



BULLETIN D'INFORMATION
DE LA
**FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM: (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

SOMMAIRE :

Communications diverses: Paris 145	Cheminots: Résolutions du Congrès de Paris 155	La Conférence des agents des tramways et des conducteurs d'automobile 162
Résolutions générales du Congrès de Paris 147	L'attelage automatique et le Bureau international du Travail 155	Le lock-out de Dunkerque 163
Une déclaration du Congrès de Paris au sujet du point de l'ordre du jour: Election des Secrétaires 149	La situation dans les chemins de fer allemands 156	La dissolution du Syndicat italien des Transports Secondaires 164
Le discours de Scheffel au Congrès de Paris 149	Réorganisation du réseau ferré polonais 158	Le Congrès de l'Union belge des Ouvriers du Transport. 164
Eugène Debs 152	L'Union des Cheminots suédois en 1925 159	Les salaires des agents des tramways en Allemagne 166
Dans les autres Internationales Professionnelles 152	La révision en Suisse de la loi sur les traitements 159	Gens de Mer: Résolutions du Congrès de Paris 167
Chronique syndicale 153	Ouvriers du Transport: Résolutions du Congrès de Paris. 161	La situation des marins bengalais. . . 167
Communications du Bureau. 154		Espéranto 168

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Paris.

Dans l'article, consacré dans le numéro d'août de notre Bulletin, à la commémoration des débuts du groupement international du mouvement syndical, nous signalions l'étendue de la tâche qui incombe aux organismes internationaux tels que l'I.T.F., tâche qui, par suite du développement économique tendant vers une concentration croissante des groupements patronaux, pose des exigences sans cesse grandissantes à la puissance et à l'activité des organisations syndicales.

Si une organisation comme l'I.T.F. veut être à même d'accomplir de façon complète la tâche importante qui lui est échue, il faudra qu'elle veille, d'une part, à assurer, par le perfectionnement de son organisation intérieure et de son outillage, une expédition des travaux aussi satisfaisante que possible et d'autre part, à faire en sorte que l'état d'esprit au sein des groupements dont elle est composée soit celui qui convient pour réaliser en commun, par des actes, les décisions prises. Pour créer les conditions nécessaires à cet état d'es-

prit, il est indispensable que les adhérents soient animés, à côté du sentiment de la nécessité de la solidarité internationale et de la conviction qu'ils ont besoin les uns des autres dans la lutte nationale, d'une profonde confiance en l'organisation commune, en son activité, en ses dirigeants. C'est l'œuvre quotidienne de l'organisme international, ce sont ses efforts inlassables pour appuyer et coordonner dans le domaine international la lutte des organisations nationales pour plus de bien-être, c'est l'humble travail de tous les jours qui seul est susceptible de lui mériter cette confiance, de même que c'est le cas pour les organismes nationaux à l'égard de leurs membres.

Serait-ce perdre de vue les buts élevés auxquels vise notre mouvement ou faire preuve de peu d'enthousiasme à l'égard de nos idéals, que de souligner de la sorte la nécessité de l'œuvre pratique de tous les jours? J'estime que non; tout au contraire!

Car, s'il est aisé de voter dans des congrès des résolutions grandiloquentes ou de lancer à travers le monde des manifestes impressionnants, il est autrement important — bien que réclamant plus de temps et plus d'efforts — d'établir dans l'organisation et par elle la puissance permettant de mettre en pratique les résolutions prises, même contre la volonté d'un adversaire puissant et sans scrupules. En consacrant toutes nos forces à cette œuvre difficile d'accroître dans la mesure du possible, par la lutte de tous les jours, le pouvoir de l'organisme international — déterminé, lui, par le pouvoir des groupements nationaux — nous aurons travaillé le mieux pour la réalisation du grand idéal que s'est fixé le mouvement ouvrier.

Voici donc quelle doit être notre tâche: travailler sans relâche, dans la lutte de tous les jours, à la grandeur de l'Internationale, à la rendre solide et à en faire un organisme vraiment vivant, et cela sans perdre de vue les problèmes économiques, sans négliger les exigences qu'ils nous posent.

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.

Lorsqu'on le considère de ce point de vue, on peut dire que le Congrès de Paris a été un congrès très réussi. Les conférences spéciales, plus nombreuses qu'à aucun des congrès précédents, ont eu pleinement l'occasion de s'occuper des questions intéressant plus particulièrement leur catégorie, d'étudier les besoins de la lutte quotidienne des organisations en cause et de tracer des directives pour une activité uniforme.

C'était la première fois qu'en vue de l'importance de ce genre de travaux, les conférences corporatives eurent lieu immédiatement après l'ouverture du Congrès; il me semble que l'idée fut heureuse. Il est vrai que cette procédure rendit le congrès un peu long, également à cause du jour réservé aux travaux de traduction et de dactylographie (utilisé d'ailleurs en partie pour des conférences), mais cet inconvénient — auquel il serait possible de remédier en partie à l'avenir en faisant coïncider le jour de l'excursion avec celui réservé aux travaux de traduction — est largement contrebalancé par les avantages offerts par la méthode adoptée.

En dépit du grand nombre des conférences spéciales, il y eut encore des mécontents qui auraient voulu pousser plus loin encore la subdivision. Nos efforts visent dans ce sens, mais il faut que l'on tienne compte des immenses difficultés que nous avons à surmonter: pour chaque conférence, quelque petite qu'elle soit, il nous faut plusieurs interprètes rouli-nés. Les membres eux-mêmes ont le pouvoir de nous aider en cela: ou bien en apprenant chacun encore 3 ou 4 langues ou encore en se conformant aux recommandations du Conseil Général et en apprenant la langue auxiliaire, l'espéranto, ce qui offrira bien moins de difficultés. . . .

Si toute l'attention voulue fut donc consacrée aux conférences professionnelles et si celles-ci firent œuvre utile, généralement parlant, nous avons lieu d'être moins satisfaits de la partie générale des travaux du Congrès. Il y eut, certes, des moments heureux. Rappelons-nous, par exemple, les débats concernant la proposition des cheminots allemands portant sur l'application du Plan Dawes et l'annulation des dettes de guerre et le discours remarquable du camarade Scheffel qui recueillit les suffrages de tous les congressistes. Rappelons-nous le discours du camarade Jouhaux, le vice-président de la F.S.I., qui, habitant Paris, vint par sa présence comme délégué de la C.G.T. et par son éloquence imagée, compenser quelque peu l'empêchement de la F.S.I. de se faire représenter. Rappelons-nous le brillant discours d'Albert Thomas, le Directeur du B.I.T., qui, une fois de plus, nous exposa avec clarté l'utilité que notre mouvement peut retirer d'une institution comme le B.I.T., du moment que nous n'en attendons pas plus qu'il n'est en mesure de donner, du moment que nous tablons avant tout sur nos propres forces et veillons à ne pas nous exagérer la valeur de ces efforts d'ordre parlementaire.

Bien que les discussions concernant la grève anglaise et les leçons qui en découlent n'aient pu prendre, à cause du point de vue adopté par le mouvement syndical anglais de ne pas émettre d'avis sur la question tant que persiste le conflit dans les mines, l'ampleur que mérite cet événement si extrêmement im-

portant, les débats, tels qu'ils eurent lieu, ne furent pas sans intérêt pour se former un jugement sur la tâche et le fonctionnement de l'I.T.F. dans des conflits de ce genre. Rappelons-nous, pour terminer, l'accueil que firent les congressistes au représentant de l'Italie, accueil où il faut voir une manifestation des sympathies qui vivent dans l'Internationale à l'égard des camarades italiens.

Il faut constater par ailleurs que les longues discussions au sujet du point: «élection des secrétaires», ont par trop accaparé le temps du Congrès. Ceci a eu comme conséquence, par exemple, que pour une question aussi importante que la proposition des cheminots belges relative à la Convention de Washington, l'on dut se borner à un commentaire succinct qui, certes, permit à l'orateur de souligner la nécessité d'une ratification sans conditions et donna lieu au Congrès de prendre une décision heureuse en la votant à l'unanimité, mais qui ne suffit pas pour attirer l'attention — chose très nécessaire — sur les dangers qui menacent la journée de huit heures. Dans notre Bulletin, nous n'avons pas manqué de signaler ces dangers et nous avons également insisté sur les avilissements que l'accord de Londres des ministres du Travail entend apporter à la réglementation de Washington et il eut été très opportun, croyons-nous, si le Congrès avait, de façon plus explicite que ce ne fut le cas, émis l'opinion que ce que nous voulons, ce n'est pas la ratification d'une convention comme telle et indépendamment de son contenu, mais c'est la journée de huit heures.

Les propositions relatives aux cotisations et à la création d'une caisse de résistance auraient également mérité qu'on y accordât plus de temps. Permettez-moi, pour cette raison, d'émettre encore une suggestion qui pourra peut-être être élaborée avant le prochain congrès et qui offre plusieurs avantages. Je voudrais proposer que les syndiqués payent individuellement, une fois par an par exemple, la cotisation à l'I.T.F. Le montant en pourrait être un peu plus élevé et je refuse à croire que, si les organisations préparaient la chose comme il convient, également en répandant nos publications parmi leurs membres, il y aurait des syndiqués qui feraient des difficultés pour verser, une fois par an, une somme aussi minime. Les avantages que ce mode de perception comporterait sont multiples: les caisses fédérales se trouveraient déchargées du paiement des cotisations; les sommes excédant la cotisation actuelle seraient affectées à la création d'une caisse de résistance internationale; il deviendrait possible de suivre exactement jusqu'à quel degré la pensée internationaliste est vivante auprès des membres et de renseigner ceux-ci concernant l'existence et l'activité de l'I.T.F. Je sais qu'il y a des organisations qui ont déjà adopté ce système et qu'il donne des résultats satisfaisants, mais je n'ai d'ailleurs voulu vous soumettre ces considérations que purement à titre de suggestion.

Les débats qui ont eu lieu à propos de l'élection des secrétaires ont duré bien trop longtemps. Et, dans la forme qu'ils ont revêtu, ils ne présentaient — abstraction faite de la question de savoir s'ils étaient motivés, c'est à dire en éliminant la question de la culpa-

bilité — aucun avantage pour l'I.T.F. A juste titre la réflexion a été faite que des discussions de ce genre, où il ne s'agit pas d'un échange de vues objectif, mais uniquement d'une personne et de son activité, nuisent au prestige de notre organisation. Chacun reconnaît cependant que le ton des discours, des accusateurs aussi bien que de la défense, est resté très digne. Il faut convenir que la lutte fut menée loyalement, mais il faut aussi que ce soit la dernière fois que notre congrès offre place à des tournois de ce genre.

Espérons donc que la décision prise finalement par le Congrès, donnant mission au Conseil Général d'ouvrir une enquête, aboutira au résultat voulu. De la sorte, cette partie regrettable des débats aura eu encore son utilité et elle servira à compléter, bien que comme un côté sombre, l'impression laissée par ce Congrès qui, par ses conférences spéciales, par ses séances plénières, par les entrevues qui eurent lieu avec diverses organisations ou groupes d'organisations (avec les camarades des Balkans accomplissant leur œuvre courageuse dans les circonstances si difficiles, avec les groupements tchèques, avec la délégation italienne, pour n'en citer que quelques-unes) a donné l'image d'un organisme vivant, conscient de l'importance de la tâche qui lui est échue, prêt à se rendre compte des déficiences adhérent à son outillage et disposé à prendre toutes les mesures qui s'imposent pour servir les intérêts qui lui ont été confiés.

Pour finir, quelques mots d'adieu — ou plutôt d'au revoir! — au camarade Auguste Forstner qui, par suite de l'usage en vigueur dans le groupe de pays qu'il représente, de charger les organisations à tour de rôle d'indiquer un représentant au sein du Conseil Général, n'avait pas posé sa candidature. J'é mets l'espoir que, bientôt, il sera complètement remis de la maladie qui l'empêcha ces derniers temps de participer à l'œuvre qui lui est chère et que, lorsque le tour sera de nouveau à son organisation, nous le reverrons parmi nous, sain et dispos.

Je tiens à adresser, en outre, l'expression de notre reconnaissance, ainsi que de l'espoir de le revoir, au camarade Vilhelm Brodecky, qui a renoncé à sa candidature pour permettre au groupe de pays dont il détenait le mandat, de désigner, cette fois, un autre représentant au Conseil Général.

Et quelques mots de remerciements à tous nos camarades français pour tout ce qu'ils ont fait pour la réussite du congrès et pour rendre aux camarades étrangers le séjour chez eux aussi agréable que possible — tout le monde conservera sans nul doute un excellent souvenir de l'excursion à Versailles. Un merci tout spécial au digne représentant des organisations françaises, le camarade Bidegaray, qui ne s'accorda pas une minute de répit et dont les soucis étaient si absorbants qu'il en avait presque oublié sa pipe!

Mais le Congrès est terminé et nous voilà de nouveau attelés à la tâche quotidienne. A l'œuvre camarades, chacun dans son domaine, pour travailler inlassablement au renforcement, tant numérique que moral, de nos organisations, pour faire de nos membres des militants conscients, animés de l'esprit de sacrifice et pénétrés du devoir de la solidarité internationale, pour augmenter la puissance de notre classe et hâter de la sorte la réalisation du but final: la libération du Travail des chaînes du Capitalisme!

NATHANS.

Résolutions générales du Congrès de Paris.

Le Bureau international du Travail et la liberté syndicale.

Considérant que la politique anti-ouvrière menée par le capitalisme international — ayant culminé dans la suppression de toute liberté civile et politique des classes laborieuses de certains pays — vise partout à rogner les conquêtes ouvrières et à renforcer les privilèges et le pouvoir des classes dominantes;

que l'organisation internationale du travail créée au sein de la Société des Nations, bien qu'appelée en théorie à assumer la défense des intérêts des travailleurs, à sanctionner le principe de la liberté d'association et à assurer la paix sociale dans le monde, manque à son but par la faute de ces mêmes classes dirigeantes qui voulurent la création de cette institution, s'inspirant à des sentiments humanitaires et de justice, estimés opportuns à ce moment (1919), autant qu'ils sont à présent inopportuns à leurs buts particuliers;

que la classe ouvrière doit faire face avec promptitude et résolution à cette politique de réaction, invitant en premier lieu les pouvoirs responsables au respect des Traités de Paix, pour autant qu'ils se rapportent aux problèmes du travail et des conventions votées par les successives Conférences internationales;

qu'il est nécessaire par conséquent que les attributions voulues soient confiées à l'organisation permanente du travail, lui permettant d'intervenir là où l'on constate des infractions manifestes ou de la négligence dans l'accomplissement d'engagements pris;

qu'il est nécessaire de tracer dès à présent un plan d'action pour le cas où le capitalisme insisterait pour la réalisation de ses vues réactionnaires tendant à reconquérir sa domination absolue par égard à la classe ouvrière;

se référant à une résolution votée par le Congrès de la Fédération Syndicale Internationale, tenu à Londres en 1920, déclarant que le mouvement syndical international renoncerait à soutenir le Bureau International du Travail, si la ratification des décisions de Washington n'était pas obtenue dans le délai fixé;

le Congrès de la Fédération Internationale des Transports invite la Fédération Syndicale Internationale à inscrire à son ordre du jour la question de l'organisation internationale du travail de la Société des Nations, associant à la discussion les gouvernements, parlements, partis et institutions qui suivent avec intérêt et sympathie le mouvement syndical, dans le but de coordonner à temps l'action à mener en faveur de la classe ouvrière.

Résolution de protestation contre la dissolution du Syndicat italien des Transports secondaires.

Le Congrès prend acte avec indignation de la dissolution du Syndicat des Transports secondaires décidée par les autorités italiennes à la demande et d'après les indications de l'organisation fasciste des transports secondaires,

élève une protestation énergique contre cette nouvelle violation de la liberté syndicale garantie dans les Traités de Paix dont le Gouvernement italien est un des signataires,

donne expression à ses sentiments de sympathie et de solidarité à l'égard des camarades italiens persécutés,

et se déclare prêt à appuyer toute action qui serait entamée par la F.S.I. pour restituer à la classe ouvrière italienne la liberté d'association.

Résolution de protestation contre l'atteinte au droit syndical en Estonie.

Le Congrès élève une protestation énergique contre l'attitude du Gouvernement esthonien qui, alléguant l'ancienne législation russe et en opposition avec la Constitution du pays, a interdit à l'Union des Cheminots esthoniens l'adhésion à l'I.T.F., et adresse aux cheminots d'Estonie l'expression de sa sympathie et de sa solidarité.

Résolution relative aux griefs des cheminots de l'Inde britannique.

Le Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport représentant les travailleurs syndiqués de 35 pays différents, a appris avec indignation le refus de la part du Gouvernement de l'Inde britannique de mettre en application une motion votée à l'unanimité par l'Assemblée Législative de l'Inde, le 5 février 1925, réclamant qu'une enquête soit ouverte pour examiner les griefs des 700.000 agents des classes subalternes des chemins de fer de l'Inde.

Le Congrès estime que le refus d'une demande aussi modérée et aussi raisonnable, émanant d'un Parlement qui représente l'ensemble de la nation indienne, n'est pas justifiable et, tout en protestant énergiquement contre un acte aussi arbitraire de la part d'un Gouvernement dont une des fonctions essentielles est de veiller aux intérêts et de satisfaire aux desiderata du peuple qu'il représente, donne mission au Secrétariat de prendre les mesures voulues pour qu'une pression puisse être exercée sur le Gouvernement de l'Inde, par la voie du Parlement britannique ou d'autre façon, afin d'obtenir qu'une enquête soit ouverte et qu'il soit porté remède à des griefs aussi justifiés.

Le Congrès critique sérieusement l'attitude adoptée par les représentants des diverses administrations de chemins de fer de l'Inde anglaise qui ont refusé de reconnaître les syndicats de leurs salariés, et invite le Gouvernement de l'Inde à donner à ces représentants les instructions voulues pour qu'ils reconnaissent sans délai les organisations des cheminots.

Résolution concernant la journée de huit heures.

Le Congrès de l'I.T.F., constatant qu'il est désirable, surtout pour des raisons de civilisation et d'intérêt social, d'aboutir internationalement sur la base de la Convention de Washington, à une application pratique de la journée de huit heures, charge toutes les organisations affiliées de faire, d'accord avec leurs organisations nationales respectives, de pressantes démarches auprès de leur gouvernement pour obtenir sans délai le vote d'une loi apportant ratification sans conditions des conventions adoptées par la Conférence Internationale de Washington du 29 octobre au 29 novembre 1919.

Résolution concernant les lois allemandes sur les chemins de fer créées en exécution du Plan Dawes. *)

Le Congrès de la Fédération internationale des Transports signale à l'attention des organisations adhérentes le fait que la diplomatie secrète, œuvrant dans l'intérêt de la haute finance, a introduit de concert avec la bureaucratie, dans les lois sur la création de la Compagnie des Chemins de fer allemands, pro-

*) Voir à ce propos le discours de Scheffel au Congrès de Paris publié par ailleurs dans ce numéro.

mulguées en exécution des accords conclus le 9 août 1924 entre la Commission des Réparations et le Gouvernement allemand, des stipulations qui ne sont pas exigées par les dispositions du Plan Dawes.

La Compagnie des Chemins de fer du Reich tâche à présent de dériver des dispositions de la loi du 30 août 1924 une autonomie sans bornes et de porter préjudice de façon durable aux conditions de travail et au statut du personnel.

Les désavantages découlant des lois sur les chemins de fer se trouvent avant tout en la situation d'exception créée pour les fonctionnaires de la Compagnie. Les fonctionnaires de la Reichsbahn étaient jusqu'ici des fonctionnaires de l'Etat, dont le statut était réglé directement par la loi. Au lieu du législateur, un Conseil d'Administration, composé surtout de personnes dont les intérêts correspondent avec ceux du capitalisme, règle actuellement, au moyen d'un règlement du personnel (Personalordnung), les conditions de salaire, de pension et autres conditions de travail. Ni le personnel, ni les organes législateurs n'ont voix dans la fixation de ce règlement. De la sorte, le personnel des chemins de fer est exposé de plus en plus à l'arbitraire du patronat qui, en se référant à la loi sur les chemins de fer, réclame sans cesse des devoirs et un rendement augmentés de son personnel, tandis que d'autre part, il décide, dans le domaine juridique et social, des avilissements sensibles.

Les ouvriers de la Compagnie des Chemins de fer du Reich sont également victimes de restrictions sérieuses de leurs droits, en comparaison avec les autres travailleurs allemands. La Compagnie vise, par exemple, à étendre aux ouvriers et agents, la réglementation des heures de travail existant pour les fonctionnaires, réglementation qui a été fixée de façon autonome par l'Administration. La Compagnie peut en outre, en vertu de la loi sur les chemins de fer, prétendre à une place d'exception dans la législation sociale et l'expérience nous a appris que, comme règle générale, elle use de ce droit dans un sens défavorable au personnel. Le plan des experts ne prévoit pas et ne nécessite pas cette situation d'exception, ni les autres désavantages dont est victime le personnel. Ceux-ci se trouvent en contradiction avec le statut uniforme réclamé par les syndicats et avec l'équité de la législation sociale en faveur de laquelle ils œuvrent; ils dérivent uniquement du désir du capital international, prédominant au sein de la Compagnie des Chemins de fer, d'avilir les droits et conditions de travail du personnel et d'entraver la lutte de celui-ci pour une amélioration de son niveau de vie.

Cette situation contre laquelle l'Union des Cheminots allemands s'est immédiatement élevée avec énergie, ne peut pas ne pas influencer de façon défavorable les conditions de travail et le statut du personnel des chemins de fer dans les autres pays européens. Le Congrès s'attend par conséquent à ce que toutes les organisations adhérentes, dont les gouvernements ont participé à la création des accords de Londres, s'efforcent pour obtenir que les dits gouvernements approuvent une modification des lois sur les chemins de fer du Reich, modification qui préserve le personnel des désavantages de toute nature auxquels celui-ci est exposé, en comparaison avec les autres salariés allemands.

Le Congrès invite le Secrétariat de l'I.T.F. à faire de son côté tout ce qui est nécessaire pour faire aboutir cette revendication et à soumettre au prochain Congrès un rapport sur le résultat de ses efforts.

Une déclaration du Congrès de Paris au sujet du point de l'ordre du jour: Election des Secrétaires.

Lors de la discussion par le Congrès de Paris du point: «Election des Secrétaires», le camarade Scheffel, Président de l'Union des Cheminots allemands, fut la déclaration ci-après, au nom des délégations d'Allemagne, de Suisse, de Tchécoslovaquie, de Pologne et du Luxembourg, ainsi que de l'organisation autrichienne des ouvriers des transports.

«Il est intolérable pour la Fédération internationale des ouvriers du transport et son prestige dans le mouvement ouvrier international en est gravement atteint, lorsque des débats pénibles et préjudiciables comme ceux d'aujourd'hui concernant la personne du camarade Fimmen, se prolongent à l'infini.

A Hambourg, Fimmen a fait la promesse qu'il s'abstiendrait de tout acte susceptible de porter préjudice aux intérêts de la Fédération internationale des ouvriers du transport et des organisations adhérentes, de donner lieu à un grave mécontentement ou même de provoquer ou de favoriser des mouvements scissionnistes.

Les accusations portées à ce Congrès contre Fimmen par les camarades belges n'ont pas mis en lumière des faits bien précis. Le Comité Exécutif et le Conseil Général reçoivent mission d'ouvrir une enquête à ce sujet; si les allégations avancées sont confirmées de façon incontestable et si une continuation de l'activité de Fimmen se trouve être incompatible avec les intérêts de l'I.T.F., les organismes sus-visés devront prendre les mesures voulues pour préparer de nouvelles élections et s'employer pour trouver un remplaçant qualifié.

Sous cette réserve, les organisations citées voteront aujourd'hui pour Fimmen.

Nous prions le Congrès de se rallier à cette déclaration qui, dans ses lignes essentielles, correspond aux affirmations des camarades français et anglais.»

La déclaration fut votée par le congrès contre les voix des délégués des cheminots belges; les délégués français s'abstinrent du vote.

Le discours de Scheffel au Congrès de Paris.

Note d'introduction: Le discours fait au Congrès de Paris par le Président de l'Union des Cheminots allemands, le camarade F. Scheffel, pour commenter une proposition de son organisation ayant trait aux conséquences de l'application du Plan Dawes, a soulevé une foule de questions qui sont d'une importance décisive pour l'ensemble des travailleurs et dont une solution satisfaisante ne pourra être trouvée que dans le cadre d'une collaboration internationale étroite. En considération de ce fait, il nous semble indiqué de faire suivre ici le discours in extenso.

Je remercie le Congrès ainsi que le Bureau de vouloir bien discuter en séance plénière la proposition émanant de mon organisation. Les cheminots allemands sollicitent le concours des autres organisations dans une question qui, pour eux, est d'une haute importance. Evidemment, il est loin de ma pensée de vouloir vous décrire ici toutes nos misères; je sais

fort bien que toutes les organisations ont des luttes difficiles à soutenir, car, toutes, elles sont exposées à la pression patronale. Ce qui nous a décidé à soumettre la proposition 9 et ce qui me donne lieu à la commenter ici, c'est le fait que les cheminots allemands doivent vivre et travailler en vertu de règlements spéciaux qui ont obtenu force de loi par suite de conventions internationales.

Comme on le sait, les chemins de fer d'Etat allemands ont été transformés en Société anonyme, en vertu des accords de Londres du 9 août 1924. La loi sur les chemins de fer promulguée en application du Plan Dawes, est déterminante pour l'administration et l'organisation intérieure de cette Société. Il est vrai que le rapport Dawes stipule que la transition de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat à l'exploitation privée, ne devra comporter aucune régression pour le personnel, tant au point de vue de sa situation juridique que sociale. Mais quels sont les faits en réalité? On a placé les cheminots allemands dans une situation d'exception franchement insupportable, et la nouvelle Société des Chemins de fer s'arroge le pouvoir et la compétence de décider, d'une façon dictatoriale, sur toutes les questions concernant le personnel. Il en résulte de sérieux frottements entre la Direction et les organisations du personnel. Malheureusement, les organisations syndicales ne sont guère en mesure de mener une lutte active, car elles traînent les lourdes chaînes de la loi sur les chemins de fer dont je viens de parler. Ce fait a donné lieu à une réduction considérable du personnel et entraîné, à son tour, un grand danger pour la sécurité, tant des voyageurs que des cheminots eux-mêmes. D'autre part encore, nous nous voyons exposés à une pression toujours croissante. Tandis qu'autrefois les salaires et appointements des cheminots étaient déterminés centralement, et que leurs conditions étaient réglées par le Parlement et le Gouvernement, c'est à présent la Société des Chemins de fer qui prend toutes décisions à leur égard. On prétend que cette extension de la compétence de l'administration des chemins de fer est nécessaire, tant dans l'intérêt du service que dans l'intérêt général de l'économie de l'Allemagne ainsi que des autres pays européens.

Je ne veux pas m'étendre sur les différentes parties de la loi sur les chemins de fer; je veux seulement souligner quelques unes de ses dispositions. Le Conseil d'Administration de la Société des Chemins de fer allemands est composé de 18 membres, dont neuf sont nommés par le Gouvernement allemand et les neuf autres par le fidéicommissaire des porteurs d'obligations des chemins de fer, c'est-à-dire par le Commissaire des chemins de fer. Il va de soi que ce fidéicommissaire est en même temps le défenseur des intérêts purement capitalistes. Le personnel a été exclu, contrairement à ce qui se passe, par exemple, dans l'Administration des Postes d'Allemagne, qui sont restées la propriété de l'Etat, exploitées par lui, et dans la Direction desquelles le personnel est représenté par huit de ses membres.

Notre organisation a toujours protesté contre cette exclusion du personnel ainsi que contre toutes les autres dispositions comportant des atteintes aux droits du personnel, et elle a essayé, par l'intermédiaire du parti social-démocrate allemand, d'engager les organisations politiques ouvrières des autres pays à œuvrer en faveur d'une modification de la loi sur les chemins de fer, instituée en exécution du Plan Dawes. Malheureusement, ces tentatives sont restées vaines jusqu'à présent. Cela est d'autant plus regrettable que cette loi sur les chemins de fer finira par constituer aussi un danger pour le mouvement ouvrier de l'étranger.

D'ores et déjà, la Société allemande en profite pour se soustraire à toutes les dispositions de la législation sociale d'Allemagne. Elle ne veut les reconnaître qu'en tant qu'elles ne sont pas en opposition avec la loi sur les chemins de fer; en tous les cas, elle prétend que cette loi prime toutes les autres et qu'elle en constitue la base.

La Société des Chemins de fer peut transférer aux employés et ouvriers les règlements de service valables pour les fonctionnaires, ce qui rend plus difficile la conclusion de contrats pour les ouvriers. Dans l'exploitation, la durée du service est, le plus souvent, de 14 heures, mais des tours de service de 15 et même de 16 heures ne sont pas rares. Un arrêté relatif aux heures de travail stipule que, pour le service difficile, la durée hebdomadaire du travail, par roulement de sept jours, devra comporter 54 heures, et pour le service léger 60 heures. Mais que n'entend-on pas comme «service léger» dans l'application de cet arrêté?

Depuis la constitution de la Société des Chemins de fer, environ 70.000 cheminots ont été licenciés, alors qu'on avait déjà opéré un profond «nettoyage» de 1919 à 1924, en congédiant 240.001 agents. Ceux qui restent en service sont victimes d'une exploitation sans limites; on les accable de services extrêmement longs, en s'appuyant sur la loi sur les chemins de fer et sur le Plan Dawes. Or, la réduction de la durée du travail est une question vitale pour l'ensemble des salariés.

Tous nos efforts en vue d'obtenir la ratification de la Convention de Washington relative à la durée du travail, ont échoué. Evidemment, nous refusons la ratification dans le sens demandé par le patronat allemand, mais nous n'allons pas non plus jusqu'à demander, pour l'ensemble du personnel roulant, la stricte journée de huit heures. Néanmoins, il est indispensable que la durée du travail pour les dépôts de marchandises, ateliers etc. soit réglée rigoureusement sur la base de la Convention de Washington. Nous n'avons négligé aucune démarche dans ce sens et nous sommes décidés à faire davantage afin de faire pression sur le gouvernement ainsi que sur le patronat et d'obtenir finalement la ratification de la Convention de Washington. Il va de soi que la ratification ne devra, en aucune façon porter préjudice à des conditions de travail supérieures pouvant exister dans un pays quelconque, et nous considérons comme non fondées les craintes exprimées antérieurement à cet égard par d'autres camarades, notamment par les cheminots anglais.

Je dois m'étendre un peu plus sur une des clauses de la loi sur les chemins de fer, c'est-à-dire sur l'art. 24 qui stipule que les employés pourront être déplacés dans des postes de moindre importance ou être mis au régime de la demi-solde ou à la retraite. En vertu de cet article, des dizaines de mille ouvriers ont été congédiés et remplacés par des fonctionnaires.

Un véritable scandale a été provoqué par une autre clause qui dit que 5 % du montant des appointements et salaires peuvent être versés en une allocation, dite prime de production. Ce n'est pas sans raison qu'on a intitulé ces primes «primes de flagorneurs», car seuls les protégés les touchent, tandis que les autres qui, en réalité, exécutent le travail, s'en vont les mains vides.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur l'état de choses auquel a conduit la loi sur les chemins de fer. Néanmoins, je me bornerai à n'ajouter que ceci. La Société allemande des Chemins de fer essaie, de façon méthodique, de se placer en dehors de la législation sociale allemande et de se soustraire à toutes les obligations qui y sont prévues. En outre, elle conteste

au Parlement et au Gouvernement tout droit de contrôle; elle voudrait également se débarrasser du contrat collectif.

Un seul exemple démontrera à quoi cela peut aboutir. A la suite d'un arbitrage rendu obligatoire par le Ministre du Travail, le personnel a touché, l'hiver dernier, un supplément s'élevant de 1 à 2 pfennig à l'heure. Mais la Société s'est placée au-dessus de cet arbitrage en se référant à la loi sur les chemins de fer. Nous fûmes obligés de porter plainte contre elle, et si, à la même époque, un conflit n'avait pas existé entre le Gouvernement et la Société des Chemins de fer, conflit qui a été porté devant le Tribunal d'arbitrage des chemins de fer à Leipzig par l'arrêt duquel elle fut contrainte de respecter l'arbitrage, nous aurions été obligés, nous, de poursuivre notre plainte en passant par toutes les instances, ce qui aurait occasionné, pour les syndicats, des frais s'élevant à plusieurs centaines de milliers de marks.

La Société allemande des Chemins de fer se moque non seulement du Parlement et du Gouvernement, mais encore du public. Toutes les plaintes et réclamations sont liquidées par l'allégation que la Société est régie par la loi allemande sur les chemins de fer et que personne n'a à se mêler de son administration. C'est là une situation qui ne peut durer, car les chemins de fer représentant la plus grande industrie et la plus importante entreprise existant en Allemagne. Aussi, les conditions de travail appliquées dans les chemins de fer de l'Etat influent, dans une mesure très large, sur les conditions de travail des autres entreprises, aussi bien à l'intérieur du pays qu'à l'étranger, et personne n'ignore que les patrons n'invoquent jamais comme exemple des conditions de travail meilleures, mais toujours des moins bonnes; c'est la raison pour laquelle celles qui sont pratiquées dans les chemins de fer allemands représentent un danger de plus en plus menaçant pour la classe ouvrière des autres pays. Fort heureusement, le mouvement syndical allemand, en dépit de toutes les difficultés qu'il a dû surmonter au cours de ces dernières années, difficultés qui, notamment durant l'inflation, ont pris une forme quasi-indescriptible, est resté fort et apte à la lutte. Nous sommes cependant impuissants en face d'une loi qui s'appuie sur une convention internationale, et c'est pour cette raison que nous croyons que l'I.T.F. devra examiner de quelle façon il nous sera possible de faire pression sur les pouvoirs compétents. C'est non seulement la situation matérielle de la classe ouvrière qui est en danger, mais encore son développement moral.

Je crois qu'il serait temps de reviser le Plan Dawes en tenant compte des besoins matériels et moraux de la classe ouvrière qui constitue la masse prépondérante de la nation. Le Plan Dawes oblige actuellement les chemins de fer d'Etat à produire 660 millions de marks, auxquels viennent s'ajouter les taxes de circulation s'élevant à 229 millions. Il est d'autant plus difficile aux chemins de fer de faire face à des charges aussi considérables qu'elles leur sont imputées à un moment où le transport automobile prend une extension de plus en plus grande et expose les chemins de fer à une forte concurrence. On pressure le plus possible les cheminots pour rendre l'exploitation productive d'un point de vue financier, malgré les charges résultant du Plan Dawes et malgré la concurrence du transport automobile et aérien.

Lors du dernier Congrès, tenu à Hambourg, nos camarades furent très étonnés de ce que nous ne nous fussions pas opposés de manière plus énergique à l'acceptation du rapport Dawes. Le camarade Fimmen, lui aussi, était alors d'avis qu'il fallait repousser le Plan

Dawes. Mais à ce moment, il n'existait pour nous aucune autre possibilité. Vu qu'il n'y avait pas moyen d'obtenir une modification du Plan Dawes, il ne nous restait rien d'autre à faire que l'accepter. Je n'ai qu'à rappeler qu'à cette époque, nous nous trouvions en pleine période d'inflation, que le mark-or valait un billion et que nous étions obligés de demander chaque jour de nouveaux salaires, sans toutefois pouvoir éviter aux ouvriers la désillusion de voir que, le lendemain, la totalité de leur salaire était dépréciée et ne possédait plus aucune valeur d'achat. Il nous fallait absolument sortir de cette situation funeste. Il faut rappeler, en outre, qu'à ce moment le monde entier estimait que l'Allemagne était seule coupable de la guerre mondiale et qu'elle devait, par conséquent, en supporter les frais. Si l'Allemagne s'y refusait, elle était menacée de nouvelles occupations et il en aurait été fini, pour toujours, de la République allemande et des conquêtes de la classe ouvrière. C'est bien un fait qu'alors aucune puissance du monde ne pouvait secourir la classe ouvrière allemande, et, en refusant le rapport Dawes, elle n'aurait fait que le jeu des énergumènes nationalistes qui, oubliant le crime commis, auraient précipité le peuple allemand dans un nouveau désastre.

Depuis cette époque, beaucoup de choses ont changé. Le bon sens et la raison sont revenus et il n'est plus personne qui songe à croire qu'un peuple ou qu'un Etat est seul coupable de la guerre mondiale, mais on est d'accord pour l'inscrire au compte du capitalisme international et de l'impérialisme. Une fois que l'on est parvenu à cette reconnaissance, ce serait une énormité de vouloir continuer à faire supporter par un seul pays les frais de cette guerre.

En considération du changement survenu dans les conceptions en ce qui concerne la question des dettes de guerre, nous nous sommes adressés au Parti social-démocrate allemand pour lui demander d'œuvrer près des partis fraternels de l'étranger afin que ceux-ci également soulèvent à nouveau la question des dettes de guerre et interviennent dans ce sens auprès de leurs gouvernements. Jusqu'à présent, nous n'avons pu constater aucun résultat, mais en ce disant, nous n'entendons prononcer aucune critique à l'égard des partis socialistes de l'étranger. Nous comprenons fort bien qu'ils sont très pris par des questions les intéressant plus directement. En tous cas, nous croyons que l'I.T.F. est appelée à entreprendre, dès à présent, une campagne et c'est pour cette raison que nous avons fait la proposition actuellement soumise au congrès. Nous estimons que cela est d'autant plus opportun que, ces jours derniers, à Genève, on s'est tendu les mains pour conclure un pacte de paix. Nous ne devons pas hésiter une minute de plus pour supprimer tous les éléments pouvant troubler ce pacte de paix. Briand, l'homme d'Etat français, a prononcé tout récemment, à Genève, ces paroles significatives: A bas les canons! A bas les mitrailleuses! Ces mots ont trouvé un écho retentissant dans le monde entier. J'estime, en effet, que le temps du désarmement général est venu. Ce n'est pas le pays qui possède le plus de canons et qui est le plus fortement armé qui marche en tête des peuples, mais c'est au contraire celui dans lequel le niveau de vie de la classe ouvrière est le plus élevé et où la civilisation est la plus avancée. C'est sur ce terrain que tous les pays devraient concourir, et l'on ne

devrait pas souffrir plus longtemps que des peuples soient obligés de vivre dans des conditions qui mettent obstacle à leur élévation intellectuelle.

Que le Congrès me permette, à ce propos, de soulever une autre question. Ce disant, je pense à la question des dettes de guerre internationales. Il n'est en effet pas possible de séparer le Plan Dawes du règlement international des dettes de guerre. La question des dettes de guerre devient, de plus en plus, une question internationale et, par suite, une question vitale pour les peuples d'Europe. Le danger qu'elle renferme a pris, dès à présent, une certaine acuité. A ce sujet, je ne veux faire ici que quelques remarques. Il a toujours été affirmé que les Etats-Unis d'Amérique ont participé à la guerre par pure philanthropie. Nous n'avons jamais ajouté grande foi à cette affirmation, mais si elle est vraiment exacte, nous demandons s'il est admissible que les Etats-Unis se fassent payer leur philanthropie et infligent aux peuples européens un tribut qui met en question leurs possibilités d'existence.

Le désir de voir se créer les Etats-Unis d'Europe n'est pas un vain mot pour nous, et nous sommes décidés à agir pour la réalisation de ce but. A l'heure actuelle, la classe ouvrière ne peut se fier aux belles paroles des gouvernements. Certes, il est réconfortant de voir les divers gouvernements se tendre la main et se jurer mutuellement leur volonté de vivre en paix; mais les mots seuls ne suffisent pas. Nous savons que, constamment, des saboteurs sont à l'œuvre et que, dans presque tous les pays, des nationalistes travaillent encore et toujours avec plus ou moins de succès. Je n'ai qu'à rappeler le fascisme. J'estime que nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir afin d'enlever à ces saboteurs et à ces chauvins tout motif pour leur propagande. Il y a, certes, beaucoup à faire dans cet ordre d'idées. Partout, l'on nous montre des portraits et des statues d'hommes, qui, durant toute leur vie, ne furent occupés qu'à détruire et à faire la guerre. Mais les vrais défenseurs de l'Humanité, tels qu'un Karl Marx et d'autres, on ne les montre pas, on ne les honore pas, et c'est pour cela que nous devons faire en sorte que soient mis en valeur ceux qui montrent à l'humanité le chemin du bonheur, c'est-à-dire les dirigeants du monde ouvrier. La classe ouvrière est le plus sûr garant de la Société des Nations, et c'est dans l'Internationale Ouvrière que la paix mondiale est le mieux assurée. Dans le cadre des organisations internationales, l'I.T.F. est la plus forte et la plus solidement assise. C'est en son sein que l'esprit internationaliste est plus vivant que dans aucune autre, et c'est pour ces motifs que de grands devoirs lui incombent, ainsi qu'à ses organisations adhérentes. C'est pour cela aussi que nous nous adressons, avant tout, aux organisations de l'I.T.F., pour que celles-ci interviennent auprès de leurs gouvernements afin que soient supprimés tous obstacles et toutes entraves dont se voit entourée la classe ouvrière allemande et, en particulier, les cheminots allemands. Je prie donc les délégués de bien vouloir soutenir notre proposition et d'œuvrer unanimement pour développer le terrain de la démocratie et étendre ses bienfaits, non seulement aux travailleurs des transports, mais encore aux ouvriers de toutes catégories et de tous pays.

Eugène Debs.

Eugène Debs, le militant socialiste connu des Etats-Unis vient de mourir, le 21 octobre, au seuil de la huitième décennie de sa vie. Debs commença sa carrière comme chauffeur de locomotive et prit une part prépondérante à l'établissement et au développement de l'organisation syndicale parmi les cheminots. A l'âge de 25 ans, il était nommé secrétaire de l'Association des Chauffeurs (Brotherhood of Firemen) et, en 1923, il devint président de l'Union des Cheminots (American Railway Union), fondée en cette année.

Les dernières années du siècle écoulé furent pour le mouvement ouvrier américain une période mouvementée, pendant laquelle un grand nombre de grèves se succédèrent dans les chemins de fer, Debs prit une part importante et active à toutes ces luttes dans lesquelles, pour la première fois, les cheminots procédèrent à des actions concertées de grande envergure contre les magnats du rail. On gardera un souvenir inoubliable de son attitude à l'occasion du boycottage de la Société Pullmann. Le personnel de cette Société ayant déclaré une grève, l'Union des Cheminots, présidée par Debs, invita ses membres à refuser la manœuvre des voitures Pullmann. Il y eut à cette époque, notamment à Chicago, le siège social de la Société Pullmann, des collisions violentes et sanglantes. Debs fut arrêté, même avant que la lutte n'eût pris fin et condamné à six mois de prison.

Par la suite, l'activité de Debs se transféra plutôt dans le domaine politique. Il embrassa la doctrine socialiste et consacra toutes ses forces à la propagande pour celle-ci. On n'oubliera jamais son attitude courageuse pendant la guerre. Il s'éleva de toute son énergie contre les instigateurs à la guerre dans son pays, ce qui lui valut, en 1918, une condamnation à dix ans de travaux forcés. Debs expia trois ans de cette peine et fut libéré à la Noël 1921. On lui fit cependant grâce uniquement de l'expiation ultérieure de la peine, la condamnation même ne fut pas annulée. Comme un honneur, Debs l'a emportée avec lui au tombeau.

Dans les autres Internationales Professionnelles.

Fédération internationale des Métaux.

Adhésion de syndicats américains d'ouvriers métallurgistes.

Mort de Robert Dissmann.

Une délégation de la Fédération internationale des Métaux, composée des camarades Ilg (Secrétaire international), Dissman (Allemagne) et Brownlie (Grande-Bretagne) se rendit récemment aux Etats-Unis pour entrer en contact personnel avec des dirigeants des syndicats américains d'ouvriers métallur-

gistes et les renseigner sur l'activité de la Fédération internationale. Nous lisons dans le Bulletin de l'Internationale que ces négociations ont abouti au résultat que la «International Association of Machinists» a décidé l'adhésion et que le Congrès de la Fédération américaine des Métallurgistes (Metal Trades Department) a autorisé le Comité Exécutif à réaliser l'adhésion. La mise en application de ces deux décisions signifie pour l'Internationale des Métaux un accroissement considérable de son effectif et étendra les liens organiques de ce Secrétariat international à un pays dont l'industrie métallurgique a une importance prépondérante dans le monde.

La joie causée par ce progrès est, hélas, assombrie par la mort inopinée, survenue pendant le voyage de retour, du membre, le plus capable de la délégation, le camarade Robert Dissmann. Non seulement l'Internationale des Métaux, mais encore le mouvement syndical international tout entier, perdent en lui un militant des plus remarquables et des plus hardis. Ayant débuté comme simple ouvrier métallurgiste, Dissmann exerça, tout jeune déjà, une activité notable dans le mouvement syndicaliste aussi bien que socialiste du prolétariat allemand. Dans ces deux mouvements, il a rempli des emplois importants et il exerçait, depuis 1919, la fonction de président de l'Union des Métallurgistes allemands, le syndicat professionnel le plus important du monde. Le fait que Dissmann avait dans les questions politiques et de lutte syndicale, des conceptions qui ne coïncidaient pas toujours avec celles des organismes directeurs officiels, lui procura beaucoup d'adversaires dans le mouvement ouvrier allemand. Toutefois, quels qu'ils fussent, le caractère franc et intègre de cet homme se donnant tout entier pour ses convictions, ne fut jamais tant soit peu mis en doute. A cet égard, le défunt jouissait d'une estime égale auprès des amis et des ennemis. En effet, il n'était pas possible de considérer autrement qu'avec du respect et de l'appréciation, ce travailleur et militant infatigable qui, par un labeur incessant, s'était acquis un savoir étendu et rare et qui, en toutes circonstances, se montrait un dirigeant de qualités remarquables.

Robert Dissmann avait accordé une attention spéciale à trois questions: les conseils d'entreprise, l'éducation ouvrière et l'Internationale. Pour développer davantage le système des conseils d'entreprise, il avait pris sur lui la direction d'un périodique édité par l'Union des Métallurgistes allemands, et destiné uniquement à ce but. Il aida à l'activité éducatrice de l'organisation par la fondation d'une école avec internat et il s'employait de façon directe pour l'Internationale en indiquant, en sa qualité de membre du Comité Exécutif, les voies à suivre par le Secrétariat pour renforcer son organisme et son influence. L'idée d'entrer en contact personnel avec les syndicats américains est également due aux suggestions de Dissman. Le résultat obtenu par la délégation démontre combien ses conseils furent sages.

Puissent ces liens noués par dessus l'Océan et qui ont demandé au mouvement syndical européen un sacrifice si important, se trouver être à l'avenir solides et inébranlables.

Chronique syndicale.

La terreur blanche en Italie.

Les coups tirés récemment à Bologne sur le chef des fascistes italiens, ont donné, dans la patrie des Chemises noires, le signal pour une persécution générale des éléments non-fascistes de la population, persécution qui a — si possible — encore dépassé en violence et en brutalité les mouvements précédents. La machine législative a, à son tour, été mise en mouvement avec une rapidité indescriptible et a ajouté au labyrinthe d'interdictions existant déjà, d'autres clauses portant des menaces de mort et d'emprisonnement. Cette rapidité donne lieu à la suspicion que les nouveaux textes se trouvaient prêts depuis longtemps dans le tiroir du dictateur et que l'on n'attendait qu'un prétexte permettant de les en retirer et de leur donner force de loi. Ce n'est pas que la Chambre italienne se fût opposée à de nouveaux abus d'autorité d'un Mussolini. Il n'y avait pas à craindre un pareil geste de courage de ce Parlement d'eunuques. L'unique chose qui ait pu inviter le Duce à une certaine prudence, c'est la crainte des commentaires de l'étranger. La supposition que ces coups de revolver avaient été provoqués par les fascistes eux-mêmes pouvait sembler dès l'abord assez vraisemblable et elle se trouva renforcée par les circonstances mystérieuses accompagnant le prétendu attentat. Involontairement, on se rappela l'attentat qui aurait été ourdi, presque exactement un an plus tôt, par le capitaine des alpins, Zaniboni, et, qui servit de prétexte à des mesures législatives fort sévères. Toutefois, ce qui n'était jusqu'ici que suspicion et supposition, s'est affirmé comme étant vrai et réel, depuis qu'on a découvert le rôle d'espionnage joué par un Garibaldi. Il est aujourd'hui un fait incontestable que Mussolini arrange lui-même les attentats contre sa personne et l'abîme profond où est tombé le fascisme italien a été mis en lumière aux yeux du monde entier.

Pourquoi le Duce a-t-il besoin d'attentats préparés et pourquoi juge-t-il opportun de consolider son pouvoir en accumulant les interdictions? Craint-il qu'en dépit de tous les bâillonnements et de toutes les souffrances, il y ait encore en Italie des cœurs où brûlent des étincelles qui, demain, pourraient grossir en des flammes, que la haine contre l'oppresser et l'amour pour l'oppressé ne se montrent, en fin de compte, plus puissants que des articles législatifs et des bandes armées? Est-ce la peur de la Némésis de l'histoire qui inspire à Mussolini des moyens aussi réprouvables ou a-t-il besoin d'exciter artificiellement les passions pour tromper l'attente du peuple italien par égard à la réalisation des espoirs provoqués par lui?

Ces questions et d'autres encore montent à l'esprit

du spectateur des événements actuels. L'histoire y répondra peut-être sous peu.

L'I.T.F. a également été atteinte par la nouvelle vague de terrorisme qui fait trembler aujourd'hui l'Italie, depuis la Lombardie jusqu'en Sicile. Des bandes fascistes ont saccagé, dans la nuit du 31 octobre au 1er novembre, les bureaux où avait son siège la succursale italienne de notre Internationale.

Conflits du travail dans l'industrie des transports.

Après une lutte de plus de trois mois, les ouvriers du port de Dunkerque ont repris le travail. On se rappellera que le patronat de ce port avait déclaré le lock-out devant le refus des ouvriers de consentir à une série d'avilissements. En réalité, les employeurs visaient à anéantir l'organisation syndicale qui les gênait et à pouvoir dicter à l'avenir leurs conditions. Cette intention a complètement échoué. La fermeté et la cohésion des travailleurs de Dunkerque, de même que leur courage inébranlable et leur esprit de sacrifice ont triomphé des vues du patronat.

Le mouvement revendicatif dans la navigation rhénane allemande a pu être mené à bonne fin, sans qu'il fût nécessaire d'avoir recours à l'arme de la grève. En vertu d'une sentence arbitrale déclarée obligatoire, les salaires ont été augmentés de 7 pour cent en moyenne et, en même temps, les droits à une rétribution des heures supplémentaires ont été reconnus, avec effet rétroactif aux années 1926 et 1925. Le nouveau contrat est valable jusqu'au 31 mars 1927.

Un autre mouvement important relatif aux salaires eut lieu dans les entreprises de transport de la ville de Berlin. Le personnel des trois principales Sociétés de transports en commun de la capitale allemande (tramways, chemins de fer souterrains et aériens, autobus) — au nombre de 20 000 hommes — avait résilié, par la voie des organisations compétentes, les contrats collectifs pour le 31 octobre, et avait réclamé une augmentation des salaires de 8 pfennig. Les pourparlers entre les parties n'ayant pas donné de résultat, l'arbitre officiel intervint, de même que dans le conflit dans la navigation rhénane. Finalement un accord fut conclu pour les trois entreprises qui prévoit une amélioration qui, certes, reste assez bien au-dessous de celle réclamée (de 2 à 3 pfennig en moyenne), mais qui a remporté le consentement du personnel.

Dans l'industrie des ports de Norvège, un conflit est en suspens à l'heure qu'il est. Les employeurs ont dénoncé les contrats collectifs pour le 31 octobre et ont posé un nombre d'avilissements comme condition pour leur renouvellement. Les vues du patronat comportent en partie des modifications importantes et vu que l'organisation des ouvriers des transports norvégiens ne semble pas encline à se conformer à ces vues, il faut compter avec la possibilité d'une grève ou d'un lock-out s'étendant à tous les ports du pays.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Nouvelles adhésions.

Ont adressé une demande d'adhésion :

la «Związek Zawodowy Automobilistów» (chauffeurs polonais)	1.837 membres;
la «Bengal Mariners' Union» (marins bengalais)	20.000 „
la «Indian Seamen's Union» (marins indiens)	30.000 „

Comptes-rendus du Congrès de Paris.

Les Communications de Presse du 15 septembre ont donné un compte-rendu provisoire des travaux du Congrès de Paris. Le compte-rendu complet est en élaboration; nous espérons pouvoir le publier avant la fin de l'année. Les résolutions votées par le Congrès sont reproduites dans ce numéro.

Exécution des décisions prises par le Congrès de Paris.

La liberté syndicale.

Comme suite aux décisions prises à Paris, le Secrétariat de l'I. T. F. a adressé au Gouvernement italien une protestation contre la dissolution du Syndicat des Transports secondaires et au Gouvernement d'Esthonie une lettre protestant contre l'interdiction à l'Union des Cheminots esthoniens d'adhérer à l'I. T. F. Des démarches ont également été entreprises pour faire droit aux griefs des cheminots de l'Inde britannique. Ces nouvelles atteintes à la liberté syndicale, garantie par les Traités de Paix, ont été portées à la connaissance du Bureau international du Travail. Nous avons également prié la F.S.I. d'appuyer notre protestation.

Décisions de la Section des Cheminots.

En ce qui concerne les problèmes de l'attelage automatique, de l'électrification et de la répétition des signaux, nous nous sommes mis en rapport avec le Bureau international du Travail et avons eu une entrevue avec le camarade Schürch, délégué ouvrier suisse au sein du Conseil d'administration. Nous avons aussi appelé l'attention des organisations sur les résolutions votées à ce sujet. Nous espérons que le Conseil d'Administration du B.I.T. voudra bien créer les conditions nécessaires pour faire droit comme il convient aux desiderata du personnel. Le texte des résolutions indique d'ailleurs ce que les organisations ont à faire pour l'aboutissement de leurs revendications.

Les conséquences du Plan Dawes.

Le discours fait par le camarade Scheffel à ce sujet est reproduit en son entier dans ce numéro. Sur leur demande une traduction complète a été remise aux camarades français après le congrès. Les organisations des pays intéressés — y compris les Etats-Unis — ont été priées de prendre les mesures visées dans la résolution votée. L'I. T. F. appellera en outre, par des articles dans la presse quotidienne et corporative, l'attention sur le problème qui est d'une haute importance et elle ouvrira, comme suite à la demande adressée à la F.S.I. après le Congrès de Hambourg de 1924, de concert avec la F.S.I., une enquête concernant les conséquences du Plan Dawes, enquête qui portera plus particulièrement sur la situation qui existe dans les entreprises des transports et des communications.

La Convention de Washington.

La résolution votée au sujet de la Convention de Washington a été portée à la connaissance du B.I.T. Une demande a été adressée à la F.S.I. tendant à obtenir son appui, et les organisations adhérentes ont été invitées à faire dans leurs pays respectifs les démarches voulues pour obtenir une ratification *sans conditions*. Nous continuerons, aussi longtemps que cela nous paraîtra nécessaire, à attirer, dans notre

presse et ailleurs, l'attention sur les dangers qui menacent la journée de huit heures, tels que, par exemple, le résultat des délibérations de la fameuse conférence de Londres des ministres du Travail.

Le personnel des tramways et la célébration du premier mai.

La décision prise par le Congrès au sujet de ce point a été portée à la connaissance de la F.S.I. et des organisations affiliées, avec prière de faire des démarches dans le sens désiré.

Enquête intéressant le personnel des tramways.

Des questionnaires ont été expédiés; nous faisons appel aux organisations concernées pour qu'elles aient soin de nous répondre rapidement et de façon complète.

Enquête intéressant les conducteurs d'automobiles.

Des questionnaires sont en élaboration et seront expédiés le plus tôt possible.

Commission consultative de la Section des Ports et Docks.

Les organisations qui n'ont pas encore répondu à notre lettre leur demandant de désigner des représentants dans la commission consultative à créer, sont priées de le faire sans délai.

Dévastation du bureau de l'I. T. F. à Rome.

Ayant appris que le siège de sa succursale à Rome avait été dévasté par des bandes fascistes, le Secrétariat de l'I. T. F. a prié le Gouvernement hollandais de saisir le Gouvernement italien d'une demande de compensation des dommages subis et de garanties pour une continuation ininterrompue de l'activité de ce bureau. Le camarade Moltmaker, membre du Comité Directeur, a en sa qualité de sénateur, adressé aux ministres des Affaires étrangères des questions écrites à ce sujet.

Publication des conditions de travail du personnel des chemins de fer.

Le 3^e volume concernant les «Conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les divers pays», comprenant des renseignements concernant la Russie, l'Esthonie, la Tchécoslovaquie et la Bulgarie, a été vendu jusqu'ici dans les nombres ci-après: édition anglaise 160, édition française 135, édition allemande 609 et édition suédoise 339 exemplaires. En vue du tirage limité, il nous sera agréable de recevoir sans délai des commandes ultérieures.

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes:

Fédération française de Moyens de Transport . . .	frs. 5.000.—
Syndicat national des Cheminots espagnols . . .	Pes. 1.276.—
Union des Cheminots polonais	fl. 900.—
Union des Cheminots allemands	M. 10.000.—
Syndicat espagnol de Chauffeurs	fl. 180.—
Union des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie	„ 474.84
Syndicat National du Personnel des C. P. T. T. M.	
de Belgique	„ 750.—
Fédération allemande du Trafic	M. 12.493.64
Union Irlandaise des Ouvriers des Transports . . .	fl. 579.50
Association des Employés des Chemins de fer anglais	£ 82.0.0

Prière de n'adresser aucun envoi au Syndicat italien des Transports secondaires, Via Principe Eugenio, Rome, en considération de la dissolution de ce syndicat.



Résolutions du Congrès de Paris.

Résolution concernant l'attelage automatique.

Le Congrès, considérant qu'à défaut d'un attelage automatique des wagons, des groupes importants d'agents des chemins de fer employés au service des manœuvres, sont toujours obligés d'exécuter leur travail sous des dangers inutilement plus grands que ceux auxquels ils sont déjà exposés par la nature de leur service:

considérant que l'introduction d'un attelage automatique est recommandable, tant en vue du perfectionnement technique, que d'une exploitation plus économique et de la bonne exécution du service;

ayant pris connaissance de ce qui a été fait depuis la Conférence de Bellinzona pour la réalisation du vœu formulé depuis des dizaines d'années par le personnel des chemins de fer;

constate

a) que l'enquête officielle entreprise par le Bureau International du Travail, comme suite à la motion Schürch à la Conférence Internationale du Travail d'octobre 1923, a abouti une fois de plus à la conclusion que l'adoption de l'attelage automatique a contribué (dans les quelques pays où il a trouvé son introduction complète ou partielle) dans une large mesure à augmenter la sécurité des agents des chemins de fer;

b) que les essais multiples avec divers systèmes d'attelage automatique, dont quelques uns ont été déjà appliqués pratiquement, ont prouvé que, pour ce qui concerne le côté technique de la question, il est possible de passer à l'introduction de l'attelage automatique;

c) que dans plusieurs pays, les administrations des chemins de fer ont déclaré, en réponse aux demandes du personnel à cet effet, que l'introduction de l'attelage automatique est dépendante d'une introduction internationale et générale;

invite les autorités compétentes de la Société des Nations auxquelles il incombe de veiller à ce que soient observés les engagements prévus dans les Traités de Paix en ce qui concerne la protection générale des travailleurs contre les accidents du travail, à prendre les mesures nécessaires pour que ladite protection ne se fasse pas attendre plus longtemps;

et insiste auprès des organisations affiliées pour qu'elles déploient une action énergique en faveur de l'introduction de l'attelage automatique, action qui devra, si nécessaire, revêtir un caractère international.

Résolution concernant la répétition des signaux.

Le Congrès charge le Bureau de l'I.T.F. de déployer toute son activité en vue d'assurer la mise en pratique dans tous les pays, de la répétition et de l'enregistrement des signaux fixes sur les locomotives au moyen des ondes hertziennes.

Résolution concernant l'électrification.

Le Congrès,

ayant constaté que l'électrification des chemins de fer dans le cadre des procédés actuels d'exploitation comporte à plusieurs points de vue un avilissement des conditions de travail du personnel, allant de pair avec une intensification du travail et une augmentation des dangers pour le personnel; que la sécurité du trafic est mise particulièrement en danger par les essais pour l'introduction de la conduite de la locomotive par un seul homme;

est d'avis qu'il est avant tout de la tâche du personnel de faire respecter dans chaque pays, par son unité et par une concentration de ses forces dans l'organisation syndicale, ses droits et ses intérêts;

insiste auprès des organisations affiliées pour qu'elles tiennent le secrétariat de l'I.T.F. au courant du développement de l'électrification et des suites de son introduction, afin que ce secrétariat puisse veiller à un échange régulier de données et de renseignements (éventuellement, par la tenue de conférences pour certains pays se trouvant dans une situation spéciale), et puisse, le cas échéant, fournir une aide internationale aux organisations qui, pour sauvegarder les intérêts de leurs membres, seraient contraintes d'engager une lutte à outrance;

invite le B.I.T. à inscrire à l'ordre du jour d'une Conférence internationale du Travail, devant s'occuper spécialement des questions se rapportant au service des chemins de fer, également la question de l'électrification et des problèmes qui s'y rattachent, pour autant que ceux-ci ont trait à la sécurité du trafic et aux intérêts du personnel et ne peuvent être résolus que dans le cadre d'une convention internationale.

L'attelage automatique et le Bureau international du Travail.

Lentement, bien lentement la question avance. Toutes les interventions ouvrières au Conseil d'administration et tous les efforts du Directeur, Albert Thomas, se heurtent à l'inertie de l'Union internationale des chemins de fer.

On se rappelle qu'à la suite de l'adoption par la Conférence internationale du travail de 1923, de la résolution demandant une solution internationale du problème de l'attelage automatique, le Bureau international en avait abordé l'étude en liaison avec l'Union internationale des chemins de fer, en raison du caractère technique de la question. Depuis, le Bureau se trouve retardé dans ses travaux en raison de la procédure instituée par l'Union internationale. En effet, le Comité des questions techniques de cette dernière, saisi au cours d'une réunion qui a eu lieu à Munich en avril-mai 1925, d'un exposé statistique de la question, n'avait pas cru pouvoir se prononcer d'une façon définitive et avait pensé qu'il y avait lieu de poursuivre les études entreprises. La question devait revenir devant un des organes de l'Union internationale.

A la suite des interventions du soussigné, de nouvelles démarches furent entreprises auprès de l'Union internationale des chemins de fer. Celle-ci considère que les statistiques concernant les accidents pour l'attelage ordinaire et pour l'attelage automatique ne permettent pas d'aboutir à des conclusions probantes

car elles ne sont pas établies sur des bases strictement comparables. Il lui a paru, en conséquence, qu'il était nécessaire, avant d'aborder le fond de la question, de procéder à l'établissement de statistiques comparables des accidents survenus avec les différents modes d'attelage. Un projet indiquant les bases sur lesquelles les statistiques devraient être établies est actuellement à l'étude, mais il devra être soumis à divers organes de l'Union avant d'être mis en application et c'est seulement lorsque les résultats des statistiques ainsi recueillies seront connus, que l'Union se considérera en mesure d'examiner la question quant au fond.

Qu'importe que les accidents se multiplient, qu'importe que les expériences faites dans les pays ayant introduit l'attelage automatique aient indubitablement prouvé l'excellence de cette réforme, l'Union internationale ne s'en émeut pas; c'est à tout petits pas qu'elle entend travailler.

Certes, l'on conçoit aisément que le problème de l'attelage automatique puisse se heurter à des objections d'ordre financier ou technique et à des difficultés dans la période de transition de l'attelage ordinaire à l'attelage automatique. Mais ce qui est inconcevable, c'est que l'on atermoie de la sorte sous prétexte d'éclaircir la situation. En tout cas, nous sommes d'avis, que le Bureau devra prendre ses responsabilités, car on ne saurait arguer de l'incompétence du B.I.T. dans une question de sécurité du travail, telle que celle qui nous occupe.

Une fois de plus, le Conseil d'administration s'est intéressé à ce problème; en outre de la réponse qui devait être donnée à l'interpellation faite par le sous-signé à la précédente session, M. Mayeda, représentant du Gouvernement japonais, avait adressé au Directeur un intéressant mémoire exposant les résultats des expériences faites au Japon depuis l'introduction de l'attelage automatique. Se fondant sur ces expériences, M. Mayeda estima qu'il y aurait intérêt à procéder à des études approfondies sur ce sujet et à soumettre un rapport à la conférence de 1928. M. Mayeda insista sur les heureux résultats obtenus par l'attelage automatique, non seulement dans son pays, mais sur une plus grande échelle encore aux Etats-Unis et au Canada. Le représentant du Gouvernement du Canada, M. Riddell, vint appuyer son collègue du Japon et confirmer que le système de l'attelage automatique est employé au Canada depuis nombre d'années et que le chiffre des accidents causés par l'attelage des trains a été réduit de 75 à 80 %. Il souligna que, sur ce point, l'Europe est demeurée plus arriérée que le reste du monde. Le représentant du Gouvernement de l'Inde, Sir Atul Chatterjee, se déclara entièrement d'accord avec les orateurs précédents pour que la question de la prévention des accidents fût mise à l'ordre du jour de la Conférence de 1928 et notamment la question de l'attelage automatique. Ce système a déjà été adopté sur une grande partie du territoire des Indes et son emploi sera développé encore en raison de ses heureux effets sur le nombre des accidents de chemin de fer.

Comme on le pense bien, le soussigné fut heureux de voir l'intérêt que l'on portait à la question de l'attelage automatique qu'il avait cru devoir soulever. Il remercia les représentants gouvernementaux de leur précieux appui. Contrairement à l'opinion que venait d'exprimer un représentant patronal, il estima nécessaire d'insister particulièrement sur le problème de l'attelage automatique à propos de la prévention des accidents.

En conclusion du débat, il fut convenu que le Bureau présenterait, pour la session du Conseil en janvier,

un rapport sur la prévention des accidents comprenant également le problème de l'attelage automatique.

Il nous reste à souhaiter que cette initiative aura une heureuse influence sur la solution du problème qui est d'un si grand intérêt pour nos amis cheminots, exposés journellement aux accidents dans leurs périlleux travaux. Nous le saurons bientôt.

Berne, le 24 octobre 1926.

CH. SCHÜRCH.

Quelques paroles de remerciement au camarade Schürch, pour tout ce qui a été fait par lui dans ce domaine, sont sans doute à leur place ici. Le Congrès de Paris a émis le vœu qu'une Conférence spéciale fût convoquée par le B.I.T. devant s'occuper de la question de l'attelage automatique, ainsi que d'autres questions importantes pour le personnel des chemins de fer. La décision du Conseil d'Administration du B.I.T. peut être considérée comme un pas dans la voie. Nous espérons que, finalement, on tiendra compte comme il convient des desiderata du personnel, tels qu'ils viennent d'être formulés une fois de plus à Paris par les représentants de plus d'un million de cheminots.

N.

La situation dans les chemins de fer allemands.

On nous écrit ce qui suit du milieu des cheminots allemands.

L'Union des Cheminots allemands se trouve dans une phase de lente progression en ce qui concerne l'effectif. A la fin du deuxième trimestre de 1926, celui-ci se chiffrait à 205 829 syndiqués. Sur ce nombre étaient employés au service de l'exploitation 91.466, dans les ateliers centraux et régionaux 61.270, au service de l'entretien de la voie 45.388 agents. Cet effectif de 205.229 syndiqués peut également être décomposé comme suit: 46.321 fonctionnaires de tous les grades, 1148 femmes, 753 apprentis, 702 agents en demi-solde et 7003 retraités. Fin septembre, l'effectif était de 210.178 membres dont 47.358 fonctionnaires. L'accroissement au cours des derniers trois mois se chiffre donc à 4349 syndiqués, dont 1037 fonctionnaires. Ces chiffres prouvent que la période stationnaire est surmontée et que l'organisation progresse à nouveau.

Parmi les fonctionnaires des chemins de fer, une fermentation subsiste. Le mouvement vers la droite qui se traduit par la fusion des fonctionnaires d'orientation chrétienne avec ceux syndiqués dans l'Union allemande des Fonctionnaires, n'a pas eu, jusqu'ici, sur les fonctionnaires syndicalistes une influence suffisante pour leur faire tourner le dos à leur organisation. Au contraire! Les dernières élections pour les Conseils de fonctionnaires auprès de la Société des chemins de fer allemands ont réuni sur les listes de l'Union des Cheminots allemands qui groupe 47.358 fonctionnaires, un total d'environ 67.000 voix. Voilà un succès qui mérite d'être noté et qui prouve clairement que l'idée syndicaliste s'est affirmée parmi les fonctionnaires des chemins de fer allemands.

La situation économique allemande est loin d'être satisfaisante. Un chômage étendu (1 million $\frac{1}{2}$ de chômeurs) pèse comme un roc sur les travailleurs allemands. Dans l'industrie des chemins de fer, il y a

également des sans-travails. L'Union des Cheminots versait, en juillet, des secours à 1483, en août à 956 et en septembre à 565 chômeurs. Ces chiffres accusent un recul du chômage en ce qui concerne les cheminots, mais il est probable qu'avec l'hiver, le nombre des chômeurs augmentera de nouveau.

Dans les circonstances actuelles, comme suite à l'augmentation du coût de la vie, un relèvement des traitements et salaires est d'une nécessité urgente. Des entrevues préparatoires entre les organisations de cheminots ont déjà eu lieu. Les démarches tentées par les organisations centrales de fonctionnaires pour obtenir de la part du ministère des Finances un relèvement de l'indemnité d'habitation sont restées sans résultat. Le ministre des Finances était disposé à augmenter les indemnités d'habitation, mais les Etats et communes et, avant tout, la Société des Chemins de fer, s'y opposent. Reste à voir si le Reichstag entreprendra une démarche quelconque lorsqu'il se réunira au mois de novembre. Entretiens, les six organisations qui entrent en ligne de compte pour les fonctionnaires des chemins de fer allemands (Allgemeiner Eisenbahner-Verband, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, Gewerkschaft technischer Eisenbahnbeamten, Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Zentralgewerkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten) ont adressé une requête à la Société, lui demandant de vouloir procéder sans délai à une augmentation convenable des indemnités d'habitation. La chose est différente pour les ouvriers et pour les employés régis par le contrat collectif. Comme on sait, le contrat collectif a été conclu de la part des salariés par l'Union des Cheminots, le Syndicat des Cheminots et de l'Union générale des Cheminots. Ces organisations contractantes estiment qu'une résiliation des clauses relatives à la rémunération serait imprudente en considération des conditions du marché du travail et de l'approche de l'hiver. Il faudra cependant que quelque chose soit fait dans la question des indemnités de lieu de résidence et de la réduction des heures de travail, mais les syndicats préfèrent un relèvement général des salaires à une augmentation de l'indemnité en question. La Reichsbahn s'opposera sans doute à toute amélioration des traitements et salaires et se réclamera du déficit du premier semestre 1926 de 100 millions, sans faire mention de l'amélioration sensible des recettes qui a pu être constatée ces derniers mois. Il faudra par conséquent une pression coordonnée de toutes les organisations du personnel sur le Gouvernement, le Reichstag et la Société des Chemins de fer pour obtenir que les fonctionnaires bénéficient d'une augmentation suffisante de l'indemnité d'habitation et les ouvriers d'un relèvement général des salaires.

Il mérite, en outre, d'être signalé que l'attitude dictatoriale de la Reichsbahn et son interprétation arbitraire des lois sur les chemins de fer, particulièrement en ce qui concerne la sauvegarde des droits acquis du personnel, ont donné lieu à l'Union des Cheminots allemands de protester énergiquement dans un manifeste adressé, sous forme de mémoire, au Gouvernement, au Reichstag, au Reichsrat, aux diètes des divers Etats ainsi qu'aux membres du Conseil économique du Reich, contre les agissements de l'Administration des Chemins de fer.

Depuis sa création, il y a deux ans, l'Administration de la Société des Chemins de fer mène une lutte incessante contre le statut des ouvriers et des fonctionnaires, ce qui a donné lieu, dans une mesure croissante, à des difficultés, non seulement dans le domaine du droit public, mais également par rapport à la situation juridique et sociale du personnel. Le Conseil d'Administration de la Reichsbahn s'efforce de détacher de plus en plus l'entreprise — et plus particulièrement le statut du personnel — de la législation allemande et de créer, comme un Etat dans l'Etat, une autocratie sans bornes au service des intérêts unilatéraux du capital. C'est contre ces tendances que l'Union des Cheminots s'est énergiquement dressée. Elle réclame une révision de la loi sur les chemins de fer et une modification de la loi relative au personnel, en ce sens que des limites nettement déterminées soient tracées à la Compagnie et que la législation sociale allemande doive être appliquée intégralement aux travailleurs des chemins de fer. Notre récent Congrès international de Paris a, dans une de ses résolutions, clairement formulé cette revendication.

Pour terminer, encore quelques renseignements sur les négociations entamées en vue de la création d'une organisation d'industrie de tous les travailleurs du commerce, des transports et des communications, y compris le personnel des services publics ainsi que celui des centrales électriques. Prennent part aux négociations: la Fédération du Trafic (ouvriers du commerce et des transports, personnel des tramways et chemins de fer secondaires, postiers, dockers, travailleurs de la marine fluviale, marins), l'Union des Cheminots allemands, l'Union des Travailleurs des Services publics et l'Union des Mécaniciens et Chauffeurs, groupant ensemble un total de 735.000 membres. Partant de la considération qu'une communauté de travail ou un cartel ne conduit pas au but recherché, c'est à dire n'élimine pas les divergences quant à la démarcation, pas plus qu'elle ne porte les organisations à un épauvrissement total de leurs forces, selon des directives uniformes, la possibilité d'une fusion a été envisagée. Une commission de 12 personnes, étendue ensuite à 16 (4 représentants de chacune des organisations) se prononça, conformément à des décisions prises antérieurement par les organisations, de façon unanime en faveur du principe du fusionnement et décida d'entamer les travaux préparatoires. Les présidents des quatre organisations reçurent mission d'élaborer un projet de fusion qui devra être soumis à la commission. On conçoit que la solution du problème est extrêmement ardue, attendu qu'il s'agit de trouver un groupement professionnel approprié en sections nationales devant englober tous les syndiqués d'une même profession. Il n'est pas non plus aisé de trouver, dans les limites de chaque section nationale, la subdivision technique voulue des salariés, car il ne faut pas oublier qu'il s'agit du groupement d'environ 3/4 de million de syndiqués. En considération de ces difficultés, quelques projets ont été préparés qui seront prochainement discutés dans la commission. Sur un point, les avis sont unanimes, c'est que la gestion des finances devra être centrale. Lorsque la commission sera arrivée à un accord, son projet sera soumis aux comités nationaux des organisations, ensuite aux comités élargis. En dernière instance, les membres décideront. Certes, it's a long way to Tipperary! H. J.

La réorganisation du réseau ferré polonais.

Nous empruntons les renseignements suivants à un rapport émanant de l'Union des Cheminots polonais.

Le mois de septembre apporta aux cheminots polonais deux événements importants: la réorganisation des chemins de fer de l'Etat et le règlement concernant l'assurance-vieillesse et l'assurance-accidents des ouvriers et employés commissionnés.

Les deux innovations ont été réalisées par la voie d'un décret du Président de la République, cela en vertu d'une nouvelle loi qui donne au Président le droit de prendre, de concert avec le Conseil des Ministres, des décisions ayant force de loi.

La réorganisation des Chemins de fer de l'Etat consiste en la transformation du réseau ferré en une entreprise autonome qui relève directement du ministère des Communications. Ce ministère est, en lui-même, une institution de création récente. A part les chemins de fer, les P.T.T. et l'aéronautique sont de son ressort; il doit en outre régler la circulation routière ainsi que celle par voie d'eau.

L'exploitation des chemins de fer polonais sera faite dorénavant sur des bases commerciales, sans perdre de vue toutefois les besoins de l'Etat et les intérêts d'ordre social. On vise à faire des chemins de fer un organisme qui, non seulement n'a pas besoin de subventions de l'Etat, mais qui accuse encore des bénéfices. Les réductions ou facilités de tarifs ne seront donc maintenues qu'en tant qu'elles sont compatibles avec le principe sus-énoncé.

Le Directeur général de l'Administration des Chemins de fer est considéré comme le supérieur en chef de tous les agents; il est responsable du service envers le Ministre.

Tous les agents des chemins de fer passent automatiquement au service de la nouvelle entreprise, à moins de prendre leur démission dans les deux mois après le transfert. Les règlements du service resteront applicables jusqu'à la mise en vigueur d'une nouvelle ordonnance de service. Les taux des salaires seront établis de concert avec le ministre des Finances par un décret du ministre des Communications. Les droits des agents et des membres de leur famille par égard à la pension de retraite et d'invalidité seront réglés de la même façon. Voilà quelles sont, dans les grandes lignes, les traits essentiels de la réorganisation.

L'autre décret, rendu le 3 septembre 1926 par le Président de la République porte sur l'assurance-vieillesse et accidents. Ont droit à l'assurance les ouvriers et employés, pour autant qu'ils ne sont pas titularisés. N'ont aucun droit à l'assurance les ouvriers ou employés engagés à l'essai ou aux termes d'un contrat, ni les travailleurs saisonniers.

La prime d'assurance a été fixée à 6 % du salaire, mais est portée à 9 % pour le personnel de la locomotive et des trains. Les années de service fournies dans l'armée ou dans les chemins de fer avant la promulgation du décret en question entrent en ligne de compte pour le calcul de la retraite selon les normes ci-après:

1° Les années passées en service militaire (de l'Etat polonais) entrent en ligne de compte, sans qu'il soit nécessaire de verser des primes.

2° Les années passées précédemment au service des chemins de fer entrent en ligne de compte, si l'inté-

ressé a versé autrefois des cotisations aux Caisses de pensions russe, autrichienne ou prusienne et cède au fisc polonais les droits qui en découlent. Lorsque toutefois a l'intéressé obtenu de ces caisses la restitution de l'ensemble ou d'une partie des primes versées, il doit payer au fisc, le total des sommes retirées, majoré d'intérêts au taux de 6 %.

Toutes les assurances sont payées par la Direction générale des chemins de fer ou par les bureaux autorisés par elle.

Un agent peut faire valoir des titres à la pension de retraite:

1° s'il a atteint l'âge de 60 ans révolus et a accompli au moins 15 années de service valables pour le calcul de la retraite;

2° après 35 années de service valables pour le calcul de la retraite;

3° s'il est atteint d'incapacité physique ou mentale et a accompli au moins 5 années de service valables pour le calcul de la retraite;

4° s'il est victime d'un accident, à condition qu'il n'y ait pas de sa faute et que l'accident ne soit pas la conséquence d'un acte passible de peine, ce qui doit être établi par le tribunal correctionnel;

5° s'il est licencié du service par suite de compression des effectifs et a effectué au moins 15 années de service valables pour le calcul de la retraite.

Les agents frappés de révocation disciplinaire ou ceux qui quittent le service de leur propre gré, n'ont aucun droit à la retraite. Lorsqu'un agent entre dans une autre entreprise où l'assurance-vieillesse est en vigueur, l'Administration des chemins de fer versé à la nouvelle Caisse d'assurance un montant s'élevant au double des primes versées par l'intéressé.

Le montant de la pension de retraite est établi selon les principes que voici:

Après 15 années de service, la pension est de 50 % du traitement touché en dernier lieu; elle augmente de 2 % pour chaque année de service fournie en sus, jusqu'à un maximum de 100 % après 35 années.

Pour les catégories du personnel qui doivent verser des primes de 9 % du salaire (voir plus haut), le nombre d'années de service réellement fournies est majoré de la moitié pour le calcul de la retraite.

En cas d'invalidité complète, l'assuré touche, en sus de la pension qui lui est due, une indemnité de 50 % de cette pension (indemnité maximum). En cas d'invalidité partielle, l'indemnité diminue selon le degré de l'invalidité.

Perd ses titres à la retraite celui qui est privé par un jugement judiciaire du droit de remplir des fonctions publiques.

La pension de la veuve s'élève à 50 % de la pension du décédé, à condition que le mariage ait été conclu avant l'entrée en jouissance de la retraite. Les orphelins ont droit jusqu'à l'âge de 18 ans à une pension s'élevant à 25 % de la pension de la veuve, le total des pensions des orphelins ne pouvant toutefois dépasser le montant de la pension de la veuve. Les orphelins de plus de 18 ans peuvent continuer à bénéficier de la pension s'ils sont incapables au travail et privés de ressources ou lorsqu'ils continuent leurs études; dans ce cas, la pension est versée jusqu'à leur majorité.

En cas de décès d'un pensionné, les frais des funérailles seront remboursés par la Caisse d'assurance.

Le montant de ce versement ne pourra toutefois excéder le triple de la pension mensuelle.

Les employés commissionnés qui désirent que les années de service fournies précédemment entrent en ligne de compte pour le calcul de la retraite peuvent pendant les deux années suivant la mise en application du décret, payer en acomptes les primes nécessaires. Ce paiement ne peut pas cependant s'étendre sur plus de 15 années.

Le nouveau décret-loi ne s'applique pas aux ouvriers et employés commissionnés de l'ancien territoire prussien, mais seulement à ceux des territoires russe ou autrichien. Pour l'ancien territoire prussien, le régime des pensions et retraites existant précédemment, avait été repris par la République polonaise.

L'Union des Cheminots suédois en 1925.

Le rapport moral de l'Union suédoise des Cheminots, paru récemment, contient, outre un résumé général sur les questions internes et sur l'activité de l'organisation, un aperçu de son développement organique pendant 1925.

Nous empruntons les informations ci-dessous au rapport.

Durant l'exercice écoulé, le nombre des sections locales a diminué de 257 à 255, ce qui s'explique, dans l'un des cas, par le fusionnement de deux sections, et dans l'autre, par le passage d'une section à une autre organisation.

Le mouvement des effectifs accuse une légère augmentation. Fin 1925, l'organisation avait 34.864 membres, contre 34.578 au début de l'année. Un total de 2495 adhésions furent enregistrées au cours de l'année, contre 2200 sorties. Ce dernier chiffre comporte 399 exclusions pour cause d'arrérages dans le paiement des cotisations. L'effectif comprenait, fin 1925, 433 femmes, contre 421 au début de l'année. Sur le nombre total des agents entrant en ligne de compte pour être syndiqués dans l'Union, 2154 se trouvaient encore hors de ses rangs fin 1925. Le nombre des non-syndiqués a fléchi de 99 au cours de l'année.

Les recettes totales au cours de 1925 se chiffraient à 1.033.319.95 couronnes, dont 992.737.15 en cotisations. Les dépenses s'élevaient à 546.737.38 couronnes dont 88.523.35 pour traitements, 158.510.60 pour cotisations ordinaires et 81.862.25 pour cotisations extraordinaires à la Centrale syndicale. Les dépenses pour les organes syndicaux se chiffrent — déduction faite des rentrées en annonces — à 77.566.93 couronnes. La fortune nette de l'organisation se montait, au 31 décembre 1925, à 1.885.111.93 couronnes.

La révision en Suisse de la loi sur les traitements.

Nous recevons de Suisse le rapport ci-après:

Dans le numéro de septembre 1924 du Bulletin d'Information, le projet de loi préparé par le Conseil fédéral portant une révision des traitements du personnel confédéral, y compris les cheminots, a été traité de façon détaillée. Il ne s'agissait pas uniquement dans ce cas d'une révision des anciens taux de rétribution devenus insuffisants depuis la guerre, mais aussi de la création d'une loi portant une définition complète des droits et devoirs de l'ensemble du personnel confédéral.

Le Conseil des Etats a approuvé dans ses lignes essentielles le projet du Conseil fédéral qui avait soulevé une vive opposition parmi l'ensemble du personnel. Le fait que le Conseil des Etats avait quelque peu majoré les taux proposés par le Conseil fédéral ne suffisait pas pour rendre le projet plus attrayant. Sans parler de l'insuffisance de la majoration accordée, restant bien au-dessous des aspirations du personnel, il y avait d'autres clauses que ne pouvaient lui donner satisfaction.

Afin de hâter les travaux, la Commission du Conseil National — dont fait partie le secrétaire général de la Fédération des Cheminots qui est en même temps président de l'Union fédérative du personnel confédéral — commença l'examen du projet avant que le Conseil des Etats en eût terminé la discussion. Aussitôt qu'elle eût examiné la première partie, le projet fut soumis à la séance plénière du Conseil National. Les délibérations au sein de ce Conseil n'avancèrent pas, toutefois, de façon aussi rapide que ce fut le cas dans le Conseil des Etats, attendu que l'opposition se fait valoir

d'avantage dans cette assemblée où siègent également des représentants du personnel et où le parti social-démocrate possède une représentation relativement importante.

L'ensemble du projet a été traité par deux sessions du Conseil National. Sur les points essentiels, le Conseil s'est rallié à l'avis de la majorité de sa commission et il a décidé diverses améliorations du projet. Contrairement à l'avis du Conseil fédéral et à la décision du Conseil des Etats, le Conseil National a statué que ce serait le Parlement et non pas le Conseil fédéral qui désignerait les catégories auxquelles la loi sera applicable. L'Administration, en effet, était d'avis que les femmes gardes-barrières et les ouvriers des ateliers ne doivent pas tomber sous le coup de la loi. Le Conseil fédéral a gardé, par contre, la faculté de décider le classement des diverses catégories dans l'échelle des traitements. Par l'intermédiaire de son organisation, le personnel s'est déclaré d'accord avec cette mesure, après avoir obtenu du Conseil fédéral la promesse que ses représentants auraient la possibilité de discuter le classement avec les autorités compétentes. La Commission paritaire, composée de représentants de l'administration et du personnel, à nombres égaux, et dont la création est prévue dans le projet de loi, aura en outre le moyen de se prononcer sur la question.

Tous les agents auxquels s'appliquera la loi auront le titre de «fonctionnaires», tandis que le Conseil fédéral désirait établir une différence entre fonctionnaires et employés permanents. Le personnel était opposé au maintien de la période administrative, mais il a été battu sur ce point. A l'avenir aussi, les fonctionnaires devront donc être réélus tous les trois ans par l'autorité compétente. Une modification apportée à cet égard prescrit que les autorités sont tenues de faire part au fonctionnaire, trois mois avant expiration de la période administrative, de sa non-réélection éventuelle. Le fonction-

naire a, d'autre part, le devoir d'observer le même délai de préavis s'il désire renoncer à son emploi.

Les articles 13 et 22 donnèrent lieu à de vifs débats, tant au Conseil National que dans sa commission. L'article 13 porte sur le droit d'association et l'article 22 sur l'interdiction de la grève. En ce qui concerne le droit d'association, celui-ci est accordé au fonctionnaire dans les limites de l'ordre public. Il lui est interdit de faire partie d'une association dont le but ou les moyens sont illicites ou dangereux pour l'Etat. Les associations qui prévoient, favorisent ou utilisent la grève des fonctionnaires sont illicites. Toutes les tentatives tendant à écarter cette restriction de la liberté syndicale furent vaines; une majorité du Conseil se prononça en faveur de l'article. A maintes reprises, la question a été posée dans la commission et dans le Conseil de savoir si, dans sa forme actuelle, la Fédération suisse des Cheminots serait illicite aux termes de cet article. Aucune réponse n'a été obtenue. Il ressort des affirmations du ministre des Finances que l'on vise à séparer les cheminots de l'Union syndicale suisse dont les statuts prévoient la grève, et, par conséquent, de l'ensemble de la classe ouvrière. Il est certain que pareils efforts sont voués à l'échec.

L'article 22 se trouve en corrélation étroite avec l'article 13; il stipule qu'il est interdit au fonctionnaire de se mettre en grève et d'y inciter d'autres fonctionnaires et poursuit: «Il est interdit aux associations et aux sociétés coopératives de priver un fonctionnaire de sa qualité de membre ou de le léser dans ses intérêts économiques, pour cause de non-participation à une grève. Les conventions conclues par des associations ou des sociétés coopératives, de même que les dispositions statutaires ou autres, contraires à ces interdictions, sont nulles».

Par une grande majorité, le Conseil National a voté cette clause. L'organisation du personnel n'attache pas une importance excessive à cet article, bien qu'il ne faille pas non plus en sous-estimer la portée. Il faut adopter le point de vue que la grève est un moyen de violence. Lorsque les conditions préalables nécessaires sont remplies et que les circonstances obligent le personnel à avoir recours à ce moyen de violence, aucune disposition du monde ne l'en empêchera.

Dans sa session d'été, le Conseil National avait discuté le projet jusqu'à l'article 36. Le personnel attendait avec impatience sa décision au sujet de l'article 37 qui fixe les taux des traitements. Cette décision fut prise dans la session extraordinaire de septembre. Le Conseil des Etats avait fixé le minimum de la classe inférieure à 2800 francs et le maximum à 3700 francs. Le Conseil fédéral se rallia à cette proposition, en s'opposant par tous les moyens contre une majoration ultérieure. La proposition de la majorité de la commission du Conseil National comportait un minimum de 2700 et un maximum de 3900 francs. Après un débat bien plus court qu'on ne l'avait supposé, le Conseil National s'est prononcé, par une majorité surprenante de 108 contre 75 voix, en faveur de cette proposition et cela en dépit de l'opposition du Conseil fédéral et des organisations patronales. Le personnel a donc tout lieu d'être satisfait de ce succès qui est dû, pour une large part, à l'activité sage et clairvoyante du secrétaire général de la Fédération des Cheminots, le camarade Bratschi, au sein de la Commission et du Conseil. Il est vrai que les revendications du personnel ne s'arrêtaient pas là, mais dans les circonstances données, la décision du Conseil National représente le maximum qu'il était possible d'atteindre. Seuls les socialistes ont voté en faveur des taux proposés par le personnel. L'échelle des traitements votée par le Conseil National prévoit à présent les taux suivants:

Classe	Minimum	Maximum
1	14,000	17,000
2	12,500	15,500
3	11,000	14,000
4	9,000	12,600
5	8,000	11,600
6	7,500	11,100
7	7,000	10,600
8	6,500	10,100
9	6,000	9,600
10	5,600	9,200
11	5,200	8,800
12	4,800	8,400
13	4,400	8,000
14	4,100	7,700
15	3,800	7,400
16	3,700	7,100
17	3,600	6,800
18	3,500	6,500
19	3,400	6,200
20	3,300	5,700
21	3,200	5,400
22	3,100	5,100
23	3,000	4,800
24	2,900	4,500
25	2,800	4,200
26	2,700	3,900

En ce qui concerne les allocations pour enfants, le Conseil National dépassa également les taux prévus par le Conseil des Etats, en fixant leur montant à 150 au lieu de 120 francs par enfant. Il décida aussi la création d'une 6ème classe de lieux de résidence. La différenciation actuelle entre célibataires et agents mariés sera cependant maintenue. L'indemnité s'élève dans la 1e classe à 100 francs et augmente de 100 francs pour chaque classe jusqu'à un maximum de 600 francs. Les célibataires toucheront 3/4 du montant en question. La loi prévoit également une espèce d'échelle mobile. L'article en question stipule que l'assemblée fédérale peut adapter les traitements au pouvoir d'achat du franc lorsque celui-ci a subi une modification importante en comparaison du niveau moyen pendant les six mois précédant le moment où les conseils confédéraux se sont mis d'accord sur l'échelle des traitements.

La proposition du camarade Bratschi appuyée par les socialistes, tendant à biffer cet article, fut rejetée.

Une innovation qui mérite d'être signalée avec satisfaction est la création d'une Commission paritaire, composée de 10 représentants de l'administration, de 10 représentants du personnel et d'un président neutre. Le personnel élit ses représentants selon le principe de la représentation proportionnelle. La grande majorité du personnel appartenant à des groupements syndicalistes, il est très peu probable que la petite organisation chrétienne obtienne un mandat. Il incombera à la Commission de donner son préavis dans toutes les questions importantes ayant trait à l'application de la loi. Le cas échéant, elle devra donc également s'occuper de la classification du personnel dans l'échelle des traitements. Signalons encore que le Conseil fédéral visait à une réduction des pensions, mais que, bien que le ministre des Finances se fit l'avocat de cette mesure, elle ne recueillit pas une seule voix au sein du Conseil National.

Après la discussion du projet de loi par les deux Conseils législatifs, plusieurs différences subsistent. Le Conseil des Etats traitera ce printemps le projet en deuxième lecture et on constatera alors, s'il reprend les décisions du Conseil National ou si celui-ci devra à nouveau prendre position au sujet du texte. Il est à supposer que dans la question de la rétribution, l'avis du Conseil des Etats s'écartera de celui du Conseil National; des tentatives sont du moins faites pour le pousser dans ce sens.

Il faut remettre à une date ultérieure une appréciation définitive du projet de loi dont nous n'avons pu mentionner ici que les dispositions principales. Le personnel ne donnera son avis que quand les travaux parlementaires seront entièrement liquidés, ce qui ne sera pas le cas avant l'été 1927.



Résolutions du Congrès de Paris.

Résolution relative à la création d'une commission consultative de la section des ports et docks de l'I. T. F.

Le Congrès décide qu'une commission consultative pour les ouvriers des ports syndiqués dans l'I.T.F. sera créée, composée d'un membre désigné par chaque organisation adhérente groupant des travailleurs de cette catégorie, pareille commission devant travailler de concert avec le Secrétariat de l'I.T.F., selon des directives analogues à celles qui existent déjà pour la Commission consultative des gens de mer.

Résolution relative à la protection de la santé et de la vie des ouvriers des ports.

Le Congrès donne mission au Secrétariat pour qu'il élabore et mette en application, de concert avec la Commission consultative des ports et docks, un programme permettant d'obtenir une amélioration des mesures existant pour la protection de la vie et de la santé des ouvriers des ports.

Résolution relative à la manipulation de la cargaison par l'équipage d'un navire.

Le Congrès donne mission au Secrétariat de l'I.T.F. de prendre, de concert avec la Commission consultative de la section des ports et docks, toutes mesures susceptibles de réaliser la suppression de l'usage existant dans divers pays, selon lequel les hommes de l'équipage effectuent dans le port des travaux dans la cargaison des navires.

Résolution relative aux conditions de salaires et de travail dans la navigation intérieure.

La résolution adoptée par le 4ème Congrès de la Fédération internationale des transports réuni à Hambourg en 1924, concernant

les conventions à voter par les conférences internationales du travail

n'ayant pas encore été mise en application, le 5ème Congrès de la Fédération internationale des transports demande que soient prises toutes mesures utiles pour faire aboutir les revendications formulées dans ladite résolution.

Le Congrès prie le Comité Exécutif de l'I.T.F. d'inviter les organisations adhérentes à mettre en application les revendications formulées dans la résolution votée par le Congrès de Hambourg, concernant

les conditions de travail et de salaires dans la navigation intérieure et

à présenter au Conseil Général des propositions tendant à une action internationale dans la navigation intérieure.

Le Congrès adopte le programme suivant de mesures devant être mises en application sans délai.

Heures de travail et de repos.

1. a) Dans le port.

La durée du travail des équipages ne doit pas excéder huit heures par jour, lors de chargement, déchargement, transbordement dans une allège, arrêt dans un port ou dans des ateliers de réparation ou des chantiers.

Des accords spéciaux devront être conclus relatifs au paiement du travail supplémentaire et nocturne pour les péniches qui, en ce qui concerne le chargement et le déchargement, dépendent du service de transbordement du port.

b) Durant le parcours.

Durant le parcours, le repos nocturne devra être de 10 heures au minimum, et pendant les mois d'hiver de 12 heures. Le repos nocturne devra être accordé en commun et être ininterrompu; il sera octroyé entre 6 heures du soir et 7 heures du matin.

Sur les fleuves où la navigation a lieu le jour et la nuit (le Danube par exemple) le repos ininterrompu devra être de 10 heures au minimum. La journée de travail devra commencer à 6 heures du matin. Lorsqu'il est possible de faire le relaiement des équipes, la durée de travail pourra être réglée d'une autre façon.

Les dimanches et jours fériés, le personnel doit bénéficier d'un repos complet. Un nouveau convoi ne pourra pas être composé les samedis après 2 heures de l'après-midi, ni les dimanches et jours fériés.

2. Repos.

Sur les fleuves où la navigation a lieu jour et nuit sans interruption, un jour de repos devra être accordé pour chaque semaine de travail. Plusieurs repos hebdomadaires peuvent également être cumulés à la fin d'un voyage.

Effectif de l'équipage.

Il y a lieu d'établir pour tous les navires affectés à la batellerie, une échelle des effectifs. Pour les bâtiments sans propulsion mécanique, la capacité de charge (tonnage) devra servir de base au calcul. Pour les bâtiments à propulsion mécanique, la surface du foyer de chauffe ou la puissance des machines sera prise comme base. Il y a en outre lieu de tenir compte des particularités des différentes voies d'eau et de l'équipement des navires.

Les bateaux affectés au transport de passagers doivent être montés d'un équipage plus nombreux que ne le prévoit l'échelle des effectifs.

L'équipement du navire d'appareils mécaniques spéciaux ne pourra pas donner lieu à une diminution de l'effectif de l'équipage.

Il sera interdit d'occuper des femmes à des travaux de bateliers.

Manipulation de la cargaison.

Il devra être interdit d'occuper des marins ou des bateliers à des travaux de chargement ou de déchargement. Il faudra veiller partout à faire incorporer dans les contrats collectifs des clauses à cet effet.

Legislation sociale.

Il y a lieu pour le personnel de la navigation intérieure d'arrêter légalement les conditions d'assurance-maladie (hospitalisation et traitement médical), d'assurance contre les accidents, contre l'invalidité et de l'assurance-vieillesse, de telle sorte que le travailleur bénéficie sans conteste des avantages de ces assurances sociales, sans égard à la nationalité ou la résidence de l'employeur ou du port d'attache du navire.

Pour autant qu'il n'existe pas de législation sociale, ni des conventions ou accords de réciprocité entre les divers Etats, l'I.T.F. et les organisations adhérentes doivent s'efforcer d'exercer une pression sur les gouvernements entrant en ligne de compte pour qu'une législation sociale ou des conventions et accords de réciprocité soient établis au plus tôt.

La Conférence des agents des tramways et des conducteurs d'automobile.

A l'occasion du Congrès de Paris, eut lieu une conférence commune du personnel des tramways et des conducteurs d'automobiles. Le camarade Rathmann de la Fédération allemande du Trafic présenta au congrès le rapport suivant concernant la conférence.

«Jeudi, le 16 septembre 1926, les représentants du personnel des tramways et des conducteurs d'automobiles se réunirent en une conférence commune pour prendre position au sujet des propositions Nos. 13 à 16 présentées au Congrès. Participèrent à cette conférence 43 délégués de 8 pays différents. La séance était présidée par le camarade Moltmaker (Pays-Bas); le camarade Rathmann (Allemagne) reçut mission de présenter le rapport au Congrès.

La proposition No. 13 émanant de l'Union des Ouvriers des Transports de Tchecoslovaquie, invite le Congrès à se prononcer au sujet de la question de la célébration du premier mai par les agents des tramways. Un délégué de l'Union en question commente amplement cette proposition. Il souligne qu'en Tchecoslovaquie, le premier mai est considéré comme un jour de fête officiel, également pour le personnel des tramways. Le fait que dans la plupart des autres pays, il n'y a pas de stipulations concernant la célébration du premier mai, crée le danger que le patronat réussisse à réaliser son projet de priver le personnel des tramways de ce jour de fête. L'orateur demande que le Congrès décide que les agents des tramways de tous les pays, tout au moins ceux qui adhèrent à l'I.T.F., célèbrent la fête du premier mai; il émet en outre le vœu que le Secrétariat de l'I.T.F. se mette en relations avec la F.S.I. afin d'assurer l'application effective de cette décision. Des délégués des organisations allemande, française, anglaise et hollandaise se rallient en principe à la proposition, mais font observer que le Congrès ne peut pas prendre une décision de ce genre pour une seule catégorie professionnelle. Ils soutiennent en outre que les effets de pareille décision seraient sensiblement affaiblis, si l'on négligeait de tenir compte de la situation existant dans divers pays. Il était, par conséquent, nécessaire de saisir les centrales nationales de la question afin que celles-ci puissent régler d'un commun accord avec les organisations affiliées, l'application et la généralisation de la fête du premier mai. De concert avec l'organisation dont émane la proposition, les délégués allemands soumettent pour finir la déclaration suivante:

«Le Congrès accorde toute son attention à la question de la célébration du premier mai comme fête mondiale de la classe ouvrière. Relativement à cette question, le Congrès estime qu'il est de son devoir de s'efforcer pour que toutes les catégories groupées dans l'I.T.F. aient la possibilité de célébrer cette journée en commun avec les autres travailleurs, par une suspension du travail qui leur permette de manifester en faveur des revendications du prolétariat.

Conformément à la proposition 13, le Congrès décide d'inviter, de concert avec la F.S.I., les centrales syndicales à prendre toutes mesures susceptibles de faire de la fête du premier mai une démonstration complète et effective.»

Conformément à la proposition No. 14, les délégués de la Fédération française des moyens de transports demandent que le Congrès se prononce sur les mesures propres à mettre en application les décisions prises par le Congrès des Tramways de Bruxelles du 18 juillet 1925. Un représentant de l'organisation française commente la proposition en disant que jusqu'à présent, on ne s'était pas donné assez de peine pour connaître la mesure dans laquelle les décisions du Congrès de Bruxelles avaient été appliquées. Le Congrès avait voté plus particulièrement des résolutions concernant:

- a) les dangers de la conduite des voitures de tramway par un seul homme;
- b) la concurrence des services automobiles;
- c) la nationalisation des entreprises de tramways;
- d) la standardisation du matériel;
- e) les dispositions pénales et sociales en vigueur dans divers pays;
- f) la solidarité des agents des tramways à l'égard des conducteurs d'autobus.

L'orateur demande que le secrétariat de l'I.T.F. ouvre les enquêtes voulues et informe les organisations intéressées du résultat de ses démarches. Le représentant du secrétariat lui répond qu'en décembre 1925, une circulaire avait déjà été adressée aux diverses organisations, mais que cette circulaire n'avait pas été l'objet de l'attention nécessaire. En dépit de ce résultat, une nouvelle circulaire serait adressée prochainement aux organisations afin d'obtenir une application aussi large que possible des décisions du Congrès de Bruxelles.

Les délégués allemands proposent de soumettre la documentation qui serait ainsi recueillie à une conférence spéciale du personnel des tramways. Cette proposition est appuyée par tous les délégués qui décident de prier le Congrès d'approuver la convocation d'une conférence spéciale.

Les propositions Nos. 15, concernant le permis international de conduire, et 16 concernant la signalisation des routes, présentées par la Fédération française des transports, sont commentées par un délégué de cette organisation. Celui-ci demande que soient tracées des directives et que celles-ci soient appliquées ensuite dans toute leur ampleur. Les délégués allemands estiment, par contre, que la documentation soumise au Congrès ne suffit pas, en considération de l'étendue et de la complexité des questions, pour tracer des directives englobant l'ensemble de la matière et susceptibles d'être présentées à l'approbation du Congrès. Ils demandent par conséquent qu'une nouvelle enquête soit entamée sans délai et que le résultat de cette enquête soit porté à la connaissance d'une conférence spéciale qui aurait alors les moyens de tracer les directives désirées. Les délégués autrichiens se rallient

à cette opinion et demandent, en plus, que le secrétariat de l'I.T.F. se mette en rapport avec le Comité d'étude de la circulation routière de la Société des Nations. Ils rappellent que ce Comité a rédigé une série de prescriptions concernant la circulation internationale automobile, prescriptions qui peuvent être d'une importance réelle pour la rédaction des directives en question. La documentation à réclamer de ce Comité permettrait en outre de se rendre compte jusqu'à quel point elle tient compte des nécessités pratiques.

Les délégués français finissent par se déclarer d'accord avec les suggestions, d'autant plus que celles-ci leur permettront d'ajouter de nouvelles propositions à celles déjà présentées.

La commission désignée par la conférence commune prie par conséquent le Congrès d'approuver les suggestions émises et de permettre de la sorte leur réalisation.»

Le Congrès fut unanime pour approuver le rapport présenté, ratifiant de la sorte les propositions qui y étaient émises.

Le lock-out de Dunkerque.

Le lock-out de Dunkerque, prononcé le 11 juin, a été levé à la date du 27 septembre, sa durée fut donc de 199 jours.

Une convention, d'une durée d'un an, règle maintenant les travaux du port, une Commission paritaire examinera les modifications qui pourraient y être apportées au cours de sa durée. De plus, une Commission mixte composée de 4 patrons et de 4 ouvriers désignés par les groupements respectifs, sera chargée du règlement des litiges qui pourront naître de l'interprétation ou de l'exécution de cette convention.

Le prix de la journée est présentement fixé à 43 francs. Ce salaire représente le prix appliqué en août 1914 et ajusté à l'indice de vie chère déterminé par la Préfecture du Département du Nord; il sera modifiable automatiquement dans le sens de la hausse ou de la baisse, chaque fois qu'un indice préfectoral paraîtra. Les employeurs se réservent le droit de composer les équipes, suivant les besoins, dans l'emploi des engins mécaniques ou automatiques. Cette réserve ne s'applique pas aux autres travaux, pour lesquels la base de salaire et le nombre d'hommes nécessaires sont prévus au tarif. Les travaux du port seront assurés par le personnel du syndicat ouvrier.

Telles sont, dans leurs grandes lignes, les conditions dans lesquelles l'accord fut conclu. Le patronat ne saurait donc chanter victoire, elle ne consiste, pour lui, que dans l'acceptation par le syndicat ouvrier de la convention précitée et que dans le droit qu'il aura, à l'avenir, de constituer des équipes, suivant ses besoins, pour l'emploi des engins mécaniques ou automatiques. Si l'on considère qu'ils étaient partis en guerre avec une première mise de fonds de 15 millions, dans le but de détruire le syndicat ouvrier, l'on peut dire que les patrons n'ont pas réalisé leur projet et cependant, rien n'avait été négligé pour l'atteindre. Ils avaient le concours du capitalisme national et international, il convient même de dire que le patronat dunkerquois obéissait à des influences extérieures que nous savons être le Comité des Armateurs et la Shipping Federation.

Toutes les tentatives ont été mises en œuvre pour briser la résistance ouvrière qui s'est affirmée admi-

nablement au cours du plus grand conflit que la Fédération des ports et docks ait eu à enregistrer jusqu'à ce jour. Une, entre autres, est à signaler car elle marque bien l'esprit qui animait les lock-outés. Les employeurs demandaient l'enrôlement de 800 ouvriers qui seraient employés au mois à raison de 1.000 frs., avec payement en plus des heures supplémentaires et des travaux du dimanche et jours de fêtes. Or, à cet appel, 27 noms furent seulement recueillis, parmi lesquels ne figurait aucun professionnel, ce fut d'ailleurs à la suite de cet échec que, jugeant l'impossibilité de dissocier les forces ouvrières, les employeurs entreprirent des démarches auprès du Ministre du Travail tendant à obtenir son intervention.

Si le patronat du port de Dunkerque a eu des alliés dans son œuvre de destruction, il faut déclarer que les ouvriers furent aussi puissamment aidés par le prolétariat, tant national qu'international. En ce qui concerne notamment les ports français, où le chômage règne en raison de la grève anglaise, un effort considérable de solidarité financière fut fourni; les caisses syndicales furent vidées et des listes de souscriptions recueillirent des sommes relativement importantes qui aidèrent à la résistance. La Confédération générale du travail, dès le premier jour du lock-out, appela l'attention de ses organisations sur la nécessité qu'il y avait de soutenir les ouvriers en lutte. En plus des fonds prélevés sur la caisse confédérale, la C.G.T. ouvrit une souscription dans le journal «Le Peuple» et l'un de ses délégués, le camarade Jacquemin, en permanence à Dunkerque, soutint les intérêts des ouvriers pendant toute la durée du mouvement.

La Fédération organisa la solidarité dans les ports et le boycottage des navires en provenance ou à destination de Dunkerque; cette mesure fut appliquée rigoureusement dans tous les syndicats adhérant à la Fédération.

Du point de vue international, l'I.T.F. s'employa de la façon la plus active et la plus louable à aider nos camarades dans leur résistance, elle avisa ses organisations des navires à boycotter, en même temps qu'elle les invitait à verser des subsides. Il nous plaît de dire que l'appel de l'I.T.F. fut entendu. Malgré les sommations de leurs capitaines, les équipages des navires étrangers se sont refusés à procéder au déchargement de la cargaison, préférant être débarqués que de remplir le rôle de jaunes. A Anvers, le port le plus rapproché de Dunkerque, le déchargement des navires en provenance de ce port, fut abandonné et les camarades Mahlman et Somers vinrent plusieurs fois à Dunkerque apporter aux ouvriers en lutte, le réconfort moral et l'appui financier de leur organisation. C'est ainsi que le Comité du lock-out a reçu de l'I.T.F. ou directement des organisations adhérentes, une somme de 83.500 francs.

La Fédération des Ports & Docks, de son côté, a versé 51.090 francs, non comprises les sommes envoyées par les sections, à la souscription qui reste ouverte par «Le Peuple» organe de la C.G.T., jusqu'à ce que le travail du port de Dunkerque ait repris son cours normal.

Pendant la durée du lock-out, les navires venus à Dunkerque en sont repartis et ceux qui étaient en cours de route ont été détournés de cette destination, de sorte qu'à la reprise du travail, le port était désert. De longs jours s'écouleront donc encore avant que le travail ait repris sa régularité et les lock-outés devenus chômeurs devront être soutenus, ce que le syndicat ne pourrait faire, puisque sa caisse a été complètement épuisée par cette lutte d'une durée sans précédent dans les ports français.

Mais plaie d'argent n'est pas mortelle, les ouvriers du port de Dunkerque ont sauvé leur organisation, c'est pour eux d'une importance primordiale, ils remercient sincèrement ceux qui les y ont aidés et les assurent que, comme dans le passé, leur solidarité leur est acquise.

E. VIGNAUD.

La dissolution du Syndicat italien des Transports Secondaires.

Le 6 septembre dernier, il fut fait part aux dirigeants du Syndicat des transports secondaires adhérent à l'I.T.F., que le Préfet de la Province de Rome avait rendu un arrêté portant la dissolution du Syndicat. Une copie de cet arrêté ne fut remise aux intéressés, sur leur demande, que le 17 octobre, ce qui fait que, jusqu'à ce moment, ils ignoraient les causes ayant motivé cette décision. A présent que le texte en est connu, il n'y a pas de doute qu'il ne s'agisse ici d'un acte purement arbitraire, car la mesure est simplement justifiée par l'allégation que, vu les rapports des autorités de police, «le Syndicat des Transports secondaires est composé en majeure partie d'éléments subversifs dont l'activité vise directement à renverser les pouvoirs publics» et que l'association «constitue un danger permanent pour l'ordre public».

Si cet exemple du Préfet de Rome fait école, des perspectives inattendues s'ouvrent, car il faut en convenir que pareille argumentation permet de dissoudre toute organisation non fasciste, qu'elle respecte ou non les lois fascistes. Une procédure de ce genre ne trouve cependant pas de justification, même pas dans la législation fasciste. Il est vrai que la loi sur les syndicats du 3 avril 1926 prive toutes les organisations non fascistes de la possibilité de défendre les intérêts de leurs adhérents, mais elle leur accorde le droit formel à l'existence, dans le cadre des lois en vigueur. La loi sur les syndicats ne contient pas un mot disant que l'orientation individuelle des membres est un facteur pour se former un jugement sur une organisation et que les «éléments subversifs» doivent être éloignés de ces associations. Il va d'ailleurs de soi qu'une association ne peut être rendue responsable que de ses propres actes et non pas des actes ou, comme dans le cas qui nous occupe, des conceptions individuelles de ses adhérents.

Immédiatement après avoir pris connaissance du décret en question, les dirigeants du Syndicat ont présenté un recours au ministre de l'Intérieur contre la mesure du Préfet de Rome qu'ils ont qualifiée comme n'ayant aucun fondement. Il n'y a à présent que deux possibilités: ou bien la dissolution est annulée, ou bien le Gouvernement sanctionne la mesure du Préfet. En considération de la situation qui existe actuellement en Italie, la dernière hypothèse semble la plus vraisemblable. S'il en est ainsi, il sera manifeste aux yeux du monde entier que même le semblant d'existence que la législation fasciste laisse aux syndicats n'est qu'un leurre.

On sait par ailleurs ce que la qualification d'«éléments subversifs» veut dire dans la langue des fascistes. Sont rangés dans cette catégorie, non seulement tous ceux qui combattent le fascisme, mais encore ceux qui n'en sont pas partisans, sans poser pour cela aucun acte antifasciste. On conçoit que ce sont préci-

sément là les éléments groupés dans les syndicats non-fascistes car celui qui sympathise avec le fascisme n'adhérera pas à une organisation de ce genre, à moins que ce ne soit pour y faire de l'espionnage.

Les fascistes avaient sans aucun doute compté que la loi draconienne sur les syndicats suffirait pour mettre fin à tout mouvement syndical indépendant et, en effet, cet espoir était fondé. La vérité a cependant été bien différente. Il se trouve que de larges couches des classes laborieuses restent fidèles aux syndicats dépouillés de leurs droits et c'est ce fait qui détermine le fascisme à prendre des mesures pour empêcher aux syndicats libres la continuation, même formelle, de leur existence.

Soulignons de façon expresse que la dissolution du Syndicat des Transports secondaires a été prononcée bien des semaines avant le récent prétendu attentat contre Mussolini et n'appartient donc pas à la série d'actes terroristes auxquels celui-ci a dû servir de prétexte.

Le Congrès de l'Union belge des Ouvriers du Transport.

Le Congrès bisannuel de l'Union belge des Ouvriers du Transport s'est réuni à Liège, du 2 au 4 octobre dernier.

Pour commencer, le camarade Mahlman commenta longuement le rapport moral présenté au Congrès et constata que l'organisation avait tout lieu d'être satisfait de des deux années écoulées. Il signala que depuis 1925, l'effectif s'était accru de 2000 membres et insista sur la nécessité de former des jeunes militants qui soient en mesure de reprendre plus tard la direction de l'organisation. En comparaison du passé, la tâche qui incombe aujourd'hui aux dirigeants d'un syndicat est bien plus étendue et, tandis que la génération précédente avait pu étendre, avec l'extension de l'activité syndicale, son expérience et ses connaissances, il fallait à présent que la succession des jeunes à la direction soit préparée de longue main.

Le Congrès se déclara d'accord avec les considérations de Mahlman et adopta le rapport moral à l'unanimité. Un débat s'engagea uniquement au sujet de la décision, prise il y a quelques mois par le Comité central, portant l'exclusion, de la section de Bruxelles, du groupement des petits propriétaires d'autos-taxis. Un des délégués bruxellois émit l'opinion qu'une collaboration avec ces petits propriétaires qui, la plupart du temps, ne possèdent qu'une seule voiture qu'ils conduisent eux-mêmes, était dans l'intérêt des autres conducteurs d'automobiles. Le Congrès, tout en reconnaissant le bien-fondé de cette affirmation, jugea qu'il était plus opportun que pareille collaboration ne se produise pas dans le cadre de l'organisation. La décision du Comité central fut par conséquent approuvée.

Le rapport financier présenté au Congrès ne donna pas lieu à des observations spéciales.

Après la discussion des rapports moral et financier, les rapports des diverses sections furent entendus par le Congrès. Chappelle présenta le rapport de la section des marins, Jan Samyn, celui de la navigation intérieure, P. Somers, parla pour le syndicat des ouvriers du port d'Anvers. Tous ces rapports témoignaient d'un esprit optimiste. Les difficultés qui se

présentaient par ci par là en 1924, comme suite à la situation économique ou à des échecs dans la lutte contre les employeurs, avaient pu être surmontées partout. De façon générale, on pouvait regarder l'avenir avec confiance. Une seule catégorie faisait exception; c'était celle du transport par route. Dans cette industrie, les résultats obtenus par l'organisation n'avaient pas été satisfaisants.

Le camarade Samryn, le représentant parlementaire de l'Union, rapporta ensuite sur ses démarches auprès des autorités. Il se plaignit sérieusement du contrôle défectueux sur le travail dans le port d'Anvers et il réclama qu'une inspection du travail fût instituée, indépendamment de l'inspection générale.

Sur ce, le Congrès passa à la discussion des propositions présentées. Nous reproduisons ci-après les résolutions les plus importantes qui furent votées.

L'inspection du travail.

Le Congrès de l'U.B.O.T. invite le Ministre du Travail à établir une surveillance plus étroite sur le travail au port, tant en ce qui concerne les matériaux utilisés que la journée de huit heures.

Commentaire. Il n'existe plus aucune inspection sur les matériaux. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner de l'augmentation des accidents du travail. En 1925, il y en avait 6500 environ, mais en 1926 on arrivera probablement au nombre de 7000.

L'inspection sur les heures de travail est plus que déplorable. Notre syndicat est obligé de payer de ses deniers huit inspecteurs pour combattre les abus. Il est nécessaire d'instituer une inspection séparée pour le port.

Les accidents du travail.

L'U.B.O.T., réuni en Congrès à Liège, les 2, 3 et 4 octobre 1926,

considérant:

que le chargement et le déchargement au port de marchandises présente un danger tellement grand d'accidents, et par conséquent, d'invalidité prématurée, que le travail est dur et malsain et rend l'ouvrier avant l'âge incapable de travailler;

décide:

d'insister auprès des pouvoirs publics pour l'institution d'une pension gratuite à 60 ans;

charge le Comité Permanent de discuter cette question avec le groupe parlementaire et le Conseil Général du Parti Ouvrier.

La pension gratuite.

Les Ouvriers du Transport, réunis en Congrès, les 2, 3 et 4 octobre 1926, à Liège:

prient le Conseil Général du P.O.B. et la Commission Syndicale de proposer aussitôt que possible la pension gratuite des ouvriers des transports.

Le Congrès est d'avis que ce point devrait être discuté à la première réunion des institutions susnommées.

Les maladies professionnelles.

Le Congrès de l'U.B.O.T. insiste pour qu'il soit tenu compte, lors de la revision de la loi sur les accidents de travail, des maladies professionnelles dans l'industrie des transports.

Commentaire. Il arrive parfois en déchargeant le minerai — ou autres marchandises malpropres — que les ouvriers se grattent la peau, occasionnant des maladies de la peau et par conséquent du chômage.

Il faut que la loi soit modifiée de façon à ce que ce cas soit considéré comme un accident du travail et indemnisé comme tel.

Reste encore à mentionner la décision d'introduire une régulation permanente des salaires en vigueur dans les différentes provinces et dans les diverses branches de l'industrie.

Brautigam de l'Union néerlandaise des Transports assista au Congrès en qualité de représentant de l'I.T.F. La Fédération allemande du Trafic était représentée par son vice-président, le camarade Döring, l'Union britannique des Transports par le camarade Greenwood et l'Union néerlandaise des Transports par le camarade Zieverink. Le délégué anglais remit au Comité de l'organisation une somme de 5250 francs pour le sanatorium des ouvriers des ports.

Les salaires des agents des tramways en Allemagne.

La «Deutsche Privat und Strassenbahner Zeitung», publiée par la Fédération allemande du Trafic contient, dans son numéro du 2 octobre, un aperçu des taux des salaires actuellement en vigueur auprès des diverses entreprises de tramways d'Allemagne. Nous extrayons de cet intéressant tableau les taux existant dans les villes principales.

Localité	Validité du contrat collectif	a) Salaire de début b) Salaire maximum		Le maximum est atteint après années	Ouvrier spécialiste	Manœuvre spécialisé	Manœuvre	Allocation pour épouse par heure	Allocation pour enfants par heure
		Wattman	Receveur						
		par mois en marks		par heure en pfennigs					
Mannheim	1.4.26 jusqu'à résiliation	a) 170.— b) 248.—	a) 169.— b) 238.—	16	96	90	76	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Munich	1.4.26 "	a) 131.— b) 231.—	a) 131.— b) 231.—	24	96	81	77	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Frankfort s. Main	1.11.25 "	a) 206.— b) 218.—	a) 206.— b) 218.—	16	91	83	73	7 M. resp. 3 Pf.	7 M. resp. 3 Pf.
Stuttgart	1.9.25 "	a) 182.— b) 216.—	a) 182.— b) 216.—	16	105	95	85 93	—	—
Hambourg	1.4.25 "	a) 189.— b) 214.—	a) 182.— b) 207.—	11	91	85	81	—	M. 4.50
Karlsruhe	1.4.26 "	a) 139.54 b) 212.47	a) 129.54 b) 202.47	17	82 90	79	71	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Wiesbaden	1.10.25 "	a) 188.— b) 204.—	a) 188.— b) 204.—	16	87	79	73	7 M. resp. 3 Pf.	7 M. resp. 3 Pf.
Berlin (métro)	1.11.25 "	a) 185.90 b) 200.90	a) 170.90 b) 179.90	11	79 88	68 76	63 70	M. 4.60	M. 4.60 resp. 2 Pf.
Freiburg i. Br.	"	a) 140.50 b) 198.50	a) 127.— b) 166.50	16	90	82	79	12 M. resp. 3 Pf.	20 M. resp. 3 Pf.
Bremerhaven	Août '25 "	a) 135.— b) 161.—	a) 120.— b) 146.—	3	80	76	71	—	3
Brême	1.1.26 "	a) 135.20 b) 166.40	a) 135.40 b) 166.40	10	77 85	74 82	69	3	3
Stettin	"	a) 150.— b) 160.—	150.—	1½	71	68	64	—	3
		par heure en pfennigs							
Barmen	"	a) 84.— b) 92.—	a) 84.— b) 92.—	6	81	73	65	3	3
Berlin (autobus)	1.11.25 "	a) 82.— b) 90.—	a) 68.— b) 73.—	5	95	80	70	3	3
Berlin (tramways)	1.11.25 "	a) 76.— b) 85.—	a) 66.— b) 75.—	2	72 87	60 73	54 65	3	3
Leipzig	1.7.25 "	83.—	77.—	dès l'entrée	80	74	69	2	2
Dresden) Chemnitz)	1.7.25 "	a) 74.— b) 79.—	a) 70.— b) 75.—	1	80	71	66	2	2
Zwickau	1.7.25 "	77.—	73.—	dès l'entrée	78	69	64	2	2
Magdebourg Braunschweig Mersebourg	1.10.25 "	a) 70.— b) 71.—	a) 66.— a) 67.—	1	73	66	59	—	—
Breslau	"	a) 63.— b) 69.—	a) 58.— b) 64.—	6	70	60 61	56 68	3	3
Hannovre	"	a) 63.— b) 67.—	a) 63.— b) 67.—	20	69 73	63 67	58 62	—	—
		par coupure de service en marks							
Bochum Dortmund Essen Hagen Remscheid Aix-la-Chapelle etc.)	15.10.25 "	a) 5.79 b) 6.54	a) 5.49 b) 6.24	2	79	71	63	2	2
Hamm Siegen	15.10.25 "	a) 5.50 b) 6.24	a) 5.20 b) 5.94	2	75	68	60	2	2
Munich-Gladbach	"	a) 6.22 b) 6.52	a) 5.87 b) 6.17	1	79	71	63	3	3



Résolutions du Congrès de Paris.

Résolution concernant la lutte en faveur de la journée de huit heures à bord des navires.

La Section des gens de mer de l'I.T.F. émet l'opinion qu'une propagande internationale intensive devra être entreprise pour obtenir une réglementation des heures de travail à la mer, sur la base du programme formulé par l'I.T.F., que pareille propagande doit être entamée au moyen de meetings, de distribution de feuilles volantes, etc.; elle donne mission au Secrétariat de l'I.T.F. de prendre, de concert avec la Commission consultative des gens de mer, toutes mesures utiles à cet effet.

Elle prie en outre le Conseil Général de l'I.T.F., ainsi que les organisations adhérentes, d'accorder tout l'appui voulu au mouvement des marins.

Résolution concernant l'aide à accorder aux marins ayant besoin d'assistance.

Le Congrès estime que des marins syndiqués dans des organisations affiliées à l'I.T.F. se trouvant à l'étranger et ayant besoin d'assistance, doivent être aidés d'après des principes uniformes internationaux et donne mission au Secrétariat d'examiner, de concert avec la Commission consultative des gens de mer, quelles seraient les mesures appropriées pour arriver à ce but et de préparer l'application de ces mesures.

Résolution concernant le groupement uni international des gens de mer.

Le Congrès déclare que pour sauvegarder de façon efficace les intérêts des gens de mer, un groupement international, sans exception et sans distinction de pays et de grade, dans une internationale unique est nécessaire et que, de la sorte seulement, il sera possible d'assurer aux organisations maritimes la combativité nécessaire dans la lutte pour la conquête de la journée de huit heures à bord et des améliorations nécessaires de leurs conditions de vie et de travail, ainsi que pour les placer à l'égard de la législation des divers pays sur un pied d'égalité avec les travailleurs terrestres.

Le Congrès se rend compte du fait qu'à l'avenir, les luttes des marins devront être menées dans un domaine international de plus en plus étendu et donne mission au Secrétariat de l'I.T.F. de prendre, de concert avec la Commission consultative des gens de mer, toutes les mesures utiles pour la préparation et pour l'aboutissement de ces luttes.

La situation des marins bengalais.

Une plainte émouvante concernant la situation des marins bengalais est formulée dans un rapport adressé au Secrétariat de l'I.T.F. par l'Union des Marins du Bengale, affiliée depuis peu.

Sans parler du fait que les conditions de travail sont arrêtées de façon arbitraire par un patronat qui n'a aucun égard pour la santé et la vie de ses salariés, la grande majorité des marins bengalais est également privée de tout secours légal en cas de maladie ou d'accidents. Lorsqu'un marin est victime d'un accident ou atteint un âge où il n'est plus en possession de la plénitude de sa force-travail, il est généralement congédié sans la moindre garantie pour la continuation de son existence. La détresse et la misère sont donc les perspectives qui s'ouvrent au marin.

Il existe au Bengale une loi accordant aux travailleurs un secours en cas d'accidents, mais celle-ci comporte tant de lacunes, plus particulièrement en ce qui concerne son application aux marins, qu'il est facile au patronat de se soustraire à ses dispositions. Il est malaisé, en premier lieu, de fournir, en cas d'invalidité, la preuve que celle-ci a été contractée dans l'exercice de la profession et, en second lieu, la loi exclut, dès l'abord, tous les navires indiens de moins de 100 tonneaux. Cette disposition constitue notamment un grave défaut qui a pour les marins des conséquences les plus funestes, car il y a, dans l'Inde, toute une série de grands armateurs dont la flotte est composée presque uniquement de petits navires et qui se trouvent donc, de ce chef, hors du champ d'application de la loi.

Les abus abominables qui naissent de cette circonstance ressortent de façon saisissante d'une note adressée récemment par l'Union des Marins bengalais au Gouvernement. Cette note fait mention de pas moins de dix cas où des marins d'un certain âge, employés depuis leur enfance par une même maison d'armement, ont été congédiés avec un bref préavis, parce que leur patron estimait qu'il était plus avantageux de remplacer ces marins devenus invalides au service par de jeunes travailleurs. Les démarches entreprises dans tous ces cas par l'organisation pour assurer du moins un maigre secours aux révoqués, ont échoué sans exception.

Afin de mettre fin à de pareils abus, l'Union des Marins du Bengale a rédigé le suivant cahier de revendications:

- 1° Réglementation légale du travail à bord des navires;
- 2° Fixation d'une échelle de salaires;
- 3° Protection des salariés contre l'arbitraire du patronat;
- 4° Indemnisation en cas d'accidents du travail;
- 5° Réglementation des heures de travail et de repos.

A juste titre, l'organisation remarque, dans sa missive au Gouvernement que, tant que des directives déterminées ne seront pas tracées pour régler le travail auprès des maisons d'armement, les marins se trouveront sans protection contre le patronat et que la création d'une protection légale est un devoir sacré du Gouvernement, vu qu'elle intéresse des milliers de citoyens britanniques.

Il n'est pas probable, hélas, que le Gouvernement bengalais prenne motif de la plainte du syndicat pour créer des barrières légales contre l'exploitation des marins et l'arbitraire du patronat. Le Gouvernement n'y procédera que lorsqu'une pression croissante sera exercée par la population de l'Inde et, avant tout, lorsque l'étranger accordera, dans une plus grande mesure, son attention aux conditions de travail existant dans l'Inde et critiquera comme il convient la situation de là-bas. C'est pour cette raison que l'Union des Marins bengalais s'est adressée à l'I.T.F. en la priant de lui accorder son secours moral dans la lutte à entreprendre par elle.

ESPÉRANTO.

Les «Eisenbahn-Ordner» autrichiens en faveur de l'espéranto.

La Conférence nationale des Eisenbahn-Ordner (une espèce de milice ferroviaire) d'Autriche, tenue au début d'octobre dernier, a voté à l'unanimité la résolution suivante :

«Considérant que le besoin d'un moyen international d'entente se fait sentir de plus en plus lors de congrès et de conférences, et que le trafic international ferroviaire devient de plus en plus intense, il est de notre devoir de chercher à remédier aux difficultés qui surgissent. Le meilleur moyen serait d'apprendre l'espéranto dont l'usage est déjà répandu dans le monde entier, particulièrement dans le mouvement ouvrier.»

Les dirigeants de la section de Graz ont proposé par conséquent :

- 1o que la direction centrale inscrive au programme d'éducation l'introduction obligatoire de cours d'espéranto.
- 2o que la direction centrale saisisse les Chambres du Travail de toutes les provinces de la Confédération de la suggestion d'organiser tous les ans à leur siège des cours d'espéranto.

L'Institut International pour la Coopération Intellectuelle et l'espéranto.

D'après l'exemple du Bureau International du Travail à Genève, qui a, depuis plusieurs années, un service de presse en espéranto, l'Institut International pour la Coopération Intellectuelle à Paris, qui est une sous-institution de la Société des Nations, a organisé un service spécial d'information en espéranto pour propager les idées de collaboration intellectuelle. I. E. S.

Le Congrès International de la Paix et l'espéranto.

Suivant une proposition du Conseil national anglais du mouvement contre la guerre, le Congrès International de la Paix qui a eu lieu à Genève, a adopté à l'unanimité, dans sa séance du 3 septembre 1926, une résolution d'après laquelle, à partir de 1931, tous les discours des Congrès de la Paix seraient traduits exclusivement en espéranto. (Le mot «exclusivement» a été biffé par la suite. N.). I. E. S.

L'opinion de la Chambre de Commerce de Paris.

Dans un rapport, approuvé par la Chambre de Commerce de Paris, les déclarations suivantes sont faites au sujet de la langue auxiliaire internationale :

«Il est d'abord indispensable que cette langue ne soit pas instituée au détriment de la langue française à laquelle nous sommes profondément attachés, en raison des beautés que le génie de nos écrivains a su rendre immortelles.

Cette condition primordiale entraîne une conséquence immédiate : ardens défenseurs de notre langue maternelle, nous devons être respectueux de celles des autres peuples, riches aussi en chefs d'œuvres littéraires. Il en résulte que la langue universelle ne doit pas être une langue nationale.

Le choix de l'une quelconque d'entre elles entraînerait une opposition très vive des autres nations et tout esprit impartial se rend compte de l'impossibilité absolue d'entrer dans cette voie.

La conclusion qui s'impose est que la langue universelle ne peut être qu'artificielle...

...La conclusion unanime de la Sous-commission fut que votre rapporteur pouvait affirmer devant la Commission de l'enseignement : qu'autant qu'elle en pouvait juger par ses travaux et expériences, l'espéranto possède les qualités de précision, en même temps que celles de clarté et de facilité, qui doivent être exigées d'une langue auxiliaire internationale.»

Un rapport de la Société des Nations sur l'espéranto en France.

Nous lisons ce qui suit dans un rapport du Secrétariat de la Société des Nations :

«Le mouvement espérantiste a été encouragé par le Touring Club de France, par l'Association française pour l'avancement des sciences, par la Ligue maritime française, par de nombreuses

Chambres de Commerce, par des écrivains comme Tristan Bernard, François Coppé, Léon Frappié, Victor Marguerite, Georges Ohnet, par des hommes d'Etat comme M.M. Chaumet, Deschamps, Justin Godard, Sembat, Steeg, anciens ministres, Herriot, maire de Lyon, Painlevé, ancien président du Conseil, par vingt-cinq savants de l'Académie des Sciences, comme le professeur d'Arsonval, le prince Roland Bonaparte, le général Bourgeois, le prince de Monaco, le professeur Charles Richet, le Dr. Roux, le général Sébert et par des aviateurs et des industriels connus, Farman, Quinten, Archdeacon, Michelin etc.»

Imprimés en espéranto.

Etiko (Ethique) par P. Kropotkin (Vol. I). Edition S. A. T. (R. Lerchner, Colmstrasse 1, Leipzig). Prix 2 marks.

A part «Sennaciulo», un journal hebdomadaire de 8 à 10 pages qui contient des correspondances de divers pays, une revue mensuelle scientifique, littéraire et pédagogique et un Annuaire, l'Internationale Ouvrière Espérantiste qui fait preuve de grande activité, a déjà publié bon nombre d'ouvrages en espéranto, parmi lesquels des œuvres de Goethe, Tolstoï, Marx, Lénine, Barbusse, Tousseul.

On comprendra les grands avantages qu'offre l'espéranto : la traduction est faite par un compatriote de l'auteur qui connaît donc parfaitement la langue dans laquelle est écrit le volume, ce qui offre des garanties pour une traduction exacte. La traduction en espéranto rend l'ouvrage du coup accessible aux personnes de toutes nationalités qui veulent bien se donner la peine minime d'apprendre la langue auxiliaire. Voilà un avantage dont on ne saurait assez souligner l'importance, particulièrement pour ceux dont la langue nationale n'a qu'une diffusion restreinte et qui, pour des raisons commerciales, sont privés des manifestations de la culture des autres pays. La possibilité de faire un tirage important en espéranto n'aura pas laissé d'influencer le prix qui est modeste en vue de l'exécution soignée.

Les traductions en espéranto prouvent d'ailleurs (des œuvres originales ont également paru en espéranto) combien la langue auxiliaire est susceptible d'exprimer toutes les nuances de la pensée.

La langue 'internationale. Ce que tout militant ouvrier doit connaître de la question. Par E. Lanty, édition de la Fédération espérantiste ouvrière, 177 rue de Bagnole, Paris XX. Prix frs. 2.50.

Ce livre date de 1925. Par un malentendu, il n'en a pas été fait mention dans cette rubrique. Nous nous empressons de réparer aujourd'hui cette omission, en y ajoutant la chaude recommandation de prendre connaissance de ce volume qui traite de la question, plus particulièrement du point de vue ouvrier. Il contient en outre une liste des journaux qui paraissent en espéranto ainsi qu'une nomenclature de toutes les organisations espérantistes nationales et internationales. Le livre est illustré par une série de photographies ; parmi les citations qu'il contient, il y en a également qui ont été empruntées au Bulletin de l'I. T. F.

L'espéranto — la voie du progrès de la science.

Nous reproduisons ce qui suit d'un article de M. A. E. Fersman, membre de l'Académie des Sciences de Suède, paru dans le «Pravda» de Leningrad, du 7 août 1926 :

Le langage est un des liens les plus importants entre les peuples. Les confusions de langues constituent un des principaux obstacles à la réalisation de l'unité entre tous les travailleurs. Créer une langue unique internationale signifierait supprimer ces obstacles. Une garantie du succès de l'espéranto se trouve dans le fait qu'il contient des racines de toutes les langues. L'élaboration de ces racines qui doivent servir à l'expansion progressive de l'espéranto constitue un travail scientifique important.

L'espéranto, c'est la tentative la plus sérieuse qui ait été faite jusqu'ici pour créer une langue artificielle qui soit commune à tout les peuples. Les savants du monde entier qui constatent l'accroissement incessant du nombre des adeptes de la science et l'union progressante entre de larges couches de la population dont la science doit retirer des forces pour la continuation de son épanouissement, doivent considérer l'espéranto comme une des voies pour stabiliser et étendre cette union. Il est de la plus haute importance pour la science que les termes et expressions les plus usités signifient la même chose pour tous les peuples, pour tous les pays et toutes les nations. L'espéranto aura une marche triomphale à condition qu'il renforce les liens avec tous les savants qui s'occupent de l'étude de l'histoire des langues. La création d'une langue unique artificielle fera disparaître les barrières qui entravent l'union universelle de tous les savants et favorisera l'entente entre les masses des travailleurs.