



**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 :**

La question coloniale . . . . .	169
Critique constructive . . . . .	171
Chronique syndicale . . . . .	172
Modifications aux Statuts . . . . .	174
Photographie du Congrès de l'I. T. F. tenu à Paris en 1900 . . . . .	175
Communications du Bureau . . . . .	175

**Cheminsots :**

L'influence de l'électrification des chemins de fer sur les conditions de travail du personnel . . . . .	176
La représentation du personnel auprès de la Reichsbahn . . . . .	176
Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Hongrie) . . . . .	177

**Ouvriers du Transport :**

Salaires et heures de travail du personnel des autobus à Chicago et New York . . . . .	180
L'assurance obligatoire du personnel de la navigation danubienne . . . . .	182
<b>Gens de Mer :</b>	
La main-d'œuvre de couleur dans la navi- gation maritime . . . . .	182
A tous échos . . . . .	183
Espéranto . . . . .	184

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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### La question coloniale.

Au cours des cent ans qui se sont écoulés depuis la mise en service du premier chemin de fer, la face du monde a profondément changé. Les pays et les peuples qui jadis ne se connaissaient que par des récits, se sont vus reliés les uns aux autres par la voie ferrée et simultanément, de grands navires à propulsion mécanique sont venus remplacer les petits voiliers qui jusque là entretenaient les relations par dessus les océans. Les transports et les voyages qui réclamaient dans le temps des mois ou des années, s'effectuent aujourd'hui en autant de jours ou de semaines, et cette économie formidable de temps va de pair avec une augmentation considérable de la capacité de transport.

On sait comment ce réseau de chemins de fer et de lignes de navigation a graduellement enlacé le monde. L'industrie s'étant considérablement développée et ayant passé de Grande-Bretagne au continent d'Europe, créa la nécessité de rechercher constamment de nouveaux marchés de matières premières et de nouveaux débouchés. Il faut

ajouter à cela que la population de l'Europe augmentait avec une rapidité insoupçonné et que son alimentation ne pouvait être assurée que par le recours aux moissons des autres parties du monde. On ne songea pas à ce moment aux dangers que pouvait comporter pour l'Europe la dépendance de plus en plus accentuée des produits du sol du reste de la terre. Il semblait que le destin eût prescrit que l'Europe serait l'atelier industriel du monde et que les autres continents lui seraient asservis, soit en qualité de consommateurs de ses produits, soit en qualité de fournisseurs des matières premières dont elle avait besoin.

Pendant longtemps les choses se développèrent dans ce sens. Partout où habitaient des hommes et où le sol renfermait des richesses, paraissaient des ingénieurs européens, traçant des chemins de fer ou creusant des canaux, afin d'englober, au moyen de ceux-ci, le pays et ses habitants dans le système édifié par le capitalisme européen.

Nous n'avons pas l'intention de faire allusion ici aux multiples complications d'ordre politique qui furent le corollaire de cette pénétration de l'idée moderne dans le monde. Nous ne voulons pas davantage retracer les méthodes brutales, allant jusqu'à l'oppression, dont il fut fait usage. Le travailleur européen pouvait, il est vrai, condamner ou critiquer ces actes : il reste cependant un fait incontestable qu'indirectement, il profitait de ces tendances d'expansion du capitalisme européen, car elles lui procuraient l'occasion de vendre sa force-travail et d'augmenter son bien-être, en dépit de l'amélioration incessante des résultats de l'industrie découlant des progrès de la technique.

Nous savons que bien avant la guerre mondiale, la suprématie industrielle de l'Europe avait été gravement atteinte, car dans l'Amérique du Nord, aussi bien que

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.

dans le pays du soleil levant, le Japon, de grandes industries étaient nées. Cette industrialisation des pays d'outre-mer ne compromettrait pas cependant de façon directe les possibilités d'emploi dans les pays industriels européens, car d'une part, les nouveaux pays industriels se procuraient en Europe la plupart des machines nécessaires et, d'autre part, ils recevaient chez eux chaque année — tel fut le cas de l'Amérique — des centaines de mille travailleurs pour les employer dans leurs industries.

Depuis la guerre, la structure économique du monde a subi une modification radicale. Tandis que les pays industriels d'Europe mettaient l'ensemble de leurs industries au service de la guerre, les Etats-Unis et le Japon développaient leur appareil de production de façon inouïe et des pays, tels que l'Inde et la Chine, passaient à la production industrielle. Pour diverses raisons, ce processus s'est encore accentué dans l'après-guerre. Une des causes principales se trouve dans la diminution du pouvoir de consommation du marché européen qui imposait aux pays jusque là agricoles, une utilisation industrielle des matières premières qu'ils possédaient.

On peut avoir concernant ce processus d'industrialisation des pays d'outre-mer l'opinion que l'on voudra : il est un fait, cependant, qu'une fois née, une industrie fait surgir des intérêts particuliers et a recours à tous les moyens dont elle dispose pour se défendre contre la concurrence de l'étranger. C'est pour cette raison que presque tous les pays en cause ont procédé à la création de systèmes douaniers de protection qui, d'une part, entravent l'importation de marchandises des anciens pays industriels et qui mettent, d'autre part, l'industrie du pays en mesure de se développer davantage.

Il faut donc s'attendre dans les pays dits nouveaux à une continuation générale du processus d'industrialisation dont les débuts remontent au temps de la guerre, et c'est ce qui place les travailleurs des anciens pays industriels dans une situation totalement modifiée à l'égard de ces autres nations, car, tandis que le capitalisme ne limite plus, dans ces pays arriérés, son intérêt aux richesses du sol et aux produits de la terre, mais tend de plus en plus à exploiter la main-d'œuvre indigène, le niveau d'existence inférieur de celle-ci, qui lui fut imposé pendant des siècles de servage, devient un danger direct pour le niveau d'existence des classes laborieuses des pays européens.

Une tâche importante incombe aux syndicats d'Europe à qui a été confié la sauvegarde des intérêts des travailleurs, tâche qui demande de plus en plus impérieusement à être réalisée. Ces syndicats ne peuvent plus, comme jusqu'à présent, limiter à leur propre territoire leur lutte contre l'exploitation, mais ils doivent également considérer comme un devoir d'étendre leur protection

aux camarades des pays d'Extrême-Orient. En d'autres termes, les syndicats des anciens pays industriels ne pourront maintenir de façon effective et durable ou améliorer les conquêtes sociales obtenues jusqu'ici, que s'ils engagent une action énergique pour améliorer le niveau de vie dans ces pays d'Orient, que s'ils considèrent comme leur propre lutte, la lutte sociale qu'ont à mener les travailleurs de l'Inde, de la Chine, du Japon etc.

Une étude spéciale devra déterminer comment un tel but pourra être atteint le plus efficacement. Il est certain en tous cas que des résolutions de sympathie ne servent pas à grand'chose. Il est autrement important que nous tâchions de nous mettre au courant des conditions de vie et de travail en vigueur dans ces nouveaux pays industriels et d'apprendre à connaître les circonstances spéciales au milieu desquelles doit être menée la lutte des syndicats qui y ont déjà été fondés. Une documentation abondante a été recueillie à ce sujet au cours des dernières années. Le Bureau International du Travail a notamment — nous nous faisons un devoir de le reconnaître ici — par ses publications, contribué largement à cette documentation. Ce qui fait défaut, c'est l'élaboration méthodique des divers rapports et l'examen suivi de tous les événements. Nous avons besoin d'un office syndical qui puisse fournir à tout moment des rapports dignes de confiance et dont les informations nous permettent de discerner le fond réel des choses. Il ne faut pas que l'on doive à l'avenir, ainsi que ce fut le cas l'année passée, pour la Chine, avouer dans les milieux syndicaux que l'on ne connaît rien des faits réels et que cette incertitude soit un motif pour s'abstenir d'une intervention pratique et effective, lorsque, ainsi qu'il a été déclaré plus tard dans un article des Communiqués de Presse de la F. S. I., les intérêts vitaux des travailleurs chinois non seulement, mais de ceux du monde entier, se trouvent en jeu.

Il est utile, en outre, que les congrès internationaux s'occupent de la question coloniale. Ceci n'a pas encore été fait jusqu'à présent, ce qui est dû, sans doute, à l'opinion que c'était là en premier lieu une question intéressant les organisations syndicales des pays ayant un territoire colonial. Il se peut aussi qu'on ait évité de soulever la question, à cause de son caractère hautement politique. Nous estimons, par contre, que la question des colonies intéresse l'ensemble des travailleurs, et que, si elle peut paraître à l'observateur superficiel, une question politique, elle est au fond de nature éminemment économique.

Il est entendu qu'il ne faudra pas se limiter à la mise en pratique des suggestions ci-dessus. L'activité de documentation à entreprendre nous apparaît plutôt comme une condition primordiale et indispensable pour la réalisation des mesures qui devront suivre. Elle devra nous aider en quelque sorte à fournir une base solide

à l'œuvre des syndicats et à leur procurer des directives sûres pour leur activité. Nous n'avons pas jusqu'ici de pareille base et toute directive à cet égard nous fait défaut, ce qui est dû probablement en première ligne au fait que le mouvement syndical international n'a réussi que dans une mesure fort limitée à établir un contact plus intime avec les syndicats de l'Extrême-Orient et n'a pas trouvé le moyen de les englober dans ses rangs. Lors du Congrès de Paris, le président de l'I. T. F. a souligné une fois de plus combien ceci est nécessaire. «J'estime qu'il nous faut», ainsi parla le camarade Cramp, «continuer inlassablement nos efforts en vue d'augmenter les adhésions des pays extra-européens. Le capitalisme étend son activité sur le monde entier; il ne fait pas de distinctions de race ou de couleur. Il faut que la classe ouvrière adopte à son tour ce point de vue et mette les capitalistes européens ou américains dans l'impossibilité de rassembler leurs millions au dépens du labeur des coolies et d'opposer la main-d'œuvre asiatique ou africaine aux ouvriers mieux organisés d'autres pays.»

Ces paroles tracent à l'I.T.F. une tâche importante. Dans la plupart des pays orientaux, les travailleurs des transports et des communications constituent une catégorie ouvrière des plus importantes et dont l'organisation syndicale est le plus solidement assise. Il est cependant manifeste que le succès des démarches à entreprendre par l'I.T.F., ou par n'importe quel autre Secrétariat professionnel, dépendra en large mesure de ce que l'ensemble des travailleurs syndiqués d'Europe fera en faveur des classes laborieuses de ces pays. C'est pourquoi il nous semble d'une nécessité impérieuse que la Fédération Syndicale Internationale mette ces questions à l'étude. (—le).

### Critique constructive.

Dans son numéro du 26 septembre dernier, l'organe de l'Union des Cheminots allemands consacre un long article au dernier rapport moral de l'I.T.F. Le rédacteur donne la preuve d'avoir suivi avec attention les publications et l'œuvre générale de l'I.T.F., ce qui rehausse la valeur de ses observations.

Nous avons été heureux de lire ses affirmations, car, nous aussi, nous soutenons sans cesse que nous nous trouvons encore au début de notre tâche et qu'une des conditions essentielles pour être à même de l'accomplir, se trouve, sauf dans une collaboration aussi intime que possible de toutes les organisations adhérentes, dans une divulgation parmi la masse des syndiqués et, avant tout, parmi les militants locaux, de la connaissance de l'activité de l'Internationale, dans une participation de ceux-ci à cette activité dont découlera logiquement un renforcement de la pensée internationaliste.

Le «Deutscher Eisenbahner» écrit entre autres choses, ceci:

«Durant la période sur laquelle porte le rapport, le Secrétariat a accompli un travail de grande envergure et dont il faut apprécier la valeur. Son activité principale consistait en la publication de rapports concernant les conditions de travail des catégories professionnelles groupées dans l'I.T.F. Ces rapports ont été publiés en partie sous forme de brochures, en

partie dans le Bulletin d'Information de l'I.T.F. qui paraît tous les mois en quatre langues. Lorsqu'on considère que l'effectif de l'I.T.F. se chiffre à plus de 2 millions de membres, le tirage du Bulletin semble restreint; il ne s'élevait pour toutes les éditions qu'à un total de 6000 exemplaires. Dans ce nombre, il y a 2500 abonnements souscrits par les organisations adhérentes. Ces chiffres ne sont pas très encourageants, comme on le voit. La cause principale de la diffusion restreinte du Bulletin se trouve sans doute dans la diversité des langues. Il est à remarquer à cet égard que la plus grande partie de l'édition suédoise, se compose d'exemplaires servis en abonnement, à savoir 1284. Il est vrai que les pays scandinaves ont pris à leur charge les frais d'impression et sont donc intéressés davantage, financièrement parlant, à la diffusion du Bulletin. L'édition anglaise a le plus petit nombre d'abonnés, en dépit de l'étendue des territoires de langue anglaise, c'est-à-dire seulement 115. Un peu au-dessus se trouve l'édition française avec 148 abonnements. L'allemand occupe la deuxième place avec 953 abonnements.

On peut déduire du tirage limité du Bulletin d'Information qu'il n'est pour ainsi dire pas lu par les membres et très peu lu par les permanents et militants des organisations. On ne saurait, dans ces circonstances, parler d'une influence de l'I.T.F. sur les masses des organisations adhérentes. Nous croyons qu'il serait possible, ainsi que l'exemple du suédois le démontre, d'augmenter encore sensiblement le chiffre des abonnés au Bulletin. Chaque section locale de notre organisation doit pour le moins y être abonnée, vu qu'il constitue une source précieuse de renseignements sur la situation à l'étranger. Il devrait en être de même pour les autres organisations dans les divers pays.»

Pour compléter ces considérations, nous faisons suivre ici la liste complète des abonnements:

	franç.	alle.	angl.	suéd.
Syndicat National des Ch. P. T. T. M. de Belgique	57	3	2	—
Union des Cheminots du Canada	—	—	10	—
Union danoise des Transports	—	—	—	250
Union danoise des Cheminots	—	—	—	100
Union danoise des Marins	—	—	—	25
Fédération allemande du Trafic	—	40	—	—
Union allemande des Cheminots	—	57	—	—
Union finlandaise des Cheminots	—	—	—	5
Union finlandaise des Transports	—	—	—	25
Fédération française des Ports et Docks	—	12	—	—
Fédération française des Cheminots	35	1	—	—
Union nationale des Cheminots anglais	—	—	100	—
Union néerlandaise des Transports	—	2	—	—
Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et Tramways	5	26	9	—
Union des Ouvriers des Ports islandais	—	—	—	10
Union des Marins et Pêcheurs islandais	—	—	—	15
Fédération des Cheminots luxembourgeois	—	40	—	—
Union norvégienne des Cheminots	—	—	—	100
Union norvégienne des Employés des Chemins de fer	—	—	—	25
Union norvégienne du Personnel de la Locomotive	—	—	—	25
Union norvégienne des Marins	1	1	3	28
Union norvégienne des Transports	—	—	—	50
Union autrichienne des Transports	—	2	—	—
Union des Cheminots autrichiens	—	350	—	—
Union des Cheminots polonais	20	80	1	—
Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie	—	50	—	—
Union allemande des Transports de Tchécoslovaquie	—	70	—	—
Union suédoise des Chauffeurs de navires	—	—	—	50
Union suédoise des Cheminots	—	—	—	350
Union suédoise des Marins	—	—	—	51
Union suédoise du Pers. de la Locomotive	—	—	—	50
Union suédoise des Transports	—	—	—	175
Fédération suisse des Cheminots	30	240	—	—
<b>totaux. . .</b>	<b>148</b>	<b>974</b>	<b>125</b>	<b>1334</b>

Les organisations adhérentes savent combien le Secrétariat s'emploie toujours, de toutes les manières, pour augmenter le nombre des abonnements. On constate un progrès à cet égard, mais il est trop lent, en effet. Nous nous bornerons à répéter ici que nous sommes toujours disposés à mettre des numéros-spécimens à la disposition des organisations qui désiraient les distribuer, avec une recommandation de leur part, à leurs sections locales.

L'article du «Deutscher Eisenbahner», cité ci-dessus, contient encore le passage que voici :

«L'activité du Secrétariat en matière de publications porta ensuite sur une nouvelle série de Documents, en forme de brochures. En avril 1924 parut, comme premier de cette série, un opuscule sur l'attelage automatique dans les trois langues principales. On est contraint de faire, ici également, la constatation regrettable que la vente de ce volume fut extrêmement limitée. Furent commandés de l'édition française 1525, de l'édition allemande 350 et de l'édition anglaise seulement 100 exemplaires.

Le deuxième volume de la série, relatif aux conditions de travail du personnel des chemins de fer dans différents pays, n'eut pas beaucoup plus de succès. Furent commandés de l'édition allemande 534, de l'édition anglaise 161, de l'édition française 87 et de l'édition espagnole un total de 50 exemplaires.

On voit que l'activité éditoriale de l'I.T.F. n'est pas une affaire lucrative. La publication d'un pareil volume en quatre langues différentes paraît, dans ces circonstances, un gaspillage inouï d'énergie et d'argent dont la faute ne se trouve pas, évidemment, auprès du Secrétariat. En considération de ce fait, on souhaiterait de tout cœur que les efforts de l'I.T.F. en faveur de l'introduction d'une langue unique internationale, telle qu'elle existe déjà en l'espéranto, puissent être rapidement couronnés de succès. Ici également, il dépendra en fin de compte des organisations adhérentes, que but soit atteint dans un temps relativement rapproché.»

A propos de l'assertion que ces publications constituent un gaspillage de temps et d'argent, nous voulons simplement faire remarquer que les brochures en question ne contiennent que des articles déjà parus dans le Bulletin d'Information et que le recueil en un volume n'est, par conséquent, pas très coûteux.

Par ailleurs, nous faisons suivre ici un relevé des exemplaires commandés jusqu'ici du No. IV de la série, dont il ressort qu'en dépit des efforts faits par le Secrétariat, les observations du journal allemand ne sont hélas pas sans fondement.

	franç.	alle.	angl.	suéd.
Syndicat National des Ch. P. T. T. M. de Belgique	7	—	—	—
Union Nationale des Cheminots anglais	—	—	100	—
Fédération française des Cheminots	100	—	—	—
Syndicat des Agents du Nord belge	25	—	—	—
Union allemande des Cheminots	—	200	—	—
Union yougoslave des Cheminots	—	25	—	—
Union norvégienne du Pers. de la Locom.	—	—	—	25
Union autrichienne des Cheminots	—	100	—	—
Union polonaise des Cheminots	—	10	—	—
Union des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie	—	150	—	—
Union tchèque du pers. de la Locomotive	—	1	—	—
Union suédoise des Cheminots	—	—	—	300
Union suédoise du Pers. de la Locomotive	—	—	—	10
Fédération suisse des Cheminots	20	50	—	—
Union des Cheminots de Palestine	—	10	12	—
Union néerlandaise des Cheminots	4	52	4	—
Association des Employés des Chemins de fer anglais	—	—	39	—
Fédération des Cheminots luxembourgeois	—	40	—	—
Union des Cheminots norvégiens	—	—	—	100
<b>totaux . . .</b>	<b>156</b>	<b>638</b>	<b>153</b>	<b>435</b>

Le journal fait, pour terminer, les réflexions suivantes qui méritent d'être retenues :

«Si l'on considère le rapport en son ensemble, on peut dire que l'I.T.F. a accompli comme il convient, dans les limites des possibilités actuelles, sa tâche comme organisme international des ouvriers des transports et des communications. Ce doit être notre but à tous, à présent et dans l'avenir, de renforcer son influence. Dans ce domaine précisément, bien des choses restent à accomplir. L'existence de l'I.T.F. occupe toujours une place par trop restreinte dans la conscience des cheminots. On ne se fait pas encore aujourd'hui une idée bien nette de l'activité de notre Internationale professionnelle, ce qui amène comme conséquences logiques de l'indifférence et une froide réserve. Ceci doit changer et changera à l'avenir. S'il n'en est pas ainsi, ce ne sera pas de notre faute. L'enchaînement et la corrélation internationales constituent le principe qui domine notre siècle. Nous ne pouvons faire mieux, d'un point de vue syndicaliste, que de nous y adapter!»

Puissent ces paroles être méditées comme il convient! Nous aurons sans doute lieu d'y revenir, au cours de la conférence projetée du Secrétariat avec les rédacteurs des organes corporatifs. Il ne faut pas, toutefois, jusque là rester inactifs!

N.

## Chronique syndicale.

### *Reprise du travail dans l'industrie minière anglaise.*

Après une résistance longue et acharnée, les mineurs anglais ont été obligés de céder aux conditions du patronat et de travailler à l'avenir plus longtemps et pour un salaire horaire plus bas qu'avant le 1er mai. Ainsi a pris fin une lutte économique entre le travail et le capital sans précédent dans l'histoire entière du mouvement ouvrier, aussi bien en ce qui concerne l'importance numérique des travailleurs englobés que la durée du conflit. Il serait erroné toutefois, de voir l'importance de cette lutte uniquement en son ampleur et en sa durée. Elle se distingue de toutes celles qui ont précédé, non seulement par son étendue et sa longueur, mais encore par le but auquel visaient les parties: le patronat luttait indirectement pour la continuation du système de production capitaliste, tandis que les ouvriers, tout en défendant leur niveau de vie, combattaient indirectement pour la nationalisation de l'industrie houillère. C'est cela qui caractérise cette lutte formidable et qui explique pourquoi elle fut menée des deux parts avec un tel acharnement. La solution intervenue permet aux propriétaires des mines d'assurer une fois de plus la rentabilité de l'industrie minière aux frais de leurs salariés, mais personne ne contestera que cette solution n'est pas définitive et que, tôt ou tard, la lutte qui vient de prendre fin devra surgir à nouveau, attendu que l'exploitation privée des mines anglaises est devenue incompatible avec les intérêts vitaux des mineurs.

Il s'agit entretemps de puiser des leçons dans les

expériences acquises au cours de cette lutte et à cet égard, les organisations syndicales internationales ne pourront pas rester inactives. Car quelque digne d'éloges qu'ait été la solidarité internationale effective observée immédiatement après le déclenchement du conflit par les travailleurs — et particulièrement par les travailleurs des transports — du continent et quels que soient les mérites du secours financier accordé, ce n'étaient là tout au plus que les débuts d'un mouvement international de solidarité pratique et effective. Ce qui a été réalisé reste bien au-dessous de ce qui eût été possible. Abstenons-nous d'en examiner ici les causes. Ce qui est l'essentiel pour le moment, c'est de reconnaître les déficiences qui adhèrent encore aux organismes internationaux du mouvement syndical et de faire des efforts pour y remédier le plus rapidement possible. Le mandat conféré par le Congrès de Paris au Conseil Général de l'I.T.F., de rédiger un rapport sur la grande lutte anglaise et d'en tirer des leçons pour la tactique de l'avenir, prouve bien que, dans l'I.T.F., la bonne volonté existe dans ce sens.

#### *La Convention de Washington relative à la durée du travail.*

Les perspectives d'une ratification finale de la Convention de Washington relative à la durée du travail, s'assombrissent chaque jour davantage. L'article publié récemment par le Directeur du Bureau international du Travail que l'on peut considérer comme un espèce de recours à l'opinion publique et auquel avaient donné lieu, d'une part l'attitude de Mussolini et d'autre part celle du gouvernement anglais, n'a pas eu le pouvoir de dissiper les sombres nuages qui planent depuis sept ans au-dessus de cette convention, la plus importante de toutes les conventions internationales. Au contraire: l'aversion des divers gouvernements pour la ratification, devient de plus en plus patente. Récemment encore, dans un mémoire, le gouvernement hollandais, a déclaré sans ambages qu'il ne songe pas à ratifier. Ce qui est remarquable, c'est que cette attitude n'est pas seulement motivée par l'allégation ancienne, et qui commence à devenir rebattue, que la ratification compromettrait la possibilité pour l'industrie hollandaise de concurrencer les industries des pays n'ayant pas procédé à la ratification, mais encore par l'affirmation que certaines clauses de la convention sont inadmissibles et incompatibles avec les intérêts de l'économie nationale. Le projet de loi sur la protection du travail que le cabinet allemand vient d'approuver et qui devrait soi-disant permettre en même temps une ratification de la convention, ne laisse pas non plus de donner lieu à de sérieuses objections. Il prévoit tant de dérogations, que la journée de 8 heures aussi bien que la semaine de 48 heures, en sont rendues illusoire. Il prévoit, entre autres choses, que pour les industries dont le fonctionnement est de nature continue, la semaine de travail peut être de 56 heures et il établit, en outre, une différence entre le travail effectif et la durée de présence, ce qui permet des violations tout à fait intolérables de la journée de huit heures et supprime le droit à une rétribution

supplémentaire prévu dans la convention. En plus, le projet de loi autorise à 250 heures de travail supplémentaire par année civile. Toutes ces dispositions, et d'autres encore, créent l'impression qu'il s'agit plutôt d'une loi contre que d'une loi en faveur de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures. Si le projet est adopté et si le Gouvernement allemand l'utilise réellement comme une base pour procéder à la ratification de la Convention de Washington, ce ne serait qu'un trompe-l'œil. En Belgique même, où le Gouvernement a récemment pu faire part à Genève de la ratification, le patronat a entrepris une attaque contre la journée de huit heures. Dans la Commission pour la journée de huit heures, créée par le Gouvernement, les délégués patronaux ont demandé qu'à l'avenir le travail supplémentaire ne soit plus dépendant de l'autorisation du ministre du Travail, mais soit réglé directement entre patrons et syndicalistes. On comprend aisément à quoi tend cette proposition, lorsqu'on se rappelle les instructions confidentielles envoyées récemment aux employeurs par le Comité central industriel. Celles-ci comportaient notamment l'ordre de ne pas accorder d'augmentations en dépit du renchérissement de la vie et de résilier tous les contrats prévoyant une échelle mobile. On en conclut que le patronat belge entend utiliser le renchérissement qui doit se produire inéluctablement comme une conséquence de la stabilisation, pour diminuer les salaires réels des travailleurs et qu'il y rattache l'espoir que les ouvriers deviendront plus malléables et ne s'opposeront plus à fournir des heures supplémentaires. Il en est évidemment en Belgique comme ailleurs: le patronat commence par demander des dérogations à la loi des huit heures et il n'aura de répit avant que la journée de huit heures elle-même ne constitue la dérogation.

A la lumière de ces faits, la portée de la Conférence de Londres des ministres du Travail acquiert une importance singulière. Dans le temps déjà, nous avons signalé que l'interprétation formulée à Londres, affaiblit dans les parties essentielles la portée des clauses de Washington et ouvre les portes toutes grandes à toutes espèces d'abus. En effet, sans cette interprétation, le Gouvernement allemand n'eût jamais pu songer à ratifier la Convention sur la base du projet de loi sur la durée du travail. On peut en même temps s'attendre à ce que les autres pays qui daigneront peut-être ratifier, n'aient pas de trêve avant d'avoir gâché dans la pratique la convention, ainsi que l'a fait le Gouvernement allemand.

#### *Au seuil d'une accentuation du chômage.*

L'état de choses actuel fait prévoir pour les premiers temps à venir une accentuation ultérieure du chômage. En Grande-Bretagne où, par suite du conflit dans l'industrie minière, le nombre des chômeurs avait augmenté de quelques centaines de mille, une certaine amélioration a pu être constatée dans certaines industries, mais il faut tenir compte, d'autre part, qu'au moins 200 000 mineurs ne trouveront plus d'emploi. Il faut aussi considérer que l'arrêt dans la production de charbon en Grande-Bretagne a activé artificiellement le degré d'occupation sur le continent d'Europe —

particulièrement dans l'industrie des transports — et que la reprise du travail dans les mines anglaises doit inévitablement déterminer un recul. La stabilisation actuellement en cours en Belgique et en France aura sans doute en outre une influence des plus défavorables sur le marché de travail, ainsi que ce fut dans le temps le cas en Allemagne. L'inflation a eu également en France et en Belgique une influence stimulante sur le marché du travail et a totalement fait disparaître le chômage. Ceci est facile à comprendre, car, grâce à l'inflation, la main-d'œuvre est particulièrement bon marché et beaucoup d'industries et d'entreprises qui, dans des circonstances normales ne satisfont pas aux conditions nécessaires, étaient en mesure de concurrencer avec succès sur le marché mondial. Bien des projets auxquels on n'aurait pas pu songer en d'autres circonstances, ont également pu être réalisés. Avec la stabilisation de la devise, ces

avantages disparaissent et commence une période, où l'Etat, les communes et les particuliers sont contraints à s'imposer des mesures radicales d'économie. On peut s'attendre, il est vrai, à ce que, par la disparition du dumping en France et en Belgique, une amélioration se produise pour les débouchés des pays industriels dont le change a déjà été stabilisé, mais on sait que ce genre de répercussion ne se fait sentir que très lentement. Pour le moment, il faut s'attendre à ce que, en Belgique et en France, il y ait dans les premiers temps à venir un nombre considérable de chômeurs.

Ce développement sur le marché du travail est encore accentué par les tendances auxquelles il est fait allusion ci-dessus, visant ou bien à maintenir les longues journées de travail en vigueur ou bien à introduire les avilissements.

(—le).

### Modifications aux Statuts.

Sur la proposition du Comité Exécutif, le Congrès de Paris a décidé d'apporter les modifications suivantes aux Statuts:

#### XI.

*Texte actuel:* Les organisations affiliées payeront des cotisations destinées à défrayer les dépenses nécessaires de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, lesquelles cotisations seront calculées sur la base de l'effectif moyen pendant l'année précédente.

*Modification:* ... seront calculées sur la base de l'effectif au début de l'année.

#### XIV.

*Texte actuel:* La réception des cotisations sera accusée dans l'organe trimestriel et, tous les six mois, l'I.T.F. publiera un arrêté de comptes indiquant clairement les recettes et les dépenses.

*Modification:* La réception des cotisations sera accusée dans le périodique.

#### XXIII.

*Texte actuel:* Le Conseil Général se composera de 10 membres qui seront élus par le Congrès International, afin de pourvoir à la représentation des pays affiliés et des sections qui seront énumérées ci-dessous.

*Modification:* Le Conseil Général se composera de 11 membres qui seront élus...

*Adjonction:* Les Secrétaires y auront d'office voix et siège.

#### XXXI.

*Texte actuel:* Le Comité Exécutif se composera de 5 membres qui seront élus par le Congrès International et des membres du Conseil Général, afin de pourvoir de la façon la plus efficace à la représentation des nations affiliées.

Dans l'éventualité où un membre du Comité Exécutif serait empêché d'assister aux séances, son suppléant, nommé au Conseil Général, sera appelé à le remplacer.

*Adjonction:* Le Secrétaire général y a d'office voix et siège.

#### XXXV.

*Texte actuel:* L'organe de l'I.T.F. sera intitulé: «L'Ouvrier du Transport International». Il paraîtra en français, en anglais et en allemand.

Cet article sera supprimé.

#### XXXVI.

*Texte actuel:* Le but de «l'Ouvrier du Transport International» sera:

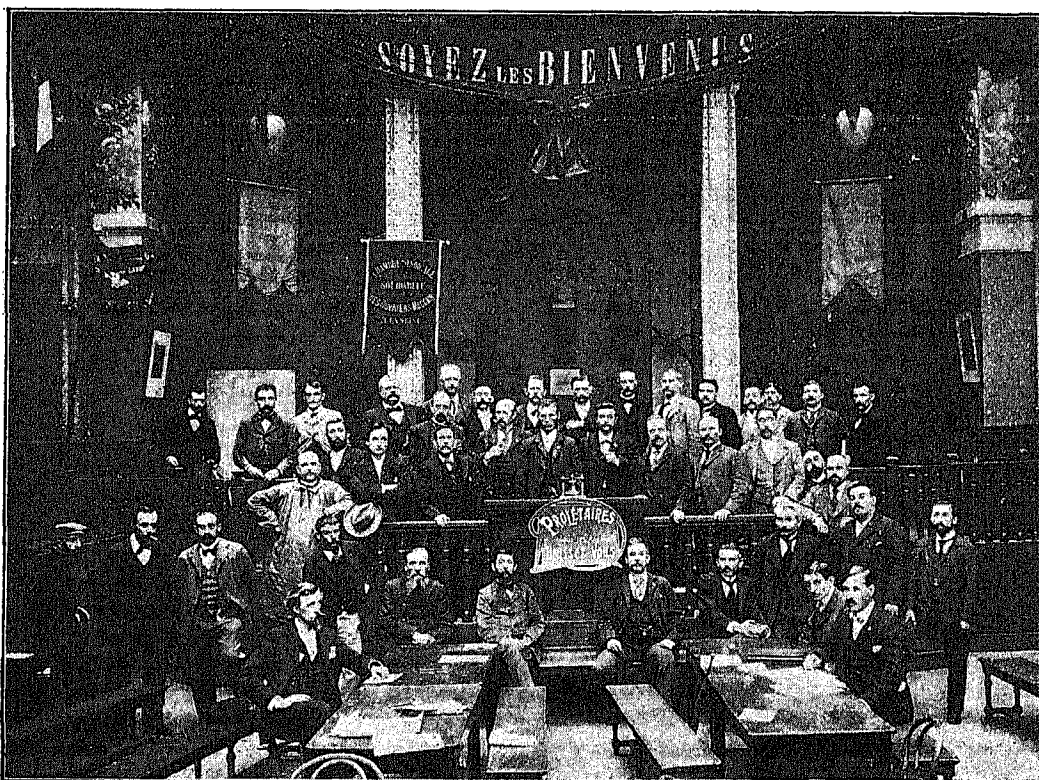
- a. de propager les principes et la politique de l'I.T.F.;
- b. de discuter les actions, les problèmes et les rapports importants touchant les intérêts des ouvriers du transport et de la classe ouvrière en général.

*Modification:* Les buts du périodique à publier seront les suivants:...

Photographie du Congrès de l'I.T.F. tenu à Paris en 1900\*).

Announcing the Congress of the International Transportworkers' Federation

Paris, September 21-23 1900



*Ch. Marek*  
*P. Fournier*  
*Pr. République*  
*Paul Meyer*

*Ben Tillett*  
*George Thompson*  
*Ed. Carr*  
*Henry Ford*  
*Vice-président*

*16 Belgians* *Paul Hiller* *Justus G. Grom* *St. Cartellier*  
*J. D. J. J.* *H. J. J.* *Störmer* *St. J. J.*  
*Euro. Laiteries* *St. J. J.* *St. J. J.* *St. J. J.*  
*Edmund G. G.* *St. J. J.* *St. J. J.* *St. J. J.*

\* Le camarade Ben Tillett (Grande-Bretagne) nous informe que des épreuves de cette photo (format 24 sur 30 cm.) peuvent encore être obtenues. Le prix en est de 3 sh. 6 p. Les commandes peuvent être adressées à Messieurs Barrett's Photo Press Ltd., 89, Fleet Street, Londres, E. C. 4.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Le Conseil Général et le Bureau de l'I. T. F. souhaitent à tous les camarades une joyeuse Noël et forment des vœux pour que l'année nouvelle soit pour eux et leurs organisations, heureuse et prospère. ::

L'attention des organisations est appelée sur:  
le questionnaire concernant les effectifs au 1er janvier 1927;  
le questionnaire relatif au personnel des tramways, expédié le 20 novembre;  
le questionnaire relatif aux chauffeurs qui sera adressé prochainement à toutes les organisations intéressées;  
la circulaire du 15 décembre relative au compte rendu du Congrès de Paris.

Conférence de presse en 1927.  
Nous appelons particulièrement l'attention des comités nationaux et des rédacteurs des organes corporatifs sur notre circulaire du 15 décembre, relative à une conférence de presse à tenir éventuellement en 1927.

Les cheminots allemands et les nouvelles lois sur les chemins de fer.  
Toutes les organisations adhérentes recevront une copie ou, le cas

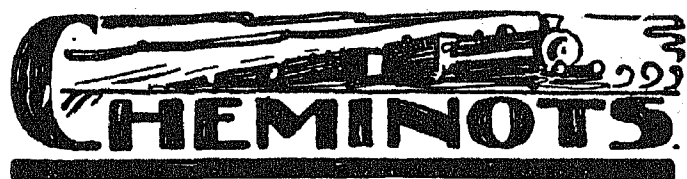
échéant, une traduction du mémoire, adressé par l'Union des Cheminots allemands au Gouvernement pour protester contre les avilissements imposés au personnel des chemins de fer.

Publications relatives aux conditions de travail du personnel des chemins de fer.  
Nous possédons encore un petit stock des brochures parues jusqu'ici concernant les conditions de travail des cheminots :  
du No. II (Suède, Espagne, Hollande, Danemark, Grande-Bretagne, Suisse) 240 exemplaires anglais;  
du No. III (Norvège, Yougoslavie, Belgique, Autriche, Italie, Canada) 30 exemplaires français, 60 exemplaires allemands et 350 exemplaires anglais;  
du No. IV (Russie, Esthonie, Tchécoslovaquie, Bulgarie) 450 exemplaires français, 550 exemplaires allemands, 900 exemplaires anglais et 350 exemplaires suédois.

Cotisations pour 1927.  
Nous appelons l'attention des organisations adhérentes sur l'art. XII des Statuts, stipulant que la cotisation est payable d'avance et trimestriellement.

Cotisations rentrées.  
Sont encore rentrées les cotisations ci-après :

Union des Cheminots autrichiens . . . . .	fl.	1296.—
Union Irlandaise des transports . . . . .	"	20.50
Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique . . . . .	"	750.—
Union des Ouvriers des Transports hongrois . . . . .	"	132.80
Centrale belge des Tramways et Vicinaux . . . . .	frs.	1828.—
Union des Ouvriers des Transports anglais . . . . .	£	593.11.5
Union des Cheminots allemands . . . . .	Mk	5000.—



## L'influence de l'électrification des chemins de fer sur les conditions de travail du personnel.

A part la résolution déjà publiée, le Congrès de Paris a encore adopté la résolution ci-dessous au sujet de cette question:

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

## La représentation du personnel auprès de la Reichsbahn.

Depuis plusieurs années, les ouvriers et employés des chemins de fer allemands bénéficient d'un système de représentation de structure uniforme. La représentation des ouvriers s'appuie sur la loi sur les conseils d'entreprise du 4 février 1920 et est régie par voie de décret, en vertu de l'article 61 de cette loi. La représentation des employés n'a pas jusqu'ici de caractère légal, mais est régie par une ordonnance de service rendue par le Directeur général.

La structure du système de représentation qui se décompose en trois degrés, est similaire pour les ouvriers et employés. Les ouvriers aussi bien que les employés désignent par un même scrutin leurs représentants locaux, auprès du dépôt ou lieu de service, leurs représentants régionaux auprès des 30 Directions de réseau et la représentation centrale auprès de la Direction centrale à Berlin et de l'administration de Bavière.

Dans un article ultérieur, nous indiquerons le caractère juridique du décret sur les conseils d'entreprise et de l'ordonnance sur les conseils de fonctionnaires. La durée des mandats diffère pour les deux organismes. Pour les conseils d'entreprise, elle est d'un an; pour les conseils de fonctionnaires de deux ans. La représentation des ouvriers existe depuis 1920 et les conseils

ont été nouvellement élus en mai 1926; celle des fonctionnaires qui existe depuis 1921 a été renouvelée en septembre dernier.

Suivent ici quelques renseignements concernant ces élections et concernant l'orientation des groupements qui y prirent part.

Lors des élections pour les conseils d'entreprise, quatre groupements se trouvaient en présence, à savoir: l'Union amalgamée des Cheminots d'Allemagne (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands) affiliée à l'I.T.F., le Syndicat des Cheminots allemands (Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner) chrétien-national, l'Union générale des Cheminots (Allgemeiner Eisenbahner-Verband) neutre, ainsi qu'un organisme réunissant les restes des groupements communistes, l'Union d'industrie (Industrie-Verband). La proportion entre les effectifs de ces divers groupements ne s'est que peu modifiée depuis 1920, abstraction faite de l'orientation communiste qui s'est affirmée pour la première fois en 1922.

Le pourcentage des voix recueillies par l'Union des Cheminots allemands se chiffrait dans les années 1920 et 1921 à environ 76 %. Les deux autres organisations se partageaient le reste en parts à peu près égales. L'entrée en lice en 1922 des groupements communistes qui obtinrent, à cette époque, 7 % des voix, fit baisser quelque peu jusqu'en 1924 les pourcentages recueillis par les trois autres organisations. En 1924, par exemple, l'Union des Cheminots obtint 62 % et les groupements communistes remportèrent 19 % des suffrages. Le tableau reproduit ci-dessous indiquant les résultats des élections de 1926, démontre cependant que, depuis lors, les chiffres ont changé notablement en faveur de l'Union des Cheminots. La quote-part du groupement communiste a fléchi à 2,06 %, celle du Syndicat chrétien a, par contre, monté — chose significative — de 10 % en 1924 à 17 %.

Les chiffres suivants illustrent le résultat des élections de 1926. Sur un total de 294.567 voix valables émises, 214.249 soit 72,73 %, allèrent à l'Union des Cheminots, 50.411 soit 17,11 %, au groupement chrétien, 23.857 soit 8,10 %, au groupement neutre et 6050 soit 2,06 %, au groupement communiste. Le pourcentage des électeurs ayant pris part au vote se chiffre à 85 %.

La répartition des mandats indiquée bien la proportion que de la puissance des divers groupements au sein des conseils d'entreprise. Elle est illustrée par le tableau que voici:

	Union des Chem.	Union chrétienne	Union neutre	Union comm.
Conseil central et conseil Administration de Bavière	21	5	2	1
30 conseils régionaux . . .	271	57	20	2
Conseils locaux . . . . .	11670	1291	733	101
<b>Totaux</b>	<b>11962</b>	<b>1353</b>	<b>755</b>	<b>103</b>

Dans le conseil central, ainsi que dans 28 des 30 conseils régionaux, l'Union allemande des Cheminots a la majorité des voix. 55 de ses membres s'occupent en permanence des conseils d'entreprise et bénéficient à cet effet de congés du service. Les trois autres mandataires au sein de ces organismes sont des représentants du syndicat chrétien. Les autres organisations ne détiennent aucun mandat. En outre dans un grand nombre de dépôts et d'ateliers — sur un total d'environ 6000 ayant des représentations indépendantes — des membres de l'Union des Cheminots bénéficient de congés complets ou partiels pour s'acquitter de leurs devoirs comme délégués du personnel. Ces chiffres



indiquent l'influence prépondérante de l'Union des Cheminots dans l'activité des conseils d'entreprise.

La situation est quelque peu différente pour les fonctionnaires. Lors des élections pour les conseils de fonctionnaires qui eurent lieu fin septembre, quatre groupements syndicaux se trouvèrent en présence: l'Union des Cheminots et le syndicat chrétien qui, tous deux, groupent des fonctionnaires aussi bien que des ouvriers, le Syndicat des Mécaniciens ainsi que la Fédération centrale des fonctionnaires de la Reichsbahn, réunissant 16 syndicats corporatifs, de tendance hostile à la lutte des classes. Le résultat des élections est indiqué par les chiffres suivants sur un total de 296954 voix émises: Union des Cheminots 66.707 voix soit 22,46 %, Syndicat chrétien 83.115 soit 27,99 %, Syndicat des Mécaniciens 51.934 soit 17,49 %, Fédération des Fonctionnaires 95.200 soit 32,06 %. Les quatre groupements de fonctionnaires sont donc d'une puissance à peu près égale. Les sièges au sein du Conseil central dont le nombre est de 17 au total, ont été répartis comme suit: Union des Cheminots 4, Syndicat chrétien 5, Fédération des Fonctionnaires 5, Syndicat des Mécaniciens 3.

Le résultat définitif des élections aux conseils régionaux n'est pas encore connu. D'après les renseignements dont nous disposons, l'Union des Cheminots a remporté en Saxe la majorité absolue (52,38 %) et dans deux autres circonscriptions le chiffre de voix le plus élevé; dans les autres circonscriptions, le Syndicat chrétien et la Fédération des fonctionnaires se partagent la suprématie.

On ne peut cependant se former une image exacte de la proportion entre l'influence de l'Union des Cheminots et celle des autres organisations qu'en comparant les chiffres totaux des dernières élections pour la représentation du personnel. Le total des voix valables émises en 1926 à l'occasion des élections des conseils d'entreprises et des conseils de fonctionnaires se chiffre à 591.511. Sur ce nombre, 280.946 soit 47,5 % allèrent à l'Union des Cheminots, tandis que toutes les autres organisations recueillaient ensemble un total de 310.561, soit 52,5 %. Dans sept circonscriptions, l'Union des Cheminots obtint de 50 à 67 %, dans 14 circonscriptions de 40 à 50 % du total des voix émises; dans 8 circonscriptions le chiffre recueilli par elle resta sous 40 %.

Depuis les élections de 1924, des modifications importantes sont survenues dans le groupement syndical des fonctionnaires. Le Syndicat National des Fonctionnaires des Chemins de fer (Reichsbahngewerkschaft der Reichsbahnbeamten) qui, jusqu'à la grève des fonctionnaires de 1922, réunissait la grande majorité de cette catégorie, fut sensiblement affaibli par le retrait de plusieurs groupements et fusionna en juillet 1925 avec l'Union allemande des Cheminots en l'Union amalgamée des Cheminots d'Allemagne. Une partie des groupements dissidents se sont réunis, en maintenant l'autonomie des syndicats corporatifs, en la Fédération centrale nommée plus haut. Les mécaniciens, d'autre part, dont l'organisation formait un des piliers de base de la grève de février 1922, se sont détachés du Syndicat national et ont constitué à nouveau un Syndicat professionnel indépendant.

Après les élections de septembre dernier pour les conseils de fonctionnaires, un nouveau remaniement organique s'est produit: le syndicat chrétien a adhéré, après la dissolution de la Centrale chrétienne nationale des fonctionnaires, pour ses membres fonctionnaires à l'Union des Fonctionnaires allemands qui préconise la collaboration des classes et dont fait également partie la Fédération centrale des fonctionnaires des Chemins de

fer. Cette fusion aidera à réaliser la simplification, si impérieusement nécessaire, de l'organisation des fonctionnaires et ne manquera pas de déterminer d'autres modifications. L'Union des Cheminots qui adhère pour ses membres fonctionnaires à la Fédération générale des Fonctionnaires d'orientation syndicaliste, se réjouit de ce développement et espère qu'il engendrera des progrès sur la voie de l'organisation syndicaliste des fonctionnaires. Le résultat des récentes élections confirme cet espoir. Il démontre qu'une grande partie des fonctionnaires a décidé de mener, de concert avec les ouvriers, la lutte pour plus de bien-être.

Les organismes directeurs de l'Union des Cheminots se sont toujours efforcés de renforcer, par l'éducation des membres, la majorité numérique dont elle dispose dans les conseils du personnel. Ils visent à former méthodiquement les permanents et à leur accorder tout l'appui possible.

Br.

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

### HONGRIE.

#### I. La forme d'exploitation.

En Hongrie, la plus grande partie du réseau ferré est la propriété de l'Etat. La longueur totale du réseau exploité par l'Etat est de 7251 km. Il y a, en outre, en Hongrie des chemins de fer d'intérêt local exploités par l'Etat, ainsi que des Compagnies privées exploitant des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local.

Les chemins de fer de l'Etat constituent une régie industrialisée. En ce qui concerne le mouvement, les chemins de fer sont contrôlés par l'inspection générale des chemins de fer et de la navigation; en ce qui concerne l'administration financière, le contrôle est effectué par la Cour supérieure des Comptes. Le Parlement n'a aucun droit de contrôle.

Les Compagnies privées sont tenues de se conformer pour l'exploitation aussi bien que pour les questions touchant le personnel, aux prescriptions en vigueur pour les chemins de fer de l'Etat.

#### II. Le rendement financier.

Les chemins de fer de l'Etat hongrois ont clôturé l'exercice 1923/24 avec un déficit de 523 milliards de couronnes. Depuis l'année 1920, des mesures radicales d'économie ont été appliquées au préjudice du personnel. 22 860 ouvriers et 3 397 employés ont été licenciés ou mis à la retraite.

L'organisation syndicaliste des cheminots hongrois ayant été dissoute par le Gouvernement et le personnel de tendance syndicaliste n'ayant pas la possibilité de fonder une organisation, il n'y avait aucun organisme qui pût prendre position à l'égard des mesures d'économie comportant des révocations et des mises à la retraite. Les organisations jaunes n'ont élevé aucune protestation contre ces mesures qui, pour la plupart, équivalaient à des mesures disciplinaires.

Les journaux hongrois se prononcent en général de façon favorable au sujet de l'exploitation des chemins

de fer, attendu qu'on leur fait placer des annonces et que leurs rédacteurs reçoivent des chemins de fer de l'Etat des billets de libre parcours. Il n'y a que la «Nep-szava», l'organe du parti socialiste hongrois qui critique parfois les agissements des entreprises de chemins de fer. Les cheminots ne disposent d'aucun organe dans lequel il leur est possible d'exprimer leurs opinions, le Gouvernement leur ayant interdit de faire paraître un journal.

Les chemins de fer privés sont généralement exploités par des Sociétés anonymes; l'Etat ne garantit aucun dividende aux actionnaires. Le Gouvernement exerce un droit de contrôle sur la fixation des tarifs etc., aussi bien pour les chemins de fer de l'Etat que pour les Compagnies privées. Les transports automobiles se trouvent actuellement encore dans une phase de début; cependant, les effets de la concurrence commencent déjà à se faire sentir.

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

Aucun règlement ne régit les rapports entre la Direction et les organisations du personnel. Ainsi que nous venons de le mentionner, il n'y a pas en Hongrie d'organisations syndicalistes de cheminots. Il y a, par contre, deux organisations créées après le renversement du gouvernement de tendance communiste, par l'orientation dite «chrétienne.» Ce sont la section des cheminots de l'Union nationale des travailleurs des Services publics et l'Association chrétienne-sociale des Cheminots. Toutes deux sont reconnues par la Direction et bénéficient d'un large appui de sa part. Des locaux leur sont octroyés à titre gratuit, les cotisations sont retenues d'office sur les salaires de leurs membres etc. Les permanents de ces organisations bénéficient, en outre, de congés autant qu'ils le désirent, non pas pour veiller aux intérêts du personnel, mais pour des motifs personnels. Aucune retenue du traitement n'est faite pour des congés de ce genre.

Le personnel n'a aucun droit de co-gestion; on exige de lui un respect aveugle des ordres et prescriptions.

### IV. *Le droit de grève.*

Les cheminots hongrois ne bénéficient pas du droit de grève; à ce sujet, les Directions des chemins de fer peuvent se réclamer de l'article 162 de la loi sur l'industrie, de l'année 1884. Cet article est de la teneur que voici: «Tous accords au moyen desquels des ouvriers ou employés tentent de contraindre les employeurs, par une suspension commune du travail, à leur accorder des salaires plus élevés et, généralement parlant, des conditions de travail plus favorables, ainsi que toutes ententes qui visent à seconder ceux qui ont conclu les accords sus-visés et à préjudicier ceux qui n'ont pas participé aux dits accords, n'ont aucune valeur légale». Il est vrai que le même paragraphe dénie également la force légale aux accords par lesquels des employeurs tentent, par la suspension de l'exploitation de leur entreprise ou par la révocation de leurs ouvriers et employés, de dicter des conditions de travail moins favorables et surtout de réduire les taux des salaires», mais l'Etat n'a jamais encore fait valoir son autorité contre les patrons qui transgressent les dispositions de la loi.

En dépit de ces dispositions légales, il y a eu en Hongrie quatre grèves du personnel des chemins de fer. Le 21 avril 1904, une grève générale de cheminots fut proclamée et appliquée de façon générale. Le ministre de l'Intérieur, le comte Stephan Tisza, fit alors appeler sous les armes tous les cheminots qui avaient fait du

service militaire et militarisa les chemins de fer. De la sorte, le Gouvernement réussit à briser la grève. Beaucoup de cheminots encoururent des punitions et une partie fut révoquée du service. En mai 1917 et en août 1918, c'est à dire durant la guerre mondiale, des mouvements partiels furent déclenchés qui ont cependant été réprimés. Le même sort échu à la grève des conducteurs de locomotive, proclamée le 20 août 1923.

### V. *Les organisations du personnel.*

En 1920, l'effectif du personnel des chemins de fer de l'Etat se chiffrait à 70 900 unités, en 1925, il était de 58.970 unités.

Nous avons déjà indiqué au chapitre III les organisations de cheminots qui existent en Hongrie. Après la révolution de 1918 tous les cheminots se trouvaient groupés en une organisation unique d'orientation syndicaliste qui fut dissoute en 1919, après le renversement du gouvernement.

### VI. *La fixation des conditions de travail.*

Les conditions de travail sont réglées de façon unilatérale par la voie d'arrêtés. Il n'y a aucun contrat à cet égard entre la Direction et les organisations. Les conditions de travail établies par la Direction sont portées à la connaissance du personnel verbalement et par écrit. Un règlement existe qui est applicable au personnel en son entier.

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

Le personnel ne dispose d'aucune garantie contre les révocations disciplinaires. Des Tribunaux disciplinaires existent, composés chacun de cinq membres dont deux sont élus et trois désignés d'office. En cas de sanction disciplinaire prononcée pour cause de délits sérieux, les agents commissionnés ont la possibilité de faire appel contre le jugement du Tribunal disciplinaire auprès du Tribunal de deuxième instance. Les ouvriers ne disposent d'aucun droit d'appel. En cas de grève, la Direction a la faculté de révoquer les employés et ouvriers ayant participé au mouvement sans porter leur cause devant le Tribunal disciplinaire. Une faculté analogue lui échoit si un agent est absent du service pendant plus de trois jours sans motif légitime. Dans des cas de ce genre, les intéressés n'ont aucune possibilité d'appel.

### VIII. *La durée du travail.*

Aucune différence n'est établie entre la durée du travail et la durée de présence. Pour les ouvriers des ateliers, les heures de travail ne peuvent excéder un maximum de huit heures; celles des ouvriers de l'entretien de la voie ne peuvent pas dépasser dix heures par jour. Dans le service de l'exploitation, la durée du travail est de 24 heures, alternant avec une durée de repos de 24 heures. Aucune réglementation ne régit les heures de travail du personnel de la locomotive et des trains. La journée de repos hebdomadaire n'est point garantie; il n'est pas possible de déterminer le nombre de jours de congé accordés en dehors du congé annuel.

En cas de décès ou de maladie de parents proches et pour d'autres raisons valables, le chef de service peut, de sa propre initiative, accorder un congé supplémentaire jusqu'à un maximum de trois jours.

Aucune rétribution supplémentaire n'est accordée pour le travail réglementaire des dimanches et jours fériés ou pour le travail de nuit. Lorsque le travail n'est pas prévu par les horaires du service, on paie

pour les deux premières heures une allocation de 25 %, pour les deux heures suivantes une allocation de 10 %, et pour chaque heure suivante, ainsi que pour les heures de travail dominical, une allocation de 100 %.

IX. La réglementation des salaires.

Pour les différentes catégories du personnel, un salaire minimum et maximum, ainsi que des augmentations périodiques ont été prévus. Pour le calcul des augmentations, la durée du service militaire entre en ligne de compte pour les cheminots ayant fait la guer-

re. (La plupart des cheminots ont été exemptés du service de guerre).

Du fait qu'ils touchent un traitement mensuel, les employés commissionnés sont payés pour tous les jours de la semaine, y compris les dimanches et jours fériés; les ouvriers, par contre, ne sont pas payés les dimanches et jours fériés.

Les tableaux qui suivent donnent un aperçu des échelles, du groupement des agents dans les échelles de traitement et des montants touchés par eux. Ils indiquent en outre les délais après lesquels les augmentations sont généralement accordées.

TABLEAU A.  
Fonctionnaires supérieurs.

Echelle	Echelon	Fonction	Délais d'avancement	Traitement au 1-7-1926	
				Groupe A	Groupe B
				par an	
I.	1	Président		174 000 000.—	— —
II.	1	Directeur général		138 000 000.—	115 200 000.—
	2	Directeur	3	126 000 000.—	105 600 000.—
III.	1	Directeur adjoint		105 600 000.—	88 800 000.—
	2	Directeur d'exploitation	2	93 600 000.—	81 600 000.—
IV.	1	Inspecteur en chef		81 600 000.—	70 800 000.—
	2		3	75 600 000.—	66 000 000.—
	3		3	69 600 000.—	62 400 000.—
V.	1	Inspecteur		62 400 000.—	54 600 000.—
	2		3	56 400 000.—	49 800 000.—
	3		3	50 400 000.—	45 600 000.—
VI.	1	Ingénieur en chef		45 600 000.—	40 200 000.—
	2	Secrétaire en chef <sup>1)</sup>	3	42 600 000.—	37 800 000.—
	3	Administrateur en chef <sup>2)</sup>	3	39 600 000.—	36 000 000.—
VII.	1	Ingénieur		36 000 000.—	33 120 000.—
	2	Secrétaire adjoint	3	33 600 000.—	30 720 000.—
	3	Administrateur <sup>1)</sup>	3	31 200 000.—	29 400 000.—
VIII.	1	Ingénieur		29 400 000.—	26 040 000.—
	2	Rédacteur	3	27 600 000.—	25 200 000.—
	3	Chef de bureau <sup>1)</sup>	3	25 800 000.—	24 000 000.—
IX.	1	Employé		24 000 000.—	22 560 000.—
	2		2	22 800 000.—	21 360 000.—
	3		2	21 600 000.—	20 160 000.—

<sup>1)</sup> Fonctionnaires ayant fréquenté pendant huit ans l'école secondaire.  
<sup>2)</sup> " " " " quatre " " "

TABLEAU B.  
Fonctionnaires moyens.

Echelon	Traitement au 1er juillet 1925	Contre-maître principal, contre-maître Chef-mécanicien	Délais d'avancement										
			Surveillants de la voie, des sémaphores et des télégraphes	Jardinier en chef, inspecteur en chef des wagons, inspecteur des machines, jardinier, inspecteur des voitures	Mécanicien de route, conducteur-électricien, mécanicien de manœuvres	Chef-relieur, chef-typographe, chef-lampiste, relieur, typographe, lampiste	Employé principal	Chef de gare, chef-wagonnier, chef-magasiner, télégraphiste, contrôleur de route, chef de station, magasinier, wagonnier	Employé	Chef de train, conducteur			
			par an	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
1	37 800 000	o	o	o	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	34 200 000	4	4	4	o	o	—	—	—	—	—	—	—
3	30 720 000	3	3	3	4	3	—	—	—	—	—	—	—
4	28 440 000	x	x	x	x	x	—	—	—	—	—	—	—
5	26 640 000	3	3	3	4	3	—	—	—	—	—	—	—
6	24 840 000	3	3	3	3	3	o	3	3	3	3	3	3
7	23 640 000	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
8	22 440 000	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
9	21 240 000	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3
10	20 160 000	—	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	18 120 000	—	—	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3
12	16 200 000	—	—	—	2	—	—	3	2	2	2	3	3

L'engagement dans les diverses catégories ne peut se faire que dans l'échelon inférieur. Le signe «o» indique que provisoirement, aucun avancement n'est possible pour les fonctions en question. Pour les catégories désignées par «x», l'avancement n'est pas garanti.

(A suivre).

## Salaires et heures de travail du personnel des autobus à Chicago et New York.

D'après les relevés de la «National Automobile Chambre of Commerce», un total de 69 425 autobus étaient en usage aux Etats-Unis en janvier 1926. Sur ce nombre, 37 500 voitures étaient affectées aux transports en commun desservant un réseau routier qui, en ce qui concerne la longueur, n'est pas beaucoup au-dessous du réseau total des chemins de fer.

Aucune enquête n'a été faite jusqu'à présent sur le nombre de personnes occupées en Amérique dans le service des autobus, mais il est permis de supposer que seul le chiffre des agents employés de façon directe dans ce service dépasse de beaucoup les cent mille. Encore faut-il compter avec un accroissement continu.

L'Office pour la Statistique du Travail des Etats-Unis a entrepris récemment de rassembler une documentation permettant de se former une opinion sur les conditions de travail existant dans les entreprises d'autobus, documentation qui se limite toutefois aux villes de Chicago et de New York. Les résultats de cette enquête ont été publiés dans le numéro de septembre de la «Monthly Labor Review», éditée par l'Office et bien qu'ils ne s'étendent, pour Chicago, qu'à 14 Compagnies employant un personnel total de 1557 unités et, pour New York, à 10 Compagnies employant un personnel de 1580 unités, ils donnent cependant une image intéressante des salaires et heures de travail qui y sont en vigueur. Nous reproduisons ci-dessous les renseignements relatifs aux Compagnies pour lesquelles la documentation est assez complète.

Compagnie — Fonction — Années de service etc.	Taux des salaires					Heures de travail	
	par heure	par semaine de travail	pour heures supplémentaires	pour travail dominical	pour travail de jour fériés	par jour	par semaine
<b>CHICAGO.</b>							
Compagnie no. 1.							
Wattman, premier trimestre . . . . .	\$ 550	\$ 36.58	1	1	1	9½	66½
" 2ème trimestre . . . . .	" 600	" 39.90	1	1	1	9½	66½
" 3ème trimestre . . . . .	" 650	" 43.23	1	1	1	9½	66½
" de 10 à 15 mois . . . . .	" 700	" 46.55	1	1	1	9½	66½
" de 16 à 21 mois . . . . .	" 750	" 49.88	1	1	1	9½	66½
Receveur . . . . .	" 700	" 46.55	1	1	1	9½	66½
Compagnie no. 3.							
Wattman, premier semestre . . . . .	" 670	" 46.90	1½	1	1	10	70
" 2ème semestre . . . . .	" 680	" 47.60	1½	1	1	10	70
" 2ème année . . . . .	" 690	" 48.30	1½	1	1	10	70
" 3ème année . . . . .	" 710	" 49.70	1½	1	1	10	70
" 4ème année . . . . .	" 730	" 51.10	1½	1	1	10	70
" après 4 ans . . . . .	" 750	" 52.50	1½	1	1	10	70
Receveur, premier semestre . . . . .	" 600	" 42.—	1½	1	1	10	70
" 2ème semestre . . . . .	" 610	" 42.70	1½	1	1	10	70
" 2ème année . . . . .	" 620	" 43.40	1½	1	1	10	70
" 3ème année . . . . .	" 640	" 44.80	1½	1	1	10	70
" 4ème année . . . . .	" 660	" 46.20	1½	1	1	10	70
" après 4 ans . . . . .	" 680	" 47.60	1½	1	1	10	70
Compagnie no. 4.							
Wattman, premier semestre . . . . .	" 545	" 36.—	1½	1½	1½	11	66
" après 6 mois . . . . .	" 568	" 37.50	1½	1½	1½	11	66
Compagnie no. 5.							
Wattman . . . . .	" 526	" 30.—	1	1	1	9½	57
" . . . . .	" 561	" 32.—	1	1	1	9½	57
" . . . . .	" 614	" 35.—	1	1	1	9½	57
Compagnie no. 6.							
Wattman . . . . .	" 500	" 35.—	1	1	1	10	70
Receveur (grandes distances) . . . . .	" 500	" 35.—	1	1	1	10	70
" " " . . . . .	" 429	" 30.—	1	1	1	10	70
Compagnie no. 7.							
Wattman . . . . .	" 610	" 38.43	1½	1	1	9	63
" " 8. . . . .	" 479	" 31.15	65 c.	1 <sup>1)</sup>	1	10	65
" " 10. . . . .	" 875 <sup>2)</sup>	" 42.—	1	1	1	8	48
" " 11. . . . .	" 500	" 35.—	1	1	1 <sup>3)</sup>	11¾	70
" " 12. . . . .	" 658	" 37.50	90 c.	1	1	9½	57
" " 13. . . . .	" 778	" 42.—	1	1	1	9	54
" " 14. . . . .	" 615	" 30.—	80 c. <sup>4)</sup>	—	—	9¾	48¾

<sup>1)</sup> Tous les 15 jours un dimanche de congé payé; <sup>2)</sup> A partir du 1er juin \$ 7.50 par journée de travail de 8 heures; <sup>3)</sup> Chaque 7ème et 8ème jour, une journée de congé payée; <sup>4)</sup> Pour toutes autres courses que transport d'écoliers.

Compagnie — Fonction — Années de service etc.	Taux des salaires					Heures de travail		
	par heure	par semaine de travail	pour heures supplémentaires	pour travail dominical	pour travail de jour fériés	par jour	par semaine	
<b>NEW YORK CITY.</b>								
<b>Compagnie no. 1.</b>								
Wattman, premiers 2 mois	Min. . . . .	\$ 455	\$ 35.—	—	—	—	11	77
" " 2 "	Max.. . . .	" 588	" 35.—	—	—	—	8½	59½
" après 2 "	Min.. . . .	" 519	" 40.—	—	—	—	11	77
" après 2 "	Max.. . . .	" 672	" 40.—	—	—	—	8½	59½
<b>Compagnie no. 2.</b>								
Wattman . . . . .		" 765	" 39.—	1½	1	1	8½	51½
<b>Compagnie no. 4.</b>								
Wattman, 1ère année	Min. . . . .	" 690	" 38.64	1½	1	1	8	56
" " "	Max.. . . .	" 690	" 48.30	1½	1	1	10	70
" 2ème "	Min. . . . .	" 700	" 39.20	1½	1	1	8	56
" 2ème "	Max.. . . .	" 700	" 49.—	1½	1	1	10	70
" 3ème "	Min. . . . .	" 730	" 40.88	1½	1	1	8	56
" 3ème "	Max.. . . .	" 730	" 51.10	1½	1	1	10	70
" 4ème "	Min. . . . .	" 740	" 41.44	1½	1	1	8	56
" 4ème "	Max.. . . .	" 740	" 51.80	1½	1	1	10	70
" après 4 ans	Min. . . . .	" 750	" 42.—	1½	1	1	8	56
" après 4 ans	Max.. . . .	" 750	" 52.50	1½	1	1	10	70
Receveur 1ère année	Min. . . . .	" 620	" 34.72	1½	1	1	8	56
" " "	Max.. . . .	" 620	" 43.40	1½	1	1	10	70
" 2ème "	Min. . . . .	" 630	" 35.28	1½	1	1	8	56
" 2ème "	Max.. . . .	" 630	" 44.10	1½	1	1	10	70
" 3ème "	Min. . . . .	" 660	" 36.96	1½	1	1	8	56
" 3ème "	Max.. . . .	" 660	" 46.20	1½	1	1	10	70
" 4ème "	Min. . . . .	" 670	" 37.52	1½	1	1	8	56
" 4ème "	Max.. . . .	" 670	" 46.90	1½	1	1	10	70
" après 4 ans	Min. . . . .	" 680	" 38.08	1½	1	1	8	56
" après 4 ans	Max.. . . .	" 680	" 47.60	1½	1	1	10	70
<b>Compagnie no. 6.</b>								
Wattman . . . . .		" 595 <sup>1)</sup>	" 50.— <sup>1)</sup>	—	—	—	12	84
<b>Compagnie no. 8.</b>								
Wattman, premier semestre . . . . .		" 556	" 35.—	1	1	1	9 <sup>2)</sup>	63
" 2ème " . . . . .		" 611	" 38.50	1	1	1	9	63
" 3ème " . . . . .		" 667	" 42.—	1	1	1	9	63
" 4ème " . . . . .		" 694	" 43.75	1	1	1	9	63
" 5ème " . . . . .		" 722	" 45.50	1	1	1	9	63
" 6ème " . . . . .		" 750	" 47.25	1	1	1	9	63
" après 3 ans . . . . .		" 778	" 49.—	1	1	1	9	63
" (interstate) . . . . .		" 643	" 45.— <sup>1)</sup>	1	1	1	10 <sup>3)</sup>	70
<b>Compagnie no. 9.</b>								
Wattman, . . . . .		" 614	" 35.00 <sup>4)</sup>	5)	1	1	9½	57
" . . . . .		" 658	" 37.50 <sup>4)</sup>	5)	1	1	9½	57
" . . . . .		" 702	" 40.— <sup>4)</sup>	5)	1	1	9½	57
<b>Compagnie no. 10.</b>								
Wattman, Min. . . . .		" 670	" 36.18	1	1	1	9	54
" Max.. . . .		" 670	" 40.20	1	1	1	10	60

1) Allocation en plus; 2) Un dimanche de congé par mois; 3) Un jour de congé tous les 15 jours; 4) Allocation supplémentaire de \$ 10 par semaine, de juin à octobre; 5) Indemnité de \$ 3 par course.

L'impression d'ensemble qui se dégage de ces chiffres n'est pas très favorable. Généralement parlant, les heures de travail sont excessivement longues. Auprès de la plupart des Compagnies, on travaille 60 heures par semaine ou davantage. Une rétribution spéciale des heures supplémentaires est exceptionnelle.

La conclusion s'impose que le patronat abuse du fait que, dans ce domaine de travail de nature plutôt récente, l'organisation syndicale en est encore à ses débuts, pour procéder à une exploitation sans scrupules des salariés qui se recrutent forcément dans les professions et industries les plus diverses. Ceci met en lumière un danger qui, dans les premiers temps à venir, peut également menacer les pays européens où, par ailleurs, les syndicats exercent une influence plus déterminante sur les conditions de travail. Lorsqu'on les considère à ce point de vue, ces chiffres américains soulignent d'une façon frappante la nécessité de ce que les syndicats entreprennent sans délai l'organisation syndicale parmi les chauffeurs, unique moyen d'empêcher que les employeurs règlent de façon arbitraire les conditions de travail dans une industrie qui, sans aucun doute, a beaucoup d'avenir.

### L'assurance obligatoire du personnel de la navigation danubienne.

La section nationale de la batellerie dans la Fédération allemande du Trafic s'est efforcée depuis longtemps déjà d'obtenir l'incorporation des travailleurs de la navigation danubienne dans le système des assurances sociales du Reich (Reichsversicherungsordnung).

En ce qui concerne l'assurance-maladie, l'art 165 du décret en cause stipule :

«Sont assurés contre la maladie les équipages des bâtiments maritimes allemands, pour autant qu'ils ne sont pas assujettis aux articles 59 à 62 du Code maritime (Journal officiel du Reich 1902, page 175 et 1904, page 167), ni aux articles 556 à 555 du Code de Commerce, de même que les équipages des bâtiments affectés à la navigation intérieure.

Pour être assurés, il faut que les intéressés soient employés contre compensation (art. 165) et pour les capitaines il faut, en outre, que le gain moyen annuel n'exécède pas la somme mentionnée à l'article 165a.»

Ce texte indique nettement que les bateliers allemands tombent sous le coup du décret concernant l'assurance obligatoire. En contradiction avec cette disposition qui ne laisse place à aucun malentendu, le «Bayrischer Lloyd» refuse d'assurer ses salariés au siège social de la Société, c'est à dire auprès de la Caisse locale d'assurances de Ratisbonne. Cette Société justifie son attitude par l'allégation que «son personnel est assuré auprès d'une Caisse d'assurance auxiliaire à Budapest».

Le Bayrischer Lloyd croit avoir de la sorte satisfait à l'obligation impérieuse imposée aux employeurs de certaines industries par l'article 165 du décret sur les assurances sociales et il se trouve — fait curieux — en accord avec le ministère bavarois de l'Hygiène sociale qui ne reconnaît pas l'obligation de l'assurance des bateliers de ladite société auprès de la Caisse d'assurances de Ratisbonne.

La Fédération du Trafic a protesté plus d'une fois contre cette conception de la part du Bayrischer Lloyd, aussi bien que du ministère de l'Hygiène sociale. Ses protestations ont abouti au résultat qu'une entrevue a eu lieu à Ratisbonne, le 24 avril 1925, sous la présidence du Directeur ministériel, le Dr. Grieser.

Aucune décision n'a été prise jusqu'ici dans la question. De pair avec ses efforts dans le sens indiqué, l'organisation s'est efforcée d'obtenir pour les bateliers danubiens la possibilité de toucher des allocations de chômage. Attendu que le Lloyd Bavarois ne payait pas de cotisations à la Caisse d'assurances de Ratisbonne, compétente pour verser l'allocation de chômage aux bateliers entrant en ligne de compte, les salariés de ladite Compagnie se trouvaient dans l'impossibilité de toucher ces allocations. L'organisation insista pour que la Compagnie, tout en laissant entière la question de l'assurance-maladie, fasse du moins le nécessaire pour assurer son personnel contre le chômage auprès de la Caisse d'assurances compétente et lui permette ainsi de toucher à l'avenir les allocations de chômage. Or, le ministère de Hygiène sociale vient de satisfaire de façon conditionnelle aux instances de l'organisation qui a reçu une missive, en date du 8 octobre 1926, disant : «L'employeur dont il s'agit, le «Bayrischer Lloyd A. G.» et les employés intéressés se sont déclarés disposés à payer les cotisations voulues pour l'assurance-chômage, sans préjudice à la solution à prendre séparément concernant leur entrée au bénéfice de l'assurance-maladie. La Caisse générale d'assurances de Ratisbonne s'est déclarée prête à percevoir les coti-

sations, conformément aux dispositions du 7e décret d'application de l'Ordonnance sur les assurances sociales du Reich.

En considération de ce qui précède et en vertu du décret du ministre du Travail du 6 juillet 1926, il n'y a aucune objection à admettre au bénéfice de l'assurance-chômage, les salariés qui, sans préjudice à la question non solutionnée de leur assurance-maladie, auraient payé, au cours des 12 mois précédant leur entrée en état de chômage, pendant au moins trois mois des cotisations volontaires à la Caisse d'assurances et qui remplissent toutes les autres conditions (sauf celles prévues à l'art. 4, 1er alinéa de l'Ordonnance sur les Assurances).»

La Fédération allemande du Trafic a l'intention de mener sans discontinuer la lutte pour obtenir l'application intégrale des mesures d'assurance sociale du Reich aux entreprises de navigation intérieure, ainsi que la possibilité, pour les travailleurs de la batellerie, de bénéficier des diverses possibilités d'assurance dans toute leur étendue.



### La main-d'œuvre de couleur dans la navigation maritime.

L'emploi de marins de couleur dans la navigation maritime tend de plus en plus à prendre des proportions, qui à la longue, ne peuvent pas laisser d'influencer défavorablement les conditions de travail des marins blancs syndiqués et qui constituent par conséquent dès à présent un grave problème pour les gens de mer. Il y a plus d'un an déjà, la Section des marins de la Fédération allemande du Trafic a été obligée de faire à ce sujet des démarches auprès des armateurs et, à présent, la section des marins de l'Union des ouvriers des Transports de Hollande vient également d'engager une action contre l'usage croissant de choisir une partie considérable des hommes de l'équipage parmi les marins de couleur et vient de réclamer l'intervention des autorités. Un article, paru récemment dans l'organe publié pour les marins par l'organisation en cause, parle même d'un péril jaune et lorsqu'on apprend que le nombre des chinois enrôlés dans la flotte marchande hollandaise, atteint déjà plusieurs milliers, on se rend compte qu'il ne s'agit pas ici d'un danger imaginaire.

Qu'est-ce qui détermine les armateurs à utiliser dans une mesure croissante la main-d'œuvre de couleur? D'après leurs propres déclarations, ils n'obéissent ce faisant qu'à des sentiments humanitaires, car — tel est leur raisonnement — les marins des races de couleur ont plus de force de résistance pour le service dans les tropiques et sont moins exposés que les marins blancs à des attaques de fièvre. Au prime abord, cette déclaration peut paraître convaincante. En effet, le service des chauffeurs et soutiers dans les zones tropicales est singulièrement exténuant, mais il n'en n'est pas seulement ainsi pour les blancs mais également pour les hommes de couleur. Les chinois et les indiens ne sont pas mieux protégés contre les influences néfastes du climat des tropiques que les marins blancs. Dans un préavis, le Docteur Nocht, conseiller médical allemand et autorité dans l'étude des maladies tropicales, a déclaré que la capacité au travail et le

rendement sont diminués dans un climat humide et chaud — et ceci s'applique particulièrement à la navigation dans les tropiques — mais que cette réduction est la même pour les blancs que pour les hommes de couleur et que, si l'on ne réclame pas davantage à bord d'un chauffeur blanc que d'un chauffeur de couleur, le blanc est parfaitement à même de fournir ce travail.

Cette déclaration touche du coup au point essentiel du problème, car les armateurs n'exigent pas le même service des marins de couleur que des marins blancs. Le fait qu'en cas d'emploi de chinois à bord, l'échelle des effectifs est sensiblement augmentée, suffit pour le prouver. Or, les armateurs profitent précisément de cette circonstance pour assurer qu'ils ne trouvent aucun avantage financier dans l'emploi de marins de couleur, étant donné que le total des soldes payées à bord des navires dont l'équipage est composé en partie de main-d'œuvre de couleur intériorisée salariée, n'est pas plus bas que celui payé à bord des navires montés uniquement par des blancs. Voyez, affirmant-ils de façon hypocrite, l'emploi de marins de couleur n'est pas pour nous une question financière, mais simplement une question humanitaire. Cette affirmation peut sembler exacte à première vue, mais elle tourne intentionnellement la question, car les marins ne se soucient pas de savoir si le total des salaires payés aux marins de couleur correspond au montant qui, sinon, serait touché par les marins blancs éliminés de leurs emplois. Ce qui est autrement déterminant c'est ceci: les armateurs avouent par le fait qu'ils augmentent leurs effectifs lors de l'emploi de main-d'œuvre de couleur à bord, que les effectifs actuellement en vigueur pour les équipages composés exclusivement de marins blancs, sont bien trop faibles et que les cas de maladies qui se produisent chez les marins blancs ne trouvent pas leur cause dans une moindre résistance physique, mais dans la surcharge de travail qui dépasse toutes les limites des sentiments d'humanité. En d'autres termes, les armateurs reconnaissent eux-mêmes que les voyages aux tropiques demandent un équipage augmenté, mais ils craignent le surplus de dépenses qui en découlerait et ils solutionnent la question tout simplement en ayant recours à la main-d'œuvre de couleur qui leur coûte moins cher. Lorsqu'on considère la question sous cet aspect, ce sont donc bien des considérations financières qui déterminent les armateurs à enrôler des marins asiatiques.

La conséquence directe de l'emploi de main-d'œuvre colorée à bord des navires est une réduction des possibilités de travail pour les marins blancs, réduction qui se fait sentir d'autant plus douloureusement qu'un grand nombre de marins européens sont déjà menacés du chômage. Ce seul fait oblige déjà à prendre position à l'égard du problème. En outre, il faut tenir compte des répercussions possibles à la longue, car un emploi permanent de marins de couleur pourrait fort bien miner les taux de rétribution actuels des marins. Il s'agit de ne pas perdre de vue ces dangers. Il en résulte que la question de l'emploi des marins de couleur à bord n'est pas pour les marins blancs un problème de races, mais un problème de salaires et que, par conséquent, les marins syndiqués des pays d'occident ne s'opposent pas à l'emploi des travailleurs asiatiques, parce qu'ils considèrent que la profession du marin est une prérogative de la race blanche, mais parce qu'ils estiment que les marins de couleur non syndiqués exercent le même effet dépréciatif sur les salaires des marins blancs que les travailleurs blancs non syndiqués à l'égard de leurs camarades professionnels organisés.

Comment ce danger peut-il être écarté et quelles me-

sures promettent les meilleurs résultats? Tel est le problème qui se pose aux marins blancs. Deux voies semblent entrer en ligne de compte: en premier lieu, il faut tâcher de faire stipuler dans les contrats collectifs qu'un taux unique de rétribution est valable pour l'équipage entier, sans distinction de races; et en deuxième lieu, les marins blancs syndiqués doivent s'efforcer par tous les moyens de gagner les travailleurs de couleur pour l'organisation et doivent appuyer effectivement les organisations syndicales qui existeraient déjà en Chine, aussi bien qu'aux Indes. Cette dernière indication soulève un autre problème qui demande de plus en plus impérieusement à être solutionné et qui intéresse non seulement les marins, mais l'ensemble des travailleurs organisés des pays industriels d'occident. L'ensemble des travailleurs des anciens pays industriels ressent en effet aujourd'hui plus ou moins le contre-coup de la concurrence de la main-d'œuvre inférieurement salariée des pays d'Extrême-Orient. La forme dans laquelle le problème se présente pour les travailleurs des autres industries ne diffère qu'extérieurement de celle qui préoccupe les marins, car, tandis que ceux-ci sont concurrencés par les travailleurs asiatiques personnellement, dans d'autres industries, la concurrence de la main-d'œuvre de couleur se fait sentir par le produit du travail. L'effet est cependant le même. Ici comme là, les possibilités d'emploi pour les travailleurs blancs dont le niveau d'existence et de rétribution est plus élevé, sont compromises et les chances d'une amélioration de leurs conditions de travail sont diminuées. Il ne peut être porté remède à ces dangers de façon effective et efficace que par l'effort commun des travailleurs organisés de l'occident tendant à armer leurs camarades de couleur contre leurs exploiters et à les grouper en de puissants syndicats.

Si, par conséquent, les résultats à obtenir de la deuxième manière indiquée par nous, sont déterminés par la façon dont la classe ouvrière occidentale conçoit et exécute sa tâche, la rédaction des contrats collectifs dans la navigation maritime préconisée par nous est dépendante, d'autre part, de la cohésion organique des marins. Les dangers signalés ne pourront cependant être écartés de façon durable, que si l'on s'engage résolument sur les deux voies que nous venons d'indiquer. (—le).

## A TOUS ÉCHOS.

*Les mesures prises en matière de construction par la Société des chemins de fer allemands.*

La crise aiguë des logements qui s'est produite en Allemagne comme suite à la diminution de la construction d'immeubles pendant les années de guerre et de l'après-guerre, a poussé les chemins de fer à poursuivre une politique active des logements. Au cours des années 1920 à 1925, l'Administration des Chemins de fer a construit elle-même environ 24.000 habitations et en a fait bâtir un nombre environ égal, au moyen de subventions à des particuliers, des sociétés de construction, des communes etc. Un total de 205 millions de marks-or a été dépensé à cet effet pendant les six années en cause. En 1926 ont été construites 500 habitations de la propriété des chemins de fer et 4000 avec l'aide de subventions, ce qui représente une dépense totale de 18 millions de marks-or, dépense qui reste bien au-dessous de la moyenne des années précédentes. Au total, la Reichsbahn possède actuellement 113.000 habitations et environ 45.000 par sa participation à des coopératives etc.

*Les bénéfices de Ford.*

La Ford Motor Company à Detroit (Etats-Unis) a réalisé, au cours des années 1917 à 1924, un total de 526.441.951 dollars de bénéfices nets, ce qui représente une moyenne de 240.284 dollars par journée de travail. Le bénéfice annuel le plus important a été réalisé en 1922 et s'élevait à 115.797.361 dollars.

*Qui sont actionnaires aux Etats-Unis?*

Ces derniers temps, on a pu lire, à maintes reprises, l'affirmation qu'aux Etats-Unis le salariat participait de façon croissante à la fortune totale en actions. On parlait déjà à ce propos d'une démocratie économique progressante et d'une répartition de plus en plus accentuée de la fortune parmi toute la population américaine.

Cette prétendue tendance est réfutée de façon définitive par les calculs établis par M. Lewis Corey, sur la base des statistiques de l'impôt sur les revenus. Il signale que les catégories d'imposables ayant un revenu de moins de 3000 dollars, et qui comprennent surtout des salariés, des fermiers et des commerçants, participaient dans la mesure que voici aux dividendes distribués: en 1918 5,6 % en 1919 5,2 %, en 1920 5,5 % en 1921 13,5 %, en 1922 9,9 %, en 1923 8,4 % et en 1924 7,7 %. La tendance vers une «démocratie économique» a donc depuis longtemps cessé de régner aux Etats-Unis. «Les actions», ainsi M. Corvey, «sont, lorsqu'on fait abstraction des fermiers, pour au moins 95 % le monopole de la classe qui ne fournit pas de travail appointé et de ces 95 %, 79,9 % sont concentrés dans les mains de ceux dont le revenu dépasse 5000 dollars».

#### Une armée rouge.

Lors des élections pour les conseils de soldats de l'armée autrichienne, 11.130 voix furent émises sur les listes de l'Union socialiste et 3770 voix sur celles de l'Union jaune. Les mandats se répartissent à raison de 201 et de 49. Le résultat le plus brillant a été obtenu en Basse-Autriche où 5232 voix rouges furent émises contre 578 voix jaunes. A Vienne, la proportion était de 3394 à 1180.

#### L'énergie mécanique dans l'industrie des transports et des communications.

L'industrie actuelle des transports et des communications est le principal consommateur d'énergie électrique. Selon un tableau, reproduit dans le nouvel ouvrage statistique capital de Woytinski, en 1896 déjà, quatre cinquièmes de la puissance des engins mécaniques de cette époque étaient utilisés dans l'industrie des chemins de fer et de la navigation et un cinquième seulement dans d'autres buts. Le développement entre les années 1840 et 1896 est indiqué par les chiffres ci-après.

La puissance (en 1000 CV) se chiffrait en :

	1840	1850	1860	1870	1880	1888	1896
pour les machines fixes	830	1360	2200	4100	7670	10050	12470
pour les locomotives	490	1940	5710	11740	21240	31980	40420
pour les machines des bateaux à vapeur	330	690	1450	2620	5240	8120	13210
<b>totaux</b>	<b>1650</b>	<b>3990</b>	<b>9380</b>	<b>18460</b>	<b>34150</b>	<b>50150</b>	<b>66100</b>

On constate donc un déplacement continu, en faveur de l'industrie des transports et des communications, de la part prise par diverses industries à la production de l'énergie mécanique, tendance qui s'est certainement affirmée davantage depuis 1896, car, depuis cette époque, le réseau ferré du monde a à peu près doublé, tandis que les navires à propulsion mécanique ont vu quadrupler leur tonnage. En outre, grâce à l'essor de l'automobilisme, la mécanisation du transport sur route est devenue entretemps un fait acquis. Une statistique publiée récemment aux Etats-Unis met en lumière la quantité formidable d'énergie mécanique se rapportant à ce nouveau moyen de transport. Selon ces chiffres, près des trois cinquièmes de tous les chevaux-vapeurs se répartissaient sur les automobiles, tandis que le chemin de fer devait se contenter d'un cinquième environ. Il est hors de doute, évidemment, que la somme de l'énergie mécanique non utilisée dans un but de transport a considérablement augmentée depuis 1896, mais il n'est guère probable que cette augmentation ait marché de pair avec celle qu'on constate dans l'industrie des transports.

#### A qui appartiennent les Etats-Unis ?

Selon une statistique de la Federal Trade Commission, la richesse nationale des Etats-Unis d'Amérique s'élevait en 1922 à 353.000 millions de dollars. M. Benjamin C. Marsh, de la People's Construction League, a établi que cette richesse se répartit comme suit :

250.000 familles (1 %) possédaient	208.270 millions	soit 918.565 millions par famille.
2.761.000 familles (12 %) possédaient	109.430 millions	soit 39.786 millions par famille.
20.101.000 familles (87 %) possédaient	35.300 millions	soit 1.764 millions par famille.

Sur 100 familles, 87 devaient donc se partager un dixième de la fortune nationale, tandis que, d'autre part, 1 pour cent de toutes les familles en possédaient 59 %. Si le calcul est exact, on pourrait conclure à une concentration plus accusée de la richesse en peu de mains, car selon les calculs pour 1915, c'étaient encore 2 pour cent de la population qui possédaient la part de la fortune nationale actuellement réunie dans les mains de 1 pour cent.

## ESPÉRANTO.

#### La T. S. F. et l'espéranto.

Une résolution adoptée à l'unanimité par le Congrès des amateurs tchèques de la T. S. F., tenu à Brunne (Brno), le 30 mai 1926, illustre l'intérêt toujours croissant qui se manifeste pour l'espéranto dans les milieux des amateurs de la T. S. F. Voici le texte de cette résolution :

«Vu la résolution prise par le 1er Congrès de l'Union internationale des amateurs de T. S. F., à Paris le 16 avril 1925, et

vu l'obstacle de la diversité des langues, qui gêne les relations internationales,

nous avons décidé de recommander à tous les amateurs tchèques de la T. S. F. l'étude et l'emploi de l'espéranto, langue auxiliaire facilitant la compréhension mutuelle, soit pour faire des émissions radiotéléphoniques, soit pour faire des comptes-rendus d'articles de journaux et de discours de congrès. La même recommandation est faite pour les relations radiotélégraphiques, dans tous les cas où les correspondants ne sont pas à même de se faire comprendre au moyen d'une langue nationale.»

Une résolution semblable fut adoptée dans le 1er Congrès pansoviétique de la Société des Amis de la T. S. F. à Moscou, recommandant que les cours d'espéranto ainsi que les conférences, émis-régulièrement par les principales stations, soient organisés systématiquement. La résolution contient aussi une recommandation aux revues de la T. S. F. de réserver une page à l'enseignement ou à l'usage pratique de l'espéranto.

I. E. S.

#### L'espéranto comme deuxième langue.

«La multiplicité des langues parlées par les divers peuples du monde constitue, il va sans dire, une entrave à la compréhension mutuelle. A quoi bon dire, tous les hommes sont frères», du moment que je ne suis même pas en mesure de m'entretenir avec un frère de France ou de Russie, quand je me trouve en sa présence. Il ne me comprendra pas, pas plus je ne le comprendrai.

Nous pouvons vaincre cette difficulté en disant: apprenons la langue de nos frères. Seulement — nos frères parlent tant de langues différentes et nous ne pouvons pourtant pas apprendre toutes les langues. Nous devons donc nous entendre pour une langue commune. Cette langue commune doit être composée en sorte qu'aucun peuple ne soit privilégié, elle doit être facile à apprendre, assez facile notamment pour que chaque ouvrier soit à même d'en acquérir la connaissance. Attendu qu'aucune langue nationale n'offre ces avantages, nous devons faire le choix d'une langue neutre. Et il n'est pas besoin d'hésiter longtemps à ce sujet; de toutes les langues projetées, seul l'espéranto a fait preuve de viabilité.

Certes, nous ne serons pas tirés d'affaire avec de simples recommandations. Il est nécessaire que les intentions soient suivies par les actes, que le prolétariat fasse le léger sacrifice de se consacrer à l'étude de l'espéranto. Nous devons nous employer pour que l'espéranto soit enseigné. Mais nous ne pouvons pas attendre que l'espéranto nous soit imposé de par en haut; nous devons faire nous-mêmes dès à présent ce qui est en notre pouvoir pour tirer profit des avantages que nous offre une langue commune.

A. SPROECK dans le *Vorwärts*.

#### Abattons les barrières des langues.

«On raconte toujours beaucoup de nonsens au sujet de l'espéranto. Un rédacteur d'un journal hebdomadaire bien connu fit récemment preuve de son ignorance en écrivant que la langue n'avait rien de la simplicité et de l'énergie nécessaires dans une langue d'usage courant. Elle était compliquée et lourde; c'est ce qui l'a fait tomber dans l'oubli.» Il est manifeste que ce critique n'a jamais utilisé la langue ou assisté à un des congrès annuels où 30 à 40 nations sont représentées et où les débats se déroulent — en espéranto uniquement — sans la moindre difficulté...

L'espéranto est employé dans le monde entier de manières nombreuses pour les énumérer ici. Ses effets bienfaisants se feront sentir de plus en plus lorsqu'on se sera rendu compte, qu'il est ce qu'il prétend être: une langue facile, droite, expressive, souple et moderne qui abolit d'un seul coup les barrières d'un langage non-familier. Aux congrès où elle est la langue officielle, elle a également l'avantage de supprimer la méthode compliquée de la traduction, avec la perte de temps, les accès d'humeur et l'atteinte à l'effet utile que celle-ci comporte.

Une langue internationale ne sera peut-être pas à même d'abolir les antipathies entre nations (plus d'une fois, les nations ayant une langue commune se sont fait la guerre), mais pour les hommes de bonne volonté, elle constitue un lien inappréciable d'échanges de vues et d'amitié. Et ses effets seront peut-être de bien plus vaste portée que nous ne pouvons le prévoir à présent».

BERNARD LONG, dans le *Daily Herald*.

#### L'espéranto dans l'I. T. F.

Un cours d'espéranto vient d'être inauguré dans l'organe de l'Union suédoise du personnel de la locomotive.

#### L'espéranto dans les écoles en Grèce.

Le Gouvernement grec a rendu le 28 octobre un décret prévoyant l'inscription de l'espéranto comme matière d'enseignement au programme des écoles.

#### Voyage d'études à l'aide de l'espéranto.

Trois employés des chemins de fer finlandais ont fait, encouragés par une subvention du Gouvernement, un voyage à travers 15 pays européens, voyage au cours duquel ils n'ont eu recours qu'à l'espéranto comme langue étrangère. Ils ont été très satisfaits des résultats de cet essai.