



BULLETIN D'INFORMATION
DE LA
**FEDERATION 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 : Un pas en avant?	129	Cheminots: Les Conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Bulgarie)	135	Dispositions et mesures pour la sécurité des ouvriers des ports et docks (Suède)	141
Le rapport moral et financier du Secrétariat de l'I. T. F. pour les années 1924 et 1925.	131	La conduite des locomotives électriques par un seul homme.	137	Gens de Mer: Indices comparatifs des salaires des différentes catégories de gens de mer au 1er août 1926	143
La lutte pour une réduction des heures de travail	132	Ouvriers du Transport: Quatrième rapport annuel de la Transport and General Workers' Union.	140	A tous échos	144
Chronique syndicale	134	L'Union centrale néerlandaise des Ouvriers des Transports en 1924 et 1925	140	Espéranto	144
Communications du Bureau	134				

Le numéro d'octobre du Bulletin d'Information paraîtra, à la mi — novembre, combiné avec le numéro de novembre.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Un pas en avant?

Le Congrès de l'I.T.F. se réunit cette fois à un moment où l'adversaire de la classe ouvrière, le capitalisme, étroitement uni nationalement et internationalement, poursuit plus sciemment que jamais son but: la consolidation de sa position ébranlée au cours des années d'après-guerre et cela aux dépens des conditions de travail et du niveau de vie des travailleurs. Ce qui, jusqu'ici n'était pour les grandes masses qu'une vaine redite, la communauté des intérêts de tous les ouvriers, indépendamment de l'entreprise, de la profession ou du pays, où ils sont occupés, se révèle à présent comme une conception claire et nette, comme une réalité, quelque soit le lieu où ils vivent, où ils peinent, où ils sont exploités et tous se rendent, plus qu'auparavant, compte de la corrélation qui existe entre leurs conditions de travail et de vie. Et peu à peu, lentement, trop lentement même, les travailleurs comprennent qu'il ne s'agit pas uniquement de phrases «bien tournées», faisant leur effet dans une assem-

blée ou dans un article, mais que les prolétaires de tous les pays doivent s'unir, qu'il faut appliquer la devise «un pour tous, tous pour un» et que la lutte de certaines catégories de travailleurs est celle de la classe ouvrière toute entière.

Non seulement, on commence à se rendre compte que les capitalistes s'unissent plus étroitement par dessus les frontières et qu'ils poursuivent internationalement des intérêts communs, mais on s'aperçoit aussi que la soi-disante communauté d'intérêts entre ouvriers et patrons d'un pays, opposés aux ouvriers et patrons d'un autre pays, n'est qu'un leurre visant à atténuer la lutte des classes, dans le domaine national, à empêcher ou à saper la solidarité avec les ouvriers étrangers basée, elle, sur la communauté réelle des intérêts et des classes, et à ouvrir, de la sorte, des possibilités nouvelles à l'exploitation du travailleur ou à perpétuer celles qui existent.

De plus en plus aussi, on se rend compte que, sans parler des buts plus vastes auxquels vise la classe ouvrière, la lutte journalière pour le maintien et l'amélioration des conditions de travail devra nécessairement, pour avoir des chances de succès, sortir du cadre national. Ceci revient à dire que toute lutte livrée dans une profession ou dans une industrie exerce une influence non seulement sur les conditions de travail dans les autres industries et professions du même pays, mais aussi sur celles — plus particulièrement encore dans les professions analogues — des autres pays. Il s'en suit que la lutte doit être préparée et livrée en accord étroit avec les organisations intéressées du pays et de l'étranger, pour avoir des chances d'aboutir et pour bénéficier du secours financier et effectif de tous les groupements qui peuvent et doivent aider.

Au cours des deux années écoulées depuis que les organisations adhérentes à l'I.T.F. se sont réunies à

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.

Hambourg, en une assemblée internationale, la nécessité de cette collaboration internationale s'est, plus que jamais, fait sentir. Il ne s'est peut-être pas passé un mois sans qu'une des organisations adhérentes, surtout une de celles des marins et des ouvriers des ports, ne fit appel, par l'intermédiaire du Secrétariat de l'I.T.F., à l'aide des organisations-sœurs. Où qu'éclatât le conflit, que ce fut en Norvège, en Grèce, au Danemark, en France, en Belgique, en Finlande, en Lettonie, en Angleterre, en Allemagne ou ailleurs, toujours nous parvenait la prière: «Aidez-nous, par de l'argent au besoin, mais, avant tout, aidez-nous par des actes! Refusez de charger ou de décharger les navires à destination pour nos ports! Empêchez l'enrôlement! Boycotez les transports à destination ou en provenance du théâtre du conflit!» En dernier lieu, ce fut l'Internationale des Mineurs, réduite elle-même à l'impuissance, qui, à plusieurs reprises, fit appel à l'I.T.F. pour qu'elle appuyât la lutte des mineurs anglais en empêchant l'importation en Grande-Bretagne du charbon continental. Et chaque fois, le Secrétariat de l'I.T.F. envoyait des lettres et des télégrammes aux organisations adhérentes, leur transmettant la prière des camarades engagés dans le conflit, l'appuyant énergiquement et donnant tous les renseignements dont il disposait.

Il ressort, bien qu'imparfaitement, du rapport sur les années 1924 et 1925 qui sera présenté au Congrès, comment les organisations ont répondu à ces appels, de quelle nature ont été leurs secours et quels en ont été les résultats. Avouons — désirant nous abstenir de toute vantardise — que les secours n'ont pas été dans tous les cas donnés dans la mesure désirée et nécessaire; loin de là. Bien souvent les organisations appelées à prêter un secours effectif étaient trop faibles pour boycotter complètement la navigation à destination d'un pays, d'un port ou d'une entreprise déterminée; d'autres fois, l'appel leur parvenait trop tard ou les renseignements reçus étaient incomplets. Mais on peut dire, généralement parlant, que le possible a été fait et l'on ne peut que regretter qu'il ne fut pas possible de faire davantage. Et si l'on tient compte de ce que la solidarité internationale a accompli dans d'autres industries et professions, l'I.T.F. n'a pas de motif d'avoir honte. Il y a lieu, par contre, d'examiner les défauts et les imperfections inhérents à la tactique et la ligne de conduite suivies jusqu'ici. C'est dans l'intérêt de l'I.T.F. aussi bien que dans celui du mouvement ouvrier en son entier. C'est d'autant plus nécessaire que durant la période où nous entrons, les attaques des patrons contre les conditions des travailleurs en général et de ceux des transports (pris dans le sens le plus étendu) en particulier, nécessiteront, plus que par le passé, l'appel à la solidarité de l'I.T.F. et de ses organisations. Et il est certain que les organisations qui demanderont des secours auront elles-mêmes à remplir des conditions autrement sévères que par le passé, pour que ces secours puissent être accordés de façon efficace.

Il faudra, avant tout, qu'avant qu'un conflit éclate, l'I.T.F. et ses organisations devront être renseignées, et informées de la possibilité du déclenchement. L'I.T.F. n'est, (pas plus que ses organisations) un automate dont il suffit de presser le bouton pour

le faire fonctionner: l'envoi d'un télégramme ne suffit pas. Toute action doit être préparée et, à plus forte raison, une action entamée dans l'intérêt de camarades d'un autre pays. Certes, elle touche indirectement les intérêts de tous, mais il est un fait que l'imagination est frappée moins fort par une action pour aider d'autres, que par un mouvement entamé pour les propres intérêts. En outre, les clauses des contrats collectifs s'opposent souvent à l'action immédiate de l'organisation-sœur ou, tout au moins, l'entravent gravement.

En plus, l'organisation demandant et obtenant des secours, sera tenue de renseigner régulièrement et, si possible, quotidiennement, l'I.T.F. sur les péripéties de la lutte et... sur son issue. A ce point de vue, plusieurs organisations n'ont pas pleinement conscience de leurs responsabilités, non seulement les organisations faisant partie de l'I.T.F., mais d'autres aussi ayant fait appel à elle. Quelqu'étrange que cela puisse paraître, aucune des organisations qui firent appel à l'I.T.F. en faveur des mineurs anglais, ni la Centrale nationale anglaise, ni l'Internationale des Mineurs, ni la F.S.I. n'ont fourni la moindre information durant le conflit ou concernant son issue.

Reste le côté financier de la lutte. A l'ordre du jour du Congrès figurent deux propositions visant la création d'une Caisse de secours. Nous osons espérer que le Congrès adoptera ces propositions et prendra les mesures utiles pour régler d'une façon plus complète et plus efficace les secours mutuels et réciproques. La création d'une Caisse de secours n'obvie cependant, qu'en partie aux difficultés et ne permet pas à l'I.T.F. de répondre aux exigences d'ordre financier imposées aux organisations des transports en cas de conflit. La Caisse internationale de secours de l'I.T.F. ne pourra servir qu'à soutenir les organisations adhérentes dans leur propre lutte. Il est nécessaire aussi de prendre des mesures permettant d'alléger les charges financières des travailleurs des transports qui entrent en lice à la demande d'autres organisations, non pas pour leurs propres intérêts, mais dans l'intérêt d'autres catégories. Nous avons fait ressortir à plusieurs reprises que, pour le moment du moins, les organisations des transports sont appelées à combattre souvent pour les autres, à déclencher l'offensive et à servir de troupes d'assaut dans la lutte générale. C'est là une tâche que l'I.T.F. doit remplir. C'est une tâche qu'elle a remplie par le passé — rappelons le boycottage de la Hongrie, l'arrêt du transport de matériel de guerre lors du conflit entre la Pologne et la Russie soviétique, l'arrêt du transport du charbon lors de la récente grève générale en Angleterre — et qu'elle remplira encore à l'avenir. Mais on peut attendre, non, on doit exiger, que les autres organisations, la F.S.I. et les Centrales nationales affiliées, prennent les mesures nécessaires pour que les charges financières de la lutte ne retombent pas uniquement sur les seules organisations des travailleurs des transports. On peut demander que les ouvriers des autres catégories réunissent, par l'intermédiaire de la F.S.I., les fonds nécessaires pour financer la lutte des ouvriers des transports et faire face à ses conséquences éventuelles. Si l'on ne s'y décide pas, il se pourrait, qu'à la longue, les appels fréquents et réitérés ne trouvent pas

l'écho qu'il est nécessaire qu'ils trouvent dans l'intérêt de la lutte ouvrière.

Puisse le Congrès de Paris, fort des expériences du passé, prendre les mesures propres à renforcer la solidarité internationale, dans l'I.T.F. et en dehors de celle-ci. Ce faisant, il assurera l'action internationale de l'avenir et signifiera un nouveau pas dans la voie de l'émancipation de la classe ouvrière.

EDO FIMMEN.

Le rapport moral et financier du Secrétariat de l'I. T. F. pour les années 1924 et 1925.

Le rapport moral et financier que le Secrétariat de l'I.T.F. présente au Congrès international des Ouvriers des Transports qui se réunira à Paris au mois de septembre, témoigne d'un développement des plus satisfaisants.

Au 1er janvier 1926, l'I.T.F. comptait 83 organisations d'un effectif total de 2.140.123 membres, contre, pour 1925, 72 organisations d'un effectif total de 1.958.617 membres et, pour janvier 1924, 56 organisations, d'un effectif total de 2.035.958 membres. L'accroissement du nombre des organisations est particulièrement significatif. Il prouve que la nécessité d'un groupement international des ouvriers des transports et des communications devient de plus en plus évidente aux yeux de tous et que l'attraction exercée par l'I.T.F. va en augmentant. L'accroissement du nombre des pays où l'I.T.F. étend ses relations est un autre indice de ces faits. Rien qu'au cours des deux années sur lesquelles porte le rapport, 9 nouveaux pays sont venus se joindre aux autres, de sorte qu'à l'heure actuelle, l'I.T.F. compte ses membres dans 35 pays. Pour ce qui concerne l'Europe, les organisations des transports et des communications entrant en ligne de compte adhèrent toutes ou à peu près, à l'I.T.F. Ce ne sont guère que la Russie et les minorités syndicales adhérant à l'Internationale Syndicale Rouge qui restent encore à l'écart. Par contre, les relations avec le mouvement syndical des pays d'outre-mer restent défectueuses. L'I.T.F. a su cependant faire de notables progrès dans cette direction, vu que depuis le dernier rapport, des organisations d'Australie, du Brésil, de l'Inde anglaise, des Indes néerlandaises et de Ténériffe sont venues se joindre à elle. En outre, les relations par correspondance avec d'autres organisations d'outre-mer (des Etats-Unis et de l'Australie, notamment) sont devenues plus étroites, de sorte qu'on est autorisé à s'attendre, dans un avenir plus ou moins éloigné, à d'autres adhésions de syndicats extra-européens.

Au 1er janvier 1926, l'effectif se répartissait comme suit sur les diverses sections:

Cheminots	1.298.151 membres
Ouvriers des Transports	731.090 "
Gens de mer	110.882 "

La section des cheminots accuse le progrès le plus prononcé. Comparativement à la situation au 1er janvier 1924, son effectif a augmenté de 1.106.790 à 1.298.151, alors que, durant la même période, le nombre des marins a augmenté de 54.581 à 110.882. La section des ouvriers des transports a, par contre, fléchi de 874.587 (au 1er janvier 1924) à 731.000. Comparativement à la situation au 1er janvier 1925, on constate cependant une augmentation de plus de 25.000 membres.

Par suite de la courbe différente des trois sections, le pourcentage dans l'effectif total s'est encore déplacé en faveur des cheminots. Au 1er janvier 1926, ceux-ci représentaient 60,6 % de l'effectif total, contre 54,3 % au 1er janvier 1924 et 35,7 % en 1920. Si l'on compare le nombre des organisations faisant partie de chacune des sections, on constate un développement pour ainsi dire régulier. Du 1er janvier 1924 au 1er janvier 1926, le nombre des organisations de cheminots se trouve porté de 26 à 37; celui des organisations d'ouvriers des transports de 21 à 34 et celui des organisations de marins de 13 à 20. (On constatera qu'en additionnant les nombres des organisations, on arrive à un total supérieur à celui mentionné plus haut. Ceci s'explique par le fait que plusieurs syndicats adhérents comprennent des cheminots aussi bien que des agents des tramways, ou des ouvriers des transports aussi bien que des marins.)

Dans la section des ouvriers des transports, la répartition était la suivante au 1er janvier 1926:

Ouvriers des ports	198.727 membres
Tramways et chemins de fer d'intérêt local	147.713 "
Chauffeurs	41.626 "
Bateliers	26.970 "
Camionneurs et cochers	95.773 "
Entrepôts et magasins	16.029 "
Aviation	337 "
Autres catégories	203.875 "

Les données reçues pour les deux autres sections sont insuffisantes pour permettre d'établir un tableau de la répartition des groupes.

L'accroissement du nombre des organisations adhérentes marche de pair avec l'augmentation du travail du Secrétariat. Les publications ont une grande part dans cette augmentation. Il a été donné plus d'ampleur au Bulletin d'Information qui paraît, depuis le 1er janvier 1926, non seulement en français, anglais et allemand, mais aussi en suédois. A partir de cette même date, le nombre des pages a été porté de 12 à 16. Le tirage total est depuis le début de 1926 de 6000 exemplaires. Le plus grand nombre des abonnés payants échoit au tirage suédois (1284). Au 1er janvier, ce chiffre était de 953 pour l'édition allemande, de 148 pour l'édition française et de 115 pour l'édition anglaise.

Les Communications de Presse paraissent tous les quinze jours dans les mêmes langues que le Bulletin d'Information. Le tirage total en a été porté de 500 à 700 exemplaires. L'édition allemande comptait 146 pages en 1924 et 126 en 1925.

Il a été publié aussi, au cours de la période écoulée, un fascicule sur l'attelage automatique et deux brochures sur les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les divers pays (comptant au total environ 300 pages, en français, allemand et anglais). Mentionnons, parmi les autres ouvrages d'une certaine étendue: un long rapport sur diverses questions intéressant les cheminots, présenté au Congrès international des Cheminots tenu à Bellinzona dans le courant de l'été 1925; un rapport sur les questions intéressant le personnel des tramways présenté au Congrès international de ce groupe, tenu à Bruxelles en l'été 1925; un rapport — englobant actuellement 5 pays — sur les mesures prises pour la sécurité des ouvriers des ports; les comptes rendus du Congrès de Hambourg, du Congrès des Cheminots de Bellinzona, du Congrès des Agents des tramways de Bruxelles etc.

Plus fréquemment qu'auparavant, il a été fait appel au Secrétariat dans des cas de conflits. Il s'agissait tantôt du boycottage de navires, tantôt d'empêcher cer-

lains transports; tantôt on demandait des secours financiers, tantôt des secours moraux. La grande bataille livrée par le prolétariat danois au printemps 1925, fournit l'occasion de prêter une aide effective. Le rapport financier accuse des recettes en cotisations de fl. 99.458,81 pour 1924 et de fl. 109.398,55 pour 1925. Alors que 1924 accusait un déficit de fl. 2000, le rap-

port financier pour 1925 accuse un excédent de fl. 8.400.

Plusieurs graphiques accompagnent le rapport qui contient en outre des tableaux synoptiques contenant des renseignements sur la réglementation des cotisations, la situation financière et le service de presse des organisations adhérentes.

La lutte pour une réduction des heures de travail.

«*De retour aux syndicats — en lutte pour la journée internationale de huit heures*» — tel est le mot d'ordre lancé par la Fédération Syndicale Internationale pour la semaine internationale de propagande. C'est là, exprimé sous forme de devise, le but auquel doit tendre aujourd'hui la combativité du prolétariat de tous les pays; c'est là aussi une formule, exprimant que le groupement du prolétariat en des organismes économiques de combat est une condition initiale pour l'application générale de la journée de huit heures. Ce serait en vérité s'illusionner dangereusement que de croire que la limitation de la durée du travail et la garantie de celle-ci par la loi, seraient réalisables sans une lutte décisive entre le capital et le travail et qu'une autorité internationale, quelle qu'elle fût et d'où qu'elle fût sanctionnée, pourrait décréter internationalement la journée de huit heures. Personne ne possède une baguette magique ayant ce pouvoir. L'unique garantie pour que soit satisfait nationalement et internationalement à la revendication des huit heures réside dans le pouvoir concentré du prolétariat. Aussi ce n'est pas un effet du hasard si les devises «*Rentrez dans les syndicats!*» et «*En lutte pour la journée de huit heures internationale*» se trouvent juxtaposées ici: elles se complètent, et l'une est fonction de l'autre. Voici bientôt quatre décades que la revendication de la journée de huit heures faisait pour la première fois objet d'une manifestation aussi unanime qu'importante du prolétariat international. C'était lors du Congrès socialiste, tenu à Paris en 1889. Les délégués à ce Congrès se rendirent compte cependant que les seules résolutions n'ouvrent pas la voie à la journée de huit heures; c'est pourquoi ils firent appel aux ouvriers de tous les pays pour manifester, le 1er mai de chaque année, pour cette revendication par une trêve du travail.

Ce ne fut qu'après la grande guerre qu'il sembla que ses efforts du prolétariat allaient être couronnés définitivement de succès. Dans plusieurs pays du continent européen où les anciennes puissances s'étaient écroulées comme d'elles-mêmes, cédant pour un temps leur domination séculaire au prolétariat, la journée de huit heures passa de l'état de revendication à celui de réalité tangible, débordant de par sa puissance même dans d'autres pays et d'autres continents, et renversant comme par surprise, tous les obstacles dressés devant elle. Ce phénomène ne pouvait échap-

per à l'attention du groupe international des diplomates, politiciens et légistes qui procédèrent, en 1919, à la liquidation politique de la guerre. En vain, ils s'étaient isolés de la pulsation mondiale derrière d'épaisses murailles de paperasseries: ils ne pouvaient pas ne pas entendre les sourds grondements montant des rues, des places, des ateliers et des usines. Et c'est pourquoi ils annexèrent aux gros volumes avec leur masse inextricable d'articles qui, après de longues veillées furent présentés au monde sous le nom de Traités de Paix, une «*Charte du Travail*», promettant au prolétariat l'application internationale de la journée de huit heures. Sept années se sont écoulées depuis, sans apporter la réalisation des promesses solennelles des gouvernants. La situation se trouve modifiée en ce sens que l'organisation permanente du travail, créée en vertu de la Charte du Travail a rédigé et adopté en sa première Conférence à Washington une convention concernant la journée de huit heures. Actuellement celle-ci est conservée soigneusement à titre de document historique derrière une des quatre cent fenêtres du palais où le Bureau International du Travail vient de s'installer cet été. Jusqu'à ce jour, elle n'a pas donné le moindre résultat pratique. Ni la Charte du Travail, ni la Conférence de Washington, ni le Bureau international du Travail ont su empêcher que la classe capitaliste reconstituée sabotât ou supprimât la journée de huit heures, là où la classe ouvrière, forte de son pouvoir, avait su un moment l'imposer.

Ces tentatives se sont multipliées encore au cours de ces derniers mois. Malgré les affirmations solennelles des représentants gouvernementaux, lors de l'inauguration du Bureau international du Travail à Genève, la ratification de la Convention de Washington se fait toujours attendre, bien qu'en vertu des Statuts de l'Organisation permanente du Travail, elle eût dû avoir lieu, il y a cinq ans déjà. Il y a même pire: l'Angleterre vient d'adopter une loi autorisant le prolongement de 7 à 8 heures de la durée du travail dans les mines et en Italie, le roi sans couronne des fascistes a autorisé, par voie de décret, les employeurs à réintroduire la journée de 9 heures, sans paiement d'allocation spéciale pour la durée de travail supplémentaire. En France, également, on a envisagé la mise hors vigueur provisoire de la loi des huit heures en connexion avec les projets d'assainissement financier et il n'est pas certain que l'on ne revienne pas sur cette idée tôt ou tard. Le seul état industriel qui ait informé Genève de la ratification de la Convention de

Washington est la Belgique, mais là aussi, le patronat n'a aucunement perdu l'espoir d'obtenir le prolongement, par voie détournée sous un prétexte quelconque.

Est-il besoin de dire que cet espoir a trouvé un point d'appui dans les accords de la Conférence des ministres du Travail de Belgique, Allemagne, Angleterre, France et Italie qui eut lieu au mois de mars de cette année? Ces accords de Londres donnent à divers articles de la Convention de Washington une interprétation ouvrant les portes à tous les abus et offrent aux Gouvernements la possibilité de ratifier les conventions de Washington sans appliquer, pratiquement, la journée de huit heures. L'unique résultat a été la possibilité, pour le Bureau International du Travail, d'enregistrer un certain nombre de ratifications dont la classe ouvrière n'a aucun avantage, cela va de soi. Devant ces faits, la devise: «en lutte pour la journée de huit heures», lancée pour la semaine de propagande par la F.S.I., acquiert une signification de brûlante actualité. Il s'agit avant tout de déclarer au monde entier que la classe ouvrière internationale n'entend céder en rien sur cette revendication et qu'elle est prête et résolue à lutter pour sa réalisation définitive et cela, non seulement par la parole et les résolutions, mais encore par les actes. Il est inadmissible qu'on la prive plus longtemps d'un droit qu'elle a revendiqué dès le siècle dernier. Cette revendication est d'autant plus justifiée que les perfectionnements techniques du processus de la production ont énormément augmenté la productivité individuelle de l'ouvrier par unité de temps et qu'en outre, le mouvement du travail se trouve accéléré à un point dont on peut à peine se former une idée. Rien que pour cette raison et dès l'heure actuelle, l'intensification générale de travail compenserait largement la réduction à huit heures de la journée de travail.

La lutte pour la réduction de la durée du travail acquiert encore un caractère d'actualité bien particulier, du fait que l'on assiste, à l'heure présente, à un déplacement des principes de la production qui vise à accroître, par une augmentation formidable de l'effet du travail, le rendement du capital. Malgré le fait que la capacité d'absorption du marché est déjà trop réduite par rapport à la production, les employeurs persistent à construire des machines toujours plus rapides et à introduire des méthodes de production utilisant intégralement chaque fraction de seconde de travail. La tâche de l'homme se trouve réduite à veiller aux «appels stridents de l'homme de fer» et à répéter éternellement la même manipulation. Il s'en suit, qu'à cette intensification s'ajoute une monotonie du travail, dont on ne saurait encore percevoir toutes les conséquences et qui use l'ouvrier plus rapidement encore que le travail physique le plus pénible. «L'esclavage aux galères n'était pas plus démoralisant», disait, à ce sujet un américain (1) et le Directeur de l'Union des Grands Magasins allemands s'exprimait d'une façon identique, résumant ses impressions d'une visite chez Ford à Détroit, en disant «un nouveau système d'esclavage et, l'utilisation la plus pernicieuse du travail humain» (2). Ce même observateur faisait

remarquer que «l'usure des hommes est des plus rapides chez Ford, vu que personne ne supporte à la longue ce système». Or, ces méthodes de Ford ont, de longue date, fait leur apparition dans les pays industriels d'Europe. L'industrie allemande, notamment, forte des expériences faites en Amérique, a su transformer les méthodes de production avec une rapidité qui tient du prodige. On aurait tort de croire, cependant, qu'il s'agit d'une imitation servile du modèle américain. Dans plusieurs industries, les méthodes ont été perfectionnées au point de faire paraître arriérées les usines de Ford. Mais ce ne sont pas seulement l'intensification et la monotonie du travail qui viennent ajouter de nouveaux motifs à notre revendication de la journée huit heures. La limitation de la durée du travail nous paraît avant tout indispensable parce qu'elle constitue le seul moyen pour combattre effectivement le chômage considérable qui règne dans presque tous les pays et pour réintégrer dans le processus de la production plusieurs millions de travailleurs se voyant, depuis plusieurs années, dans l'impossibilité de trouver un emploi. Pour créer un nouveau marché de travail pour ces millions d'êtres plongés dans la misère, nous ne voyons, à vrai dire, qu'une seule possibilité: la réduction de la durée du travail sur une vaste échelle.

Considérée sous cet angle, la lutte du travail organisé pour la journée des huit heures devient en même temps une lutte contre le chômage et, tant que celui-ci subsistera, il sera criminel d'abandonner cette lutte. Si l'on se pénètre de cette vérité, on se rendra compte que la lutte pour la journée de huit heures ne peut souffrir aucun arrêt et qu'elle doit suivre de près le développement de la technique de la production pour que le monde ouvrier puisse s'assurer une part réelle au progrès technique général. Il s'en suit que la conquête générale et intégrale de la journée de huit heures n'est qu'une étape, car nous croyons ne pas nous tromper en déclarant dès maintenant, que l'utilisation complète de l'appareil de production moderne dans le cadre de la Convention de Washington entraînerait un encombrement du marché, sans diminution notable du chômage. Ceci ne pourrait être le cas que si l'offre formidable provoquait un recul tout aussi formidable des prix, conséquence que les employeurs sont les premiers à empêcher par la création de cartels maintenant artificiellement les prix. On n'ignore pas que les employeurs préfèrent immobiliser une partie de l'appareil de la production, plutôt que de risquer la chute du niveau des prix par une offre trop abondante.

De toutes les victoires que la classe ouvrière peut remporter sur le patronat, la réduction de la durée du travail est celle qui lui assurera le plus rapidement une participation plus grande à la production et qui sera réalisée par conséquent aux dépens du rendement du capital. C'est bien pour cette raison que le patronat oppose une résistance si acharnée à cette revendication et que la lutte pour les huit heures affecte des formes de plus en plus aiguës. Mais la classe ouvrière ne se laissera pas intimider; la semaine de

propagande syndicale internationale ne représente que le début d'une action générale pour la journée de huit heures.

—le.

(¹) Arthur P o u n d dans « der eiserne Mann in der Industrie » (L'homme de fer dans l'industrie).

(²) Acht-Uhr-Abendblatt, Berlin, 29 mai 1926.

Chronique Syndicale.

Le conflit déclanché à Dunkerque, le 11 juillet a persisté pendant tout le mois d'août. Les pourparlers entamés vers la mi-août entre syndicat et employeurs laissaient d'abord espérer une entente prochaine, mais la publication des conditions proposées par le patronat a déçu cet espoir. Contrairement aux déclarations faites au début des pourparlers, les patrons proposèrent fin août un tarif pour travaux à la tâche comportant une réduction moyenne de 25 % des taux en vigueur avant le conflit. Les ouvriers du port de Dunkerque repoussèrent cette proposition de façon unanime. La fin de la lutte soutenue des deux parts avec la plus grande ténacité, n'est pas à prévoir.

Parmi les autres conflits dans l'industrie des transports, il convient de citer celui, à issue favorable, des ouvriers des transports finlandais. Le déclanchement du conflit date du début de juillet lorsqu'éclata la grève des travailleurs des scieries qui demandaient un relèvement de leurs salaires de 5 à 10 %. Les Unions civiques étant immédiatement intervenues, on réussit à continuer le travail dans une partie de l'in-

dustrie, mais les ouvriers des transports syndiqués refusèrent la manutention des produits de l'œuvre des briseurs de grève et, deux jours plus tard, ils cessèrent également le travail exigeant, pour eux aussi, une augmentation de 10 %. Alors qu'on parvint, relativement vite, à un accord dans l'industrie des scieries, la lutte des ouvriers des transports dura plusieurs semaines. Finalement, par l'intermédiaire de l'arbitre officiel, des pourparlers furent entamés qui donnèrent des résultats satisfaisants. Les salaires furent augmentés dans plusieurs ports; les patrons s'engagèrent à congédier les briseurs de grève embauchés et à ne pas user de représailles à l'égard des grévistes. Mais le résultat le plus important de la lutte est la signature de contrats collectifs entre l'organisation patronale et l'Union des Transports finlandais. Cet accord met fin à une période de plusieurs années pendant lesquelles le travail dans les ports n'était régi par aucun contrat, situation que les employeurs de l'industrie des ports s'efforçaient de perpétuer et, du même coup, l'Union des Transports a été reconnue officiellement comme représentant des ouvriers des transports de Finlande.

Le rapport sur l'issue de la lutte adressé à l'I.T.F. par l'organisation en cause, se termine en ces termes: «Au nom du Comité et des membres de l'Union finlandaise des Transports nous remercions tous les camarades, plus spécialement les organisations scandinaves, du secours qu'il nous ont prêté au cours de la lutte. Les ouvriers des ports finlandais n'oublieront jamais l'esprit de solidarité et de sacrifice dont il a été fait preuve à leur égard et seront toujours prêts, lorsqu'ils en seront sollicités, à faire acte de réciprocité».

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Une nouvelle publication.

En septembre, paraîtra le 3ème volume (No. IV de la Nouvelle Série de Documents), sur les Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer. Il porte sur l'Esthonie, la Russie, la Tchécoslovaquie et la Bulgarie et contient en outre quelques renseignements supplé-

mentaires sur la Russie ainsi que les modifications à apporter aux rapports antérieurs. Le prix du volume est de fl. 0.30.

Les organisations adhérentes recevront une circulaire à ce sujet.

On est prié de commander le plus tôt possible.

Cotisations reçues.

Union autrichienne des Transports

fl 1378

Union du personnel de la locomotive du Danemark „ 95



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

BULGARIE (fin).

XI. Le libre parcours.

Tous les agents des chemins de fer obtiennent après six mois de service, le droit au libre parcours sur toutes les lignes et dans tous les trains, excepté dans le train de luxe, le Simplon-Orient-Express. Les agents ont droit à quatre voyages gratuits par an. Les membres de la famille (conjoint, enfants, père, mère, frères et sœurs mineurs, s'ils sont entretenus par l'agent) ont droit à trois billets de parcours gratuit. Des billets de libre parcours sont donnés aux agents qui ont demandé et obtenu la permission d'aller en congé; pour les membres de la famille ils sont délivrés sur demande. Ont droit au permis permanent de libre parcours les Directeurs, inspecteurs en chef, chefs de service, instructeurs, contrôleurs, ingénieurs, médecins etc.

Les catégories suivantes ont droit au parcours en première classe (depuis la mise en application du nouveau règlement de janvier 1926 qui comporte plusieurs avilissements): Directeurs, inspecteurs en chef, chefs de service, chefs de bureau à la Direction générale, ingénieurs, chefs de gare de 1^{re} classe, médecins etc.

Ont droit au parcours en deuxième classe: les contrôleurs, inspecteurs du matériel roulant, employés des services techniques, mécaniciens, chefs de gare de 2^e, 3^e et 4^e classe, chefs de trains, employés des bureaux des gares, sous-chefs des bureaux de marchandises, employés des services électriques etc.

Le personnel se trouvant dans les catégories inférieures aux sus-nommées a droit au transport gratuit en 3^e classe. Les agents des chemins de fer étrangers ainsi que les membres de leurs familles, ont droit tous les ans à un billet gratuit ou à demi prix sur le réseau bulgare, à condition que les agents bulgares jouissent de la même faveur sur les lignes du réseau étranger en question. Des carnets contenant des coupons donnant droit à deux voyages gratuits par mois sont délivrés aux agents habitant des stations isolées et éloignées des grands centres pour leur permettre de faire leurs provisions. Ces coupons peuvent être utilisés, soit par l'agent soit par les membres de sa famille. Les enfants des agents qui se trouvent dans ces circonstances reçoivent un permis permanent de parcours gratuit pour visiter l'école. Des permis permanents sont en outre délivrés aux ouvriers qui habitent la banlieue de grandes villes.

A part les facilités de circulation sus-indiquées, les agents des chemins de fer ont droit à un nombre illimité de billets avec un rabais de 75 %, valables sur toutes les lignes, dans tous les trains et pour la classe à laquelle a droit l'agent en question. Chaque agent possède une carte de légitimation, munie de son portrait et des portraits de tous les membres de sa famille, qui lui permet de se faire délivrer ces billets à prix réduit.

Les anciens agents des chemins de fer qui ont fait au moins 15 années de service, ainsi que les membres de leurs familles et les membres de la famille des cheminots invalides et retraités ont droit à un billet de libre parcours par an. Ils ont aussi la possibilité d'obtenir un nombre illimité de billets avec un rabais de 75 %.

Les billets de parcours gratuit doivent être timbrés d'un timbre de sept levas pour les billets de 1^{ère} classe, de cinq levas pour les billets de 2^e classe et de trois levas pour les billets de 3^e classe; ces taxes sont versées au fisc. Les agents doivent payer en outre au profit du fonds des «suppléments personnels» un droit de respectivement six, quatre ou deux levas. Cette taxe correspond à celle qui est perçue sur chaque billet de chemins de fer au profit du fonds sus-nommé, dans la mesure de 10 % du prix du billet et de laquelle chaque voyageur est assuré contre les accidents pour un montant de 50 000 levas.

XII. Les récompenses et sanctions pénales.

Des gratifications sont accordées aux agents ayant évité ou diminué le danger d'accidents, découvert les auteurs de dégâts ou de vols, retrouvé des objets perdus, découvert des rails brisés etc. Des gratifications sont également accordées aux agents ayant accompli de façon irréprochable 25 années de service.

En ce qui concerne les punitions, la loi sur les salariés de l'Etat prescrit à l'article 74:

«Les salariés de l'Etat sont passibles de peine disciplinaire en cas de manquements à leur devoir, d'abus de pouvoir, de mauvaise conduite, de manque de respect à l'égard de supérieurs, de violation du secret professionnel, d'absence injustifiée et non-permise du service et de toutes les fautes et délits de nature générale».

Selon l'article 75 de la même loi, les punitions disciplinaires consistent en: réprimandes, amendes jusqu'à un maximum d'un quart du traitement mensuel, ajournement d'un an de l'avancement dans une classe supérieure, déplacement dans une fonction analogue, dégradation, suspension du service pendant une période d'un à trois ans, révocation. En ce qui concerne la mesure des peines, la loi prévoit uniquement que les punitions sont imposées selon «l'importance et le caractère du délit, le degré de la culpabilité et la conduite de l'accusé».

L'article 81 de la loi prévoit que les punitions disciplinaires peuvent aussi être infligées pour incapacité, négligence permanente, ivresse, concubinat, abus dans le but d'en retirer des bénéfices personnels, exercice de professions interdites, faux en écritures et pour tous autres motifs réclamés par l'intérêt du service. Le montant des amendes est utilisé au profit d'un but philanthropique quelconque: caisse de retraite, croix-rouge, création d'hôpitaux et maisons de vacances pour cheminots etc.

Avant d'infliger une punition, il est d'usage de demander des explications à l'intéressé et de lui laisser un délai de quelques jours pour la réponse. Comme règle générale, l'Union des Cheminots n'intervient que sur la demande expresse de l'accusé.

Etant donné qu'un représentant du personnel siège dans le Conseil disciplinaire, l'organisation ne s'oppose pas à ses jugements; du moins lorsque ceux-ci ont été rendus à l'unanimité ou du moins avec le consentement du représentant du personnel. La possibilité d'appel n'existe que lors de condamnation au renvoi du service.

Il n'existe pas de punitions avec sursis.

Lorsque, de l'avis des supérieurs, il s'agit de fautes

graves, on procède à la suspension immédiate du service.

XIII. Le logement.

Généralement parlant, la direction des chemins de fer ne s'occupe du logement du personnel qu'en tant qu'il s'agit d'agents dont la présence permanente est dans l'intérêt du service. Ces agents ont droit au logement et à l'éclairage gratuits. Dans les cas où la gare en question est pourvue d'éclairage électrique, les agents ne payent que pour le courant utilisé. Après les guerres (en 1918), deux fonds ont été créés auprès de la Direction générale des Chemins de fer; ils ont été réunis plus tard en un seul fonds appelé «Fonds pour la construction et l'entretien de logement de cheminots, d'institutions sanitaires etc.» Les buts de ce fonds sont: 1° la construction de demeures pour les cheminots et leurs familles afin de remédier à la crise des logements; 2° la création de sanatoria où les cheminots malades auront le moyen de se remettre; 3° la création à Tirnovo d'une maison des cheminots dont le besoin est ressenti depuis longtemps et qui sera agrandie à mesure que les ressources du fonds augmenteront; 4° introduction d'autres mesures de prévoyance ayant pour but d'améliorer la situation des cheminots et de leurs familles.

Le fonds en question est nourri principalement des versements de 10 % des recettes mensuelles du fonds des «suppléments personnels». Observons, à ce propos, que l'Union des Cheminots bulgare a contribué pour une large part à la création du fonds des «suppléments personnels».

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

Le nombre des installations de bains existant auprès de quelques ateliers et dépôts est très insuffisant. Certaines d'entre celles-ci sont à la disposition de tous les cheminots et de leurs familles. L'administration n'accorde pas de soins spéciaux à leur entretien.

Des dortoirs avec lavabos sont à la disposition du personnel des trains et de la locomotive. Lorsqu'il n'est pas possible de mettre des lits à la disposition des agents, ceux-ci ont droit à une petite allocation leur permettant de passer la nuit dans un hôtel.

Ce qu'il faut souligner, c'est le manque complet de salles où le personnel pourrait prendre ses repas ou se tenir entre les heures de service. Il n'y a pas non plus de cantines, mais les agents ont le droit de prendre des repas dans les buffets des gares, avec un rabais de 40 %.

En ce qui concerne l'attitude de l'administration par égard au mouvement abstentionniste, un décret ministériel a été promulgué le 24 décembre 1923, interdisant au personnel de prendre des boissons alcooliques huit heures avant le commencement du service ou pendant le service. Ce même décret prévoyait une subvention de 200 levas à l'Association des Cheminots abstinents, pour chacun de ses membres. Ce décret fut toutefois bientôt oublié. Deux ans plus tard, un nouveau décret ministériel fut promulgué dans la question de l'anti-alcoolisme, mais il visait surtout à prévenir les accidents pouvant découler de l'ivresse pendant le service. Ce décret défend par exemple aux chefs de service de se rendre aux buffets des gares ou aux cafés dans les environs des gares, autrement que pour y prendre des repas et interdit au personnel entier de prendre des boissons alcooliques pendant le service. A présent, un agent qui s'est rendu par trois fois à son service en état d'ivresse, est licencié.

Aucune installation automatique n'existe pour l'entretien ou le nettoyage des voitures. L'attelage automatique n'a pas été introduit. La Direction des chemins

de fer refuse de procéder à son introduction, en alléguant la situation pécuniaire défavorable. Les états voisins n'ont d'ailleurs pas non plus procédé à l'application de l'attelage automatique.

XV. La tenue de service.

Les agents de grade inférieur, tels que les aiguilleurs, gardes-freins, messagers, facteurs, gardiens, lampistes, désinfecteurs, garçons de bureau, nettoyeurs, ouvriers des manœuvres, cantonniers etc. ont droit à l'uniforme. Ils reçoivent tous les deux ans une capote et tous les ans un pantalon, une blouse et une casquette; les cantonniers reçoivent en outre une paire de souliers et les nettoyeurs de locomotives, une paire de bottes.

Les employés des gares, chefs de trains, conducteurs et chefs de gare sont obligés de se procurer l'uniforme à leurs propres frais. L'organisation a présenté la demande que la tenue de service soit fournie gratuitement à tous les agents, ou tout au moins, provisoirement à tous ceux qui sont obligés dans l'intérêt du service de porter l'uniforme.

XVI. La visite médicale et la visite des yeux.

Il n'y a pas de règles concernant une visite médicale régulière; celle-ci n'est effectuée que lors de l'entrée au service ou lors du réengagement après une période d'interruption, quel qu'en ait été le motif. Sur sa propre demande, ainsi que sur l'initiative du médecin des chemins de fer, chaque agent peut être soumis à une visite médicale, soit en vue d'un déplacement dans un service correspondant à son état de santé, soit en vue de l'entrée en jouissance de la pension d'invalidité. L'intéressé a le droit de demander une révision par le médecin principal des chemins de fer s'il n'est pas satisfait du résultat de la première visite.

XVII. Sanatoria, colonies de vacance et de convalescence.

Il n'existe pas d'hôpitaux spéciaux à l'usage des agents des chemins de fer, mais sur l'avis du médecin des chemins de fer, un agent peut être hospitalisé à titre gratuit. Il y a quelques années, des stations de vacance et de convalescence ont été créées, à savoir deux stations de repos, deux stations thermales et une station balnéaire où les médecins des chemins de fer envoient pour une période de 25 jours les agents qui en ont besoin. Dans ces institutions, les agents sont nourris et logés à titre gratuit; les frais sont portés par le «Fonds pour la construction de logements de cheminots, d'institutions sanitaires etc.», mentionné plus haut (chapitre XIII). Le même fond sert à couvrir les dépenses du premier pensionnat des chemins de fer à Tirnovo, où les enfants des cheminots sont reçus moyennant une taxe qui ne peut pas dépasser 1/6 du traitement de l'agent. Les enfants y sont nourris, logés et surveillés.

XVIII. L'apprentissage technique.

Il y a quatre ans, a été fondée une école pour cheminots, parmi les élèves de laquelle on recrute les agents à engager nouvellement. Autrefois, l'instruction théorique des agents des chemins de fer était donnée pendant le service militaire dans le bataillon des chemins de fer qui, après la paix, a été dissout. La grande majorité des agents acquiert les connaissances nécessaires par la pratique du service. C'est pour cette raison qu'il y a en Bulgarie des agents-apprentis qui ne touchent pas de traitement. L'organisation des cheminots tâche de décider la Direction à créer des cours professionnels. Pareils cours ont été organisés pendant une courte période pour le personnel du mouvement. Il faut espérer que cette initiative sera bientôt reprise et étendue à toutes les catégories du personnel.

La conduite des locomotives électriques par un seul homme.

La Conférence des Cheminots qui a eu lieu lors du Congrès de Hambourg de l'I. T. F. avait chargé le Secrétariat de cette Internationale d'ouvrir une enquête concernant l'électrification des chemins de fer et son influence sur les conditions de travail du personnel. Depuis lors, le Secrétariat s'est acquitté de sa tâche, en présentant un rapport au Congrès International des Cheminots tenu l'année passée à Bellinzona. Après avoir amplement discuté la question, le Congrès a formulé son opinion dans la résolution suivante :

« Etant donné qu'un développement considérable de l'électrification des chemins de fer est à prévoir dans la plupart des pays, le Congrès attire l'attention des cheminots sur les conséquences défavorables que peut avoir l'électrification, car seule la connaissance des dangers peut indiquer aux travailleurs les moyens propres à sauvegarder leurs intérêts. L'électrification ne doit pas avoir pour résultat de rendre les conditions de travail et de salaire des mécaniciens, chauffeurs et autres agents occupés dans l'exploitation électrique, moins favorables qu'elles ne le sont dans la traction à vapeur.

Le Congrès réclame, comme revendication de principe, que les mécaniciens, ainsi que les élèves-mécaniciens, actuellement employés dans la traction à vapeur, entrent en premier lieu en ligne de compte pour être employés comme conducteurs sur des locomotives électriques. »

Une proposition a été présentée à ce sujet au Congrès de Paris par l'Union des Cheminots allemands ; elle est de la teneur suivante :

« L'économie mondiale est dominée par l'esprit de la rationalisation. Le passage progressant de la traction à vapeur à la traction électrique va de pair avec cette tendance. Cette modification crée la nécessité d'un transbordement plus rapide des marchandises et donne lieu à une intensification de la marche des trains. Ce développement explique en même temps le mouvement de plus en plus rapide du rythme du travail et de l'économie, ce que détermine un accroissement du danger d'accidents. Quelque parfaite que soit l'installation de signalisation et de sécurité, elle ne peut cependant se passer du contrôle de l'œil humain. C'est pourquoi la locomotive électrique moderne, dont la construction est, dans l'ensemble, compliquée malgré sa simplicité, demande à être montée par au moins deux hommes pour être conduite avec sécurité. La conduite par deux hommes est donc une condition primordiale pour une circulation sûre des trains remorqués par une locomotive électrique. Il faudra que la question soit réglée, si possible, dans le cadre d'une entente internationale entre les principaux pays. »

Attendu que le Congrès de Paris et la Conférence des Cheminots qui se tiendra à cette occasion auront à s'occuper à nouveau de la question de l'électrification, il nous semble utile de donner un exposé succinct des expériences faites récemment dans ce domaine.

Traitant du passage de la traction à vapeur à la traction électrique, le rapport du Secrétariat au Congrès de Bellinzona faisait déjà ressortir que, pour ce qui concerne les pays européens, l'électrification s'expliquait à l'origine par le désir qu'avaient certains pays pauvres en charbon, de rendre l'exploitation ferroviaire indépendante de l'importation du charbon. Ce rapport, cependant, entre le manque de charbon et l'électrification passe de plus en plus au second plan et de nos jours, ce sont les intérêts directs de l'exploitation qui tendent à la substitution de la traction électrique à celle à vapeur. Si de nos jours, l'électrification n'a pas fait plus de progrès, c'est surtout à cause des capitaux formidables qu'elle exige et de la dépression économique pesant sur l'Europe entière depuis la guerre mondiale. D'autre part, on voit

se dessiner, précisément dans les pays industriels particulièrement affectés par cette dépression, une tendance vers une transformation radicale des principes techniques de la production, transformation dans laquelle on constate une préférence toujours plus marquée pour la force motrice électrique et une tendance très prononcée vers l'accélération du processus de la production. Tôt ou tard, cette modification devra se réaliser aussi dans le système des transports terrestres basé principalement sur les chemins de fer. Les projets de canalisation qui existent dans presque tous les pays et dans lesquels a été prévue la construction de barrages importants, en vue de la production d'énergie électrique, stimulent également les tendances à l'électrification. Il convient d'ajouter un autre facteur fort important. Exception faite pour les pays atteints présentement encore d'inflation, il règne partout un chômage dont l'acuité et la durée sont sans précédents jusqu'à ce jour. Or, même le retour à des conditions économiques normales, sera impuissant à y remédier d'une façon tant soit peu satisfaisante. Les conditions nécessaires pour une émigration en masse faisant défaut, les états seront obligés de créer des moyens pour donner du travail aux chômeurs. On sait que l'élaboration du programme suisse d'électrification, ainsi que sa mise à exécution à une époque où le coût de la vie était très élevé, ont été déterminées en partie par cette nécessité. Le programme allemand des travaux à exécuter pour faire face au chômage prévoit aussi une série de travaux d'électrification.

Il y a donc lieu de compter pour les premières décades à venir avec un progrès général de l'électrification des chemins de fer. Un rapport circonstancié sur l'influence de l'électrification sur les conditions de travail du personnel a été présenté au Congrès de Bellinzona. *) A vrai dire, les expériences défavorables n'avaient été faites jusqu'alors qu'en Suisse et se trouvaient limitées à l'atteinte portée aux conditions d'avancement du personnel de la locomotive. Le rapport insistait cependant sur les tendances vers la conduite des locomotives par un seul homme, tendances qui, à cette époque, étaient encore plus ou moins camouflées. Dans une Conférence mondiale de la houille blanche, tenue à Wembley en 1924, la conduite par un seul homme fut caractérisée ouvertement comme étant le problème principal dans l'électrification des chemins de fer.

C'est à cette modification dans l'équipe de la locomotive que le Congrès de Bellinzona songeait en tout premier lieu, en faisant allusion dans sa résolution aux « conséquences défavorables que peut avoir l'électrification », attirant l'attention des cheminots sur ce point. Ce qui alors n'était encore qu'une « possibilité », est devenu aujourd'hui une menace imminente pour les cheminots de bien des pays. Au printemps de cette année, la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses déclarait, au cours d'un entretien avec les représentants du personnel, qu'elle entendait introduire, en automne 1926, la conduite des locomotives électriques par un seul homme, ajoutant qu'il ne s'agissait que d'un essai pour certains trains circulant sur le réseau électrifié. Les essais commenceront dès qu'un nombre suffisant de locomotives électriques sera pourvu de la manette ou pédale de sûreté. La direction se référait, à ce sujet, aux expériences favorables faites avec la conduite par un seul homme sur les lignes électrifiées de Bavière.

*) Les conclusions du rapport ont été reproduites dans le Bulletin d'août 1925. Voir aussi, l'article : « L'électrification des chemins de fer » dans le numéro de novembre 1924 et « Un rapport sur le rendement économique de la traction électrique aux chemins de fers fédéraux » dans le numéro de mai 1926.

Quelles sont donc ces expériences ?

La Direction générale des C. F. F. offrit loyalement l'occasion au personnel, adversaire de l'innovation, d'aller étudier sur place le système bavarois. A cet effet, une délégation, se composant de 8 hommes du personnel de la locomotive des C. F. F. et de Bratschi, le Secrétaire général de la Fédération suisse des Cheminots, se rendit les 10 et 11 mai à Munich, sous la conduite d'ingénieurs des C. F. F. Nous devons à cette délégation un rapport fort complet et du plus haut intérêt dont nous reproduisons ci-dessous un résumé.

Le rapport constate dès l'abord, qu'il s'agit exclusivement dans la conduite par un seul homme, de lignes secondaires à faible trafic. On cite comme unique exception à cette règle, la ligne principale de 76 kilomètres Munich-Landslut, mais en réalité, les lignes principales à double voie ont un trafic bien inférieur à celui de certaines lignes suisses à voie simple mais à circulation intense. Les lignes sont presque toutes droites et n'ont, sauf celle de Garmisch, que des déclivités insignifiantes.

« Toutes les installations des gares et les signaux sont bons. Partout, il y a des signaux avancés, des signaux d'entrée, de passage et de sortie. Pour rendre les signaux d'entrée plus visibles on a créé des zones de visibilité en reculant les pylônes de la ligne aérienne. La visibilité des signaux des stations gagne énormément par la suppression des poutres transversales de la ligne aérienne remplacées par des câbles. Pour les trains directs ainsi que pour les trains-voyageurs dits trains lourds, dont la vitesse dépasse 75 kilomètres et la charge 250 tonnes, la locomotive est desservie par un mécanicien et un aide-mécanicien. Pour tous les autres trains, le service de la traction n'a qu'un homme sur la locomotive en, en lieu et place de l'aide-mécanicien, c'est le chef de train ou un garde-freins qui prend place dans la cabine durant le parcours. Comme règle, il y a donc deux hommes sur la locomotive.

Les locomotives ne sont pas pourvues de manettes de sécurité, excepté les automotrices conduites par un seul homme desservant la banlieue, dont la vitesse maximum est de 65 kilomètres et la charge de 45 tonnes.

Lors de l'introduction du système, les chefs de train ont été rapidement instruits de la façon dont le courant peut être interrompu dans la locomotive et les freins mis en action. Le chef de train n'est pas instruit d'autres fonctions sur la locomotive, attendu que la seule tâche qui lui incombe, en cas de défaillance du mécanicien, est d'arrêter le train. Il ne peut consacrer aucun instant à l'observation de la voie et des signaux, occupé qu'il est par des écritures. Il n'a d'ailleurs aucune responsabilité à cet égard.»

On peut lire dans le rapport les lignes suivantes sur le service du conducteur-électricien et du chef de train.

« Le service du mécanicien et du chef de train est extrêmement serré et astreignant. Le personnel est surmené et souffre visiblement de la situation créée par l'introduction de ce système, situation qui à la longue deviendra intenable. L'observateur remarque immédiatement que l'esprit de ce personnel n'est pas dispos, ce dont leur attention doit naturellement souffrir. Il va de soi que la joie au travail en est aussi défavorablement influencée, ce à quoi contribuent encore beaucoup les tendances aux économies à outrance de l'administration. La manière dont les forces du personnel sont employées semble inadmissible à l'observateur étranger; tôt ou tard, la nature prendra sa revanche sous forme de morbidité plus grande et d'invalidité précoce. Mais la sécurité du trafic finira aussi par en souffrir; elle est même déjà en danger d'un profond ébranlement. Il n'est pas besoin de souligner que ces inconvénients doivent encore augmenter par le mauvais temps et surtout de nuit. Les désavantages du système sont

particulièrement frappants durant le service de manœuvres dans les stations dont la direction incombe au chef de train déjà fort occupé sans cela. Les retards qui en résultent et les perturbations qu'ils entraînent ne sont encore supportables que par le fait que les gares et les lignes ont presque toutes été aménagées pour un trafic bien plus dense que celui qui doit être assuré actuellement. Malgré cela, les retards ne peuvent être rattrapés que bien difficilement, bien que pour des raisons faciles à comprendre, l'on ait supprimé les bandes de contrôle des tachygraphes, laissant ainsi une liberté trop grande aux mécaniciens.»

Enfin, le rapport arrive aux conclusions que voici, considérant d'après les observations faites, les conséquences qu'elles auraient pour le trafic suisse :

« La délégation unanime est d'avis que l'introduction en Bavière du système qui a été décrit, ne motive en aucun cas son expérimentation en Suisse. Les conditions qu'il requiert sont bien plus favorables sur les lignes bavaroises électrifiées jusqu'ici que sur les lignes suisses entrant en considération. Malgré cela, ce système y constitue sans aucun doute une diminution sensible de la sécurité de l'exploitation. Il est impossible de prévoir toutes les conséquences que l'introduction de la conduite des locomotives par un seul agent pourrait avoir pour la sécurité du trafic en Suisse et en particulier pour la santé du personnel intéressé.

En présence de cette situation, la délégation n'est pas en mesure de proposer à la Fédération une autre attitude que celle adoptée par la délégation au cours de la conférence du 3 mars 1926 et approuvée à l'unanimité par l'assemblée des délégués du SLPV, des 24 et 25 avril à Bellinzona.

Si, malgré cela, les C.F.F. devaient introduire le système de la conduite par un seul homme de façon durable ou à titre d'essai, la responsabilité pleine et entière des conséquences qui en résulteraient devrait être laissée aux organes compétents de l'Administration.»

Le rapport de la délégation suisse est d'autant plus important que le système de la conduite par un seul homme, tel qu'il trouve son application en Bavière, constitue l'unique exemple dont ait pu se réclamer la direction des C. F. F. En réalité, aucun pays aux chemins de fer électrifiés n'a adopté jusqu'ici le système de la conduite par un homme, excepté pour les automotrices, ce dont on a pu se rendre compte lors de la récente assemblée, à Londres, de l'Association du Congrès des Chemins de fer. Il est donc fort possible qu'on allègue, autre part aussi, le système bavarois.

Même si on ne tient pas compte des conditions particulières au réseau bavarois électrifié, il n'en est pas moins vrai — et le rapport de la délégation suisse le fait ressortir — que la période d'expériences est bien trop brève pour permettre de tirer des conclusions définitives à l'égard de la sécurité du trafic. L'accident qui s'est produit, le 7 avril dernier, sur la ligne de Mittenwald donne lieu à de graves inquiétudes. Cet accident, où 7 voyageurs furent blessés, dont un gravement, avait pour cause que le conducteur-électricien qui se trouvait seul sur la machine, avait fait une chute en contrôlant l'archet de prise de courant, de sorte que le train poursuivit sa route sans conducteur. L'accident a provoqué dans le Parlement autrichien aussi bien que dans le Reichstag allemand, des protestations. On a fait remarquer que le système ne pouvait être toléré et qu'il était urgent d'y porter remède. Une proposition présentée par la fraction social-démocrate du Reichstag demande qu'il soit adjoint toujours au conducteur de la locomotive, un homme au courant de la manœuvre de ces locomotives.

Diverses Directions de réseau en Allemagne, se basant sur les expériences faites avec la conduite par un seul homme, se sont vues obligées d'édicter des ordonnances à cet égard. Il a été décidé qu'une locomotive conduite par un seul homme ne pourrait traverser une gare et, dans le district de Magdebourg, l'équipe de

deux hommes sera réintroduit de façon générale. Il ressort en tous cas de ce qui précède qu'il n'y a pas lieu de se réclamer du système bavarois. Or, la Direction des C. F. F. — et d'autres Directions suivront probablement son exemple — veut justifier son essai en disant que, contrairement aux locomotives allemandes, ses locomotives sont pourvues de la pédale ou manette de sûreté, qui interrompt automatiquement le courant en cas de défaillance du conducteur et immobilise, automatiquement aussi, le convoi.

Quels sont ces appareils de sûreté (deadman's controller)? Leur fonctionnement repose sur le principe que la main ou le pied du conducteur doit rester en contact permanent avec l'appareil, sans quoi le courant est interrompu et les freins pneumatiques fonctionnent instantanément. Ces appareils ont donc pour but de compenser la sécurité moindre résultant de l'absence de l'aide du conducteur, mais leur installation rend en même temps la tâche du conducteur plus pénible. Il est obligé de rester en contact ininterrompu avec l'appareil. Pratiquement, ce «contrôle de l'homme mort» devient un contrôle perpétuel de l'homme vivant sur lui-même. A la longue, ce contrôle ininterrompu de soi signifie un effort très pénible portant gravement atteinte à la faculté du conducteur de prendre à n'importe quel moment des décisions importantes et à agir en conséquence, inconvénient qui remet en question la valeur pratique de l'appareil. C'est même pour cette raison que le réseau bavarois ne l'a pas adopté et que — comme l'a constaté la délégation suisse — le personnel aussi bien que l'administration le considèrent comme inefficace.

Un accident qui s'est produit récemment en Grande-Bretagne prouve combien peu on doit compter sur le fonctionnement, de la manette ou pédale de sûreté. Un train électrique conduit par un seul homme y a tamponné un train de marchandises sur viaduc élevé de 80 pieds. On constata que le conducteur qui avait dû se pencher en dehors de sa machine avait fait une chute à trois kilomètres environ du lieu du sinistre, distance que le

train parcourut sans conducteur. La locomotive était pourvue d'une pédale de sûreté, mais celle-ci n'avait pas fonctionné. L'enquête a démontré que le conducteur, tué par la chute, avait fixé la pédale avec des mouchoirs.

Que nous apprend cette enquête? D'abord elle ne résout pas la question de savoir si, dans un autre cas, l'appareil eût arrêté automatiquement le train. Secondement, l'enquête prouve combien ce contrôle doit être pénible au conducteur et combien l'agent désire s'y soustraire. Certes, il ne s'agit que d'un cas isolé, mais ne conçoit-on pas aisément que les conducteurs tâchent de s'affranchir de la contrainte des appareils de sûreté, parce que ceux-ci les exténuent?

Cet exemple de l'Angleterre doit en tous cas porter les autorités responsables de la sécurité du trafic ferroviaire, à envisager à nouveau, et sous cette face, la question des appareils de sûreté. Il est intolérable que l'on accable de besogne le conducteur responsable de la locomotive. Que l'on adopte ou non les appareils de sûreté, la conduite par un seul homme constitue une surcharge de travail telle qu'elle ne peut que porter préjudice à la sécurité. Aussi est-il dans l'intérêt du personnel aussi bien que dans celui de la sécurité, que les cheminots se prononcent contre la conduite des locomotives électriques par un seul agent. Toutes les fois où les cheminots ont pu contribuer à l'économie meilleure des services de transport en commun, on les a trouvés disposés à le faire. Mais en supprimant le second agent sur la locomotive, on veut faire une économie là où l'on ferait mieux de s'en abstenir. Le travail du conducteur-électricien est à tel point fatigant, qu'il a droit à toutes les facilités que peut lui offrir la technique moderne et que celles-ci ne doivent pas lui être enlevées en supprimant son aide. Et, en fin de compte, la présence d'un second agent sur la locomotive est, au point de vue psychologique, d'une importance inappréciable pour la sûreté du trafic, ainsi que le faisait déjà ressortir le rapport présenté au Congrès de Bellinzona.

Ouvriers du Transport

Quatrième rapport annuel de la Transport and General Workers' Union.

Contrairement à la plupart des syndicats du continent qui donnent dans leur rapport annuel un exposé circonstancié de l'activité et un aperçu statistique complet des fluctuations de l'effectif, les syndicats anglais se bornent, pour la plupart, dans les rapports présentés à leurs Congrès à rendre compte de la gestion financière.

La plus grande partie du quatrième rapport annuel de l'Union britannique des ouvriers des transports et des ouvriers non-spécialisés contient par conséquent, des renseignements d'ordre financier, alors que le rapport moral du Comité Exécutif et des sections ne remplit qu'un espace fort restreint.

Pour juger de la vie syndicale, on doit donc s'en rapporter surtout au rapport général. Nous faisons suivre ici un résumé de l'introduction :

« Dans nos rapports précédents, nous constatons un progrès ininterrompu. Ce progrès s'est affirmé aussi au cours l'année 1925. L'effectif de l'Union s'est accru et si l'accroissement est moins important qu'en 1924, la situation de l'Union, à en juger des cotisations payées, est néanmoins plus saine qu'elle ne l'a été depuis l'époque du fusionnement. Nous avons rayé tous les membres douteux, ce qui fait que le chiffre de notre effectif correspond exactement à celui des cotisants. En même temps, les paiements faits par les membres ont considérablement augmenté, ce qui prouve aussi que les membres paient, généralement, leur cotisation avec plus de régularité.

On a pu procéder aussi avec succès à la consolidation des diverses sections et catégories. La réunion de nombreuses organisations, telle qu'elle a été effectuée lors du fusionnement, comporte de grandes difficultés, tant au point de vue de l'administration qu'à celui de la direction. La rupture avec les vieilles coutumes et les vieux procédés et la création de statuts nouveaux ont imposé un travail énorme aux permanents et au personnel. L'année 1926 s'étant écoulée sans grandes grèves, il a été possible de concentrer notre activité sur la partie administrative et dans cet ordre d'idées, nous appelons l'attention sur les résultats financiers de l'activité de l'Union. Au cours des quatre années d'existence de notre organisation, il a été payé aux membres un montant de près d'un million de Livres, soit sous forme de secours, soit sous forme d'indemnités obtenues par les membres grâce à l'intervention de l'organisation. Il est remarquable de constater ces résultats, si l'on tient compte des cotisations relativement modestes.

Durant l'année écoulée, il nous a été possible de compenser les pertes résultant des deux grandes grèves de l'année 1924, à savoir la grève générale des ouvriers des ports et celle des agents du service-voyageurs du métropolitain. Nous avons même pu verser des sommes considérables aux réserves.

Pour ce qui regarde le côté économique, il nous a été possible de maintenir et parfois d'améliorer les conditions de salaires et de travail de nos membres.

Grâce à l'activité de notre Union, il a été possible d'augmenter, au cours de l'année 1924, les salaires de nos membres de pas moins de £ 4.500.000. Non seulement, ce taux de salaires a pu être maintenu au cours de 1925, mais le total a même pu être augmenté d'un million de Livres.

A la fin de 1925, l'effectif s'élevait à 376.251 membres réparti sur les groupes suivants :

a. Transports sur route (personnes) . . .	94.933
b. " " " (marchandises) . . .	29.098
c. Ouvriers non-spécialisés	78 603
Groupes non spécifiés, appartenant aux catégories b. et c.	42.427
d. Ouvriers des ports	116.474
e. Ouvriers des voies fluviales	8.078
f. Employés	5.649
g. Autres ouvriers (dont 552 pêcheurs) . .	989
total	376.251

Les recettes en cotisations se sont élevées en 1925, à £ 489.354. Le total des recettes se chiffrait à £ 507.398. A ces recettes, il convient d'opposer une dépense totale de £ 398.328, £ 5.544 ayant été versés à la Caisse de retraite du personnel, à la Caisse de retraite des membres et au fonds pour la maison de convalescence. L'arrêté des comptes accuse un excédent de £ 103.524.

Il a été payé £ 87.829 pour des secours aux membres (en cas d'accidents du travail, maladie, décès, grèves etc. L'assistance judiciaire a valu, en outre, un total de £ 142.384 d'indemnités aux membres. Au total, l'Union a payé au cours de ses quatre années d'existence un montant de £ 530.207 en secours à ses membres; plus de la moitié de cette somme a été payée en secours à l'occasion de conflits du travail. En outre, l'assistance judiciaire de l'Union a su obtenir au cours des quatre années en question, un montant de £ 379.278 comme indemnités versées aux membres. «The Record», l'organe mensuel de l'Union a coûté en 1925 la somme de £ 4530 (frais d'imprimerie, d'expédition etc.) Les dépenses pour les appointements des fonctionnaires et du personnel des bureaux (bureau central, bureaux de districts etc.) se sont élevées à £ 157.887.

L'Union centrale néerlandaise des Ouvriers des Transports en 1924 et 1925.

Il ressort du Rapport moral sur 1924 et 1925 de la "Centrale Bond van Transportarbeiders" présenté au récent Congrès, qu'aussi, en Hollande le mouvement syndical libre, après avoir connu une période de recul et d'arrêt, est entré actuellement dans une période de progrès. Certes le mouvement syndicaliste hollandais est distancé de beaucoup par celui de Grande-Bretagne, de Belgique ou d'Allemagne, son développement étant gravement entravé par le morcellement en une demi-douzaine d'orientations différentes. Mais on constate avec satisfaction que la Centrale nationale hollandaise, affiliée à la F. S. I. est seule à enregistrer une augmentation de ses effectifs, alors que toutes les autres sont restées stationnaires ou ont perdu quelques milliers de membres. On constate un phénomène analogue dans le développement des diverses organisations des transports de Hollande. Constatons avant tout que l'Union centrale des Transports adhérente à l'I.T.F. a pu enregistrer au cours de ces deux dernières années, une augmentation considérable de ses effectifs. Ceux-ci qui étaient de 17.720 au 1er janvier 1924, s'élevaient à 18.800 au 1er janvier 1925 et à 20.100 au 1er janvier 1926. Les données du Bureau des Statistiques indiquant que

le total des ouvriers des transports syndiqués se chiffre à 33.098, on constate que l'Union centrale des Transports groupe aujourd'hui plus de 60 % des travailleurs des transports hollandais. Il est probable que ce pourcentage est en réalité plus élevé, vu qu'il y a lieu de douter de l'exactitude des chiffres fournis par les autres organisations.

On constate les fluctuations suivantes pour les effectifs des diverses sections de l'Union centrale des Ouvriers des transports.

	Effectifs au 1er janvier		
	1924	1925	1926
Ouvriers des ports	4261	4393	4794
Gens de mer	1528	1582	1594
Pêcheurs et marins	695	677	861
Bateliers	3374	3203	3349
Transports sur route	7452	7566	8130
Chauffeurs	410	680	1372
	17.720	18.100	20.100

L'augmentation des effectifs concerne principalement les groupes des ouvriers des ports, des transports sur route et des transports automobiles; le groupe des marins n'accuse qu'une augmentation insignifiante et l'effectif de la batellerie a même fléchi quelque peu comparativement aux chiffres du 1er janvier 1924. Quant à l'augmentation de l'effectif du groupe des chauffeurs (680 au 1er janvier 1925 et 1378 au 1er janvier 1926), elle s'explique en grande partie par la fusion avec un syndicat de chauffeurs, indépendant jusqu'à ce jour.

Rotterdam se trouve, avec ses 5144 membres, à la tête des sections; suivent Amsterdam avec 2288 membres, et La Haye avec 1900 membres.

Le mouvement le plus important, au point de vue des effectifs engagés, est la grève de plusieurs jours qui éclata dans le port de Rotterdam au printemps de 1924. Non seulement, elle a permis de repousser un avilissement déjà introduit dans les conditions de travail et de salaires, mais l'organisation a su encore imposer une augmentation des salaires. Le nombre des ouvriers englobés était de 7000 à 7500. En 1924, on a eu 24 mouvements au total, intéressant plus de 10.000 ouvriers. Pour 1925, ces chiffres sont de 32 actions et 1500 intéressés.

Le total des recettes s'élève à fl. 448.204.75 pour 1924 et à fl. 467.194.88 pour 1925. Les dépenses se répartissent comme suit:

	1924	1925
Frais administratifs des sections	44,2 %	39 %
Frais administratifs du siège central	10,5 "	11,5 "
Frais généraux de l'organisation	22,8 "	22,0 "
Secours divers	16,0 "	17,8 "
Réserves	6,5 "	9,7 "

La fortune de l'organisation s'élevait à fl. 221.097.18 au 1er janvier 1926, contre fl. 175.451 au 1er janvier 1925, soit fl. 9.70 par membre au 1er janvier 1925, contre fl. 11.— au 1er janvier 1926.

Au cours des huit années écoulées, du 1er janvier 1918 au 1er janvier 1926, le total des recettes s'est élevé à fl. 4.494.594.18. Durant la même période on dépensa:

pour secours de grève	fl. 1.405.791.19
" " de maladie	" 214.336.11
" " judiciaires	" 18.750.00

L'organe bimensuel de l'organisation, «De Transportarbeider», a porté son tirage de 19.600 (début de 1924) à 21.600 (fin 1925). Les autres publications de l'organisation sont «De Uitkijk» (feuille mensuelle des marins), «De Haven» (paraissant tous les deux mois) et «Het Autobedrijf» (feuille mensuelle). Les frais d'impression pour les organes s'élevaient à fl. 16.236.23 en 1924, contre fl. 16.501.45 en 1925.

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

SUÈDE.

Mesures de protection.

Le travail dans les ports est protégé par la loi du 29 juin 1912. (Une nouvelle loi est actuellement en préparation.) La loi s'applique à tous les travailleurs, y compris les marins pour autant qu'ils sont astreints à faire des travaux qui ne font pas partie du service à bord. L'observation des dispositions de protection est contrôlée par les inspecteurs du travail et leurs délégués qui exercent une surveillance dans les différents endroits où des travaux sont exécutés. Ils doivent être admis sur tous les lieux du travail et ont le droit de faire les observations, tant écrites que verbales, et de saisir le Gouvernement provincial en cas de non-application des mesures de protection nécessaires. Un rapport imprimé est publié tous les ans sur l'activité de l'inspection du travail. La transgression des dispositions légales est poursuivie devant les tribunaux sur l'indication des inspecteurs du travail. Les punitions peuvent consister pour les patrons en des amendes ou des peines d'emprisonnement, pour les ouvriers en des amendes.

Les organisations des ouvriers des ports n'ont pas un droit de contrôle direct sur l'application des dispositions protectrices; elles exercent cependant une influence indirecte, du fait que la Fédération Syndicale suédoise est représentée, en vertu des lois existantes, tant dans l'Administration sociale que dans le Conseil social.

Enregistrement.

Il n'existe pas de prescriptions réglant l'admission comme employeur dans l'industrie des ports et docks. Généralement parlant, l'accroissement de l'influence syndicale a déterminé la disparition des petits entrepreneurs et le travail est effectué actuellement par des Sociétés ou par des associations d'arrimage sur une base coopérative. En ce qui concerne l'admission d'ouvriers, il n'y a pas non plus de dispositions légales, mais l'embauchage de nouveaux travailleurs est réglé par les contrats collectifs qui permettent aux syndicats d'exercer une certaine influence sur l'engagement d'ouvriers permanents. L'admission d'ouvriers aux travaux des ports et docks n'est pas dépendante de connaissances professionnelles.

Il est rarement fait usage de l'intermédiaire des bureaux de placement pour l'embauchage des ouvriers des ports. Les ouvriers permanents ont en tous cas, la préférence pour la distribution du travail. Le groupe qui entre en considération en deuxième ligne est celui des ouvriers temporaires permanents. Ce n'est que quand le nombre de ces travailleurs n'est pas suffisant, qu'on fait appel aux bureaux de placement.

Durée du travail.

La durée du travail a été réglée par les lois du 17 octobre 1919 et du 22 juin 1923. Elle s'élève à 8 heures par jour. Les contrats collectifs prévoient tous les détails concernant la réglementation des heures du travail. L'inspection du travail est chargée de contrôler l'observation des dispositions relatives aux heures de travail; son activité dans ce sens n'est cependant pas assez effective. Les cas rares où il a été plainte d'après ses indications.

Un maximum de 80 heures supplémentaires par mois et de 350 heures par an est admis en sus des heures de travail régulières. Les contrats collectifs contiennent des clauses détaillées à cet égard.

L'unique moyen pour les syndicats d'exercer un contrôle ou de l'influence sur la réglementation des heures du travail se trouve dans les contrats collectifs.

Sécurité.

Les dispositions suivantes existent concernant la sécurité de l'accès aux navires.

Le matériel utilisé pour la construction d'échafaudages doit être de bonne qualité. Les passerelles et plate-formes surélevées doivent avoir une largeur d'au moins 90 cm. Les passerelles permanentes doivent être pourvues d'une corde ou d'un garde-corps. Les passerelles et échafaudages doivent être fixés solidement et de manière à éviter qu'ils glissent ou basculent; l'inclinaison ne pourra pas excéder 1 : 10. Il ne pourra pas être fait usage d'encadrements d'écoutes en bois pour la construction d'échafaudages. Les passerelles devront être munies de tasseaux.

Lorsqu'un navire se trouve en rade, le patronat doit veiller à ce que le transport des ouvriers soit fait sans danger. Les bateaux utilisés doivent être navigables et non surchargés. Lorsque le transport des ouvriers est fait dans des bateaux autres que des barquettes, des dispositions analogues à celles existant pour les autres bâtiments de passagers, s'appliquent à ces navires. En cas de transport de longue durée, particulièrement en hiver, les navires doivent être équipés d'installations de protection contre les intempéries.

Tous les appareils mécaniques de levage doivent être vérifiés régulièrement en vue de leur puissance. La charge maximum à manœuvrer doit être indiquée à un endroit bien en vue, ainsi que la date du dernier contrôle. Les outils doivent se trouver en parfait état de conservation. Il est interdit de distribuer du matériel endommagé. Les chaînes sont régulièrement examinées par l'inspection du port; elles doivent être munies de l'indication de la charge maximum et doivent porter, en outre, un numéro correspondant à celui indiqué dans le registre que l'employeur est obligé de tenir à jour concernant tout le matériel des câbles et chaînes. Le contrôle intervenu doit être inscrit dans ce registre. Le maximum de charge admis pour les chaînes et câbles est exactement décrit dans des règlements qui doivent être affichés. Pour des chaînes ou câbles de qualité spéciale et forgés à la main, la limite de charge peut être étendue par l'inspection du travail; la puissance théorique doit cependant dépasser de 6 fois la limite pratique.

Il n'existe pas de prescriptions spéciales concernant la visibilité à bord du navire, l'échappement de vapeur etc.

D'après les prescriptions relatives à la construction de navires de l'année 1915, les subaux d'écoutes des navires doivent avoir une hauteur d'au moins 80 cm.,

à défaut de quoi des gardes-corps doivent être installés.

Lors de chargement au moyen de deux flèches de grue à la fois, des mesures doivent être prises pour en éviter l'oscillement.

Pour le service des appareils de levage, il n'est permis d'utiliser que des travailleurs au courant de ce genre de travail et ayant au moins l'âge de 18 ans. Des baquets utilisés pour la manipulation de marchandises en vrac doivent être munis d'une espèce de fermeture de sécurité empêchant que le fond ne puisse s'ouvrir. En cas de levage de planches, de barres etc., des mesures doivent être prises pour empêcher que les objets ne tombent. Il est interdit d'utiliser des cordes ou des câbles pour allonger des élingues.

Il faut que les lieux de travail soient suffisamment éclairés. Il est interdit d'utiliser dans des locaux des lampes à flamme découverte. Lorsque la lumière s'éteint, le travail doit être suspendu jusqu'à ce que remède y ait été apporté.

Les personnes affectées à la surveillance (chefs d'équipe et contre-maîtres) ne peuvent être que des hommes sûrs et parfaitement au courant du travail. Ils doivent veiller à ce que le matériel utilisé se trouve en bon état; en cas de matériel défectueux, ils doivent faire suspendre le travail, jusqu'à ce que du matériel convenable soit disponible.

Comme chef d'écoute peut seul faire fonction un homme qui dispose de facultés normales visuelles et auditives. Il doit se placer de façon à pouvoir surveiller le travail tout entier et doit avertir les ouvriers dans la cale avant que la charge n'arrive au-dessus de l'ouverture. Lorsque deux équipes d'ouvriers ou davantage travaillent auprès de la même écoute, il faut qu'un chef d'écoute soit disponible pour chaque équipe et que le travail soit effectué avec une prudence spéciale.

En ce qui concerne le service du treuil, le contrat collectif passé l'année dernière, contient une clause prévoyant que pour les navires étrangers du tramping, les hommes du treuil doivent être choisis parmi les ouvriers permanents du port.

Les ouvriers qui ne sont pas suffisamment au courant du métier, ne peuvent pas être utilisés pour des travaux qui comportent des dangers, à moins qu'ils ne soient formés pour ces travaux sous une direction compétente.

Lorsque les panneaux d'écoute ne sont ouverts qu'en partie pendant le travail, les barrots et galiotes doivent être fixés de façon à ce qu'ils ne puissent tomber dans la cale. Pour la manutention des barrots on ne peut utiliser que des élingues ou chaînes sans fin spécialement destinées à cet usage; ce faisant on doit employer les anneaux et crampons.

La loi sur la protection ouvrière contient des dispositions relatives à la manipulation de matières explosives ou préjudiciables à la santé.

Il faut que sur les lieux de travail ou à proximité de ceux-ci, les boîtes de pansements nécessaires pour donner les premiers soins en cas d'accidents soient disponibles. Sur chaque lieu de travail doit être présente au moins une personne au courant des soins à donner en cas d'accidents. Des civières pour le transport des blessés doivent être disponibles en nombre suffisant. En cas de travaux sur un navire qui n'est pas amarré au quai, l'employeur est tenu de réserver un bateau au transport de blessés. Il n'existe pas de postes de secours; il n'y a pas non plus de médecins

déterminés, chargés de donner les secours en cas d'accidents dans le port.

Les employeurs sont tenus de veiller à ce que sur les lieux du travail ou à proximité de ceux-ci, il y ait de l'eau potable, des lavabos, des cabinets et des vestiaires; ils doivent, en outre, mettre à la disposition de leur personnel des locaux où les ouvriers peuvent manger et réchauffer des mets et boissons.

Les ouvriers du port ne peuvent exercer de l'influence sur les mesures prises pour la sécurité qu'en tant qu'ils ont le droit de déléguer un des leurs auprès de l'inspecteur du travail, pour lui soumettre leurs griefs et revendications.

Secours en cas d'accidents.

En vertu de la loi sur l'assurance contre les accidents du 17 juin 1916, les ouvriers victimes d'accidents du travail ont droit à des secours, selon les normes ci-après:

Les secours se montent:

a) en cas d'accidents mortels à 2400 cour. par an au maximum;

b) en cas d'invalidité permanente totale à une rente annuelle, calculée selon le revenu touché par l'accidenté, avec un maximum de 2400 cour. par an;

c) en cas d'invalidité permanente partielle à une indemnité journalière s'élevant à 1/365 de 1600 cour., à partir du 36ième jour de l'invalidité; pour les premiers 35 jours une indemnité de maladie est versée. Plus tard, l'indemnité journalière est remplacée par une rente déterminée;

d) en cas d'invalidité temporaire à une indemnité égale à celle payée en cas d'invalidité permanente partielle.

Les primes pour l'assurance contre les accidents sont payées par le patronat.

Secours en cas de maladie.

La question du secours en cas de maladie n'a pas encore été solutionnée. Les syndicats ont créé des caisses d'assurance-maladie auxquelles le patronat verse des cotisations dans certaines localités.

Indices comparatifs des salaires des différentes catégories de gens de mer au 1^{er} août 1926

Pays	Tonneaux de jauge brute au 30. 6. 25 *)	Matelot par rapport		Conducteur petite chaudière par rapport		Charpentier par rapport		Chauffeur par rapport		Soutier par rapport		1er Maître d'équipage par rapport		Matelot léger par rapport	
		au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.	au matelot	à la Gr. Bret.
Grande-Bretagne et Irlande	19.274.000	100	100	117	100	128 §)	100	106	100	100	100	117	100	65	100
Etats-Unis	11.605.000	100	143	120	147	—	—	104	141	—	—	120	147	76	156
France	3.262.000	100	24	113	23	113	22	106	25	100	24	113	23	53	20
Allemagne	2.993.000	100	51	119	52	125	49	114	55	97	49	125	49	54	42
Pays-Bas	2.585.000	100	92	115	91	115	83	105	91	85	78	115	91	50	66
Norvège	2.555.000	100	93	109	87	109	79	109	90	62	58	109	87	59	84
Australie	2.230 000 x)	100	183	118	186	—	—	112	195	100	183	106	166	71	188
Suède	1.215.000	100	91	114	89	114	81	100	86	68	63	114	89	83	108
Espagne	1.120.000	100	48	122	50	122	45	111	50	93	43	148	60	89	65
Danemark	1.008.000	100	99	113	95	113	88	103	96	68	57	113	95	49	70
Belgique	538.000	100	29	112	29	121	28	104	29	100	29	112	29	73	28
Russie	?	100	67	138	78	121	63	108	68	88	58	129	74	79	74
Portugal	?	100	44	120	45	118	41	111	46	108	47	115	43	94	63

*) Chiffres les plus récents. x) Chiffre total pour les Dominions britanniques. §) Minimum.

Des soldes des matelots ont servi de base pour la comparaison entre les différents taux; les soldes payées en Grande-Bretagne ont servi de base pour la comparaison entre les différents pays. Les chiffres indiquent les soldes au 1^{er} septembre 1925, calculées d'après le change en vigueur à cette date.

£ 1.- = \$ 4.85³/₄ = 203.45 frs. fr. = 20.39 marks = 12.08 florins = 22.17 cour. norv. = 18.16 cour. suéd. = 18.35 cour. dan. = 195.50 frs. belges = 31.55 pes. = 96 escudos.

Le tableau ci-dessus se borne à une comparaison entre la valeur-or des soldes et n'établit aucun parallèle entre leur pouvoir d'achat. La solde d'un matelot, exprimée dans la monnaie des divers pays, était au 1^{er} septembre 1925: en Grande-Bretagne de £ 9.0.0, aux Etats-Unis de \$ 62.50, en France de frs. 450, en Allemagne de marks 93, aux Pays-Bas de fl. 100, en Norvège de cour. 185, en Australie de \$ 16.10.0, en Suède de cour. 149, au Danemark de cour. 195, en Belgique de frs. 525, et en Russie de \$ 6.0.0 en Espagne de pes. 135 et au Portugal de 380 escudos. Les autres soldes payées en Grande-Bretagne, se montent aux chiffres suivant: Conducteur de petite chaudière £ 10.10.0, Charpentier (minimum) £ 11.10.0, Chauffeur £ 9.10.0, Soutier £ 9.0.0, 1^{er} Maître d'équipage L. 10.10.0, Matelot léger £ 5.17.6.

A TOUS ÉCHOS.

La nouvelle révolution industrielle aux Etats-Unis.

«On assiste actuellement, aux Etats-Unis, à une nouvelle révolution industrielle dont l'importance économique pourrait bien dépasser celle de la révolution similaire provoquée, au cours du dernier quart du XVIIIème siècle par une série d'inventions et qui transforma la vie industrielle, politique et économique anglaise.» C'est là la phrase d'introduction d'une longue étude parue dans la revue mensuelle publiée par le Bureau des Statistiques des Etats-Unis sur le développement du degré de productivité dans plusieurs industries américaines. Les chiffres sont là pour prouver que l'opinion émise plus haut n'est nullement exagérée. Ainsi, nous voyons au cours des dix dernières années, le nombre-indice de la production monter de 100 à 189 pour l'industrie du fer et de l'acier, alors que le nombre-indice des heures de travail monte, au cours de la même période, de 100 à 126.6. Ceci revient à dire que la productivité par ouvrier et par heure a augmenté de 50 %. Dans l'industrie automobile, l'augmentation de la productivité est plus considérable encore. Au cours de la même période, elle s'élève à 310 % par ouvrier et heure de travail. Le nombre-indice de la production est décuplé ou à peu près, alors que comparativement à 1914 le nombre des heures de travail a à pleine triple.

Même si l'on suit le statisticien américain dans la supposition que la dépression générale de l'industrie américaine en 1914, les nombres-indices de la production pour 1925 sont supérieurs à l'augmentation réelle, on constate un accroissement phénoménal du degré de productivité dans les industries en question. Il est curieux de constater que, rien que dans les années 1921 jusqu'à 1925, le degré de productivité dans l'industrie automobile a augmenté de 50 % par tête et par heure.

Augmentation du degré de productivité sur les chemins de fer américains.

Leland Olds dans la Federated Press américaine, nous communique qu'en 1925, 1.769.099 cheminots ont fourni en 4.458.702.308 heures de travail un total de 4.566.265 millions de tonnes-milles et 35.964 millions de milles-voyageurs. En 1922, les chiffres correspondants étaient de 1.645.244 cheminots, 4.242.404.808 heures de travail, 375.952 millions de tonnes-milles et 35.513.782.000 milles-voyageurs. Alors que les chemins de fer ne payaient qu'un surplus de 5 % des heures de travail, le rendement s'accrut de 21½ % de tonnes-milles et de 1 % de milles-voyageurs. Si l'on considère, comme on le fait couramment dans les méthodes de calcul un mille-voyageur comme équivalant à 3 tonnes-milles, on obtient une augmentation du trafic par homme et par heure de travail de 11.3 %. Par conséquent, les chemins de fer ont réalisé en 1925, comparativement à 1922, un accroissement du rendement de 11.3 % par homme et par heure de travail. En 1925, l'augmentation par tête et par heure de travail était de 7.5 %, comparativement à 1923 et de 5.2 % comparativement à 1924. Ces faits prouvent que l'accroissement est constant.

(Voir aussi le Bulletin d'Information de mai 1925, même rubrique).

Qui supporte les frais de la rationalisation?

La «Wirtschaftsdienst», organe des Archives de l'Économie mondiale de Hambourg publie, dans son numéro du 2 juillet dernier des considérations intéressantes à ce sujet. «La question de savoir» — ainsi lisons nous — «quelle est la part des frais du processus de transformation portée par le patronat, et quelle est la part qui incombe au total des salaires est une question d'importance décisive pour les conséquences économiques dudit processus de rationalisation. Il est certain que la part qui incombe au total des salaires est en tout cas extraordi-

nairement élevé. D'après les évaluations de la direction des impôts, les recettes en impôts sur le revenu devaient être de 100 millions de marks par mois; en réalité il n'a été perçu en moyenne durant ces quatre derniers mois que 80 millions de marks. Si l'on admet un taux de 3 % comme taux moyen de l'impôt, cela signifierait donc une diminution des salaires mensuels de 600 à 700 millions de marks au moins, sur un total mensuel de salaires de 3 milliards de marks, moyenne de l'année passée.»

La classe ouvrière allemande aurait donc à payer par une perte mensuelle en salaires de 600 à 700 millions de marks, les frais du processus de rationalisation. A cette somme unique, il faut ajouter une contribution permanente sous la forme d'un chômage plus étendu. Ceci est prouvé par le fait que, malgré l'intensification des affaires en Allemagne, le chômage n'a guère diminué, en tous cas pas plus que ce n'est normalement le cas à la suite des fluctuations saisonnières.

La mécanisation de l'industrie minière allemande.

«On peut dire», écrit la Deutsche Bergwerkszeitung, organe des propriétaires miniers allemands, «que dans l'industrie minière de la Ruhr, on extrait aujourd'hui plus de charbon à la machine qu'à la main.» Il résulte de renseignements plus complets qu'actuellement 49.6 % seulement de l'extraction se fait à la main, alors qu'en 1913, 5 % seulement de l'extraction se faisait par voie mécanique. Cette remarque se rattache à un tableau publié dans le même organe sur l'importance de l'emploi des machines fin 1925, comparativement à fin 1913, et dont le nombre accuse une augmentation formidable.

Le «Vorwärts» de Berlin répond de la façon suivante à la question de savoir qui bénéficie de la mécanisation de l'industrie minière: En tous cas les mineurs n'en ont tiré aucun profit, du moins aucun profit réel. Depuis 1924, les salaires à forfait sont restés tels quels et ont même, en partie, été diminués. Il convient d'opposer à l'augmentation du salaire des ouvriers d'équipe, une forte réduction de l'équipe même, rendue possible par la mécanisation. C'est en général l'effectif dans l'industrie minière qui doit porter la plus grande partie des frais de la rationalisation, moyennant la compression considérable du nombre des travailleurs utilisés.

Les consommateurs eux, non plus n'ont enregistré aucun résultat favorable de la rationalisation. Les prix du charbon sont restés les mêmes depuis octobre 1924. Jusqu'à présent, le capital minier de la Ruhr a été seul à bénéficier de la rationalisation, ce qui est prouvé d'ailleurs par la hausse considérable des actions des entreprises minières. (Voir Bulletin d'Information, avril 1925, même rubrique).

La révolution technique dans la construction des navires diminue l'effectif de l'équipage.

Le passage à l'emploi de l'huile brute comme combustible et à l'usage de moteurs dans la navigation maritime qui s'effectue avec une grande rapidité, a donné lieu à une diminution considérable des possibilités d'emploi pour les marins. Selon les statistiques officielles, le tonnage des navires par homme d'équipage est indiqué par les chiffres ci-après, pour la Suède où la navigation à moteur joue déjà un rôle important:

	navires à vapeur	navires à moteur	voiliers
en 1914	41.35 tx. de j. n.	56.23 tx. de j. n.	17.47 tx. de j. n.
en 1923	45.70 "	70.73 "	18.02 "

L'usage de l'huile brute comme combustible permet à lui déjà seul déjà une limitation importante de l'effectif de l'équipage. Son introduction a permis — ainsi que l'indique le «Handwörterbuch für Staatswissenschaften» — de diminuer des trois quarts à peu près le personnel des chaufferies des grands paquebots, tels que l'Olympic, le Mauretania et l'Aquitania.

En même temps, les navires font le plein des soutes de façon plus rapide et avec moins d'hommes. Alors que, par exemple, le charbonnement du vapeur «Homeric» de la «White Star Line» réclamait autrefois 200 hommes et 3 jours et 3 nuits, ce navire fait actuellement le plein des soutes en 10 heures avec 8 hommes.

ESPÉRANTO.

La Fédération suisse des Cheminots se prononce pour l'espéranto.

Sur la proposition du Bureau, le récent Congrès de la Fédération suisse des Cheminots a adopté à l'unanimité la résolution suivante:

«Le VIIIème Congrès de la Fédération suisse des Cheminots, tenu les 3 et 4 juillet 1926, approuve le mouvement en faveur d'une langue auxiliaire internationale. Il recommande aux membres de la Fédération l'étude de l'espéranto qui est au premier plan.»

Congrès international de l'Internationale ouvrière esperantiste à Leningrad.

Plus de 400 personnes ont participé au Congrès convoqué du 6 au 10 août à Leningrad par la S.A.T. (Senneciaca Asocio Tutmonda-Association universelle sur une base a-nationale). Les autorités civiles accor-

dèrent aux congressistes toutes les facilités. Nous avons déjà fait mention de l'édition de timbres spéciaux à cette occasion.

Lunatscharski, le Commissaire du Peuple pour l'Enseignement public qui avait été élu président honoraire écrivit entre autres choses dans sa missive de bienvenue:

«Je dois avouer que je ne parle pas l'espéranto et que je connais insuffisamment les principes de cette langue. Il subsiste en moi quelques considérations aprioristes qui me font estimer qu'il est douteux qu'on emploie, pour les relations internationales, la langue universelle que veut être l'espéranto. Mais les faits ont la vie dure et les faits sont là. Le mouvement esperantiste s'étend avec une vigueur irrésistible et se développe de façon à devenir un des événements les plus importants de la vie sociale moderne.»

Congrès esperantiste général à Edimbourg.

Plus de 1000 personnes de 37 nationalités diverses ont assisté au Congrès esperantiste général tenu à Edimbourg du 31 juillet au 7 août dernier.