée dans les tableaux 3, 4 et 5, relatifs aux services de la voie, de l'annonce des trains et aux services administratifs et centraux. Les chiffres ne permettent pas de tirer des conclusions au sujet du pouvoir d'achat des salaires, ils rendent par contre assez fidèlement les taux des salaires attachés aux diverses fonctions, bien qu'il s'agisse partout de moyennes mensuelles.

SERVICE DE LA TRACTION.

FONCTIONS	Salaire mensuel moyen en roubles		Rapport avec le salaire d'un ouvrier non-spécialisé (= 1.00)	
	Mars 1924	Mars 1925	Mars 1924	Mars 1925
	1. Chef de district . . .	119.80	169.46	5.12
2. Employé	28.61	35.78	1.22	1.17
3. Mécanicien	76.50	97.72	3.27	3.19
4. Aide-mécanicien . . .	63.52	81.63	2.72	2.66
5. Chauffeur	45.97	60.13	1.97	1.96
6. Serrurier	40.80	52.07	1.74	1.70
7. Tourneur de métaux . .	45.70	57.64	1.95	1.88
8. Chaudronnier	50.06	60.54	2.14	1.98
9. Ferblantier	40.77	51.52	1.74	1.68
10. Ebéniste	42.91	66.66	1.83	2.18
11. Visiteur	44.37	57.53	1.90	1.88
12. Graisseur	38.80	54.39	1.66	1.78
13. Forgeron	47.85	60.13	2.05	1.96
14. Chef de brigade d'ouvriers	59.73	74.88	2.55	2.44
15. Ouvrier non-spécialisé.	23.40	30.65	1.00	1.00

SERVICE DE L'EXPLOITATION.

FONCTIONS	Salaire mensuel moyen en roubles		Rapport avec le salaire d'un aiguilleur (= 1.00)	
	Mars 1924	Mars 1925	Mars 1924	Mars 1925
	1. Chef de Section . . .	114.52	140.64	5.32
2. Employé.	28.12	33.76	1.31	1.28
3. Chef de train et conducteur	41.23	47.27	1.92	1.79
4. Peseur	31.37	36.97	1.46	1.40
5. Brigadier de manoeuvres	35.58	46.59	1.65	1.76
6. Accrocheur de voitures	31.12	39.69	1.45	1.50
7. Chef de gare	40.66	55.58	1.89	2.10
8. Sous-chef de gare	38.55	45.92	1.80	1.74
9. Aiguilleur	21.51	26.47	1.00	1.00

SERVICE DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE.

FONCTIONS	Salaire mensuel moyen en roubles		Rapport avec le salaire d'un cantonnier (= 1.00)	
	Mars 1924	Mars 1925	Mars 1924	Mars 1925
	1. Chef de district	99.15	131.18	6.43
2. Employé	25.70	33.02	1.69	1.37
3. Piqueur	47.24	57.39	3.07	2.38
4. Chef d'équipe	32.55	39.91	2.11	1.66
5. Ouvrier de le classe	20.34	32.30	1.32	1.34
6. Aide-ouvrier	20.34	26.53	1.32	1.10
7. Cantonnier	15.41	24.11	1.00	1.00

SERVICE DE L'ANNONCE DES TRAINS.

FONCTIONS	Salaire mensuel moyen en roubles		Rapport avec le salaire d'un élève-télégraphiste (= 1.00)	
	Mars 1924	Mars 1925	Mars 1924	Mars 1925
	1. Chef de district	76.72	113.69	5.97
2. Télégraphiste de le cl.	28.34	42.91	2.21	1.84
3. Télégraphiste				
4. Employé.	25.31	32.14	1.98	1.38
5. Contrôleur-télégraphiste (électro-technicien)	39.32	54.17	3.06	2.33
6. Téléphoniste	23.20	30.74	1.81	1.32
7. Ouvrier-réparateur	20.50	28.38	1.60	1.22
8. Elève-télégraphiste	12.85	23.27	1.00	1.00

SERVICES ADMINISTRATIFS ET CENTRAUX.

FONCTIONS	Salaire mensuel moyen en roubles		Rapport avec le salaire d'un employé (= 1.00)	
	Mars 1924	Mars 1925	Mars 1924	Mars 1925
	1. Chef de bureau	169.26	182.52	5.74
2. Sous-chef de bureau	95.19	123.24	3.23	3.27
3. Comptable	41.98	50.86	1.42	1.35
4. Garçon de bureau	16.74	24.21	0.57	0.64
5. Employé.	29.50	37.66	1.00	1.00

La situation des cheminots dans l'Inde anglaise.

par H. W. LEE.

L'article ci-après a été emprunté au Railway Review, l'organe de l'Union des Cheminots anglais. Le Bulletin d'Information de l'I.T.F. a déjà donné dans le temps des renseignements détaillés concernant les salaires payés auprès des chemins de fer de l'Inde britannique.

Le réseau ferré des Indes s'étend sur à peu près 37 000 milles. Environ 20 000 milles de ce réseau sont la propriété de l'Etat et la moitié à peu près est exploitée par l'Etat, le reste par des Compagnies privées. Il y a dans l'Inde une tendance en faveur de l'acquisition et de l'exploitation par l'Etat et cette tendance s'accroît à mesure que l'autonomie progresse. Le East Indian Railway passa de l'exploitation privée à l'exploitation d'Etat en 1924 et le Great Indian Peninsular a imité cet exemple l'année passée.

Les conditions de travail de la grande masse des agents des chemins de fer indiens laissent cependant beaucoup à désirer. Prenons, par exemple, les salaires. Dans l'Inde, les salaires sont, comme règle, payés,

mensuellement et cette coutume est générale aux chemins de fer. Pour faciliter la comparaison, nous donnerons ici les taux hebdomadaires, traduits en monnaie anglaise.

Chefs de gare.

Les salaires dans les chemins de fer sont régis par une échelle, c'est à dire un salaire de début et un salaire maximum existent pour chaque grade. Après avoir atteint le maximum de son grade, un agent devra souvent attendre indéfiniment sa promotion à un grade supérieur. Un sous-chef de gare, par exemple, affecté au service d'une petite station, touchera pour commencer 10 sh. 4 pence par semaine. Si après cinq ans, il passe les examens voulus, il montera à 17 sh. 4 pence par semaine, avec un maximum de 26 sh. 4 pence. Ayant atteint cette position, il y restera pendant 10 ans ou davantage, après quoi il pourra devenir chef de gare touchant 28 sh. 6 pence par semaine. Il est rare qu'un agent dépasse ce dernier grade; de temps à autre cependant, il y en a qui montent jusqu'à la classe «C» des chefs de gare qui comporte un traitement de 59 sh. par semaine. Sur le Bengal-Nagpur Railway qui appartient à l'Etat, mais est exploité par une Compagnie, les taux sont quelque peu supérieurs à ceux indiqués.

Chauffeurs, brigadiers de manoeuvres, hommes d'équipe.

Les chauffeurs indiens touchent pour commencer 7 sh. par semaine et montent jusqu'à 8 sh. 4 pence en quatre années. Les brigadiers de manoeuvres débutent à 10 sh. par semaine. Un homme d'équipe de gare doit constamment être en présence à la gare et effectuer de jour et de nuit toutes espèces de travaux; il touche pour cela de 3 sh. 8 pence à 5 sh. 3 pence par semaine. Il ne fait évidemment pas le service pendant 24 heures consécutives, mais ses heures sont longues et irrégulières. Les coolies des gares (ouvriers) touchent de 5 sh. 3 pence à 6 sh. par semaine.

Ouvriers des ateliers.

Les taux des ouvriers des ateliers varient avec les districts. Sur le East Indian Railway, par exemple, les salaires payés à Mizapur vont de 6 à 14 sh., tandis qu'à Cawnpore et Delhi, la moyenne est de 9 et 10 sh. Les manoeuvres non-spécialisés touchent, dans ces villes respectives, 3 sh. 1 penny, 3 sh. 8 pence et 5 sh. 4 pence par semaine. Dans les ateliers du North-Western à Lahore, les ajusteurs touchent 24, les charpentiers 14, les manoeuvres 6 sh. par semaine. Les chefs-ajusteurs peuvent monter à 45 sh. Dans les ateliers du Madras and Southern Mahratta Railway, les ouvriers sont groupés en 10 classes; les 7 classes inférieures sont occupées par des travailleurs indiens et les salaires partent de 4 sh. pour les manoeuvres et de 2 sh. 6 pence pour les ouvriers spécialisés.

Ces taux sembleront effroyablement bas. Ils sont bas en effet, il n'y a pas de doute à cet égard. Ils ne sont cependant pas aussi bas qu'ils paraissent, lorsqu'on pense à ce que les sommes en question signifiaient en Grande-Bretagne. S'il en était ainsi, même les indiens ne pourraient pas en subsister. Une enquête, faite il y a trois ans par l'Office du Travail à Bombay, a établi que le minimum d'existence pour une famille ouvrière indienne se trouvait à 10 sh. par semaine; et ceci signifie un niveau de vie qui en Europe occidentale serait considéré franchement comme de la misère. Il est donc certain qu'il y a aux Indes au moins quelques milliers de cheminots qui subsistent à des salaires se trouvant au-dessous du niveau indien de pauvreté.

Fonctions supérieures.

Certaines fonctions supérieures au service des chemins de fer sont réservées aux européens et anglo-indiens, à l'exclusion de tous les indigènes. Cette distinction a donné lieu à un mécontentement croissant parmi la population indienne. Selon l'opinion des autorités, ces fonctions ne peuvent pas être remplies par des indiens. Le manque de culture générale et de connaissances techniques le rendrait impossible. Ceci est hélas exact, à l'heure qu'il est. Sous le régime britannique, l'instruction primaire dans l'Inde a été négligée, pour des motifs d'économie, au point que la population indienne compte aujourd'hui parmi les peuples les plus illettrés du monde entier. Il est vrai que l'instruction devient meilleure, mais cela ne se fait que lentement.

En admettant que l'opinion qui estime que les fonctions supérieures aux chemins de fer ne peuvent pas être occupées aujourd'hui de façon satisfaisante par des indiens, est exacte, pourquoi est-on assez stupide pour faire d'une distinction d'aptitudes une distinction de races et cela au détriment des indigènes du pays que nous gouvernons? Pourquoi ne permet-on du moins aux indigènes ayant les capacités voulues, d'entrer aux fonctions supérieures? Et pourquoi, dans les fonctions qui sont ouvertes aux européens et anglo-indiens, aussi bien qu'aux indiens, maintient-on les salaires et traitements

de ces derniers au quart environ des taux touchés par les européens et anglo-indiens pour un service identique ou analogue?

Mécaniciens.

Quelques exemples de ce «traitement préférentiel» aideront à illustrer cette flagrante injustice. Généralement parlant, les mécaniciens sont groupés en deux classes, ceux des trains rapides et des trains-poste express formant une classe à part. Sur le Bengal-Nagpur Railway, les mécaniciens indiens de 2e classe commencent à 14 sh. 6 pence et atteignent en cinq ans le taux de 20 sh. Les mécaniciens indiens de la classe commencent à 22 sh. 6 pence et atteignent en cinq ans un salaire de 30 sh. par semaine. Toutefois, les mécaniciens européens et anglo-indiens de 2e classe débutent par 57 sh. par semaine et montent à 73 sh. en quatre ans; ceux de la classe débutent par 76 sh. et montent à 90 sh. en trois ans. Sur les trains rapides de voyageurs, les mécaniciens indiens touchent 34 sh. 6 pence, tandis que les européens et anglo-indiens reçoivent 97 sh. Les indiens sont exclus de la conduite des trains-poste express, dont les mécaniciens touchent un traitement de cinq guinées (105 sh.) par semaine, ce qui pour l'Inde permet déjà de tenir un certain rang social.

Sous-chefs et chefs de gare.

Le Bengal-Nagpur Railway fait des différenciations analogues pour les chefs de gare. Il existe auprès de cette Compagnie six classes de sous-chefs de gare, dont les trois dernières sont occupées par des indiens; la classe suivante comprend une majorité d'européens ou de métis et les deux classes supérieures leur sont réservées. Dans ces deux classes, le traitement va de 62 sh. 6 pence à 86 sh. 9 pence et de 79 sh. 6 pence à 110 sh. 9 pence par semaine, tandis que le maximum qu'un sous-chef de gare indigène peut atteindre est d'environ 40 sh.

Il existe auprès de la même Compagnie huit classes de chefs de gare. Les indigènes sont admis dans les cinq classes inférieures, tandis que les trois classes supérieures sont réservées aux européens. Dans les trois classes les plus basses, les salaires vont de 18 à 28 sh., de 20 sh. 9 pence à 34 sh. 6 pence et de 29 sh. 6 pence à 41 sh. 6 pence. Un chef de gare indien a généralement besoin de huit ans pour passer par ces classes. Les traitements des deux classes suivantes sont de 34 sh. 6 pence à 55 sh. 6 pence et de 45 sh. 6 p. à 69 sh. 3 pence par semaine; les traitements des trois classes supérieures dont les indiens sont exclus, sont de 79 sh. 6 pence à 110 sh. 9 pence, de 104 sh. à 121 sh. et de 114 sh. à 138 sh. 6 pence par semaine.

Cette différenciation de races n'est pas limitée au Bengal-Nagpur Railway, mais existe également auprès des autres Compagnies.

25 organisations de cheminots.

Ainsi que je l'ai dit plus haut, le peuple indien est parmi les moins lettrés qui soient. Cependant les cheminots, comme règle générale, ne sont pas parmi les plus ignorants. C'est sans doute ce qui explique pourquoi ils sont mieux organisés que la plupart des autres catégories de travailleurs, bien que le pourcentage des syndiqués soit encore bien au-dessous des 100 pour cent. 100 000 cheminots environ sont organisés dans 25 syndicats qui constituent ensemble environ 2/5 de l'effectif total des syndicats indiens. Il existe une Fédération pan-indienne des Cheminots à Calcutta (adhérente à l'I.T.F. depuis le début de 1926 — Red.), dont Mukunda Lall Sircar est Secrétaire. Elle ne groupe cependant pas tous les syndicats. Les grandes distances qui séparent les centres ferroviaires et les ateliers

entravent singulièrement la réalisation d'un groupement centralisé et — chose d'une haute et sérieuse importance pour le mouvement syndical indien — rendent l'oeuvre syndicale très coûteuse.

Le camarade Mukunda Lall Sircar a présidé la cinquième Assemblée annuelle de l'Union des Cheminots du Bengal North-Western Railway, tenue à Gorakhpur, le 21 mars dernier. Dans son allocution au Congrès, il a dit entre autres choses: «Si vous vous attendiez à entendre de la rhétorique dans le discours présidentiel ou si vous pensiez que mes paroles seraient dictées par de l'idéalisme pur, sans une teinte de matérialisme, je me sens parfaitement indigne de remplir vos désirs. Mais si ce furent la conscience actuelle de classe des travailleurs et le sentiment de la fraternité qui vous ont porté à arrêter votre choix sur moi, je me sentirai secondé et heureux dans la conviction que je suis un des vôtres, étant moi-même un ex-cheminot. Je suis convaincu que plus la conscience de classe de cette nature se fera valoir dans notre mouvement, plus grande sera pour nous la chance d'aboutir et moins grande sera pour les travailleurs le danger d'être exploités et influencés par les partis politiques.» Il y a dans ces phrases un son de vérité et de sincérité qui permet de grandes espérances.

Chemin de fer et automobile.

Une déclaration du Conseil fédéral helvétique.

En avril dernier, la question ci-après a été posée au Conseil fédéral dans le Conseil National de la Confédération helvétique:

«Les services d'auto-camions s'emploient activement pour accaparer le transport des marchandises des classes A et B qui sont assujetties aux tarifs les plus élevés, et ils font, à cet effet, des conditions beaucoup plus avantageuses que les chemins de fer fédéraux. Ceux-ci doivent se contenter de transporter les marchandises qui bénéficient des tarifs spéciaux et des tarifs exceptionnels. Cette concurrence menace l'existence même des chemins de fer fédéraux.

Le Conseil fédéral ne pense-t-il pas prendre aussi tôt que possible des mesures pour mettre fin à cette situation? Quelles sont celles qu'il considère comme les plus appropriées et les plus efficaces?»

En daté du 7 juin 1926, le Conseil fédéral a donné la réponse que voici:

«Ces dernières années, l'auto-camion a fait au chemin de fer une concurrence toujours plus forte qui aujourd'hui se fait sentir aussi bien dans le trafic par expéditions partielles que dans les transports par chargement complet. Outre les établissements in-

dustriels, ce sont des entreprises de commerce de tous genres qui ont contribué à créer cette situation en se servant d'auto-camions pour transporter leurs produits et leurs marchandises. De même, des sociétés d'expédition et de transport par automobiles se chargent à titre professionnel et dans une mesure toujours croissante, de transports pour le compte de tiers. En effet, la concurrence, particulièrement celle de ces dernières entreprises, se fait sentir de préférence par rapport aux marchandises des classes élevées du tarif des chemins de fer, surtout pour les marchandises qui, tout en pouvant être chargées, déchargées et transportées sans aucune difficulté, payent des taxes appréciables en raison de leur poids élevé. Par contre, on laisse régulièrement au chemin de fer le transport des marchandises bénéficiant de tarifs peu élevés, ainsi que de celles dont le chargement et le transport sont quelque peu délicats, enfin le transport des marchandises encombrantes, c'est à dire de celles qui exigent beaucoup de place par rapport au poids, le transport des emballages vides, usagés etc.

Il ne saurait être question de vouloir lutter contre la concurrence des auto-camions par l'application de mesures correctives destinées à entraver le développement de ce nouveau mode de transport. Le chemin de fer ne peut, au contraire, se défendre qu'en s'efforçant d'accorder, dans la mesure du possible, à l'expéditeur des avantages équivalents à ceux que ce dernier escompte du transport par automobile.

C'est dans leur propre intérêt que les chemins de fer, en particulier les chemins de fer fédéraux, en vue de lutter contre la concurrence des auto-camions, ont pris depuis longtemps diverses mesures appropriées, en améliorant par exemple le service, en offrant des tarifs exceptionnels et des taxes spéciales, etc. Grâce à ces dispositions, l'administration des chemins de fer fédéraux a réussi, dans beaucoup de cas, à récupérer des transports qui avaient passé à des entreprises d'auto-camions, ou à empêcher que de nouveaux transports lui échappent. En outre, les chemins de fer fédéraux ont institué, il y a quelque temps déjà, une commission chargée d'examiner quelles mesures supplémentaires pourraient être prises pour lutter contre la concurrence des automobiles. Ses recherches, dont le résultat ne tardera pas à être connu, permettront d'apprécier dans quelle mesure on pourra, par des perfectionnements dans l'exécution des transports ou même, s'il y a lieu, par une réforme du système des tarifs, assurer à l'avenir au chemin de fer un trafic satisfaisant. Il ressortira de même des recherches de cette commission si, pour atteindre plus facilement le but visé, il n'y aurait pas avantage à organiser, pour les gares d'une certaine importance, un service d'apport et de distribution des marchandises par camions. Sur la base du travail de la commission, on pourra enfin juger si, compte tenu de la situation nouvelle, certaines dispositions de la législation actuelle sur les chemins de fer, introduite en son temps en égard au monopole effectif de transport dont jouissait alors le chemin de fer, demandent à être révisées, en vue de laisser au chemin de fer, dans la lutte contre la concurrence, une liberté de mouvement plus grande.»

Ouvriers du Transport

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

ALLEMAGNE.

Mesures de protection.

Le travail dans les ports et docks est protégé légalement par le Code du Travail (Gewerbeordnung) de l'année 1869, ainsi que par la loi sur l'assurance contre les accidents. Dans le cadre de ces deux lois, étendues et refondues à plusieurs reprises, la ville de Hambourg a créé, par le décret sur le travail dans le port du 30 juin 1897, la loi du 21 novembre 1897, ainsi que les lois et décrets complémentaires de 1901, 1904 et 1922, un organisme d'inspection dans le port. Les travaux du port se trouvent, pour autant qu'ils ne sont pas régis par l'inspection industrielle, sous le contrôle dudit organisme. A plusieurs reprises, on a tâché également d'apporter des améliorations au moyen de règlements de police. Le port de Brême jeta, par le décret du 19 juin 1909, les bases pour une institution semblable à celle de Hambourg. A Lubbeck, la protection des ouvriers du port contre «les dangers menaçant leur vie et leur santé» fut confiée, par la loi du 1er août 1910, au directeur du port et au commandant du service du pilotage de Travemünde. (Pour les ports fluviaux de Mannheim et ceux du Danube, une inspection a été prévue par les décrets respectifs du 1er juin 1901 et de l'année 1905). La loi sur les Conseils d'entreprise doit également être considérée comme une loi de protection des travailleurs. La protection légale s'étend aussi aux ouvriers de l'expédition et des entrepôts, aux bateliers et aux marins, pour autant qu'ils effectuent des travaux dans la cargaison.

L'application des diverses dispositions légales est contrôlée par les inspecteurs du travail, par les contrôleurs de l'assurance contre les accidents, ainsi que par les organismes spéciaux créés dans les divers ports et par les Conseils d'entreprise. Les autorités de contrôle doivent veiller à ce que les installations, le matériel et les méthodes de travail ne soient pas susceptibles de porter préjudice à la sécurité et à la santé des ouvriers. Ils ont le droit de faire suspendre les travaux jusqu'à ce que des déficiences éventuelles aient été supprimées et peuvent, en outre, faire infliger des punitions aux personnes responsables. En ce qui concerne les attributions des Conseils d'entreprise, la loi sur les Conseils d'entreprise (art. 66) prévoit que les conseils doivent «combattre les dangers d'accidents et les atteintes à la santé, seconder dans leur activité les inspecteurs du travail et les autres autorités entrant en ligne de compte, au moyen de suggestions, de conseils et de renseignements, et s'employer pour l'application des prescriptions de l'inspection du travail et de celles relatives à la protection contre les accidents».

Les autorités de contrôle ne sont pas tenues de rapporter régulièrement sur leurs constatations. Des punitions sont infligées par la police ou par les tribunaux qui font fonction d'organismes d'appel contre les décisions policières. Les punitions peuvent consister, tant pour les ouvriers que pour les employeurs, en des amendes et peines d'emprisonnement.

Les syndicats ne peuvent exercer qu'une influence indirecte par la voix des Conseils d'entreprise et des hommes de confiance, de même que par la presse. La Fédération allemande du Trafic est d'avis qu'il ne faut pas sous-estimer l'influence qu'il est possible d'exercer au moyen de la presse.

Enregistrement.

Pour pouvoir s'établir comme employeur dans l'industrie des ports et docks, on a besoin d'une autorisation officielle. Concernant l'embauchage d'ouvriers, il est prescrit aux employeurs qu'ils fassent leur choix avec le «soin nécessaire». Lorsqu'il néglige ce soin, le patron peut être puni. L'exécution de travaux qui réclament certaines connaissances techniques ne peut être confiée qu'à des personnes étant au courant de ces travaux. A Hambourg, les ouvriers peuvent se faire embaucher par l'intermédiaire de onze bureaux de placement. Dans certains ports, le syndicat dispose, en vertu d'un accord, d'une certaine influence sur l'engagement et le licenciement des travailleurs.

Durée du travail.

La durée de travail a été fixée à 8 heures par jour, en vertu de la loi sur la durée du travail (21 décembre 1923) et du contrat collectif. Tant les employeurs que les salariés s'exposent à des punitions en cas de transgression des stipulations régissant la durée du travail. Aux termes du contrat et dans le cadre de la loi sur les heures du travail, un maximum de 3 heures supplémentaires est admis.

C'est au moyen du contrat collectif que l'organisation a la possibilité d'exercer une influence sur la réglementation des heures du travail. Elle peut d'autre part faire valoir son avis, par la voie des Conseils d'entreprise et des hommes de confiance, dans l'ordonnance du travail.

Sécurité.

Les passerelles, ponts et échelles donnant accès aux travaux doivent avoir une largeur d'au moins 40 cm. et être pourvus, d'un côté au moins, d'une corde ou d'un garde-corps. Ils doivent être fixés de manière à empêcher toute chute ou glissement.

Toutes les embarcations utilisées pour le transport des ouvriers doivent être contrôlées officiellement et doivent porter l'indication bien visible du nombre maximum de personnes admis.

Tous les outils, appareils et installations mécaniques doivent se trouver en état parfait de conservation. Toutes pièces inutilisables ou dangereuses doivent être immédiatement éloignées. Les grues doivent être vérifiées au moins une fois par an dans tous les détails. La résistance des cordes, cables et chaînes doit être constamment surveillée. Chaque engin de levage doit porter l'indication de la charge qui ne peut être dépassée.

Les écoutes du pont supérieur, dont les surbaux ont une hauteur de moins de 80 cm., doivent, lorsqu'elles ne sont pas utilisées pour les travaux, être fermées ou couverts de façon efficace.

Les échelles doivent dépasser d'au moins 75 cm. l'endroit à atteindre, à moins que la sécurité voulue pour la montée et la descente ne soit assurée d'une autre manière. Les navires dont la construction a été commencée après le 1er janvier 1910 doivent être pourvus d'échelles en fer, fixées en haut et en bas et se trouvant les unes sous les autres. Les marches des échelles, ainsi que les crampons doivent se trouver à une distance suffisante des cloisons ou des surbaux.

Les échafaudages, planchers et passages fixes, surélevés à plus d'un mètre au-dessus du sol, doivent être munis de garde-corps et de rebords pour empê-

cher que les hommes ne tombent ou ne glissent ou que les marchandises ne roulent en bas.

Pendant les travaux de chargement et de déchargement, il faut que les barrots et galiotes soient enlevées des écoutilles. Si pour une raison ou l'autre, ceci ne peut pas se faire, ils doivent être fixés par des taquets, afin d'éviter que les crochets des élingues ou la charge ne les accrochent et les sortent au passage.

Il n'existe pas de prescriptions relatives à l'emploi de l'équipage pour les travaux de chargement ou pour le service du treuil. Dans certains ports, les contrats prévoient que les hommes du bord ne peuvent pas être chargés de la manipulation de la cargaison, qu'ils parlent ou non la langue du pays.

Il est défendu d'effectuer des travaux au-dessous de charges suspendues. Des baquets pour le chargement et déchargement des marchandises en grenier (charbon, minerai etc.) ne peuvent pas être remplis jusqu'au bord. Il n'existe pas de prescriptions spéciales au sujet de l'attache des élingues; toutefois les élingues nouées ne sont, en général, pas admises par les autorités d'inspection. Il n'y a pas non plus de prescriptions au sujet du levage de plusieurs objets de fer de ferme allongée, à la fois.

Il faut que les lieux du travail et d'emmagasinage soient convenablement éclairés pendant les travaux.

La manipulation de matières explosibles, dangereuses ou préjudiciables à la santé est réglée par une loi nationale, complétée par des lois de divers états. Des mesures de protection doivent être prises contre tout danger pouvant résulter pour les ouvriers de la respiration de poussières ou de gaz délétères ou du contact de matières corrosives. En cas de travaux particulièrement dangereux pour les yeux ou pour les organes de respiration, les appareils de protection nécessaires (lunettes, tampons etc.) doivent être mis à la disposition des ouvriers. Lors de transvasement d'acides corrosifs de bonbonnes ou de barrils, des dispositifs doivent être disponibles pour empêcher que le liquide ne se répande ou n'éclabousse les ouvriers.

Dans toutes les entreprises d'une certaine importance, un nombre suffisant de personnes, en mesure de donner les premiers soins en cas d'accident, doit être disponible. Ces personnes doivent avoir acquis les connaissances nécessaires dans un cours de la Croix-Rouge.

Il existe dans les ports des postes de secours dont le nombre varie d'après l'importance du port (à Hambourg, il y en a 8). Il n'y a pas de médecins attachés à ces postes. Les accidentés ou les hommes atteints d'un malaise grave sont transportés, si nécessaire, du poste de secours dans un hôpital. Le transport sur terre se fait par voiture d'ambulance automobile, celui par eau au moyen de vedettes policières.

Il est prescrit que des engins de sauvetage pour les hommes tombés à l'eau doivent être disponibles. Il existe des règlements de police, prescrivant que de l'eau potable et des cabinets doivent être à la disposition des travailleurs. Il y a de même des prescriptions concernant l'hygiène. Celle-ci est également réglée par les dispositions du Code du Travail qui contient des stipulations relatives à l'existence de lavabos et de bains-douches, de cabinets, de cantines, salles d'attente et vestiaires dans les industries terriennes. En cas de manipulation de peaux sèches ou humides, l'employeur est tenu de veiller à ce qu'il y ait sur le lieu du travail les installations nécessaires pour se

laver; les ouvriers doivent en faire un usage fréquent.

L'organisation n'a aucune voix au chapitre au sujet de l'application des mesures de sécurité. Les hommes de confiance et les membres des Conseils d'entreprise informent l'organisation des déficiences, après quoi celle-ci soumet ses griefs aux autorités de contrôle.

Secours en cas d'accident.

En cas d'accident, les ouvriers ou leur ayants-droit bénéficient des secours ci-après:

a) en cas d'accident mortel: Indemnité de funérailles d'un cinquième du salaire annuel. Rente à la veuve d'un cinquième du gain annuel. Lorsque la veuve est incapable pour plus de 50 % de pourvoir à son entretien, elle touche une rente de $\frac{2}{5}$ du gain annuel de l'accidenté. Les orphelins bénéficient d'une rente de $\frac{1}{5}$ du salaire annuel du père jusqu'à l'âge de 15 ans; le secours est continué jusqu'à l'âge de 18 ans, lorsque l'enfant reçoit une instruction professionnelle. Le total des rentes de la veuve et des orphelins ne peut pas dépasser les $\frac{4}{5}$ du salaire annuel du décédé.

b) En cas d'invalidité permanente totale: rente de $\frac{2}{3}$ du salaire annuel et pour chaque enfant de moins de 15 ans, rente de $\frac{1}{10}$ de ce montant. Ce secours supplémentaire est versé au maximum pour 5 enfants.

c) En cas d'invalidité permanente partielle: une partie de la rente totale, variant selon le degré d'invalidité.

d) En cas d'invalidité temporaire.

Pendant les 13 premières semaines, l'accidenté touche l'indemnité de maladie; ensuite la Caisse de prévoyance (Berufsgenossenschaft) prend sur elle les soins pour l'ouvrier en cause. Les primes pour l'assurance contre les accidents (Caisse de prévoyance), sont payées par le patronat. L'organisation des ouvriers des ports ne peut exercer aucune influence sur la mesure du secours.

Secours en cas de maladie.

En cas de maladie, les ouvriers des ports touchent un secours de la part de la Caisse d'assurance-maladie obligatoire, compétente en vertu de la législation nationale sur l'assurance (caisse privée d'une entreprise ou institution officielle). Les Caisses privées ne peuvent être créées qu'avec l'autorisation des autorités et du Conseil d'entreprise.

L'indemnité est payée dans tous les cas de maladie. Les caisses doivent accorder comme secours minimum les soins médicaux et pharmaceutiques gratuits et, à partir du troisième jour de la maladie, une indemnité s'élevant à la moitié du salaire de base valable pour la classe dans laquelle est inscrit le cotisant. Ce secours doit être accordé pendant 26 semaines au minimum.

Dans les caisses de secours-maladie privées des entreprises, les employeurs et salariés payent chacun la moitié de la cotisation; dans les caisses officielles, le patronat paye un tiers et les salariés deux tiers des cotisations. L'organisation ne peut exercer de l'influence sur l'administration des Caisses de secours-maladie qu'en tant que ses membres peuvent être élus dans le Conseil d'administration.

Salaires des dockers des ports maritimes allemands.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des salaires, ainsi que des stipulations relatives aux heures de travail supplémentaire en vigueur dans les ports maritimes allemands. Les salaires se rapportent à la catégorie des ouvriers des ports proprement dits; les catégories spéciales, des conducteurs de grue, des chefs d'équipe etc., n'ont pas été prises en considération. A noter, en outre, que dans les ports de Stettin, Emden et Königsberg, le système des travaux à la tâche prédomine.

Ports	Heures de travail		Salaire journalier	Limite et rétribution des heures supplémentaires	Travaux préparatoires et de terminaison	Travail nocturne et dominical
	par jour	par sem.				
Hambourg	8	48	Pour la 1 ^{re} équipe (commençant le travail à 8 h.) 7.20 mark; pour la 2 ^e et 3 ^e équipe (commençant à respectivement 15 h. et 23 h.) 8 mark 22	3 heures supplémentaires au maximum. La durée du travail ne peut pas dépasser 96 heures en deux semaines. Les heures supplémentaires sont rétribuées en moyenne à raison de 25 % pour la première et de 40 % pour les heures suivantes. Pour les ouvriers de la 3 ^e équipe (équipe de nuit), le taux des heures supplémentaires est de 40 % pour la première et de 60 % pour les heures suivantes	La durée ne peut excéder une heure qui sera payée au taux des heures supplémentaires	Le travail dominical est rétribué à raison de 1 mark 94 par heure
Stettin	8	48	7 mark 20. Lorsque le travail est effectué en deux équipes, le salaire est de 7 mark 95. Lorsque le travail est fait en trois équipes, les ouvriers de la 1 ^{re} et 2 ^e équipe touchent un supplément de 10 %, ceux de la 3 ^e équipe un supplément de 100 % au-dessus du salaire journalier normal. Le supplément pour travail à la tâche est, en cas de travail en 2 équipes de 10, en cas de travail de 3 équipes de 33 1/3 % du prix convenu pour la cargaison entière. Des allocations allant de 0.80 à 1 mark 10 sont payées pour les travaux particulièrement sales ou pénibles	Deux heures pour terminer un navire. Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 1 mark 15, en cas de travail par équipes à raison de 1 mark 30	Aucune disposition n'existe; ils sont effectués pendant la durée normale du travail	Le travail nocturne (entre 18 et 2 heures) est payé à 33 1/2 % au-dessus du taux normal; le travail dominical au double taux
Brême	8	—	7 marks 20 pour la 1 ^{re} équipe (commençant à 6 h. 30); 8 marks 28 pour la 2 ^e et 3 ^e équipe (commençant à respectivement 17 h. et 1 h. 30)	La première heure est rétribuée à 25 %, les heures suivantes à 40 % au-dessus du taux normal	do.	Rétribué par un supplément jusqu'à 70 % au-dessus du taux de l'équipe de jour
Emden	8	—	6 marks 82	Lorsqu'un navire doit être terminé, on paie pour un minimum garanti de trois heures, une allocation supplémentaire de 50 % du salaire horaire normal	—	Pour le travail nocturne, on paie un supplément de 2 mark 98 sur le montant payé pour le travail en équipes; pour le travail dominical, un supplément de 3.54 jusqu'à 9 heures et de 8.84 marks pour la journée entière
Dantzig (Etat libre de)	8	—	10 florins 30 (1 florin équivaut à 0.81 mark). En cas de travail par équipes: 1 ^{re} 10.80 fl., 2 ^e équipe 12.30 florins. Pour les travaux particulièrement pénibles et sales, une allocation de 5 % est accordée	Les deux premières heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 100 %, les suivantes à raison de 125 % au-dessus du taux normal	Aucune disposition n'existe; ils sont effectués pendant la durée normale du travail	Allocation supplémentaire de 150 %
Königsberg	8	—	Salaire horaire 0.75 mark	Lors de paiement journalier les heures supplémentaires sont rétribuées à mark 0.93 (2 heures par jour sans supplément). Lors de paiement à la tâche, pour les deux premières heures supplément de mark 0.44	—	En cas de paiement journalier, 1 mark 04 par heure; en cas de paiement à la tâche, supplément de 0.52 mark

Le mouvement dans les principaux ports du monde.

Le tableau ci-dessous a été reproduit du périodique allemand «Wirtschaft und Statistik», publié par l'Office de Statistique du Reich. Les chiffres donnés pour 1925 ne sont en partie pas encore définitifs.

En prenant une moyenne des rentrées et sorties, le total du mouvement maritime s'élevait pour les divers pays aux chiffres suivants (en 1000 tx. de jauge nette):

Ports	1913	1924	1925
<i>Allemagne:</i>			
Stettin	1 680	1 024	1 377
Hambourg	13 094	14 445	15 336
Ports de Brème	3 528	4 059	4 423
Dantzig (Etat libre de)	936	1 641	1 858
<i>Russie:</i>			
Arkhangelsk	548	364	593
Leningrad	2 032	504	762
Batum	882	434	650
Noworissisk	653	479	762
Odessa	1 231	310	382
<i>Scandinavie:</i>			
Gotembourg	1 977	2 884	2 700
Malmö	2 388	2 055	2 261
Stockholm	1 158	1 731	1 830
Copenhague	3 642	3 320	3 252
<i>Grande-Bretagne:</i>			
Cardiff	9 033	7 709	6 359
Glasgow	3 953	4 514	4 559
Hull	4 528	5 148	4 512
Liverpool	11 632	12 879	13 273
Londres	12 565	16 279	17 161
Newcastle	7 858	7 871	6 479
Plymouth	3 794	4 409	4 836
Southampton	6 663	9 174	9 261
<i>Hollande et Belgique:</i>			
Amsterdam	2 405	3 462	3 551
Rotterdam	12 249	14 183	16 059
Anvers	12 017	16 242	17 017



Le mouvement de la navigation maritime.

La navigation maritime mondiale accuse en 1925 une augmentation de 5 pour cent, en comparaison avec l'année passée et d'environ 24 pour cent, en comparaison avec 1913. L'augmentation la plus importante par rapport à l'avant-guerre, est accusée par le mouvement vers les pays asiatiques. Le mouvement maritime du Japon, en prenant la moyenne des entrées et sorties, a monté par exemple de 24 809 000 tx. de jauge nette à 37 301 000 en 1923 et 43 018 000 en 1924. Le Japon n'a, par contre, aucune part à l'augmentation de 5 % de la navigation mondiale en 1925. En cette année, le mou-

France (navires avec cargaison uniquement):

Bordeaux	1 481	1 809	1 847
Boulogne	3 376	2 143	3 076
Cherbourg	4 587	9 915	10 933
Dunkerque	1 437	2 421	2 541
Le Havre	3 502	4 133	4 247
Rouen	1 331	1 787	1 610
Marseille	8 133	8 596	9 346

Portugal et Italie:

Lisbonne	7 891	5 358	5 782
Gènes	5 817	6 999	5 578
Naples	6 339	4 185	8 184
Trieste	4 733	2 192	1 783
Venise	1 927	2 597	2 082

Turquie:

Constantinople	17 400	7 236	9 487
----------------	--------	-------	-------

Amérique:

New-Orleans	2 977	5 198	5 073
New-York	15 595	18 887	19 654
Philadelphie	2 500	2 231	2 190
Saint-Francisco	1 428	1 853	1 763
Los-Angeles	—	2 540	2 748
Montevideo	9 438	9 414	9 365
La Plata	942	2 118	2 209
Buenos-Ayres	6 995	12 542	12 306
Rosario	—	3 432	3 745

Asie et Afrique:

Alexandrie	3 766	4 191	4 771
Durban	—	2 325	4 301
Karachi	997	2 530	2 292
Singapour	8 627	9 508	—
Shanghai	9 321	16 153	15 142
Hongkong	12 700	17 873	—
Kobe	6 454	12 108	—

Parmi les ports européens, Hambourg occupait donc, en ce qui concerne l'importance du tonnage, la quatrième place, après Londres, Anvers et Rotterdam.

Ce qui frappe, c'est l'augmentation extrêmement importante du mouvement dans les ports de Shanghai, Hongkong et Kobe. Le chiffre de 1924 avait, pour ces trois ports, presque doublé en comparaison de 1913. C'est là un indice des relations de plus en plus étroites des pays d'Extrême-Orient avec l'économie mondiale.

Constantinople dont le port accusait en 1923 le mouvement de tonnage le plus important du monde entier, a perdu près de la moitié de son trafic et a dû céder à New-York sa place, comme premier parmi les ports du monde.

vement de ses ports à même quelque peu baissé en comparaison de 1924, à savoir à 42 625 000 tx. La Chine accuse un accroissement encore plus marqué. Le mouvement maritime de ce pays (moyenne des entrées et sorties) se chiffrait en 1913 à 14 576 000 tx. et s'éleva en 1923 32 800 000, pour passer en 1924 à 35 350 000 tx. Le total du mouvement maritime asiatique était en 1923 deux fois et en 1924 deux fois et demie aussi important que celui de 1913.

Parmi les pays européens, ce sont les Pays-Bas, la Belgique et la France qui accusent l'accroissement le plus marqué. Le mouvement des ports de ces pays (moyennes des entrées et sorties) est illustré par les chiffres ci-dessous:

	1913	1923	1924	1925
Pays-Bas	18 112 000	16 835 000	20 801 000	24 618 000
Belgique	13 885 000*)	17 323 000	18 980 000	20 049 000
France	30 260 000	36 196 000	37 627 000	40 414 000
total	62 257 000	70 354 000	77 408 000	85 181 000

*) 1912.

Quant à l'Allemagne et le Royaume-Uni, le mouvement maritime y avait en 1925 à peu près la

même importance qu'en 1925. Les chiffres sont pour l'Allemagne de 27 118 000 tx. en 1913 et de 27 000 000 en 1925; pour le Royaume-Uni de 58 420 000 tx. en 1913 et de 58 908 000 en 1925.

Dans les pays scandinaves, la courbe du mouvement maritime est indiquée par les chiffres suivants (en tx. de jauge nette):

	1913	1923	1924	1925
Finlande	3 662 000	3 459 000	3 458 000	3 844 000
Suède	13 764 000	12 289 000	12 386 000	13 452 000
Norvège	4 284 000	3 612 000	4 144 000	4 387 000
Danemark	9 844 000	9 062 000	9 632 000	?
total	31 518 000	28 422 000	29 620 000	

Pendant les années 1923 et 1924, le mouvement maritime des pays scandinaves resta au-dessous des chiffres pour 1913. L'année 1925 par contre, accuse, tant pour la Finlande que pour la Norvège, un léger dépassement des chiffres d'avant-guerre, tandis que la Suède tend à atteindre à nouveau le chiffre de 1913.

L'Espagne, l'Italie et surtout la Russie restent en 1924 bien au-dessous du niveau de 1913. En 1925 toutefois, la Russie enregistre un accroissement notable par rapport à l'année précédente; les chiffres en question sont de 2 985 000 tx. en 1924 et de 4 395 000 en 1925, ce qui signifie une augmentation de près de 50 pour cent.

En ce qui concerne l'Amérique, nous ne disposons de chiffres récents que pour les Etats-Unis. En 1913, la moyenne des entrées et sorties s'élevait à 53 287 000, en 1923 à 66 471 000, en 1924 à 68 601 000 et 1925 à 69 804 000 tx. Pour le Canada, les chiffres sont de 14 784 000 en 1913 et de 18 509 000 en 1923.

Le mouvement maritime des pays de l'Afrique n'accuse pas — pour autant que nous disposions de chiffres

— de modifications sensibles (à l'exception de l'Algérie) par rapport à 1913. Il en est de même pour l'Australie.

Un autre indice pour juger de la courbe suivie par le mouvement maritime nous est offert par les statistiques relatives aux principaux canaux du monde.

Pour le Canal de Suèz, les chiffres sont les suivants:

Année	Mouvement total		Tonnage moyen par navire	Pourcentage du tonnage	
	Nombre navires	Tonnage net		Grande-Bretagne	Etats-Unis
1913	4979	16 200 000	3254	60,2	0,0
1923	4540	17 924 000	3948	62,5	2,5
1924	5021	19 807 000	3945	59,4	2,9
1925	5337	21 410 000	4012	59,8	?

Le Canal de Panama fournit la statistique que voici:

1913	1075	3 034 000	2822	43,0	44,8
1923	3967	14 885 000	3752	26,3	54,9
1924	5230	20 919 000	4000	23,3	60,5
1925	4673	18 284 000	3912	26,2	53,7

Ces chiffres reflètent une fois de plus l'accroissement considérable dont il a déjà été question plus haut, de la navigation d'Extrême-Orient et de l'Amérique du Nord. Le mouvement à travers le canal de Suèz augmente constamment, tant en ce qui concerne le nombre que le tonnage des navires. Le mouvement du Canal de Panama a baissé notablement en 1925, comparé à l'année précédente, ce qui est dû principalement à la diminution des transports de pétrole, mais il reste cependant encore bien au-dessus du niveau de 1923.

A TOUS ÉCHOS.

Les ouvriers des ports et docks deviennent-ils vieux?

Pour fournir une réponse à cette question, l'Union belge des Ouvriers du Transport a ouvert, le 1er janvier 1926, une enquête sur l'âge des membres inscrits à la Caisse des Retraites. En voici les résultats:

Sur 15.688 membres:

796	avaient un âge de 16 à 20 ans
4978	" " " " 21 „ 30 "
3784	" " " " 31 „ 40 "
3539	" " " " 41 „ 50 "
1945	" " " " 51 „ 60 "
394	" " " " 61 „ 65 "
104	" " " " 65 „ 70 "
22	" " " " 71 „ 79 "

Le Bulletin de l'organisation observe à ce propos: Il est si rare de rencontrer des ouvriers des ports de 60 ans, que nous pouvons dire sans crainte d'erreur, qu'après l'âge de 60 ans, ils disparaissent. Il résulte de la statistique que 520 ouvriers des ports âgés de plus de 60 ans adhèrent encore à la Caisse des Retraites, mais très peu de ceux-ci travaillent encore dans le port. Par-ci, par-là, il y en a peut-être encore un qui travaille comme charretier ou comme gardien. Les autres continuent à adhérer à l'organisation, parce qu'ils nous restent fidèles jusqu'à la fin de leurs jours.

Un train de deux mille mètres de longueur

est employé, selon des notices dans la presse, en Virginie occidentale par des compagnies minières américaines pour le transport de marchandises. Le train est remorqué par deux locomotives électriques et transporte une charge de 6000 tonnes. Il est muni de la T.S.F. pour permettre le contact entre le personnel de la locomotive et celui du train.

Le pouvoir d'achat des salaires en Suède.

Le gouvernement suédois a ouvert une enquête sur une large base pour fixer le pouvoir d'achat des salaires et traitements en 1925. Cette enquête qui s'est étendue a) sur les employés (personnel technique, administratif et des magasins) de 3.108 entreprises, occupant 45.296 personnes et b) sur les ouvriers de 2.889 entreprises, occupant 234.854 personnes, a donné les résultats suivants:

a) *Employés.* Les traitements du personnel technique ont augmenté, par rapport à l'année 1913, de 83 %, ceux du personnel administratif de 91 % et ceux du personnel des magasins de 110 %. Pour l'ensemble du groupe, on constate une augmentation de 97 %. Il est à remarquer que l'augmentation du personnel féminin est plus importante que celle dont a bénéficié le personnel masculin. Alors que les traitements des hommes ont augmenté de 99 %, ceux des femmes ont subi une hausse de 122 %.

b) *Ouvriers.* Les salaires des ouvriers accusent une augmentation pour les hommes de 122 %, pour les femmes de 137 %. Pour les jeunes ouvriers n'ayant pas 18 ans révolus, l'augmentation moyenne est de 117 %, ce qui est conforme à l'augmentation moyenne pour toute la catégorie.

Se basant sur les résultats de cette enquête, le ministère du Travail suédois calcule que le salaire réel des ouvriers, comparé à celui de 1913, a augmenté en moyenne de 22 %.

Remarquons à ce sujet que ces sortes d'enquêtes ne peuvent dans le cas le plus favorable servir de indications. Abstraction faite de l'impossibilité qu'il y a de tirer des conclusions générales d'une enquête, fut-elle même étendue, toute recherche sur le taux de la rétribution qui n'implique pas tous les salariés, y compris les chômeurs, est forcément déficiente.

Les frais du grand conflit du travail danois en 1925.

Les syndicats adhérents à la Centrale syndicale du Danemark ont dépensé au total, lors du grand conflit du travail qui s'est produit en 1925, 19.651.865, 48 couronnes. Les dépenses des autres syndicats danois faites dans le même but, se chiffrent à 301.756,03 couronnes, de sorte que les frais totaux de la lutte se montent pour les ouvriers à 20.953.621, 51 couronnes. Les ouvriers étrangers y ont participé pour un montant de 4,860,069, 85 couronnes.

Un aéroplane-monstre pour les traversées atlantiques.

Le constructeur allemand d'aéroplanes, le docteur Rumpler, a fait l'autre jour une communication à la réunion de la Société scientifique d'Aéronautique à Dusseldorf, dont il résulte qu'après des essais poursuivis pendant cinq ans, il a réussi à construire un aéroplane-monstre, capable de transporter 130 voyageurs et 6 000 kilogrammes de bagages et possédant un rayon d'action de 4.400 kilomètres. L'aéroplane est muni de 10 moteurs et 10 propulseurs et développe une vitesse moyenne de 275 kilomètres à l'heure. Il est destiné au transport trans-atlantique et doit couvrir la distance Hambourg—New-York en 36 heures, avec une seule escale aux Açores. Pour le trajet Hambourg—Rio de Janeiro, l'aéroplane mettrait 80 heures.

Le capital britannique et les chemins de fer chinois.

A une question posée dans le Parlement anglais, M. Locker-Lampson, Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères répondit qu'il reste encore 12.000.000 livres sterling de l'emprunt émis par les chemins de fer chinois sur le marché britannique. Une partie de cet emprunt avait passé sans aucun doute entre des mains non-britanniques, mais d'autre part, il fallait signaler aussi que des sujets britanniques étaient en possession d'actions des chemins de fer chinois, non émises en Grande-Bretagne.

Comment sont logés les cheminots suisses.

Le Département fédéral des finances et la Direction générale des Chemins de fer fédéraux ont ouvert, le 1er janvier 1925, une enquête sur les conditions de logement du personnel, enquête dont nous connaissons à présent les résultats. La recherche portait sur un total de 31.034 habitations. Les conditions de propriété étaient les suivantes :

Habitations en propriété	24,5 %
„ louées	56 %
„ de coopératives	4,1 %
„ de service	3,6 %
„ de gardes-voie	3,4 %

ESPÉRANTO.

Le groupe ouvrier à la 8ème Conférence internationale du Travail et l'espéranto.

Le 4 juin dernier, le groupe ouvrier à la 8ème Conférence internationale du Travail a voté à l'unanimité la résolution suivante :

«Le groupe ouvrier à la huitième session de la Conférence internationale du Travail ayant, au cours de la session, constaté les difficultés découlant de la différence des langues et l'impossibilité de les surmonter, même par l'usage de trois langues nationales,

Déclare que le problème des langues constitue une sérieuse entrave à la compréhension rapide et complète et à la collaboration entre les travailleurs de divers pays.

Le groupe ouvrier conseille par conséquent aux organisations ouvrières nationales et internationales, ainsi qu'aux membres individuellement, d'envisager la possibilité de l'adoption, comme une solution du problème, de la langue neutre auxiliaire internationale, l'espéranto.»

Le texte de cette résolution a été transmis au Directeur du Bureau intern. du Travail avec une lettre portant la signature de Arthur Pugh, délégué ouvrier britannique, R. J. P. Mortished, conseiller technique du délégué ouvrier irlandais, Alfredo Saralegui y Casella, conseiller technique du délégué gouvernemental espagnol et J. Sakurai, conseiller technique du délégué gouvernemental japonais. Dans cette lettre, les signataires remercient le Bureau d'avoir déjà eu recours à l'espéranto donnant ainsi un appui moral et pratique au mouvement engagé en faveur de la langue auxiliaire internationale, et ils expriment l'espoir que le bureau voudra, dans la mesure du possible, en étendre l'usage.

L'espéranto et les cheminots suisses.

Dans «Le Cheminot», l'organe français de la Fédération suisse des Cheminots, du 2 juillet, le camarade Perrin qui sait par expérience ce que veut dire l'usage de plusieurs langues, écrit entre autres, ce qui suit :

«La langue internationale est devenue une nécessité absolue pour les relations entre les peuples et leurs représentants. Dans le monde ouvrier, cette langue joue déjà un rôle considérable. Elle fait des progrès constants. Les gouvernements et les grandes entreprises publiques en facilitent

Chambres meublées	8.1 %
„ non meublées	0.3 %

D'après le nombre des pièces, le chiffre se répartissait comme suit sur 100 logis :

Appartements à une pièce sans mansarde	2.1
„ à 2 pièces sans „	18.9
„ „ 2 „ avec „	2.0
„ „ 3 „ sans „	43.7
„ „ 3 „ avec „	5.8
„ „ 4 „ sans „	18.8
„ „ 4 „ avec „	3.7
„ „ 5 „ sans „	3.5
„ „ 5 „ avec „	0.8
„ „ 6 „ et plus avec et sans mansarde	0.7

Ce dernier tableau porte uniquement sur les habitations touchées des 14 villes les plus importantes (pour plus de détails, voir le Bulletin des C. F. F. de juin 1926).

Rendement augmenté des chemins de fer américains.

Ces quatre dernières années, les Compagnies de Chemins de fer des Etats-Unis ont mis au service 10.105 nouvelles locomotives, alors que 10.962 ont été retirées du service. Ce recul numérique est compensé par une augmentation de la force de traction de 10 pour cent en moyenne par locomotive. La tendance se fait jour de remplacer les locomotives sorties de la circulation par des machines plus puissantes. Elle s'est fait valoir particulièrement en 1925. Dans cette année, 3005 vieilles locomotives ont été remplacées par 1733 autres, dont la puissance moyenne était supérieure de 63 % à celles des machines retirées du service. On constate les mêmes tendances dans le renouvellement du parc des wagons. Le nombre des voitures n'a augmenté depuis janvier 1923 que de 1½ %, mais leur capacité de charge de 4 %.

l'étude. Tenant compte de ces changements, le Comité fédératif S.E.V. propose au Congrès de samedi et dimanche prochain une recommandation plus précise. Il tient compte en le faisant des vœux de très nombreux collègues de toutes les catégories. Cette proposition a la teneur suivante :

Le Congrès approuve le mouvement en faveur d'une langue auxiliaire internationale. Il recommande aux membres de la Fédération l'étude de l'espéranto qui est au premier plan.»

L'auteur fait suivre un aperçu détaillé de toutes les organisations *) nationales et internationales qui se sont déjà prononcées pour l'usage de l'espéranto et poursuit :

«Pour leurs relations internationales, qui prennent toujours plus d'importance, les organisations ouvrières doivent recommander l'étude d'une langue internationale. Les traductions rendent nos congrès internationaux lourds, fastidieux et souvent peu intéressants. De graves conflits ont déjà éclaté à cause des traductions défectueuses.

Avec une langue internationale, on gagnera beaucoup de temps en évitant les malentendus.

L'espéranto va prendre une telle extension que les C.F.F. et d'autres entreprises de transport suisses vont un jour ou l'autre en exiger la connaissance de leurs fonctionnaires. Déjà maintenant, les C.F.F. favorisent l'étude de cette langue. Ne nous laissons pas toujours pousser par les événements, prenons les devants. La langue internationale fera tomber bien des barrières et bien des préjugés qui nuisent encore aux relations entre les peuples. Elle sera un facteur de paix et de prospérité économique. Elle permettra aux organisations ouvrières de se rendre un compte exact des conditions de travail dans le monde entier, de profiter des expériences faites par nos camarades, de leur activité, de leurs idées et de leurs progrès.

Que le congrès de la S.E.V. vote la recommandation qui lui est présentée et qu'ensuite les membres se mettent courageusement à l'étude.»

*) A ce propos, on en a pu citer également l'I.T.F. qui, à son dernier Congrès, s'est aussi prononcée en faveur de l'espéranto. C'est en vertu de cette décision que l'année passée, le Conseil Général de l'I.T.F. a insisté auprès des organisations adhérentes pour qu'elles aident à propager parmi leurs membres la connaissance de la langue auxiliaire. L'I.T.F. publie en outre régulièrement dans son Bulletin une rubrique consacrée à l'espéranto et le Secrétariat utilise depuis tout un temps déjà, l'espéranto dans la pratique, l'ajoutant aux dix langues nationales dans lesquelles il échange déjà de la correspondance.