



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: 25 années de groupement international des centrales syndicales nationales	113	Cheminots: Les Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (Bulgarie)	118	Gens de Mer: Les conventions, votées par la 9e Conférence internationale du Travail	124
Chronique syndicale	115	Le Congrès de la Fédération suisse des Cheminots	121	Soldes et conditions de travail du personnel du service général en Australie	126
Ernest Bevin au sujet la grève anglaise de sympathie	116	Ouvriers du Transport: Le nouveau contrat dans la navigation rhénane hollandaise	122	A tous échos	127
Communications du Bureau	117	L'activité de la Fédération allemande du Trafic en 1925	123	Espéranto	128

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

25 années de groupement international des centrales syndicales nationales.

Le mouvement syndical international célèbre cette année un jubilé. Il y aura 25 ans, le 21 août, qu'à Copenhague, à l'occasion d'un Congrès ouvrier scandinave, des représentants syndicaux de 7 pays se sont réunis en une conférence et ont décidé de se réunir ainsi tous les ans. Comme un résultat de cette entrevue, fut créé en 1903 le Secrétariat Syndical International dont le nom fut changé, 10 ans plus tard, en celui de Fédération Syndicale Internationale.

L'histoire de la Fédération Syndicale Internationale trouve donc ses origines dans la Conférence de Copenhague sus-mentionnée. Toutefois, le Bureau de la F.S.I. évite dans son appel de parler d'un jubilé de la Fédération Syndicale Internationale et choisit intentionnellement les mots de «25e anniversaire du mouvement syndical international». Cette distinction s'explique par le fait que la F.S.I. née de la Conférence de Copenhague, a été dissoute. Il s'agit en effet dans la F.S.I. actuelle d'un organisme nouvellement fondé à Amsterdam en 1919 qui, certes, s'appuie sur les mêmes adhérents et a inscrit l'ancien nom à sa

bannière, mais qui repose, cependant, sur une base totalement différente et ne se rattache, ni par égard à la tâche qu'il s'est fixé, ni par égard à ses buts ultimes, à son prédécesseur dont l'existence a été brisée par le grondement des canons de la guerre mondiale.

Toutefois, même dans la forme qui a été choisie, le titre du jubilé de la F.S.I. n'est pas entièrement conforme à la réalité. Bien avant la Conférence de Copenhague, des délégués syndicaux de divers pays se sont réunis régulièrement, nouant entre eux les nœuds rouges de l'Internationale: c'étaient des représentants d'organisations professionnelles. Les premières de ces réunions professionnelles internationales eurent lieu généralement à l'occasion de Congrès internationaux socialistes. Le Congrès socialiste, réuni à Zurich en 1893, fut notamment entouré de toute une série de pareilles conférences. Pas moins de 6 catégories professionnelles — parmi lesquelles les cheminots, les dockers et les marins — y ont tenu des conférences. Ces conférences ne donnèrent pas lieu tout de suite, ni dans chaque profession, à un groupement organique international, mais nous assistons, cependant, avant la fin du siècle, à la naissance de quelques Secrétariats professionnels internationaux, dont la Fédération internationale, créée à Londres en 1896, des marins, dockers et bateliers, ouvrant en 1898 ses rangs aux cheminots et aux autres groupes de travailleurs des transports et des communications, fut une des premières et doit être considérée comme le prédécesseur direct de l'actuelle Fédération Internationale des Ouvriers du Transport. Les origines réelles du groupement syndical international se trouvent donc plus éloignées qu'à un quart de siècle et il serait plus exact, historiquement parlant, d'intituler le jubilé qu'on célèbre cette année, comme le 25e anniversaire du groupement international des Fédérations syndicales nationales.

Dans le but uniquement d'éviter des malentendus, nous avons fait précéder ces quelques considérations. Le manifeste de la F.S.I. indique d'ailleurs qu'elle tient avant tout à ce que le jour commémoratif d'une date importante pour le mouvement syndical interna-

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.

tional «ne passe pas inaperçu», et qu'elle désire saisir d'occasion pour mener une propagande intensifiée en faveur du mouvement syndical et attirer les regards sur la nécessité du groupement international de la classe ouvrière. Elle invite, par conséquent, les organisations affiliées à organiser au mois de septembre, dans tous les pays, une semaine de propagande, en prenant pour mot d'ordre: «de retour aux syndicats — en lutte pour la journée internationale de huit heures!»

Une propagande intense, voilà donc le mot d'ordre émis par la F.S.I. Le jour anniversaire devra être motif pour une activité accrue et non pas pour des festivités et des réjouissances. Rien ne serait, en effet, plus funeste pour la classe ouvrière que de se croiser les bras en des jours commémoratifs comme celui-ci et de se livrer à une contemplation inactive. Ceci ne convient qu'à celui qui est rassasié, saturé, satisfait de lui-même; pour le mouvement ouvrier, ce genre de sentiments doit rester inconnu, car quelque digne de commémoration que puisse être la clôture d'une période d'activité et d'histoire, le mouvement ouvrier se trouve, tant que le travail ne sera pas définitivement libéré des chaînes du capitalisme, toujours au début de sa tâche. Disons même plus: les résistances à surmonter augmentent avec l'accroissement de son pouvoir, car il se trouve en face d'un adversaire qui ne se borne pas à assister en spectateur inactif à la montée des vagues de l'armée ouvrière, mais qui travaille inlassablement à enlasser pierre sur pierre, jusqu'à former un mur capable de résister aux plus fortes tempêtes.

S'il ne s'agissait pas ici d'une image et si les remparts de l'adversaire s'élevaient devant nous, perceptibles pour l'œil physique, la tâche du rassemblement et de l'éveil des travailleurs serait bien moins lourde. Mais ce que nous avons qualifié de pierres, ce sont en réalité des constitutions et des lois, des gouvernements et des Parlements, la presse et les partis politiques, les organisations et les syndicats patronaux, les cartels réglant les prix et la production, les trusts et les consortiums, les banques et les bourses, les machines, la technique, la science et une série innombrable d'autres objets, drapés dans la toge de la neutralité, et dont seul l'esprit le plus perspicace discernera le caractère combatif. C'est notamment la multiplicité et le caractère universel de ses ressources qui confèrent à l'adversaire un pouvoir de résistance aussi considérable et qui l'ont mis en mesure de résister jusqu'ici à toutes les attaques.

Dans certains domaines, le capitalisme a évidemment dû faire des concessions aux salariés, sous la pression croissante du mouvement syndical. La journée de travail a été réduite, des lois de protection sociale ont été promulguées et le contrat collectif a mis fin à l'arbitraire des taux de la rétribution. Toutefois, ne nous faisons pas d'illusions: aucune atteinte notable n'a été portée au système capitaliste et la mesure de ses bénéfices n'a été diminuée en rien. Ce que, d'une part, le patronat a dû accorder aux travailleurs, il le leur a repris de l'autre. La réduction des heures de travail a été compensée par un travail plus intensif et les salaires supérieurs par une rationalisation et industrialisation du processus de la production. Les millions de chômeurs, pour les bras des-

quels il ne sera plus trouvé d'utilisation dans les premiers temps à venir, parce que les machines et les automates, c'est à dire le capital-même devenu objet, ont occupé leurs places, constituent une preuve troublante de ce fait. Nous devons, cependant, dans nos considérations tenir toujours compte de cette armée de chômeurs, si nous voulons juger sans erreur du niveau de vie des ouvriers, car ces chômeurs ne constituent pas un groupe à part, mais ce sont des membres des familles ouvrières, des parties composantes du prolétariat.

Le chômage excessif qui sévit doit suffire pour avertir les syndicats de ne pas s'exagérer la valeur de ce qui a été acquis et pour les inciter à poursuivre inlassablement l'œuvre commencée. Il va sans dire que leur influence est déterminée pour une large part par les effectifs qu'ils réussissent à grouper et c'est pour cette raison qu'il s'agit en tout premier lieu de diminuer le nombre considérable des indifférents et de recruter des membres parmi les autres organisations. Il faut, cependant, aussi toujours examiner si la construction organique de nos syndicats est sans défauts ou défauts, si nous utilisons comme il convient nos ressources et notre pouvoir et si nos institutions sont organisées, en sorte de pouvoir soutenir une comparaison avec celles de l'adversaire. Les syndicats, aujourd'hui n'agissent plus uniquement dans les questions de salaires ou de conditions du travail. Ils sont plutôt l'avocat du travailleur en sa qualité de vendeur de sa force-travail; ils doivent plutôt protéger le travailleur en sa qualité de consommateur et, en général, de membre social de la société humaine. C'est pourquoi la tâche des syndicats s'est considérablement étendue, c'est pourquoi ils doivent s'occuper également de questions d'éducation et d'économie commerciale et politique. Cette extension du domaine d'action des syndicats leur a tout naturellement fait comprendre qu'il ne suffit plus d'être au courant de la situation du propre pays, mais qu'il faut également s'intéresser aux événements de l'étranger et que les forces du mouvement syndical doivent être groupées internationalement.

Lorsque, il y a 25 ans, les délégués syndicaux se réunirent à Copenhague pour une première conférence, cette conviction n'avait pas encore pris pied. La conférence, de même que celles qui y ont fait suite, fut consacrée à des échanges de vue ayant un caractère d'information concernant l'activité des organisations. La création du Secrétariat Syndical International, en 1903, ne modifia que peu de chose au caractère de ces relations internationales. 10 années plus tard, par contre, on comprit que les conférences bisannuelles des secrétaires des centrales nationales, ne pouvaient pas suffire. C'est pourquoi des ressources plus importantes furent affectées au Secrétariat et la création d'un service d'information régulier fut décidée. La guerre mit fin assez rapidement au développement dans ce sens, mais, lorsque les représentants syndicaux se réunirent à Berne après la guerre, ils étaient tous pénétrés de la conviction que l'Internationale à reconstituer ne devait plus se borner à être un bureau de documentation, mais devait être étendue en un centre international, traçant les directives générales pour le mouvement syndical et menant, dans le domaine internatio-

nal, la lutte menée par les syndicats dans le domaine national. Les délégués qui se réunirent en avril 1919 à Amsterdam, pour y renouer les liens brisés de la Fédération Internationale des Transports, firent preuve d'être pénétrés d'une même conviction.

Les organisations internationales du mouvement syndical correspondent-elles à l'idéal que s'en étaient formé, à cette époque, les représentants syndicaux? Les organisations adhérentes y trouvent-elles l'appui dont elles ont besoin pour l'accomplissement de leur tâche dans le cadre national? On comprendra que nous ne soulèverions pas ces questions, si nous avions la conviction que la réponse serait affirmative. Ce qu'on peut dire, c'est que les Secrétariats internationaux se trouvent notablement au-dessus du niveau d'avant-guerre, mais ceci compense-t-il l'accroissement inouï de la collaboration internationale du capitalisme? Que signifient nos relations internationales, comparées aux organismes imposants du capitalisme qui, d'un centre quelconque, se ramifient sur tous les continents? Quelle est l'importance de notre activité d'information et de documentation, en comparaison de celle des centres internationaux du patronat?

Ce n'est pas par pur plaisir de poser des questions que nous écrivons ces phrases, mais elles sont dictées par le désir sincère de nous rendre compte de la valeur de nos organisations internationales, car ce n'est qu'un examen rigoureux des faits qui nous permettra de constater ce qui reste à faire et ce qui s'impose impérieusement, pour transformer en un organisme actif et vivant les centres internationaux syndicaux, à savoir la Fédération Syndicale Internationale et les Secrétariats Professionnels Internationaux. Nous pouvons aujourd'hui excuser le fait que nous nous trouvons encore bien éloignés du but, en alléguant la création récente de nos organisations internationales. Nous pouvons nous promettre fermement de remédier aux déficiences et aux négligences. Toutefois, il ne nous faut pas oublier que des exigences de plus en plus grandes nous sont posées, qu'il nous faut entreprendre sans cesse de nouveaux travaux et que les résolutions et les discours nous serviront de moins en moins, s'ils ne sont pas complétés par un travail méthodique et diligent au sein des secrétariats, affirmation qui présuppose, entre autres choses, que les relations internationales entre les syndicats ne sont pas seulement démontrées et réalisées dans des conférences et des congrès, mais également par une collaboration quotidienne étroite.

Ce serait mal nous comprendre que de vouloir, de l'importance que nous attachons aux travaux d'enquête et de documentation des Secrétariats internationaux, conclure que nous mesurons la valeur d'un groupement international uniquement d'après ce genre de travaux. Nous nous en rendons parfaitement compte qu'un secrétariat qui fonctionnerait à la perfection à cet égard, n'aurait encore que fort peu de valeur, si dans les organisations qui en font partie, ne vivent pas le désir et la volonté de faire acte de solidarité internationale effective. Pour faire naître, cependant, et maintenir une solidarité internationale réelle et qui se manifeste à tout moment et en toutes circonstances, l'étude commune d'importants problèmes ouvriers et une information constante sur les événements dans les divers pays, constituent une condition importante. Si cette condition n'est pas remplie, le mot d'ordre: «Prolétaires de tous les pays, unissez-vous», menace de se figer et de perdre son sens réel.

Il y a un proverbe qui dit «Tous les débuts sont difficiles». Quelqu'un — sans doute un homme disposant

d'une grande expérience pratique — a inversé le sens de cette phrase et a dit: «Tous les débuts sont aisés». Ce texte modifié s'applique sans doute au mouvement syndical international. Il était aisé de mettre à la mer la Fédération Syndicale Internationale et les Secrétariats Professionnels Internationaux; il sera difficile de les équiper d'un armement efficace et de les piloter avec toute la sagesse et la largeur de vues nécessaires, pour qu'ils puissent accomplir avec succès la course qui leur a été assignée.

—le.

Chronique syndicale.

Le lock-out de Dunkerque.

La lutte, dans laquelle sont englobés depuis le 11 juin, les dockers de Dunkerque est la plus acharnée qui ait été engagée ces derniers temps dans l'industrie des transports et des communications. Elle englobe au total à peu près 4 500 ouvriers, mais l'indication de ce nombre ne suffit pas pour illustrer l'importance réelle du conflit. De plus grands intérêts sont en jeu que le sort de ces 4 500 ouvriers et de leurs familles. Le port de Dunkerque est le port français dans lequel les ouvriers ont réussi à créer l'organisation syndicale la plus puissante, grâce à laquelle ils ont su obtenir les conditions de travail les plus favorables. Dunkerque est le seul port français de quelque importance où les travailleurs aient réussi à tracer des limites à l'arbitraire et à l'arrogance du patronat. C'est à Dunkerque que les travailleurs ont montré par l'exemple ce que l'unité et la cohésion sont à même de conquérir, en dépit de la résistance du capital. C'est ce fait précisément qui est mal vu du patronat et c'est contre cette puissance syndicale que la lutte a été engagée. On n'a qu'à considérer de plus près les 5 points que les entrepreneurs dans l'industrie du port ont proposés, le 20 mai dernier, au syndicat pour voir cette assertion confirmée. Dans ses propositions, le patronat réclamait, entre autres choses, qu'à l'avenir les ouvriers ne se refusent plus à travailler avec des non-syndiqués. Il y a sans dire que ses conditions comportaient également une série d'avilissements notables des conditions de travail, tel que, par exemple, la suppression du salaire minimum en cas de travail à la tâche; il est certain, cependant, que dans ce domaine les employeurs auraient fait des concessions, car leurs bénéfices pendant la période qui a précédé la lutte ont été si importants que la question des salaires ne saurait justifier, ni expliquer que le patronat coure le risque d'une suspension totale du travail. Ce qui était autrement important pour lui, c'était de récupérer toute liberté concernant le choix de la main-d'œuvre et de battre de la sorte une brèche dans la forteresse syndicale qui, depuis longtemps, le gênait.

Des tentatives dans ce sens ont déjà été entreprises dans le temps, mais l'exécution du projet a toujours été différée. A présent, cependant, le moment semblait propice au patronat pour passer à une attaque générale. Il escomptait apparemment que l'inflation aurait affaibli les caisses du syndicat ouvrier, ainsi que celles du mouvement syndical français tout entier, en une mesure telle, qu'une résistance énergique de la part des ouvriers du port ne serait plus à craindre. Ses calculs ont cependant été déçus. Comme un homme, les ouvriers se dressèrent contre les prétentions du patronat; comme un homme, ils déposèrent le travail, transformant le port de Dunkerque, généralement si

animé, en un lieu de silence inquiétant. C'est à présent une lutte de la faim que les employeurs de Dunkerque mènent contre les ouvriers qui chôment. Il est vrai que cette lutte leur cause également des pertes, mais en premier lieu, leurs bénéfices d'hier sont là pour soigner que leurs tables soient toujours couvertes et en second lieu, ils espèrent que ces pertes passagères ne seront pas supportées en vain. Leur puissante alliée dans la lutte contre les travailleurs, la faim, réussira bien à transformer en docilité, l'orgueil des travailleurs.

C'est ainsi qu'ils raisonnent et, en effet, leur espoir n'est pas sans motif. Les ouvriers de Dunkerque souffrent la misère. La faim frappe à coups redoutables à leurs portes et ils seront contraints de capituler, si les autres travailleurs ne font pas acte de solidarité en les secourant. Beaucoup de secours ont été jusqu'ici envoyés à Dunkerque. Non seulement les ouvriers des autres ports français, mais également les travailleurs français d'autres industries font ce qu'ils peuvent pour atténuer les souffrances et la misère des camarades de Dunkerque qui résistent avec acharnement. Les organisations des ouvriers des transports adhérentes à l'I.T.F. n'ont pas manqué non plus d'accorder leur aide; l'Internationale Syndicale Rouge et les organisations russes des transports ont aussi envoyé des sommes importantes, mais il faut qu'il soit fait davantage, si l'on veut décevoir les espérances du patronat et obtenir que le port de Dunkerque puisse continuer à constituer un des points de résistance dans le front de combat syndical qui va de Cuxhaven à Dunkerque.

La Fédération Syndicale Internationale a commencé un mouvement de secours en faveur des mineurs anglais. L'I. T. F. fait appel aux organisations adhérentes pour qu'elles s'efforcent à contribuer dans la mesure de leurs moyens au succès de ce mouvement.

Ernest Bevin au sujet la grève anglaise de sympathie.

Fin juillet, «The Record», l'organe de l'Union anglaise des Ouvriers des Transports et des Ouvriers non-spécialisés (Transport and General Workers' Union), a paru à nouveau pour la première fois depuis le déclenchement de la grève anglaise de sympathie. Ce numéro ouvre pour l'organe en question une nouvelle ère, l'étendue en ayant été augmentée à 32 pages et quelques autres améliorations techniques ayant été introduites.

La couverture est ornée d'un dessin représentant le nouveau siège social que l'organisation vient de faire construire. Un article de ce numéro, de la main d'Ernest Bevin, le Secrétaire général de l'organisation, mérite une attention toute particulière. L'auteur y traite les causes du conflit minier, les circonstances ayant mené à la déclaration de la grève générale et la part prise à ce mouvement par l'Union des Ouvriers des Transports. Nous connaissons déjà la mesure considérable dans laquelle l'organisation en cause a été englobée dans la lutte, mais l'article de Bevin nous donne une image frappante de cette participation et nous eslimons

par conséquent, qu'une reproduction des parties essentielles s'impose.

L'article commence par un salut à tous les membres ayant participé à la grande lutte et ajoute cette phrase: «Nous avons vécu une période admirable et nous ne regrettons rien.»

La lutte aurait-elle pu être évitée? Bevin nous donne la réponse que voici:

«Nous croyons que la lutte était inévitable; que le défi *devait* être relevé et, le mouvement fut-il ou non conduit avec sagesse, le fait reste et mérite d'être souligné que la grande masse des hommes était loyale et préparés à faire dans l'intérêt commun des sacrifices plus grands mêmes qu'ils ne les eussent fait pour eux-mêmes. En effet, beaucoup d'hommes qui pour leurs propres intérêts ne feraient jamais de grève, ont déposé le travail et ont tout risqué au profit des mineurs.»

La caractéristique essentielle qui impressionnera l'historien, c'est celui du *grand geste commun de fraternité*. Jugeant d'après certains discours qu'on entend et qu'on lit depuis la grève, l'on se demande si les mineurs apprécient bien à sa juste valeur le sacrifice qui a été fait pour eux.

Concernant la part prise par l'organisation à la lutte, l'auteur écrit:

«Donnant suite au mot d'ordre lancé, 350 000 de nos membres ont déclaré la grève. De toutes les organisations, la nôtre avait le plus grand contingent de grévistes. Le mouvement nous a coûté plus d'un demi-million de livres sterling, mais il est une réelle satisfaction de constater la fidélité admirable des syndiqués à l'égard de l'organisation, en dépit de tout, en dépit particulièrement du grand nombre de membres chômeurs, résultat de la continuation du conflit dans l'industrie minière.»

Depuis la levée de la grève, nous avons payé en secours 100 000 livres et nous avons déjà restitué 15 000 livres des sommes empruntées. Nous continuons à verser des secours aux hommes employés dans l'industrie minière et qui font partie de notre organisation comme suite à une récente fusion; ces secours nous coûtent à peu près 6000 livres par semaine. Nous sommes déterminés à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour continuer à payer un secours intégral à ces camarades travaillant dans l'industrie minière. . . .

Je suis heureux de pouvoir annoncer que nous n'avons eu à subir aucune perte de membres, bien que, sur les 350 000 qui ont répondu si brillamment à notre appel, environ 2000 ne soient pas encore définitivement réintégrés et qu'il faille continuer à nous occuper de ceux-ci. C'est un record remarquable dont tous les permanents et membres de l'Union ont le droit d'être fiers».

Bevin revient ensuite sur les événements qui ont précédé la grève et sur le cours de ceux-ci. Nous faisons suivre en son entier le passage en question de l'article, étant donné qu'il contient des éléments importants pour se former un jugement.

«En ce qui concerne la déclaration de la grève générale, j'ai déjà affirmé qu'elle était inévitable; néanmoins, on a l'impression que le mois précédant la grève aurait pu être mieux utilisé que ce ne fut le cas. Malheureusement, ce ne fut que le 27 avril (trois jours avant le fameux 30 avril), qu'à nous, membres du Conseil Général, fut posée la demande d'envisager la situation qui résulterait d'une rupture des négociations. «Jusqu'alors, le Comité Industriel s'était seul occupé de la question». (C'est l'auteur lui-même qui écrit cette phrase entre guillemets; nous rappelons à ce propos que, dans son introduction, il déclare que la continuation du conflit minier empêche d'émettre un libre jugement concernant toutes les questions se rapportant à la matière. — Réd.)

Lorsque le Conseil Général se réunit en séance plénière, le 27 avril, on nous soumit un rapport du Comité Industriel, en nous informant que les Comités Exécutifs des diverses organisations avaient été invités à une conférence. Auparavant, le Comité Industriel avait voté des résolutions dans lesquelles un appui était promis aux mineurs. On comprendra donc que dans un court espace de temps, une décision *devait* être prise. C'était là la situation devant laquelle s'est trouvée notre organisation.

Certaines personnes qui nous critiquent, nous racontent à présent que ce qui était nécessaire, c'était uniquement de déclarer le boycottage du transport de charbon. Nous avons agi de la sorte en 1921 et ce mouvement a abouti à un échec. Il est très facile pour ceux qui ne se trouvent pas à des postes responsables au sein des organisations, de donner des conseils. La question est toute autre, lorsqu'il s'agit de mettre le conseil en pratique.

La suggestion a également été émise de limiter le secours à un appui financier. Un secours financier n'aurait pas servi à grand'chose. En plus, il fallait tenir compte de l'élément psychologique auprès des propres membres qui se rappelaient toujours le «vendredi noir» et parmi lesquels la crainte et la suspicion persistaient qu'une chose analogue pourrait se répéter. Il y avait aussi le facteur de l'atmosphère créée par le ministre de l'Intérieur, M. Joynson Hicks, qui pendant neuf mois n'avait parlé que de «batailles», en brandissant sa canne et suscitant la conviction qu'une lutte était inévitable. Tout cela n'avait pas manqué de faire impression et avait pénétré les travailleurs du pays entier. Il ne faut pas oublier non plus que, sans vouloir discuter les avantages ou les désavantages d'une grève générale, il y aurait toujours eu, par suite du lock-out des mineurs, des luttes spontanées un peu partout dans le pays, ce qui aurait produit l'anarchie dans nos rangs. Le Conseil Général avait à tenir compte de tous ces éléments et dans un délai de 24 heures, la conférence des Comités Exécutifs devait se réunir. Ceux d'entre nous qui jusque là n'avaient pas pu voir derrière les coulisses, croyaient que l'unique façon de faire face à la situation c'était de nous mettre à la hauteur de celle-ci et d'occuper notre place de manière aussi ferme et aussi organisée que possible.

Était-ce une faute? J'affirme que non. Pour commencer, la suite donnée au mot d'ordre, pour ne parler que de cela, était une splendide manifestation de solidarité. A partir de ce mardi matin, 4 mai, personne n'a pu dire que la grève a été un échec. Une grève ne peut pas se dire un échec, parce que, à un moment donné, vous n'obtenez pas exactement tout ce à quoi le mouvement visait. C'était un mouvement discipliné, le plus admirable que le monde ait jamais vu; sous une provocation réelle de la part des policiers et plus tard même des militaires. Nous avons appris, en effet, que la grande difficulté à laquelle se heurtait le Gouvernement, c'était de trouver le prétexte permettant de lâcher sur nous les forces militaires qu'il avait préparées; il n'a pas pu trouver le prétexte voulu: la discipline eut le dessus.

Et cependant, il y a parmi ceux qui disent que la grève a été un échec, certaines gens qui nous apportèrent le mémoire Samuel, en nous le recommandant comme un brillant résultat de la grève et comme un document, offrant une solution acceptable du problème. Le vote émis concernant la levée de la grève eut comme base le mémoire Samuel et le rapport qui y était annexé. Tout le monde comprendra évidemment qu'un mouvement de cette ampleur ne peut pas être mené pendant un temps illimité; après une certaine période, il était condamné à échouer. C'était le premier de son espèce dans notre pays; il n'avait aucunement été préparé. L'organisation en était improvisée et le mouvement était porté par une grande vague d'émotion et d'indignation contre la tentative d'utiliser l'arme du lock-out pour contraindre par la faim les mineurs à capituler et à accepter des conditions qui leur semblaient injustes. C'est cet aspect de la lutte que les critiques semblent souvent perdre de vue. Et tandis que nos «intellectuels» qui n'ont jamais de leur vie fait la grève, ni comme simples

membres, ni comme dirigeants, se mettent à critiquer notre mouvement, disons tout de suite en notre faveur ceci: le Gouvernement avait préparé et organisé et fait des projets pendant des mois entiers, mais le mouvement travailliste s'est organisé lui-même avec une rapidité et une efficacité, et dans un espace de temps qui n'ont pas de précédent et ce mouvement se trouva être d'une valeur réelle. La manière dont les travailleurs de l'industrie des transports se sont organisés, est une preuve de génie que ceux qui ne sont pas dans le métier ne comprendront et n'apprécierons jamais.

Il ne faut pas oublier, en dépit de toutes les affirmations de «plus jamais», que rien au monde ne s'est jamais produit qui ne se produira pas à nouveau sous une forme ou l'autre. D'autres viendront, quand nous aurons disparu et se trouveront en face de problèmes plus difficiles à résoudre que celui-ci et ils diront qu'ils savent faire mieux que nous n'avons fait. . . .

Si cette manifestation considérable avait eu lieu avant le rétablissement de l'étalon-or, on aurait accordé plus d'attention à ses effets sur l'industrie minière et sur les autres industries d'exportation; elle aurait eu une influence stabilisante, en empêchant cet acte irréfléchi qui a coûté si cher au pays. Toutefois, même à présent, la classe gouvernante de ce pays qui, en fin de compte, sait quand elle doit se retirer pour sa propre sécurité, sera obligée par cette grande manifestation d'unité à accorder plus d'attention aux conséquences de sa politique que jusqu'à présent. Elle a donné lieu à un nouvel alignement des forces. Politiquement parlant, l'effet en a été de faire disparaître des barrières qui existaient au sein de la classe ouvrière et d'unir les travailleurs, plus que tout autre événement au cours du siècle dernier dans le domaine économique et politique. Bien que la lutte n'eut aucun fin politique (personne ne songeait à renverser la Constitution), il est parfaitement vrai que le gouvernement se battait contre nous. Nous avons contre nous les forces coalisées du gouvernement et des propriétaires de mines et c'était au fond le patronat des mines qui avait tracé les directives, estimant qu'il pouvait, à son gré, priver la nation du charbon et des forces industrielles et la contraindre à s'incliner devant sa volonté, aussi bien que les travailleurs réellement occupés dans l'industrie. Lorsque nos membres entendent parler les politiciens, y compris des militants travaillistes, et qualifier le mouvement comme visant à «soumettre la nation par la faim», ils ne doivent jamais oublier que l'unique arme que le patronat a coutume d'utiliser pour faire valoir sa puissance et sa domination, c'est l'arme de la faim, la possibilité de vous dire, à vous, vos femmes et vos enfants: «Mourez de faim, si vous refusez de vous soumettre à ma volonté.»

Certains d'entre nos membres ont souffert. La grande masse d'entre eux a su maintenir ses conditions et faire respecter les contrats; l'organisation a sauvegardé son unité. Nous aurions pu épargner notre argent, mais . . . nous aurions perdu notre âme!»

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Session du Comité Exécutif de l'I.T.F.

Les 19 et 20 juillet dernier, eut lieu à Amsterdam la session trimestrielle du Comité Exécutif qui s'est occupée principalement de la préparation du prochain Congrès général. A l'exception du camarade Forstner, empêché pour cause de maladie, tous les membres du Comité Exécutif ainsi que les deux Secrétaires, étaient présents. Les deux membres du Comité Directeur faisaient défaut.

Après examen et approbation du rapport moral du Secrétariat, l'Union centrale allemande des Mécaniciens et Chauffeurs fut admise dans l'I.T.F. pour sa section des transports (5 000 membres). L'adhésion de l'Union générale de la Marine roumaine fut provisoirement rejetée, étant donné que l'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie, affiliée à l'I.T.F., organise également des marins, que l'Union en question a négligé d'envoyer ses Statuts et qu'il faut donc obtenir des renseignements plus détaillés concernant son attitude à l'égard du mouvement syndicaliste.

Un échange de vues prolongé eut lieu au sujet du conflit du travail en Grande-Bretagne, les discussions restant presque exclusivement limitées au mouvement de secours international. Le Secrétaire général reçut mission de soumettre un rapport circonstancié sur la question au Congrès de Paris afin que celui-ci puisse la discuter dans les détails.

L'ordre du jour définitif pour le prochain Congrès fut ensuite arrêté. L'assemblée décida que si possible, un économiste connu serait

invité à présenter au Congrès un rapport sur la situation économique mondiale. Au nom du Comité Exécutif, quelques modifications nécessaires aux Statuts seront proposées au Congrès. La question du statut des Secrétaires et du personnel du Secrétariat ne put être discutée, la Commission créée par le Comité Exécutif pour rapporter sur ce point n'ayant pas soumis de propositions. Pour terminer, quelques demandes de secours furent discutées.

La prochaine assemblée du Comité Exécutif se réunira immédiatement avant le Congrès de Paris.

Le Congrès de Paris (15 au 21 septembre 1926).

L'ordre du jour définitif du Congrès a été arrêté et envoyé aux organisations. Il comporte les points suivants:

1. Discours de bienvenue du Comité de réception.
2. Discours d'ouverture du Président de l'I.T.F.
3. Election du Bureau du Congrès.
4. Vérification des mandats.
5. Fixation de l'ordre des travaux.
6. Rapport moral du Comité Exécutif.
7. Rapport financier.
8. Le conflit minier en Grande-Bretagne.
9. Discussion des propositions présentées.
10. Modifications aux Statuts.
11. Fixation de la cotisation.
12. Sièges de l'I.T.F.

13. a) Choix des pays parmi les représentants desquels seront désignés les membres du Conseil Général et du Comité Exécutif.
 b) Election des membres titulaires et suppléants du Conseil Général.
 c) Election du Comité Exécutif.
 d) Election des Secrétaires.
14. Fixation du pays où se tiendra le prochain Congrès.

Cotisations.

Sont encore rentrées les cotisations suivantes:

Union des Cheminots autrichiens	fl.	1.296.—
Union des Cheminots norvégiens	"	319.50
Fédération allemande du Trafic	marks	10.000.—
Association des Employés des Chemins de fer anglais	£	164.—
Fédération des Cheminots argentins	fl.	3.000.—
Union des Mécaniciens et Chauffeurs allemands	"	150.—
Union des Cheminots danois	"	551.28
Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux	frs.	4.000.—



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

BULGARIE. (suite).

IX. La réglementation des salaires.

Les salaires sur les chemins de fer bulgares se composent des salaires de base et de diverses allocations qui y ont été ajoutées après la guerre.

Les salaires de base sont réglés de façon uniforme pour tous les salariés de l'Etat, y compris les cheminots. Le personnel est classé à cet effet en 6 catégories, subdivisées chacune en dix classes d'ancienneté. Les salaires sont payés mensuellement en comptant un mois pour trente jours; seuls les ouvriers provisoires sont payés à la journée.

Nous faisons suivre ci-dessous le classement de quelques groupes du personnel afin d'indiquer quelles sont les normes suivies pour le classement en catégories.

Appartiennent entre autres:

à la catégorie VI: les aiguilleurs, gardes-freins, cantonniers, garçons de bureau, nettoyeurs, hommes d'équipe etc.

à la catégorie V: les chefs de trains sans formation théorique, mécaniciens n'ayant pas fait d'études techniques, conducteurs, chauffeurs, comptables, piqueurs, gardes-wagonniers etc.

à la catégorie IV: les mécaniciens, chefs de trains, chefs de bureau de marchandises, employés du service commercial, ouvriers spécialistes des ateliers et des dépôts de locomotives, visiteurs etc.

à la catégorie III: les contrôleurs des constructions métalliques etc.

à la catégorie II: les contrôleurs des recettes et décomptes, chefs de section dans les ateliers, chefs des gares et des bureaux de marchandises de Sofia, Plovdiv, Varna, Roussé, Gorna, Orehovitza et Bourgas, ingénieurs adjoints, chefs des ateliers, ingénieurs, inspecteurs etc.

à la catégorie I: le directeur général, les sous-directeurs, chefs des services de la direction générale, chefs de l'atelier de Sofia etc.

Ci-dessous un tableau des salaires de base par mois pour les diverses catégories et les classes d'ancienneté. Le passage d'une classe dans une classe supérieure a lieu après trois années de service.

Les chiffres placés verticalement indiquent la catégorie, ceux placés horizontalement indiquent la classe.

	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
VI.	600	640	690	730	780	820	870	910	960	1000
V.	720	760	810	850	900	940	990	1030	1080	1120
IV.	880	920	970	1010	060	1100	1150	1190	1240	1280
III.	970	1010	1060	1100	1150	1190	1240	1280	1330	1370
II.	1150	1190	1240	1280	1330	1370	1420	1460	1510	1550
I.	1500	1560	1630	1700	1770	1850	1930	2010	2090	2170

Une allocation familiale dont le tableau ci-dessous indique le montant, s'ajoute à ces salaires de base:

	Célibataires	Agent mariés			
		sans enfants	ayant 1-2 enf.	ayant 3-4 enf.	ayant 5-6 enf.
VI.	50	100	150	200	250
V.	100	150	200	250	300
IV.	150	200	250	300	350
III.	200	250	300	350	400
II.	250	300	350	400	450
I.	300	350	400	450	500

On paye en outre un sursalaire qui varie de 30 à 600 levas par mois et dont le montant dépend de l'importance du service.

Un autre élément du salaire est constitué par le supplément proportionnel qui s'élève à 65 % du montant obtenu par l'addition du salaire de base, du sursalaire et de l'allocation familiale.

Tandis que la réglementation décrite plus haut se rapporte à tous les salariés de l'Etat, le personnel des chemins de fer touche encore une allocation, dite supplément personnel. Ce supplément est versé d'un fonds spécial qui a été créé en vertu de l'article 67 de la loi concernant les salariés de l'Etat. Cet article dit: «Les serviteurs de l'Etat et des institutions et régies de l'Etat peuvent toucher des primes et des tantièmes dont le montant dépend de la production ou des bénéfices et sera réglé conformément aux lois spéciales concernant le service». Pour commencer, l'application dudit article aux chemins de fer a été refusée jusqu'à ce que, après la révolution du 9 juin 1923, un nouveau ministre des chemins de fer (socialiste) eut créé, sur les instances de l'organisation, une commission chargée de trouver une solution pratique à la question. Cette commission proposa une réglementation sur la base que voici, sanctionnée par un arrêté royal du 9 juillet 1923.

Les suppléments sont payés d'un fonds créé par des taxes spéciales prélevées sur les tarifs. Ce fonds sert en première ligne à payer les indemnités en cas d'accident, les subventions et les gratifications. Le montant restant est distribué comme suit:

1) un montant d'un maximum de 300 levas par mois est payé à chaque agent des chemins de fer, y compris le Directeur général et le Ministre;

2) le montant restant est distribué aux agents dans la mesure du traitement qu'ils touchent (salaire de base plus toutes les allocations).

Les indemnités en question sont payées aux voyageurs, victimes d'un accident dû à la faute des chemins de fer; elles se montent:

a) en cas d'accident mortel à 50 000 lévas; b) en cas de mutilation à 30 000 lévas au maximum.

Pour les agents des chemins de fer ayant encourus un accident dans l'exercice de leurs fonctions, les taux des indemnités sont les suivants:

a) en cas d'accident mortel 50 000 lévas;
b) en cas de mutilation 50 000 lévas au maximum.

En cas d'accident mortel, les ayants-droit touchent les secours ci-après:

Catégories V et VI	20 000 lévas
„ III et IV	30 000 „
„ I et II	35 000 „

Pour les ayants-droit des agents qui ne sont pas classés dans une de ces catégories, l'allocation est de 40 000 lévas.

Des montants analogues sont versés à la famille des agents qui ont été mis à la retraite pour cause de maladie ou dont le décès est la conséquence d'une maladie contractée pendant le service, à condition que le décès se soit produit dans un délai d'un an après la mise à la retraite.

Le même fonds sert à payer des subventions versées au moment de la mise à la retraite, à moins que celle-ci ne soit la conséquence d'une mesure disciplinaire. Le montant de cette subvention est réglé comme suit:

Agents	Catégories			non classés dans une catégorie
	V et VI	III et IV	I et II	
ayant au moins 30 années de service	5 000	8 000	12 000	15 000
ayant de 25 à 30 années de service	10 000	12 000	15 000	20 000
ayant de 30 à 35 années de service	15 000	20 000	25 000	30 000
ayant plus de 35 années de service	20 000	25 000	30 000	35 000

Des gratifications sont versées aux agents et également à des particuliers qui ont réussi à découvrir ou à prévenir des vols, des dégâts etc. ainsi qu'à ceux qui ont fait preuve d'une présence d'esprit ou d'un courage remarquables. Elles peuvent se monter de 200 à 500 lévas et sont également payées du fonds sus-visé.

Pour l'année budgétaire 1925/26, le Parlement a voté un crédit de 350 millions de lévas qui devait être distribué parmi les salariés de l'Etat, selon de certaines normes. Primitivement, les cheminots devaient être exclus du bénéfice de ce crédit, ce qui était justifié par l'allégation qu'ils touchaient déjà le supplément personnel mentionné plus haut. Sur les instances de l'Union des Cheminots, cette allocation supplémentaire a été également accordée aux agents des chemins de fer. Le crédit de 350 millions de lévas a alors été distribué selon les normes du tableau ci-après:

Catégories	Classes									
	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
VI.	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280
V.	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400
IV.	410	425	450	355	470	485	500	515	530	545
III.	715	730	745	760	775	790	805	820	835	850
II.	1420	1440	1410	1480	1500	1520	1540	1560	1580	1600
I.	2320	2340	2360	2380	2400	2420	2440	2460	2480	2500

Le personnel des chemins de fer n'a reçu que 65 % des montants cités, tandis que les agents des P.T.T. ont touché 90 %.

Primes.

Diverses catégories du personnel ont droit, en outre du salaire et des allocations, à certaines primes.

Pour le personnel des trains et de la locomotive, celles-ci sont fixées d'après le service fourni. Sur les lignes à voie normale et sur celles d'une largeur de 75 cm., les primes s'élèvent pour:

a) les contrôleurs de locomotive et des trains			
sur trains rapides et express de voyageurs	à 0.30 léva	par km.	
„ autres trains	„ 0.42	„	„
b) les mécaniciens, chef de trains et chauffeurs			
sur trains rapides et express de voyageurs	„ 0.20	„	„
„ autres trains	„ 0.30	„	„
c) les conducteurs, gardes-waggonniers et gardes-freins			
sur trains rapides et express de voyageurs	„ 0.14	„	„
„ autres trains	„ 0.20	„	„
d) les nettoyeurs			
sur tous les trains	„ 0.10	„	„

Sur les trains de matériaux, de ballast, etc. les primes varient selon la durée du travail et s'élèvent pour:

a) les mécaniciens, chefs de trains et chauffeurs à 1,80 léva par heure;

b) les gardes-waggonniers et gardes-freins à 1,20 léva par heure.

Pour les services des manœuvres dans les gares, les primes sont également calculées d'après la durée de service fourni.

Sur les lignes à voie étroite d'une largeur de 60 cm., les indemnités de parcours pour les catégories susmentionnées ont été fixées comme suit: a) et b), sur tous les trains 0.60 léva par km. c) 0.52 et 0.30 léva par heure.

Le personnel des trains touche également des primes d'économie de combustible. L'économie réalisée n'est bonifiée aux mécaniciens et chauffeurs que dans une mesure de 20 %, soit de 20 lévas per tonne. Lorsque, par contre, le combustible utilisé excède l'emploi normal, le personnel doit payer le surplus à la valeur totale au prix d'achat (actuellement 380 lévas la tonne).

En cas de déplacement, les agents ont droit au transport gratuit pour leur famille et pour leurs biens.

En cas d'intérimat dans une fonction mieux rétribuée, un agent continue à toucher le salaire attaché à la catégorie et à la classe auxquelles il appartient. Lorsque l'intérimat doit être effectué dans une autre localité que le domicile du remplaçant, il a droit à des allocations journalières.

D'après les statistiques officielles, les prix suivants étaient en vigueur en Bulgarie:

une paire chaussures (avril 1925)	500 à 600 lévas
un complet de confection (avril 1925)	1500 à 2000 „
un kilo de pain blanc (mai 1925)	12,75 „
un kilo de pain noir	9,90 „
un kilo de viande de bœuf	26,22 „
un kilo de saindoux	56,34 „
un litre de lait	7,60 „
un kilo de fèves	10,— „
100 kilogrammes de charbon	60,— „

L'indice du coût de la vie a monté, lorsqu'on indique par 100 les prix de la période de 1901 à 1910, à 129 en 1913, à 132 en 1914, à 161 en 1915, à 2456 en 1920, à 2524 en 1921, à 3495 en 1922, à 3258 en 1923, et à 3717 en 1924. En juin 1925, il avait déjà monté à 4387.

(Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre, ainsi que dans d'autres parties du rapport, se rapportent à l'époque où 139 lévas bulgares valaient un dollar).

Les retenues suivantes sont faites sur les salaires:

- 8 % pour la caisse des pensions;
- 1 % pour le service sanitaire;
- 4 % pour l'impôt sur le revenu.

Les retenues sont calculées sur le salaire de base, augmenté du sursalaire. Avant de faire la retenue pour l'impôt sur le revenu, on déduit un montant de 1500 lévas qui n'est pas imposable.

Une autre retenue est effectuée, du fait que les salaires sont établis de façon générale en calculant le mois à 30 jours. On retient donc au fond 5 salaires journaliers: le montant en sert pour payer la taxe municipale sur les routes que tout le monde est obligé de verser. Celui qui ne paye pas en argent, peut satisfaire à ses devoirs par dix journées de travail.

X La réglementation des retraites et secours en cas de maladie.

Indemnité de maladie et de funérailles.

En vertu de la loi sur les salariés de l'Etat, chaque agent a droit en cas de maladie vérifiée à un maximum de trois mois de congé avec continuation de son salaire intégral. En cas de maladie grave, le congé peut être étendu à six mois, à condition que l'agent ait accompli au moins trois années de service.

Un congé de maladie de plus d'un mois, ne peut être accordé que sur le préavis d'une commission composée de deux médecins (dont l'un au moins doit être fonctionnaire de l'Etat) et d'un représentant du service dans lequel travaillait l'intéressé.

Il existe, pour le personnel des chemins de fer, un service sanitaire spécial où les agents peuvent se faire examiner et obtenir des médicaments. En cas de maladie grave, les médecins des chemins de fer se rendent au domicile du malade.

Lorsqu'un agent des chemins de fer meurt en état de pauvreté, sa famille ou bien les personnes qui ont eu soin de lui, touchent une indemnité de funérailles de 5000 lévas au maximum. Lorsque l'agent meurt avant d'avoir acquis des titres à la retraite, les ayants-droit touchent du trésor public, en outre de l'indemnité de funérailles, un secours s'élevant au salaire de trois mois, à condition que le décédé ait accompli cinq années de service.

Des secours sont en outre versés du fonds spécial dont il a été question dans le chapitre précédent.

Pensions.

Le règlement des pensions est le même pour tous les salariés de l'Etat. Il existe deux espèces de pensions:

- a) les pensions de retraite, versées par la Caisse des pensions;
- b) les pensions d'invalidité, versées par l'Etat.

Le bénéfice d'une espèce de pension n'exclut pas celui de l'autre. Lorsque une veuve bénéficie d'une pension personnelle, la pension du mari est cependant réversible. Les orphelins héritent également des titres à une pension de la part des deux parents.

Pension de retraite.

La pension de retraite ne peut pas excéder le salaire annuel moyen des trois dernières années de service. Son montant maximum a été fixé à 18 000, son montant minimum à 1 200 lévas.

Les pensions des retraités ayant dépassé l'âge de 60 ans sont augmentées de 20 % et peuvent excéder un montant annuel de 18 000 lévas.

Les années de service accomplies en temps de guerre comptent double pour le calcul de la retraite.

Le droit à la retraite est acquis après 25 années de service. Un agent qui a atteint l'âge de 50 ans peut faire valoir des titres à la retraite, s'il a accompli 20

années de service. Les agents licenciés par ordre des autorités, ont également droit à la retraite s'ils ont effectué 20 années de service.

Peuvent être mis à la retraite après 15 années de service: les chauffeurs de locomotive, les chauffeurs de navire et les agents malades. (Les aviateurs peuvent faire valoir des titres à la retraite après 10 années de service).

Le montant de la pension de retraite est calculé comme suit:

Le montant moyen annuel touché pendant les dernières six années de service est divisé par 35 et multiplié par le nombre d'années de services accomplies. Pour chaque année de service accomplie en sus de 25 ans, le diviseur est diminué d'une unité, jusqu'à un minimum de 30, en cas de 30 années de service ou davantage. Le calcul est effectué sur la base du salaire de base, augmenté du sursalaire (voir chapitre IX). Les allocations familiales, les suppléments personnels et les suppléments proportionnels, ainsi que les indemnités de parcours et les primes d'économie, n'entrent donc pas en ligne de compte pour la calcul de la retraite.

Lorsque le montant établi de la sorte est inférieur à celui qu'on obtient en divisant le total des salaires touchés par le diviseur prescrit, ce dernier montant est adopté pour le paiement de la pension.

La pension ainsi établie est augmentée de 2 % pour chaque année de service au-dessus des 25 ans, y compris les années de guerre.

Pension d'invalidité.

La pension d'invalidité est accordée:

- a) à l'agent qui subit, dans l'exécution de son service, des dommages physiques ou qui tombe malade et perd entièrement ou en partie — pour 20 %, au minimum — sa capacité au travail;
- b) aux ayants-droit d'un agent bénéficiaire d'une pension d'invalidité.

La pension d'invalidité est calculée sur la base du salaire touché en dernier lieu. En cas d'invalidité totale, elle s'élève à 100% de ce montant; en cas d'invalidité partielle, ce montant est diminué proportionnellement au degré de l'invalidité.

Pension de veuve et d'orphelins.

Une veuve sans enfants mineurs touche la moitié de la pension du mari. Lorsqu'elle a des enfants mineurs, elle touche 40 % et, en plus, 20 % par enfant, le montant total de la pension ne pouvant excéder toutefois celui de la pension du décédé.

Une veuve sans enfants touche 40 % de la pension du mari. Lorsqu'une veuve se remarie, elle perd ses titres à la pension. Les enfants continuent à bénéficier de la pension, à savoir les fils jusqu'à l'âge de 21 ans et les filles jusqu'à leur mariage ou jusqu'à l'âge de 25 ans au plus tard.

Les orphelins de père et de mère touchent les pourcentages suivants de la pension du père: 50 % pour un seul orphelin, 75 % lorsqu'il y a deux orphelins et 100 % lorsqu'il y a trois orphelins ou davantage.

Lorsque l'agent décédé ne laisse ni femme, ni enfants, les parents peuvent bénéficier d'une partie de la pension à laquelle il aurait eu droit.

Les pensions sont fixées par la Commission des Pensions auprès de la Direction des Dettes publiques, sur la base des documents présentés. Elles sont payées au début de chaque trimestre. La Caisse des pensions des salariés de l'Etat se trouve sous le contrôle direct du ministre des Finances et est administrée par la Direction des Dettes publiques. Le personnel ne participe pas à l'administration et n'a aucun droit de contrôle.

Les revenus de la Caisse des pensions consistent en:

- 1) intérêts du capital;
- 2) retenues de 8 % sur les salaires et traitements de tous les membres;
- 3) retenues faites en cas d'avancement, quelqu'en soit motif;
- 4) amendes imposées aux agents membres de la Caisse;
- 5) subsides de l'Etat, donations et autres revenus de ce genre;
- 6) *subside annuel de 1 % des revenus réguliers.*

Les pensions ne peuvent être ni cédées, ni données en nantissement. Il est interdit de confisquer plus qu'un quart de leur montant.

Les bénéficiaires d'une pension touchent en outre de celle-ci, les allocations ci-après:

- a) 120 lévas sans égard au montant de la pension;
- b) 20 % de la somme totale de la pension et de la gratification de 120 lévas, s'il s'agit de pensionnés âgés de moins de 50 ans; 50 % de ladite somme s'il s'agit de pensionnés entre 50 et 60 ans et 70 % s'il s'agit de pensionnés ayant plus de 60 ans

Le Congrès de la Fédération suisse des Cheminots.

On nous écrit de la part de la Fédération suisse des Cheminots:

Les 3 et 4 juillet 1926, le Congrès ordinaire de la Fédération suisse des Cheminots s'est réuni à Berne. Le Congrès dont il s'agit, c'est la réunion des hommes de confiance de la Fédération en son ensemble qui, conformément aux Statuts, a lieu toutes les années à la même époque à peu près et, en vertu d'une décision de 1922, toujours à Berne où se trouve le siège de l'organisation. Pour mieux comprendre la situation, il faut savoir que la Fédération suisse des Cheminots est composée de 9 sous-fédérations professionnelles, auxquelles il faut ajouter l'Union du Personnel retraité. Les sous-fédérations organisent tous les ans également leurs propres conférences, au cours desquelles sont traitées, en outre de questions administratives, les questions intéressant la catégorie professionnelle. Lors de ces assises, un des permanents de l'organisation centrale, comme règle le Secrétaire général, présente un rapport sur la situation syndicale générale, en tenant compte et en faisant allusion aux questions touchant tout particulièrement la catégorie dont il s'agit. De la sorte, un travail préparatoire précieux est effectué pour le Congrès de la Fédération et celui-ci est exempté de la discussion des questions nettement professionnelles; c'est ce qui permet de limiter la durée du travail à 2 jours.

Le Congrès de cette année s'est passé de façon tout à fait satisfaisante sous tous les rapports. Il a été caractérisé par la netteté avec laquelle l'unité et la cohésion de la Fédération se sont affirmées — témoignage frappant du fait que la conception de l'organisation unique englobant tout le personnel, depuis les ouvriers jusqu'aux fonctionnaires supérieurs, y compris le personnel des réseaux privés et les pensionnés (qui étaient également représentés au Congrès), a pris pied. Les questions de caractère nettement administratif, telles que l'examen du rapport moral, du rapport financier et du budget pour l'année prochaine n'ont pas pris beaucoup de temps. Après l'exposé des représentants français et allemand de la Commission de contrôle, les rapports furent approuvés sans discussion

avec des remerciements aux dirigeants syndicaux. Le budget qui est basé sur une cotisation annuelle de 21 frs., a été approuvé après un court débat. Le comptable de la Fédération présenta un rapport succinct sur l'activité de la caisse des secours et prêts, créée le 1er janvier 1926 et qui se développe dans le sens attendu. Le Congrès approuva ensuite quelques prélèvements sur la caisse de grève, nécessaires pour secourir certains agents des réseaux privés, victimes de mesures disciplinaires. Un montant plus élevé que l'année passée fut affecté à la Caisse des dispositions, une mesure qui se trouvait justifiée par le secours de 40 000 francs volé pour appuyer la grève générale anglaise. Pour terminer, le Congrès approuva de nouvelles dispositions concernant l'assistance judiciaire qui comportent une simplification des méthodes suivies jusqu'ici.

Comme toujours, l'intérêt des débats se trouva concentré autour du rapport du Secrétaire général, le camarade Bratschi, portant sur des questions syndicales. Cette fois encore, le rapport était divisé en deux parties. Dans la première partie, le rapporteur a traité, outre des questions d'importance secondaire intéressant les catégories professionnelles, de façon détaillée et approfondie, la situation générale. Ce faisant, il fit également allusion à la situation financière des chemins de fer fédéraux, au rendement de ceux-ci, ainsi qu'à la situation qui existe auprès des nombreuses compagnies privées. Parmi ces dernières, il y a encore certaines petites lignes dont les directeurs ont la naïveté de croire qu'ils peuvent éliminer l'organisation du personnel et refusent d'entrer en pourparlers avec les représentants de la Fédération. Dans les milieux des réseaux privés qui sont groupés dans l'Association suisse des entreprises de transport à laquelle seule la Ligne Rhélique, la deuxième ligne en importance, n'adhère pas encore, dans ces milieux la tendance existe de contourner les dispositions de la loi sur la durée du travail. La tentative d'introduire, comme autrefois, une loi séparée pour les réseaux privés et de maintenir la journée de neuf heures, a cependant échoué. Il faut donc que les réseaux privés se contentent des dérogations que leur permet le Département des Chemins de fer, sur la base des dispositions légales. Il faut convenir d'ailleurs que le Département en question fait preuve d'une grande latitude à leur égard. Voilà quelles étaient les questions de nature générale traitées dans un discours de deux heures.

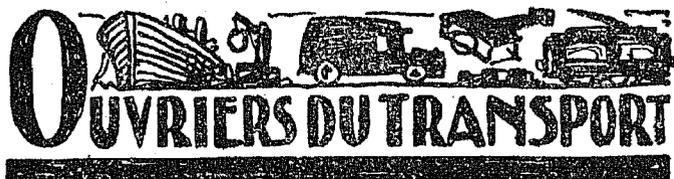
Le deuxième rapport du camarade Bratschi, présenté le dimanche matin et occupant également deux heures, traitait de la révision de la loi sur les salaires du personnel confédéral, ainsi que de la création d'une loi sur le statut des fonctionnaires fédéraux. L'orateur traita de façon objective le cours des délibérations au sein du Parlement, esquissa en termes précis, la situation et fit entendre une critique sérieuse contre l'attitude du Conseil fédéral en la matière. Il ajouta qu'un jugement définitif sur la loi devait être différé jusqu'à ce que le Conseil National se fût prononcé sur le projet entier, le Conseil des Etats en ayant déjà terminé la discussion. En ce qui concerne le statut disciplinaire du personnel, on peut dire que le résultat de la discussion du projet de loi en question dans le Conseil des Etats n'est point satisfaisant et qu'il faut que le Conseil National améliore considérablement le texte, si l'on désire qu'il remporte l'approbation du personnel confédéral. Dans sa péroraison, le rapporteur adjura les syndiqués d'être fidèles à l'organisation et adressa un chaleureux appel, longuement applaudi, aux jeunes agents, les encourageant à s'intéresser à l'organisation.

Les deux rapports qui furent vivement applaudis, constituaient une base excellente pour les discussions qui y firent suite. Les démarches et les mesures prises par les dirigeants syndicaux dans les diverses questions

furent approuvées par le Congrès. Tous les votes témoignaient de la confiance en l'organisation qui constitue une solide défense pour le personnel et une réelle puissance syndicale; aussi bien, groupe-t-elle plus de 90 % de l'effectif des chemins de fer. Une longue résolution dans laquelle le Congrès prit position par égard aux diverses questions discutées et traça pour les dirigeants syndicaux les directives à suivre dans l'ac-

complissement de leur tâche, fut adoptée à l'unanimité.

Pour terminer, le Congrès vota à l'unanimité une résolution invitant les membres à appuyer le mouvement en faveur d'une langue auxiliaire internationale et leur recommandant d'apprendre l'espéranto qui se trouve au premier plan.



Le nouveau contrat dans la navigation rhénane hollandaise.

Pendant tout un temps, les conditions dans la navigation rhénane hollandaise n'étaient régies par aucun contrat. La difficulté pour arriver à la conclusion d'un nouveau contrat était constituée par la revendication de l'Union néerlandaise des transports, réclamant qu'une clause relative au secours en cas de maladie y fût insérée. Le patronat se refusant pendant longtemps à faire droit à cette revendication et les ouvriers de leur côté insistant sur son insertion, l'ancien contrat expira sans être renouvelé, mais les conditions de travail restèrent telles quelles. Des négociations entamées à maintes reprises aboutirent à la conclusion, en juin dernier, d'un nouveau contrat, dans lequel une clause garantissant le secours en cas de maladie est insérée. Cette clause ne tient pas compte, il est vrai, de tous les désirs du personnel, mais elle constitue cependant un premier pas vers une mesure de protection ouvrière qui jusqu'ici avait été refusée avec acharnement par le patronat. Nous faisons suivre ici le contenu essentiel du nouveau contrat:

Salaires et conditions de travail.

A) Remorqueurs.

	Salaires minima par semaine
Capitaine	fl. 40.—
1er mécanicien	„ 33.50
2ème mécanicien	„ 33.30
Second breveté	„ 33.30
Second non-breveté	„ 32.40
Chauffeur	„ 32.40
Matelot de plus de 18 ans	„ 23.85
Matelot de 16 à 18 ans	„ 18.—

Sur les bateaux ayant une surface de chauffe de plus de 100 mètres carrés, le salaire hebdomadaire du capitaine et du premier mécanicien est augmenté d'un florin par 50 mètres carrés.

L'échelle des effectifs a été établie comme suit:

Sur les navires ayant une surface de chauffe jusqu'à 56 mètres carrés: capitaine, mécanicien et matelot (dans ce cas un supplément de 10 florins par voyage est accordé au mécanicien).

Sur les navires ayant de 57 à 65 mètres carrés de surface de chauffe: capitaine, mécanicien, matelot, aide-chauffeur.

Sur les navires ayant de 66 à 89 mètres carrés de surface de chauffe: capitaine, second, mécanicien, chauffeur.

Sur les navires ayant de 90 à 124 mètres carrés de surface de chauffe: capitaine, second, mécanicien, deux chauffeurs.

Sur les navires ayant de 125 à 159 mètres carrés de surface de chauffe: capitaine, second, matelot, mécanicien et deux chauffeurs.

Sur les navires ayant de 160 à 199 mètres carrés de surface de chauffe: capitaine, second, matelot, 1er et 2e mécanicien et 2 chauffeurs ou 1 mécanicien et 3 chauffeurs.

Sur les navires ayant 200 mètres carrés de surface de chauffe ou davantage: capitaine, second, 1 matelot, 1 mousse, 1er et 2e mécanicien et 2 chauffeurs (pendant les mois de juin, juillet, août et septembre 3 chauffeurs).

B) Chaland s rhénans.

	Salaires hebdomadaire
Jaugeant moins de 200 tx.	
patron	fl. 27.—
matelot	„ 17.10
Jaugeant de 201 à 600 tx.	
patron	„ 27.90
matelot	„ 18.90 à 20.70
Jaugeant de 601 à 900 tx.	
patron	„ 28.80
matelot	„ 22.50
mousse	„ 17.10
Jaugeant de 901 à 1350 tx.	
patron	„ 29.70
1er matelot	„ 23.40
2e matelot	„ 19.80
Jaugeant de 1351 à 2000 tx.	
patron	„ 32.40
1er matelot	„ 25.20
2e matelot	„ 22.50
Jaugeant de 2000 à 2500 tx.	
patron	„ 34.20
1er matelot	„ 26.10
2e matelot	„ 23.10
Jaugeant de 2501 tx. et au-dessus	
patron	„ 36.90
1er matelot	„ 27.—
2e matelot	„ 24.30
mousse	„ 18.90

Les matelots ayant le brevet de la navigation rhénane touchent un florin de plus par semaine.

Dispositions concernant le repos nocturne, jours de congé etc.

Un repos nocturne de dix heures doit être accordé entre six heures du soir et huit heures du matin, à régler dans les détails par le capitaine.

Après au moins deux jours de repos, un convoi peut se remettre en route sans tenir compte de l'heure d'arrivée. Le jour d'arrivée dans un port, les soutes doivent être remplies.

On ne commencera pas à chauffer avant cinq heures du matin dans le port d'attache.

Le personnel aura droit dans le lieu de son domicile à quatre jours de congé en deux mois consécutifs. Un jour de congé supplémentaire devra être accordé à Pâques, à la Pentecôte et à la Noël.

Un nouveau voyage ne sera pas commencé au port de départ en Hollande, le samedi après deux heures de l'après-midi ou le dimanche.

En cas d'escale dans un port, l'équipage ne pourra pas être astreint à fournir plus de huit heures de travail par jour, ces heures devant se trouver entre huit heures du matin et six heures du soir.

Secours en cas de maladie.

En cas de maladie de plus de trois jours, un secours est accordé à partir du jour où le paiement du salaire est suspendu. Ce secours se monte aux pourcentages suivants du salaire hebdomadaire:

	mariés	célibataires
de la 1ère à la 5e semaine	70 %	50 %
„ „ 6e à la 9e semaine	50 %	37½ %
„ „ 10e à la 13e semaine	35 %	25 %

On ne paye pas de secours pendant plus de 13 semaines consécutives. Lorsqu'un travailleur a touché un secours pendant 13 semaines consécutives ou pendant 13 semaines dans une année civile, il n'a droit à un nouveau secours que si la nouvelle maladie n'est pas une rechute de l'ancienne.

Durée du contrat.

Le nouveau contrat est valable jusqu'au 31 mai 1927.

L'activité de la Fédération allemande du Trafic en 1925.

L'annuaire de la Fédération allemande du Trafic pour 1925 vient de paraître. Comme toujours, une partie importante de la publication a été consacrée à un aperçu des événements de caractère économique et social qui se sont produits pendant la période en question, aperçu qui ne se borne pas à l'industrie des transports, mais qui s'étend à tous les événements de quelque importance. Afin de donner une idée de la multiplicité du contenu, nous reproduisons ci-après quelques en-têtes de la partie économique: Commerce extérieur, navigation maritime, pêche maritime, navigation intérieure — Acieries et sidérurgies, transport de charbon — La tendance vers la trustisation dans l'industrie métallurgique allemande et internationale — La chute des consortiums (effondrement de l'affaire Stinnes etc.) et les orientations récentes dans le mouvement de centralisation — Industrie et banque — Marché du travail — etc. etc.

Dans la partie générale, nous trouvons des considérations sur la politique des puissances mondiales, sur les accords de Locarno, la politique gouvernementale allemande, l'élection du président du Reich, «de mensonge de la revalorisation et le pillage des droits d'entrée et des impôts du cabinet Luther».

Nous reproduisons ci-après quelques renseignements des données très détaillées que contient le volume concernant le développement et l'activité de la Fédération.

Fin 1925, la Fédération groupait un total de 289.455 membres, contre 274.275, fin 1924. Sur ce chiffre, 51.189 avaient adhéré avant 1915. La grande majorité des membres (plus de 200.000) s'est affiliée après 1918.

Classé d'après les catégories professionnelles, l'effectif de fin 1925 se répartissait comme suit:

Commerce	99.451
Transports	36.715
Transport automobiles et aviation	21.899
Entreprises des ports et docks	25.001
Navigation fluviale et constructions hydrauliques	11.330
Navigation maritime	8.300
Tramways et chemins de fer d'intérêt local etc.	39.211
Postes et télégraphes	27.229
Service de nettoyage (inclus gens. de maison)	15.591
Théâtre et cinéma etc.	3.392
Divers	1.336
Total	289.455

L'effectif total comprenait 26.291 membres féminins.

Le nombre de grèves menées fut au total de 129. Elles s'étendirent à 2.205 entreprises et englobèrent 36.362 ouvriers et 1070 ouvrières. 111 grèves aboutirent à un succès, 18 échouèrent. Comme suite aux grèves menées, une augmentation moyenne du salaire hebdomadaire de 3 marks 95 fut obtenue pour 32.584 ouvriers et de 1 mark 94 pour 1006 ouvrières. Le total des salaires hebdomadaires augmenta grâce aux mouvements de grève de 128.555,50 marks pour les ouvriers et de 1.951,15 pour les ouvrières. 215 semaines de travail furent perdues au total.

La plupart des mouvements revendicatifs ne déterminèrent aucune suspension du travail. Il y eut au total 2940 de ces mouvements, englobant 50.373 entreprises occupant 419.097 hommes et 47.152 femmes. Dans 2821 cas, ces mouvements aboutirent à un succès. La moyenne du salaire hebdomadaire fut augmentée de 4,96 mark pour 400.379 travailleurs et de 2,90 mark pour 44.570 travailleuses. L'augmentation globale des salaires s'éleva à 1.974.768,95 marks pour les hommes et à 129.451,20 marks pour les femmes.

Signalons encore, pour terminer, 28 mouvements menés sans suspension du travail pour résister à des avilissements ou à des mesures disciplinaires projetées qui, à une exception près, aboutirent tous à un succès.

La Fédération conclut en 1925 un total de 217 contrats collectifs, pour 11.861 entreprises occupant 161.479 personnes. Dans 116 cas, il s'agissait de nouveaux contrats, dans 101 cas de renouvellements ou de prolongations. Au 1er janvier 1926 étaient en vigueur, 657 contrats collectifs relatifs à 3.474 entreprises occupant 457.574 personnes, contre, au 1er janvier 1925, 610 contrats, relatifs à 33.750 entreprises occupant 359.500 personnes.

Concernant les finances de la Fédération, l'annuaire fait observer: «Le développement de la situation financière atteste du renforcement, tant intérieur qu'extérieur, de la puissance de notre organisation.» Les rentrées augmentèrent d'un total de 6.693.859,16 marks en 1924, à 8.726.445,17 marks en 1925, ce qui signifie une augmentation de 30,4 %. Pendant la même période, les dépenses totales augmentèrent de 5.397.497,96 à 7.719.400,58 mark, soit de 43 %. La fortune nette de l'organisation se chiffrait fin 1925 à 2.406.721,26 marks, contre 1.489.676,67 fin 1924 et 193.000 à la fin de l'année d'inflation 1923.

Une somme de 2.213.460,87 marks fut dépensée en secours: elle se répartit comme suit:

	marks
Secours de chômage	403.347,02
Indemnité de maladie	660.392,87
Secours en cas de décès	22.095,60
Secours en cas de besoins spéciaux	99.627,01
Secours de grève	779.692,40
Secours aux victimes de mesures disciplinaires	41.305,81
Assistance judiciaire	102.604,61
Secours de voyage	4.395,55
Les organes de la Fédération coûtèrent au total	293.851,86

Le rapport en question en témoigne que, considérant tout l'un parmi l'autre, la Fédération du Trafic s'est remise des graves coups qui lui ont été portés pendant la période de l'inflation et est redevenue une organisation en mesure de mener énergiquement la lutte syndicale. La meilleure preuve de ce fait est constituée par l'augmentation des contrats collectifs, bien que le nombre d'entreprises et de travailleurs englobés se trouve encore bien au-dessous de la situation du 1er janvier 1923. (1576 contrats englobant 64.402 entreprises et 681.200 personnes).

Le développement du système des conseils d'entreprise a été moins favorable. Le nombre des conseils d'entreprise n'accuse pour ainsi dire pas de recul, comparé à celui de 1924; le nombre des hommes de confiance, par contre, a baissé de 2166 à 1850, contre 4705 en 1920, année en laquelle les représentants du personnel ont été élus pour la première fois. Il est possible que, par suite du manque de données de la part d'organisations locales, les chiffres publiés ne correspondent pas exactement à l'importance réelle des représentations du personnel, mais il est cependant indéniable que le mouvement des conseils d'entreprise

est encore très affaibli. «Ceci s'explique», ainsi expose le rapport, «en partie par les conditions économiques, mais également par le manque d'intérêt et l'indifférence de la part des salariés dans les entreprises petites et moyennes. Le chômage considérable a aussi exercé son influence et cela surtout dans les petites localités. Les travailleurs des petites localités, particulièrement des entreprises de moindre importance, n'ont souvent pas le courage voulu, en cette époque de crise économique, pour profiter des droits dont ils disposent, de peur d'être expulsés dans l'armée des sans-travails.»



Les conventions votées par la 9e Conférence internationale du Travail.

Convention concernant le contrat d'engagement des marins.

Article 1.

La présente Convention s'applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l'un des Membres ayant ratifié la présente Convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

Elle ne s'applique pas: aux navires de guerre, aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale, aux navires affectés au cabotage national, aux yachts de plaisance, aux bâtiments compris sous la dénomination de «Indian country craft», aux bateaux de pêche, aux bâtiments d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 mètres cubes et, s'il s'agit de navires affectés au «home trade», d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente Convention.

Article 2.

En vue de l'application de la présente Convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit:

a) le terme «navire» comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime;

b) le terme «marin» comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat;

c) le terme «capitaine» comprend toute personne ayant le commandement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;

d) le terme «navires affectés au home trade» s'applique aux navires affectés au commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

Article 3.

Le contrat d'engagement est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin. Des facilités doivent être données au marin, et, éventuellement, à son conseiller pour examiner le contrat d'engagement avant que celui-ci soit signé.

Les conditions dans lesquelles le marin signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente.

Les dispositions qui précèdent, concernant la signature du contrat, sont considérées comme observées s'il est établi par un acte de l'autorité compétente que les clauses du contrat ont été présentées par écrit à cette autorité et qu'elles ont été confirmées à la fois par l'armateur ou son représentant et par le marin.

La législation nationale doit prévoir des dispositions pour garantir que le marin comprend le sens des clauses du contrat. Le contrat ne doit contenir aucune disposition qui soit contraire à la législation nationale ou à la présente convention.

La législation nationale doit prévoir toutes autres formalités et garanties concernant la conclusion du contrat jugées nécessaires pour protéger les intérêts de l'armateur et du marin.

Article 4.

Des mesures appropriées doivent être prises, en conformité de la législation nationale, pour garantir que le contrat d'engagement ne contienne aucune clause par laquelle les parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles normales de compétence des juridictions.

Cette disposition ne doit pas être interprétée comme excluant, le recours à l'arbitrage.

Article 5.

Tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figurer et les conditions dans lesquelles il doit être établi.

Ce document ne peut contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication sur ses salaires.

Article 6.

Le contrat d'engagement peut être conclu soit à durée déterminée, soit au voyage, ou, si la législation nationale le permet, pour une durée indéterminée.

Le contrat d'engagement doit indiquer clairement les droits et obligations respectifs de chacune des parties.

Il doit comporter obligatoirement les mentions suivantes:

1° Les nom et prénoms du marin, la date de sa naissance ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance;

2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat;

3° La désignation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à servir;

4° L'effectif de l'équipage du navire, si la législation nationale prescrit cette mention;

5° Le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;

6° Le service auquel le marin doit être affecté;

7° Si possible le lieu et la date auxquels le marin sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;

8° Les vivres à allouer au marin, sauf le cas où la législation nationale prévoit un régime différent;

9° Le montant des salaires;

10° Le terme du contrat, soit:

a) si le contrat a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour l'expiration du contrat;

b) si le contrat a été conclu au voyage, la destination convenue pour la fin du contrat et l'indication du délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après arrivée à cette destination;

c) si le contrat a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer le contrat ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;

11° Le congé payé annuel, accordé au marin après une année passée au service du même armement, si la législation nationale prévoit un tel congé;

12° Toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

Article 7.

Lorsque la législation nationale prévoit qu'il y aura à bord un rôle d'équipage, elle doit indiquer que le contrat d'engagement sera transcrit sur le rôle d'équipage ou annexé à ce rôle.

Article 8.

En vue de permettre au marin de s'assurer de la nature et de l'étendue de ses droits et obligations, la législation nationale doit prévoir des dispositions fixant les mesures nécessaires pour que le marin puisse se renseigner à bord de façon précise sur les conditions de son emploi, soit par l'affichage des clauses du contrat d'engagement dans un endroit facilement accessible à l'équipage, soit par toute autre mesure appropriée.

Article 9.

Le contrat d'engagement à durée indéterminée prend fin par la dénonciation du contrat par l'une ou l'autre des parties dans un port de chargement ou de déchargement du navire, sous condition que le délai de préavis convenu à cet effet, et qui doit être au minimum de vingt-quatre heures, soit observé.

Le préavis doit être donné par écrit; la législation nationale doit déterminer les conditions dans lesquelles le préavis doit être donné, de manière à éviter toute contestation ultérieure entre les parties.

La législation nationale doit déterminer les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le délai de préavis, même régulièrement donné, n'aura pas pour effet d'opérer la résiliation du contrat.

Article 10.

Le contrat d'engagement, qu'il soit conclu au voyage, à durée déterminée ou à durée indéterminée, sera résolu de plein droit dans les cas-ci-après:

- a) consentement mutuel des parties;
- b) décès du marin;
- c) perte ou innavigabilité absolue du navire;
- d) toute autre cause stipulée par la législation nationale ou la présente convention.

Article 11.

La législation nationale doit fixer les circonstances dans lesquelles l'armateur ou le capitaine a la faculté de congédier immédiatement le marin.

Article 12.

La législation nationale doit également déterminer les circonstances dans lesquelles le marin a la faculté de demander son débarquement immédiat.

Article 13.

Si le marin prouve à l'armateur ou à son représentant, soit qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier ou d'officier mécanicien ou tout autre emploi plus élevé que celui qu'il occupe, soit que par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt capital, il peut demander son congédiement à condition qu'il assure, sans frais nouveaux pour l'armateur, son remplacement par une personne compétente, agréée par l'armateur ou son représentant.

Dans ce cas, le marin a droit aux salaires correspondant à la durée de son service.

Article 14.

Quelle que soit la cause de l'expiration ou de la résiliation du contrat, la libération de tout engagement doit être constatée sur le document délivré au marin conformément à l'article 5 et sur le rôle d'équipage, par une mention spéciale qui doit être, à la requête de l'une ou de l'autre des parties, revêtue du visa de l'autorité publique compétente.

Article 15.

Il appartient à la législation nationale de prévoir les mesures propres à assurer l'observation des dispositions de la présente convention.

Convention concernant le rapatriement des marins.

Article 1.

La présente Convention s'applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l'un des Membres ayant ratifié la présente Convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

Elle ne s'applique pas: aux navires de guerre, aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale, aux navires affectés au cabotage national, aux yachts de plaisance, aux bâtiments compris sous la dénomination de «Indian country craft», aux bateaux de pêche, aux bâtiments d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 mètres cubes et, s'il s'agit de navires affectés au «home trade», d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente Convention.

Article 2.

En vue de l'application de la présente Convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit:

- a) le terme «navire» comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime;
- b) le terme «marin» comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat;
- c) le terme «capitaine» comprend toute personne ayant le commandement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;
- d) le terme «navires affectés au home trade» s'applique aux navires affectés au commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

Article 3.

Tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat a le droit d'être ramené soit dans son pays, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, suivant les prescriptions de la législation nationale, qui doit prévoir les dispositions nécessaires à cet effet, et notamment déterminer à qui incombe la charge du rapatriement.

Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations déterminées en vertu du paragraphe précédent.

Est considéré comme rapatrié le marin qui est débarqué soit dans son propre pays, soit dans son port d'engagement ou dans un port voisin, soit dans le port de départ du navire.

La législation nationale, ou, à défaut de dispositions législatives, le contrat d'engagement, déterminera les conditions dans lesquelles a droit à être rapatrié le marin étranger embarqué dans un pays autre que le sien. Les dispositions des paragraphes précédents restent néanmoins applicables au marin embarqué dans son propre pays.

Article 4.

Les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été délaissé en raison:

- a) d'un accident survenu au service du navire;
- b) d'un naufrage;
- c) d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire, ni à une faute de sa part;
- d) de congédiement pour toutes causes qui ne lui sont pas imputables.

Article 5.

Les frais de rapatriement doivent comprendre toutes dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du marin pendant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Article 6.

L'autorité publique du pays dans lequel le navire est immatriculé est tenue de veiller au rapatriement de tous les marins dans les cas où la présente convention leur est applicable, sans distinction de nationalité; s'il est nécessaire, elle fera l'avance des frais de rapatriement.

Soldes et conditions de travail du personnel du service général en Australie.

Nous reproduisons ci-dessous un aperçu des soldes et des conditions de travail, telles qu'elles ont été prévues dans le contrat collectif passé entre la «Fédéréated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia» et le Gouvernement australien ainsi que les diverses Compagnies de navigation. Les soldes sont entrées en vigueur le 1er octobre, les conditions de travail le 1er novembre 1925. Le contrat collectif est valable, à l'exception de quelques clauses, jusqu'au 1er octobre 1927.

Soldes.

Les soldes mentionnées ci-dessous sont payées par mois et constituent des taux minima.

a) Auprès de la marine marchande de l'Etat:

Maître d'hôtel (cargos ou navires charbonniers)	£ 21— 5—0
2ème maître d'hôtel	„ 17—15—0
3ème maître d'hôtel	„ 16— 5—0
Commis aux vivres, chef linge	„ 15—15—0
Linger et lingère, commis aux vivres stagiaires	„ 14—15—0

b) Auprès des Compagnies de navigation:

Chef linge	„ 15—15—0
Linger et lingère	„ 14—15—0
Cambusier	„ 15—15—0
Maître d'hôtel	„ 19— 5—0
Chef d'office des 2mes classes	„ 16—15—0
Garçon de salle	„ 15— 5—0
Garçon de cabine, garçon de carré, garçon de pont, 2e cambusier	„ 14—15—0
Steward sur cargo ou navire charbonnier, 3e cambusier	„ 14— 5—0
Gardien de nuit	„ 16— 5—0
Boys, apprentis etc.	
sous 17 ans	„ 5—17—6
de 17 à 19 ans	„ 8—12—6
de 19 à 21 ans	„ 9—17—6
Femmes de chambre:	
salon de 1e, 2e et 3e classe	„ 11— 0—0
Aides	„ 9—17—6

Ces taux ne comprennent pas la nourriture. Lorsque les dépenses à faire pour la nourriture de l'équipage diminuent pour d'autres raisons qu'une diminution du coût de la vie, les taux doivent être augmentés en conséquence. Lorsque le nombre-indice du coût de la vie (fixé par des relevés officiels sur la base des prix dans les 6 villes principales du pays) se modifie, les taux doivent être adaptés à la modification. L'indice de base sur lequel sont établis les salaires est de 1722. Une modification de moins de 8 points n'entre pas en ligne de compte; lorsque la hausse ou la baisse se trouve entre 8 et 24 points, les soldes sont modifiées de 2 sh. 6 pence et pour chaque 16 points ultérieurs, également de 2 sh. 6 pence.

Durée du travail.

Les heures de travail régulières pour les stewards n'excéderont pas 8 heures par jour sur tous les navires et dans les ports de départ ou de destination. Elles devront être effectuées entre 7 h. et 17 heures. Dans les ports intermédiaires, la durée du travail n'excédera pas 9 heures et sera fournie entre 6 h. et 17 h. A la mer, la durée du travail sera de 9 heures et devra être fournie dans une période de 15 heures consécutives.

Sur les cargos de la flotte marchande de l'Etat, la durée du travail à la mer et dans les ports intermé-

diaires, sera de 8 heures par jour, à fournir dans une période de 12 heures consécutives, entre 7 h. et 19 h.; sur les paquebots, elle sera de 9 heures par jour à fournir dans une période de 14 heures consécutives, entre 6 h. 30 et 20 h. 30.

Les heures régulières de travail pour les agents faisant la garde de nuit, seront dans les ports de destination autres que le port d'attache, de 8 heures consécutives et dans les ports intermédiaires et à la mer de 9 heures consécutives.

Pour le personnel linge, les heures de travail, tant dans les ports qu'à la mer, seront de 8 heures par jour et devront être effectuées entre 7 h. et 17 h. Sur les paquebots de la flotte marchande de l'Etat, la durée du travail à la mer et dans les ports, sera de 8 heures par jour du lundi au vendredi, entre 7 h. et 17 h., et de 4 heures le samedi, entre 7 h. et midi.

Lorsqu'un paquebot arrive dans le port de destination avant midi et ne repart pas le même jour, tous les agents, à l'exception de ceux affectés au service du thé, seront libres à partir de 16 h. Dans la flotte marchande de l'Australie occidentale, la durée du travail a été fixée de façon générale à 8 heures par jour et devra être effectuée dans le port entre 7 h. et 17 h., à l'exception des agents affectés au service du thé, et entre 6 h. 30 et 20 h. 30, à la mer.

Heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires doivent être spécialement rétribuées, à savoir par:

- 1 sh. par heure pour les boys ou apprentis;
- 1 sh. 6 pence par heure pour les femmes de chambre;
- 2 sh. 6 pence „ „ „ „ stewards.

Travail de dimanche et jours fériés.

Tout travail effectué dans le port les dimanches et jours fériés est considéré comme travail supplémentaire et rétribué selon le tarif des heures supplémentaires; l'agent aura droit à un minimum de 4 heures, en cas de service avant midi, et de 8 heures, lorsqu'il doit fournir du service avant et après midi. Lorsque toutefois le navire quitte le port un dimanche ou jour férié avant midi ou dans les 4 heures après son arrivée dans le port, seules les heures de service fournies réellement dans le port seront payées au taux des heures supplémentaires. Lorsqu'un navire se trouve à la mer un jour férié, le personnel a droit à un jour de congé supplémentaire ou au paiement d'un jour de solde (cette clause est applicable à 7 jours fériés par an).

Jour de congé hebdomadaire.

A l'exception du personnel linge, le personnel a droit dans le port d'attache, à un demi-jour de congé pour chaque semaine de travail. A défaut de congé, l'agent a droit au paiement de 4 heures supplémentaires.

Congé annuel.

Après 12 mois de service ininterrompu, les agents ont droit à 2 semaines de congé avec continuation de la solde. En cas de durée de service de plus de 6 mois, mais de moins d'un an, un congé proportionnel à la durée de service sera accordé. Lorsque l'engagement est terminé par l'armateur après 3 mois et avant échéance de 6 mois de service, l'armateur payera la solde d'un jour pour chaque mois de service fourni par l'agent.

Congédiement.

Lorsque un agent est congédié dans un port étranger, pour maladie, accident ou pour une autre cause ne

découlant pas de sa conduite, il aura droit au rapatriement aux frais de l'armateur et à la solde pendant la période normalement nécessaire pour atteindre le port d'attache. Pendant la période où il devra attendre l'embarquement pour être rapatrié, il aura droit en outre à une indemnité de nourriture de 6 sh. 6 pence par jour.

Maladie et accident.

Lorsqu'un agent doit être débarqué dans un port étranger, par suite de maladie ou d'accident ne découlant pas de sa propre faute, l'armateur doit porter les frais du rapatriement et continuer à payer la solde jusqu'à jour du retour. Lorsque la maladie persiste après le retour, la solde sera continuée pendant une durée d'un mois.

A TOUS ÉCHOS.

Une importante entreprise hôtelière.

La principale entreprise hôtelière d'Europe est sans doute la «Mittleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft» (abrégé «Mitropa»). En Allemagne uniquement, cette société fait circuler 250 voitures-restaurants et 300 wagons-lits. Au total 62 000 repas sont quotidiennement servis dans ses voitures-restaurants. Les 300 wagons-lits offrent place à 6 000 personnes. Le personnel employé auprès de la Société se chiffre à à peu près 4 000 personnes dont un peu plus de la moitié sont occupées dans les voitures-restaurants.

Chemins de fer et politique.

«La création de chemins de fer dans les Balkans.» — ainsi lisons nous dans le Daily Herald — «est toujours cause de différends diplomatiques. Le projet du Gouvernement autrichien de construire la ligne de Mitrovitsa avait presque déterminé le déclenchement, six ans plus tôt, de la conflagration mondiale. Aujourd'hui les relations entre la Grèce et l'Italie risquent de se compliquer par des projets de constructions ferroviaires. Athènes est très agitée à cause du projet italien de construire un chemin de fer en Albanie (pays qui n'en possède pas jusqu'à présent). La meilleure route, disent les grecs, serait celle passant par Santi Quaranta-Janina-Trikkala (ligne qui se trouverait surtout sous le contrôle grec). Les italiens projettent une ligne Durazzo-Tirana-Monastir, qui se trouverait sur le territoire albanais et sous le contrôle italien. Il va sans dire que les italiens assurent aux grecs que la pénétration italienne dans les balkans, par la ligne ferrée projetée, est de nature purement économique. «Mais» — ainsi fait observer une feuille officielle à Athènes — «la politique aussi bien que le commerce, n'ont-ils pas la coutume de suivre la voie ferrée?»»

Les salaires des cheminots américains.

D'après les statistiques pour le mois de février 1926, le total des salaires des 1 733 004 agents des chemins de fer des États-Unis s'élevait à 228 116 868 dollars, ce qui signifie, comparé au même mois de 1925, une augmentation de l'effectif d'à peu près $\frac{1}{2}$ % et une augmentation du total des salaires de près de 2 %. Le salaire moyen payé en février 1926 était de 132 dollars; ce chiffre s'étend à toutes les catégories du personnel, des supérieurs jusqu'aux subalternes. Si l'on ne tient compte que des personnes touchant des salaires horaires, le salaire moyen mensuel était de 125 dollars. Pour le mois de février 1925, les moyennes correspondantes étaient de 132 et 123 dollars.

Lorsqu'on groupe ensemble les ouvriers de l'entretien de la voie et ceux des ateliers, on constate que, plus de 330 ouvriers adultes avaient, au mois de février, une moyenne de 80 dollars ou au-dessous. Pour plus des deux tiers des travailleurs de ces deux catégories, la moyenne mensuelle n'était que d'à peu près 70 dollars.

Indemnité de nourriture et logement.

Un agent dont la nourriture et le logement ne seront pas compris dans l'engagement, aura droit à une allocation de 6 sh. 6 pence par jour (cette allocation étant calculée à raison de 2 sh. pour la chambre et de 1 sh. 6 pence pour chacun des trois repas).

Paiement de la solde et heures supplémentaires.

Le paiement de la solde doit avoir lieu le premier jour de tous les mois, ou, au plus tard, 24 heures après l'arrivée dans un port. Les heures supplémentaires seront payées dans le port d'attache, mais au plus tard dans les 28 jours. Les équipages des navires de la marine de commerce de l'État seront payés tous les mois dans tous les ports importants (spécifiés) du pays et de l'étranger.

La moyenne des salaires horaires des ouvriers des États-Unis.

D'après la statistique officielle, la moyenne du salaire horaire touché par les ouvriers des principales industries des États-Unis était au 1^{er} avril 1926 de 0,40 $\frac{1}{2}$ dollar, ce qui représente une légère augmentation, en comparaison du 1^{er} janvier. Les salaires moyens les plus élevés ont été payés dans l'industrie automobile (0,47), les salaires les moins élevés dans les scieries (0,3). Dans l'industrie métallurgique, le salaire horaire moyen était de 0,422, allant d'un minimum de 20 cents, pour les mexicains et les nègres dans le Sud du pays, jusqu'à 50 cents dans les entreprises du Nord.

La Fédération internationale des Typographes crée une Caisse de secours.

Lors de son Congrès, tenu à Copenhague au début de juin dernier, la Fédération internationale des Typographes a décidé, adoptant une proposition de son Comité Exécutif, la création d'une Caisse de secours internationale. La caisse sera créée par le prélèvement d'une cotisation de 20 centimes suisses, à payer à l'Internationale par chaque organisation adhérente, pour chacun de ses membres. Ainsi que l'a fait remarquer le président, la caisse servira à seconder les organisations se trouvant en lutte et entrant en ligne de compte pour recevoir une aide pécuniaire internationale, avant que les sommes recueillies par un mouvement de secours ne soient rentrées. L'Internationale des Typographes est jusqu'ici l'unique parmi les Secrétariats professionnels internationaux qui ait pris une décision de cette portée. Une proposition d'une portée analogue a été présentée par l'Union des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie au prochain Congrès de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport.

La T. S. F. remplace les agents des manoeuvres.

Sous cette en-tête, le «Train Dispatcher», l'organe de la Association américaine des chefs du mouvement (American Train Dispatchers' Association) de mai 1926, donne la notice que voici :

«Le nouvel appareil de contrôle qui a été installé dans la gare de marchandises de la Illinois Central Railroad, au sud de Chicago, est une invention des ingénieurs des Western Electric et Graybar Electric Companies. Il consiste en 11 haut-parleurs et stations de transmission, placés aux 11 principaux points de la gare des manoeuvres de Markham. A chacun de ces endroits, il y a des microphones qui lancent en l'air, fortifiées de plusieurs centaines de mille fois, les indications prononcées par le chef de gare et dans les cabines de manoeuvres, et qui sont reliés à un appareil central qui se trouve dans le bureau central du mouvement des trains. Au lieu de dépendre d'instructions écrites et de messagers, le chef de gare donne ses instructions dans le microphone et il est certain qu'elles seront entendues en même temps dans les dix postes de manoeuvres. La puissance du son garantit que, quelque soit le vacarme des locomotives et des wagons, les aiguilleurs pourront entendre l'instruction. Avant l'introduction de ce nouvel appareil, 288 personnes étaient employées au service des manoeuvres et de la composition des trains; à présent, on n'emploie plus que 27 hommes.»

ESPÉRANTO.

La langue auxiliaire et le mouvement ouvrier.

Au sujet de la résolution votée par le groupe ouvrier à la 5ème Conférence internationale du Travail en faveur de l'emploi de l'espéranto (voir numéro de juillet du Bulletin de l'I.T.F.), les Communiqués de Presse de la F.S.I. (No. 27) contiennent la notice que voici :

«Les difficultés rencontrées lors des conférences et congrès internationaux du fait de la différence de langue ont déjà occupé autrefois les conférences internationales de secrétaires syndicaux nationaux. Ceci se produisit pour la première fois à la Conférence d'Amsterdam en 1905. Le motion suivante de la Centrale nationale hollandaise était déposée :

«La conférence internationale est invitée à examiner la possibilité d'introduire une langue internationale de correspondance. Le Secrétariat international sera chargé de mener une enquête sur ce point et de soumettre à la prochaine conférence une proposition ou une motion, afin que la cinquième conférence internationale puisse décider d'une manière définitive sur la question».

En motivant la motion, le délégué hollandais Van Erkel souleva qu'on avait renoncé à proposer une langue morte ou vivante déterminée. Sassenbach, au titre de délégué allemand, reconnut la légitimité, quant au fond, de la motion hollandaise, tout en tenant l'exécution pour difficile; en tout cas ce ne serait qu'une langue vivante qui pourrait venir en question, de préférence l'anglais. Si l'on se mettait d'accord sur une langue donnée, nombre de dirigeants syndicaux et de syndiqués militants seraient disposés à l'apprendre. Ainsi faisant, les rapports entre centrales nationales seraient facilités aussi bien que les relations internationales entre organisations professionnelles. Il soumit la motion suivante :

«L'idée de rechercher une langue internationale de correspondance se justifie. Comme telle, seule une langue vivante peut venir en considération. La langue anglaise est la mieux appropriée. La Conférence estime qu'il est également bon dans l'intérêt des différents syndicats ayant un lien international qu'on acquiert la connaissance de cette langue».

La motion hollandaise fut retirée en faveur de celle de Sassenbach; cependant ne votèrent pour celle-ci que l'Allemagne, l'Angleterre et la Hollande, de sorte qu'elle ne fut pas admise.

Lors de la Conférence de Paris en 1909, la Centrale syndicale française défendit la propagande de l'espéranto; pourtant sa motion correspondante fut renvoyée aux conférences suivantes à titre de suggestion. La proposition reparut à la conférence de Budapest (1911). Comme tous les délégués, à l'exception des français, étaient hostiles à l'introduction officielle d'une langue artificielle, on renonça à procéder à un scrutin.

Il est indéniable qu'en ces dernières années, l'emploi de l'espéranto a pris une ampleur telle que la nécessité surgit également pour les syndicats de soumettre la question à un nouvel examen. Lors de celui-ci, il faudrait avant tout débattre le point si, en égard aux buts des syndicats, il ne convient pas de donner la préférence à une langue vivante sur une artificielle. Quoiqu'il en soit, la résolution du groupe ouvrier à Genève fournira l'occasion aux sphères syndicales de s'occuper à nouveau de la question d'une langue auxiliaire internationale.»

Timbres avec texte espéranto.

A l'occasion du VIème Congrès annuel de l'Internationale Espérantiste Ouvrière (S.A.T.) tenu à Leningrad au début d'août dernier, le Gouvernement des Soviets a émis 2 timbres spéciaux dont le texte est en majeure partie rédigé en espéranto. Les timbres portent les emblèmes des Soviets et, en caractères Morse, en russe et espéranto, la devise: «Prolétaires de tous les pays, unissez-vous!» Le dessin des timbres a été remis par le Commissariat du Peuple compétent à l'organisation espérantiste de Moscou.

L'espéranto brise les barrières linguistiques.

A l'occasion du Congrès international espérantiste tenu récemment à Edinbourg, Charles Roden Buxton écrit dans le «Daily Herald» du 2 août dernier, entre autres, ce qui suit :

«C'est mon premier congrès espérantiste. J'ai appris seul, il y a quelques années, à lire l'espéranto, mais je n'ai guère eu l'occasion d'exercices pratiques.

Je décidai d'entamer à tout prix une conversation, mais je m'attendais à ne pouvoir que balbutier quelques mots. L'influence de l'atmosphère est cependant si puissante qu'à la fin de la première soirée, je me trouvai, me promenant le long de la Princessstreet et conversant — avec force bredouilllements, il est vrai — avec un juif, deux polonais et un allemand. Aujourd'hui, j'ai parlé à un japonais, à un tchécoslovaque, à encore deux polonais et à un autre allemand. Un étranger comme moi se jette dans le courant et est entraîné. Le mouvement a déjà une tradition, une vie commune.

Sans s'en rendre compte, on cherche autour de soi les barrières qui depuis les jours de Babel ont divisé les hommes. On les cherche et les voilà disparues — une sensation unique, comme lorsqu'on se réveille d'un cauchemar.

Il y a ici près de 1000 délégués, venant de 37 pays différents. Les plus nombreux — abstraction faite des anglais — sont des allemands, hollandais, américains, français et polonais, mais il y a aussi des japonais, des indiens et des chinois. J'ai déjà remarqué un certain nombre de socialistes mais je ne puis m'empêcher de regretter que leur nombre ne soit pas plus grand. Nous continuerons à négliger une fameuse chance de succès, tant que nous persisterons à considérer l'espéranto comme une chose n'intéressant que certains fanatiques et maniaques et que nous ne reconnaitrons pas que le mouvement espérantiste est un mouvement tout à fait réaliste.

Je pense encore avec émerveillement à ce qui s'est produit à la Pentecôte. Il était remarquable que l'impression la plus profonde était produite par le fait de sentir les barrières des langues disparaître autour de soi.»

Imprimés en espéranto.

Une série de cartes postales illustrées des autobus alpins suisses vient d'être adressée à l'I.T.F.; la série est publiée par l'Administration confédérale des Postes; le texte est en espéranto.

Ces cartes, ainsi que les brochures de propagande en espéranto des Chemins de fer fédéraux et de la ligne Berne-Lötschberg-Simplon, peuvent être obtenues chez M. Jules Perlet, président de l'Association suisse des Cheminots espérantistes, Berne, Case postale 560.