



ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAIT DEUX FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE

**AMSTERDAM-PAYS-BAS
61, VONDELSTRAAT
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
INTRANSFE-AMSTERDAM
TÉLÉPHONE 80186**

SOMMAIRE.

La section des ports et docks de l'I. T. F.	17
Un devoir de solidarité et de défense personnelle	18
Communications du Bureau	18
Contre le fascisme.	21
Cheminots:	
Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans différents pays (Allemagne)	19
Les décisions de la commission consultative des cheminots	20
Ouvriers du Transport:	
La concentration des entreprises berlinoises de transports en commun	22
Dans les ports d'Afrique du Nord (III)	23
Tramways:	
Notices.	21
Dockers:	
La réunion de la commission consultative de la section des ports et docks	24
Automobilisme:	
Notices.	24

La section des ports et docks de l'I. T. F.

Grâce à la création, dans le cadre de l'I. T. F., de sections pour les différentes catégories de travailleurs des transports groupés dans notre Internationale, sections jouissant d'une certaine autonomie, la collaboration réciproque au sein de l'I. T. F. se développe graduellement en un travail pratique commun qui acquiert une signification internationale de plus en plus grande.

La dernière session de la Commission consultative de la section des ports et docks marque, à cet égard également, une nouvelle étape sur la voie vers la solidarité et l'unité internationales des ouvriers des ports au sein de l'I. T. F. Attendu que, à cause du chômage sévissant dans la plupart des ports européens, le moment auquel se sont réunis les représentants des organisations de dockers n'était pas des plus favorables et qu'il est impossible d'engager des mouvements directs de grande envergure, la commission dut se limiter à un travail préparatoire en vue d'actions futures à engager dans un avenir plus ou moins proche. Nous espérons fermement que cet avenir ne sera pas éloigné.

À côté des mesures préparatoires tendant à pouvoir agir énergiquement en faveur des intérêts des dockers, lors des prochains débats sur la nécessité d'une législation internationale de protection des travailleurs des ports et docks, à côté de la décision de réunir une documentation qui donne une image aussi complète que possible des conditions de travail en vigueur dans les principaux ports et qui puisse servir de base et de directive dans les luttes nationales et internationales à venir, il faut signaler avant tout la décision prise par la commission par rapport à la lutte des dockers finlandais.

Après une grève de plus de sept mois pour la défense de ses droits les plus élémentaires, l'organisation des ouvriers des ports finlandais est toujours sur la brèche, sans avoir cédé ni faibli, prête et disposée à reprendre la lutte au printemps prochain, lorsque les ports finlandais seront de nouveau libres de glace. Ce dont elle a besoin et ce qu'elle attend, c'est, de la part des organisations-sœurs d'autres pays, un appui plus énergique et plus effectif que celui accordé jusqu'à présent.

Nous sommes confiants que l'appel adressé par la conférence aux organisations adhérentes n'aura pas été lancé inutilement. Il est vrai que la puissance de l'I. T. F. et des groupements affiliés a ses limites, mais le passé est là pour témoigner que, dans l'I. T. F., la solidarité internationale n'est pas un vain mot.

La lutte des dockers finlandais doit être gagnée; elle peut être gagnée et elle le sera, si le secours demandé est accordé aux grévistes.

UN DEVOIR DE SOLIDARITE ET DE DÉFENSE PERSONNELLE

Les cheminots allemands et le problème des réparations

La durée d'application du règlement provisoire (plan Dawes), mis en vigueur par les accords de Londres de 1924, touchant à sa fin, les experts se sont réunis à Paris le 11 février, pour élaborer un règlement définitif des réparations à payer par l'Allemagne.

Ce ne sont pas seulement les intérêts de l'Allemagne, en tant que pays, qui sont en jeu. Nous osons affirmer que les intérêts vitaux de la classe ouvrière du monde entier sont touchés par les délibérations et décisions de Paris.

Si, de même qu'il a été le cas jusqu'à présent, des charges sont imposées à l'Allemagne qui, dans l'ordre social actuel, pèseraient avant tout sur la classe ouvrière et aviliraient le niveau de vie de celle-ci, il est certain que le sort des travailleurs d'autres pays s'en ressentirait à son tour.

A l'heure qu'il est, l'Allemagne doit payer en réparations environ 2 $\frac{1}{2}$ milliards de marks-or par an. Eu égard au fait que les sources de revenus de l'économie allemande sont alimentées presque exclusivement par l'exportation de produits industriels, il appert que le maintien d'une telle charge pour une durée plus ou moins longue, signifierait un abaissement permanent des frais de production comportant une dépression du niveau social, et mettrait l'industrie allemande en mesure de livrer une concurrence féroce sur tous les marchés étrangers, avec toutes les conséquences funestes que pareille concurrence entraînera forcément pour les ouvriers d'autres pays.

Jusqu'à présent, l'Allemagne a payé ses dettes en contractant toujours de nouveaux emprunts à l'étranger. Poursuivre cette méthode signifierait livrer l'ensemble de l'industrie allemande au capitalisme étranger, chose qui ne manquerait pas non plus de faire sentir son contre-coup dans de nombreux pays. Si le mou-

vement ouvrier international s'efforce par conséquent d'influencer le règlement définitif des réparations en faveur des travailleurs allemands, ce n'est pas seulement compréhensible, mais encore un travail qui s'impose.

Partie du mouvement syndical international, l'I. T. F. ne peut, par rapport à ces problèmes d'ordre général, faire davantage que s'acquitter de la tâche dont la chargera le mouvement général. Il est certain qu'elle ne se soustraira pas à son devoir, si la F. S. I. fait appel à la classe ouvrière pour la sauvegarde de ses intérêts dans une question de cette importance.

Il y a, toutefois, un aspect du problème dans lequel un devoir direct incombe à l'I. T. F. Les chemins de fer allemands jouent un rôle important dans la réglementation imposée à l'Allemagne. Soustraits à l'exploitation de l'Etat, ils doivent annuellement produire un milliard de marks-or.

A notre Congrès de Paris de 1926, le camarade Scheffel a déjà dépeint de façon éloquente, les conséquences de l'application du plan Dawes pour le personnel des chemins de fer allemands: atteinte aux droits acquis, avilissement des conditions de travail, rationalisation à outrance, entraves à la lutte syndicale.

Scheffel fut suivi à la tribune par des délégués d'autres pays qui vinrent signaler au congrès les conséquences défavorables pour leur pays du règlement des paiements allemands. Et ce fut à l'unanimité des voix que le Congrès se déclara pour une révision des règlements en faveur des camarades allemands.

A présent, à l'occasion du règlement définitif de la question des réparations, le moment est venu — après ce qui a été tenté après le Congrès de Paris — de

traduire par des actes les paroles de solidarité.

L'I. T. F. ne peut pas se mêler des problèmes politiques généraux qui se rattachent à la question des réparations. Pas plus ne voulons-nous nous occuper du montant des sommes à payer et du système de paiement en général. Nous devons cependant signaler le fait que ce sont les cheminots d'Allemagne qui doivent tout particulièrement porter les charges du règlement actuel et se voient préjudiciés dans leurs intérêts matériels et rognés dans leurs droits, toutes choses qui ne manquent pas de faire sentir leur contre-coup sur les conditions des cheminots d'autres pays. Voilà pourquoi il est de notre tâche, de notre *devoir* même, de nous employer dans la mesure de nos forces pour leur venir en aide. Il faut que la loi sur les chemins de fer allemands soit remplacée par un règlement qui — les montants des réparations une fois fixés — libérera les cheminots allemands de la position d'otage où ils se trouvent à présent.

Des mesures ont été prises par l'I. T. F., d'une part pour chercher à exercer de l'influence dans le sens désiré au sein du Comité des Experts réuni à Paris et d'autre part, pour saisir de notre demande les gouvernements entrant en ligne de compte. Nous reviendrons la-dessus dans un prochain article.

Toutefois, nous appelons dès à présent, l'attention de toutes les organisations affiliées sur cette question importante, afin que tout soit mis en œuvre pour obtenir une solution satisfaisante.

C'est un devoir de solidarité à l'égard de nos camarades allemands; ce sera en même temps, de la part des cheminots des autres pays un acte d'intérêt personnel bien compris.

N. N a t h a n s.

Communications du Bureau.

Changement d'adresse.

Le siège du Syndicat des agents des tramways de Riga (Lettonie) a été transféré de Brivibas iela 171, à *Brunivieku iela 33, II, Riga*, dans l'immeuble de la Centrale syndicale nationale.

Effectifs au 1er janvier 1929.

Il nous sera agréable de recevoir aussi rapidement que possible les données demandées par nous concernant les effectifs des organisations adhérentes au 1er janvier 1929 et leur situation financière.

Questionnaires concernant le personnel des services administratifs et les télégraphistes aux chemins de fer.

Les organisations n'ayant pas encore répondu aux questionnaires sus-visés sont priées de le faire sans délai. A la suite des délibérations qui eurent lieu à Prague, un petit questionnaire complémentaire sur les conditions du personnel des cadres et des services administratifs sera expédié.

La conduite des locomotives par un seul homme. — Les accidents de chemins de fer et la compression des effectifs.

En exécution des décisions prises à Prague, des questionnaires sur les deux points sus-visés

seront expédiés aux organisations adhérentes. Une lettre a été adressée au Bureau international du Travail au sujet de la conduite des locomotives par un seul homme. Nous comptons sur le concours de tous.

Congrès.

Fédération nationale des syndicats maritims, les 14, 15 et 16 février à Paris;

Association danoise du personnel du service général, 15 février et jours suivants à Copenhague;

Union des conducteurs d'automobiles de Tchécoslovaquie, les 2 et 3 mars à Prague;

Fédération des ouvriers des transports d'Espagne, 1er avril et jours suivants à Madrid.



CHEMINOTS

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

IV. Le droit de grève. (Continuation.)

Bien que la grève comporte de grands risques, ces conceptions juridiques créent une situation tout juste supportable pour un mouvement syndical puissant.

Pour les cheminots, il y a cependant autre chose. Environ la moitié de l'ensemble du personnel des chemins de fer sont des «fonctionnaires» (Beamte). La notion de ce que c'est qu'un fonctionnaire dépasse de beaucoup le cadre des quatre murs d'un bureau. Tous les agents accomplissant un travail important pour l'exploitation : sur les locomotives, dans les cabines de manœuvres et de signalisation, ainsi que sur les trains, sont presque exclusivement des fonctionnaires. Beaucoup d'agents des manœuvres, les brigadiers de manœuvres, les chefs du mouvement, le personnel de surveillance de la voie, les contrôleurs de gare sont également tous des fonctionnaires.

Or, l'Etat bismarckien a su, par mille liens, s'attacher les fonctionnaires. Une tradition s'est établie pour eux qui, après une courte interruption, s'est ultérieurement développée sous la République. Voici ce que déclara, le 20 février 1928, un ministre prussien :

«Le statut du fonctionnaire est un statut de fidélité. Vu que, sans les fonctionnaires, l'Etat ne peut pas mener une vie ordonnée et n'a pas même le moyen d'exprimer sa volonté, il faut qu'il passe avec les fonctionnaires une convention qui les oblige à un entier dévouement au service de l'Etat. Le serment que doit prêter le fonctionnaire est une manifestation de la fidélité qu'il doit à l'Etat. Les dispositions essentielles du statut des fonctionnaires font nettement ressortir le caractère spécial de leur position. En considération du devoir qui leur incombe vis-à-vis de la communauté, les fonctionnaires sont privés du droit de cesser arbitrairement leurs fonctions. En vertu de cette conception, un grand nombre d'entre eux sont nommés à vie et ne peuvent être licenciés que par une procédure disciplinaire légalement réglée. En outre, la loi prévoit, et la constitution garantit de façon expresse, les droits du fonctionnaire à un traitement déterminé, à une pension de retraite, de même qu'à une pension pour sa veuve et ses orphelins. En considération de ce régime spécial de droits et d'obligations, un fonctionnaire, par un acte de grève, viole son serment et manque à son devoir professionnel. Il convient de considérer la grève

comme une absence inexcusée du service et elle fait perdre, par conséquent, au fonctionnaire le droit à son traitement pour la période pendant laquelle il a déposé le travail. Le fonctionnaire doit en outre s'attendre à ce qu'une procédure disciplinaire tendant à un licenciement du service, soit ouverte contre lui.»

Deux mois plus tard, le ministre de l'Intérieur du Reich déclara ce qui suit : «Au sujet du droit de grève des fonctionnaires, la conception du gouvernement du Reich est identique à celle du gouvernement prussien.»

Toujours à nouveau, on retrouve cette déclaration. Le 8 décembre 1920, elle est étendue en ces termes : «Le gouvernement du Reich ne peut reconnaître aucune différence entre l'absence du lieu de travail, la grève et le travail selon les règlements (résistance passive).»

Lorsqu'en janvier 1922, un syndicat de fonctionnaires *) présenta des revendications sous forme d'un ultimatum comportant une menace de grève, le ministre des Communications répondit par un décret interdisant de façon expresse toute grève de fonctionnaires. Le jour du déclenchement de la grève, le décret fut confirmé par un arrêté du Président de la République. Le préfet de la police de Berlin donna en même temps l'ordre que *toutes les sommes destinées à soutenir la grève devaient être confisquées*. Le gouvernement édicta alors des «directives pour les mesures disciplinaires à prendre contre les fonctionnaires ayant participé à la grève» et on n'a pas manqué de faire usage de ces directives.

L'arrêté rendu en février 1922 par le président du Reich a été abrogé depuis. A part cela, la situation est inchangée. La transformation des chemins de fer de l'Etat en une compagnie de chemins de fer n'y a rien modifié. De fonctionnaires «directs», les fonctionnaires sont devenus simplement des fonctionnaires «indirects» du Reich.

Pratiquement parlant, la situation est à présent celle-ci : les ouvriers, c'est-à-dire le personnel des ateliers et de l'entretien de la voie, ont le droit de grève et la majorité des travailleurs des chemins de fer, à qui incomberait l'action prin-

*) La Fédération nationale des fonctionnaires et aspirants (Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter) à laquelle le personnel de la locomotive adhère à cette époque.

cipale en cas de grève, ne disposent pas de ce droit. En fin de compte, il s'agit toutefois là aussi, d'une question de force. Un syndicat puissant et les membres fonctionnaires de celui-ci, ont la possibilité de ne pas se soucier des dispositions légales.

V. Les organisations du personnel.

Le mouvement syndical allemand est divisé selon trois orientations : les syndicats libres, les syndicats chrétiens et les syndicats démocrates. Les syndicats appartenant à chacune des trois tendances sont fédérés en des organisations centrales.

Les organisations centrales du mouvement syndical libre sont les suivantes :

- 1° Confédération générale des syndicats allemands;
- 2° Fédération générale des employés;
- 3° Fédération générale des fonctionnaires.

Une convention existe entre ces trois organisations.

Le mouvement chrétien se subdivisait jusqu'en 1926 en les trois organisations centrales suivantes :

- 1° Fédération allemande des syndicats chrétiens;
- 2° Fédération allemande des syndicats d'employés;
- 3° Fédération allemande des syndicats de fonctionnaires.

Ces trois organisations étaient groupées dans la Centrale des syndicats chrétiens dont la Fédération des syndicats de fonctionnaires s'est retirée le 8 octobre 1926.

Le mouvement syndical démocratique (Hirsch-Dunker) comprend les groupements suivants :

- 1° Fédération des syndicats Hirsch-Dunker (organisation centrale);
- 2° Union des syndicats d'employés (organisation centrale);
- 3° Union générale des cheminots;
- 4° Fédération des employés de la finance;
- 5° Ligue des associations de fonctionnaires (organisation centrale).

Tous ces groupements sont réunis en la Ligue des associations d'ouvriers, d'employés et de fonctionnaires.

A côté des groupements de ces trois tendances, il existe un mouvement syndical de fonctionnaires plutôt neutre au point de vue politique et confessionnel. Font partie de ce mouvement les organisations ci-après :

- 1° Fédération centrale des fonctionnaires de la Reichsbahn (fédération de 16 syndicats);
- 2° Six syndicats de fonctionnaires de l'administration des postes;
- 3° Treize syndicats de fonctionnaires d'autres administrations du Reich;
- 4° Dix-huit syndicats de fonctionnaires des administrations des Etats;
- 5° Six organisations de fonctionnaires municipaux;
- 6° Quatre organisations de personnel enseignant.

Tous ces groupements sont réunis en la Fédération des fonctionnaires alle-

Les décisions de la Commission consultative des cheminots.

Dans sa récente réunion, la Commission consultative de la section des cheminots a adopté les résolutions ci-après concernant la conduite des locomotives par un seul homme et la sécurité aux chemins de fer, de même qu'une déclaration sur la question de l'attelage automatique. Une proposition de l'Union des cheminots danois fut renvoyée sans débats au secrétariat de l'I.T.F. Elle se rapporte à l'ouverture d'une enquête concernant les mesures de protection à prendre contre le danger d'accidents aux services des manœuvres et de l'entretien de la voie. Sur la proposition de l'Association des employés des chemins de fer anglais, il fut décidé d'ouvrir une enquête concernant le groupement syndical des fonctions intellectuelles parmi le personnel des chemins de fer. La Commission consultative décida pour terminer qu'une délégation se rendrait auprès du Directeur du Bureau international du Travail, afin d'examiner avec lui les questions encore en suspens. Furent désignés pour faire partie de cette délégation : Bratschi (Suisse), Jarrigion (France) et Nathans (secrétaire).

**

Déclaration concernant l'attelage automatique.

La Commission consultative de la section des cheminots de l'I.T.F. siégeant à Prague, les 23 et 24 janvier 1929, et représentant plus d'un million de cheminots, prend acte avec satisfaction de la décision prise par la Conférence internationale du Travail concernant la création d'une commission mixte chargée d'examiner la question de l'introduction de l'attelage automatique.

La Commission se déclare d'accord avec l'affirmation que les statistiques surannées ne sont pas, sans réserves, appropriées pour juger les questions des temps modernes et qu'une amélioration et uniformisation internationales en sont indispensables. Toutes défectueuses qu'elles soient, les statistiques actuelles ne permettent pas toutefois de douter de l'efficacité de l'accouplement automatique, tant en ce qui concerne les dispositifs de traction que les boyaux de freinage et de chauffage.

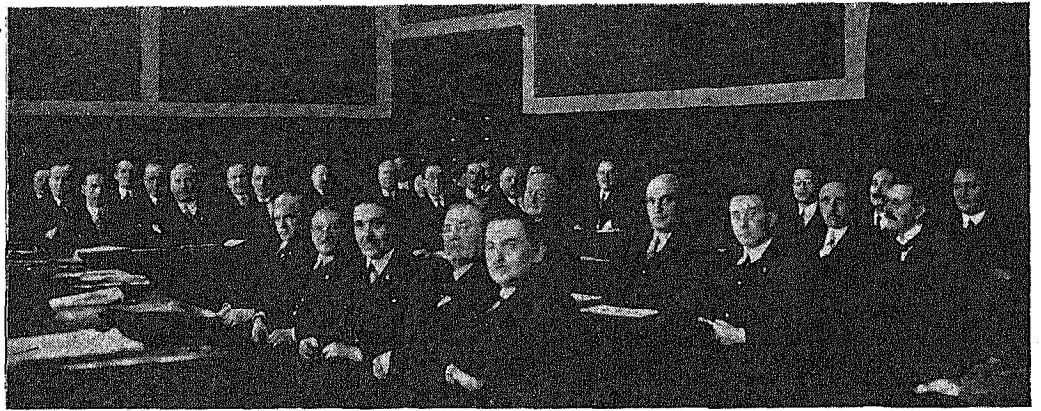
Il s'agit simplement aujourd'hui d'une question de bonne volonté. Un nombre d'inventeurs et d'industriels sont prêts à appliquer partout dans la pratique

mands. Le 8 octobre 1926, la Fédération chrétienne des syndicats de fonctionnaires qui comprend 24 syndicats (dont 18 du personnel des chemins de fer) a adhéré à cette Fédération.

Les organisations syndicales du personnel des chemins de fer sont représentées dans les groupements syndicaux suivants :

	Effectifs :
Fédération générale des syndicats allemands	184.000
Fédération générale des fonctionnaires	50.000
Centrale des fédérations de syndicats chrétiens	40.000
Ligue des associations d'ouvriers, d'employés et de fonctionnaires	50.000
Fédération des fonctionnaires allemands	250.000

Le syndicat des mécaniciens allemands qui groupe 70.000 membres est entièrement indépendant. (à suivre).



La commission consultative des cheminots.

ce qui fut possible en Amérique, au Japon et ailleurs, et à surmonter les difficultés d'ordre technique.

Vu que le point de vue hostile du patronat s'est déjà manifesté à maintes reprises, les délégués gouvernementaux dans la Commission auront à jouer le rôle d'arbitres. On sait que les employeurs n'attendent pas sans rien faire, qu'ils sachent quels gouvernements siégeront dans la commission; pas plus ne leur est-il indifférent par qui ces gouvernements seront représentés.

Une grave responsabilité pèse sur les gouvernements. Toujours, il s'est produit dans l'histoire industrielle que les gouvernements ont dû, en triomphant de la résistance patronale, protéger par la voie législative les classes laborieuses contre des dangers professionnels évitables. Un devoir analogue leur incombe dans la question de l'attelage automatique. Si les gouvernements partagent le point de vue hostile du patronat, il est certain que les travailleurs du rail et l'opinion publique accuseront ces gouvernements de négliger leur devoir.

La Commission consultative invite les organisations adhérentes à rappeler aux gouvernements de leurs pays respectifs leur haute responsabilité et à s'employer pour obtenir des garanties afin que la composition de la Commission internationale soit, avec le concours des gouvernements, telle qu'un travail objectif devienne possible.

La Commission consultative estime qu'assez de vies humaines ont été sacrifiées et que, le plus tôt il sera apporté remède au danger auquel sont exposés journellement les cheminots, le mieux cela vaudra. Elle réclame avec instance la constitution prochaine de la Commission dont la création fut décidée par la Conférence internationale du Travail et émet l'espoir que l'on n'attendra pas l'expiration du délai de fin 1929, fixé pour cette convocation.

Le secrétariat de l'I.T.F. est mandaté pour entreprendre les démarches voulues afin que, dans la prochaine session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail, la question de la constitution de la Commission mixte soit examinée à nouveau et que la manière de voir de l'ensemble des travailleurs des chemins de fer y trouve son expression.

**

Résolution sur la sécurité.

La Commission consultative de la section des Cheminots de l'I.T.F. réunie à Prague les 23 et 24 janvier 1929,

Ayant entendu les renseignements fournis par le secrétariat et les déclarations faites par plusieurs de ses membres, s'émeut de la fréquence des accidents graves survenus ces dernières années dans le trafic ferroviaire, notamment dans les pays où «rationalisation» est en ordre principal synonyme de réductions de personnel et de sabotage ou d'abolition pure et simple de la journée de huit heures;

Considérant qu'il serait d'un haut intérêt syndical et public de déterminer quelles mesures de rationalisation sont particulièrement génératrices d'accidents; Recommande au secrétariat de l'I.T.F.:

- a) d'étudier dans quelle mesure, il y a relation de cause à effet entre les réductions des effectifs, le surmenage et la situation économique du personnel d'une part, et les grands accidents de chemins de fer d'autre part,
- b) de publier au fur et à mesure de leur préparation, les résultats de ces études.

Résolution sur la conduite de locomotives et automotrices par un seul homme.

La Commission consultative de la section des cheminots de l'I.T.F., siégeant à Prague les 23 et 24 janvier 1929,

Estime que les expériences acquises avec le système de conduite de locomotives et automotrices par un seul homme justifient de sérieuses inquiétudes au sujet de la sécurité du trafic ferroviaire. Sous la pression de la concurrence des transports sur route, la densité du trafic est augmentée, ce qui entraîne une augmentation des dangers d'accidents. Les conséquences de cette augmentation des chances d'accidents ne peuvent d'être atténuées que par des perfectionnements techniques qui sont loin d'avoir été appliqués partout. Il faut constater que les chemins de fer essaient de satisfaire aux nécessités modernes du trafic par des installations, des méthodes et un matériel d'exploitation surannés et qu'ils ne se décident à adopter des innovations qu'à la suite d'avertissements graves.

La Commission considère qu'il est inconciliable avec le souci pour la sécurité de la vie et des biens du public usager des chemins de fer, aussi bien que du personnel roulant et sédentaire, d'augmenter encore les sources d'accidents déjà existantes, en faisant conduire des locomotives et automotrices par un seul homme. Le dispositif de sécurité ne peut prévenir qu'un seul des dangers, c'est-à-dire qu'il peut empêcher qu'un train privé de son pilote se lance à sa perte. Encore ne parvient-il à ce danger que dans une mesure restreinte. En régime de conduite par un seul homme, beaucoup de cheminots assurent leur service en ce faisant des scrupules.

La Commission prend connaissance avec satisfaction de la décision prise par la Conférence internationale du Travail tendant à ce qu'une enquête soit ouverte sur la question. Pour exécuter cette décision, non seulement à la lettre, mais encore selon son esprit, il est nécessaire que la Conférence internationale du Travail s'occupe à nouveau de cette question et cela, en se fixant comme but la seule solution possible: interdiction, pour des raisons de sécurité, de la conduite par un seul homme de locomotives et d'automotrices au service des chemins de fer.

La Commission fait appel au Bureau international du Travail, pour que, pendant le temps encore disponible, il entame et mène à bonne fin l'enquête afin que la question puisse être inscrite à l'ordre du jour de la Conférence inter-



La réunion de Prague.

nationale du Travail de 1930, ce qui sera d'autant plus facilement réalisable que le Bureau dispose déjà d'une documentation assez importante et que le domaine d'investigation est restreint.

Le secrétariat de l'I.T.F. est mandaté pour soumettre au Bureau international du Travail la liste de questions établie comme un résultat des présentes délibérations et pour solliciter que soient consultées les organisations de cheminots les plus représentatives des pays dans lesquels sera effectuée l'enquête.

L'attention des organisations affiliées est cependant attirée sur le fait que la pression syndicale et politique sur les pouvoirs publics ne devra pas faiblir et qu'à défaut de décisions officielles internationales, des solutions nationales pourront également être de nature à secourir les efforts des travailleurs du rail pour la sauvegarde de la vie et des biens des usagers aussi bien que du personnel des chemins de fer.

L'attelage automatique en Australie.

Le gouvernement de l'Etat de Victoria a chargé une Commission de l'étude du problème des transports. Nous lisons dans le rapport de cette commission que les membres sont convaincus de la nécessité d'une accélération de l'introduction de l'attelage automatique et estiment que les facteurs ci-après plaident en faveur de l'urgence de ces travaux :

a) Les dispositifs de traction actuellement en usage ne sont pas assez résistants pour l'augmentation constante de la charge des trains, ce qui conduit à de fréquentes ruptures d'attelage;

b) L'existence de l'attelage à vis à côté de l'attelage automatique, est anti-économique et entrave un service régulier;

c) Pendant la période de transition, les tampons latéraux doivent être maintenus sur les véhicules à côté des dispositifs d'attelage du milieu et ils constituent un danger pour le personnel des manœuvres d'un même qu'un poids mort superflu;

d) L'introduction de l'attelage automatique faciliterait considérablement le passage de véhicules en Australie du Sud et vice-versa.

La Commission recommande par conséquent instamment que les fonds voulus soient mis à disposition, afin que l'équipement des véhicules par l'attelage automatique, puisse se faire plus rapidement.

Ouverture et fermeture automatique des portes de foyer.

Les syndicats américains des mécaniciens et des chauffeurs, graisseurs et similaires réclament depuis plusieurs années le perfectionnement des locomotives par l'installation d'un système automatique d'ouverture et de fermeture des portes de foyer. Grâce à leurs efforts pour la protection de la vie et de la santé des agents de la locomotive, ils ont réussi à obtenir qu'une recommandation officielle dans ce sens soit soumise à la commission de la circulation. L'adoption de cette recommandation obligerait les compagnies de chemins de fer à équiper avant 1931 toutes les locomotives d'un dispositif automatique pour l'ouverture et la fermeture des portes de foyer.

La commission de la circulation a qualifié, selon la loi, pour décider l'application de la recommandation. L'organe de l'Union des mécaniciens américains écrit à ce sujet: «La commission adoptera la proposition, si l'on peut attendre du dollar tout puissant une protection pratique de la vie humaine.»

L'installation du poste du mécanicien.

La mise en service de nouvelles locomotives sur les chemins de fer belges donne lieu à l'organe du Syndicat National des cheminots de Belgique d'écrire ce qui suit:

«Le personnel n'entend pas discuter la conception technique des moteurs nouveaux, mais devant le surcroît de chauffe qui se traduira fatalement en fatigues et devant les exigences en matière de régu-

larité, il voudrait dire un mot au sujet de l'équipement de ces locomotives. Le personnel demande :

1° Qu'il soit prévu un siège pour le machiniste et le chauffeur, afin que, dans la mesure du possible, ils puissent éviter de contracter des varices dues aux multiples trépidations subies dans la position debout;

2° De disposer chacun d'une tablette sur laquelle ils pourront déposer leur nourriture;

3° Un réchaud destiné à la préparation du repas;

4° Un porte-montre éclairé la nuit;

5° Que la marquise, durant les mauvais temps, puisse se fermer au moyen d'un rideau solide;

6° Que la locomotive soit munie d'un appareil permettant le contrôle aisé de l'allure;

7° L'éclairage électrique de la marquise, ainsi que des disques avant et arrière;

8° Des coffres suffisants pour contenir les vêtements, la nourriture et l'outillage.

Il va de soi que ces désirs valent autant pour les machines en service que pour celles qui vont être mises en construction.»

Les salariés de l'Etat norvégien gagnent un procès!

Lorsque le Parlement norvégien eut décidé, fin 1927, une réduction des salaires de 10% plusieurs syndicats ont porté plainte contre l'Etat pour rupture de parole. Après des atermoiements interminables, le jugement a finalement été rendu, le 4 février dernier. Le tribunal a déclaré que la réduction était en contradiction avec les promesses antérieures et l'a déclarée invalable. L'Etat a été condamné à rembourser toutes réductions de salaires pratiquées depuis le 1er janvier 1928, augmentées des intérêts.

Une bonne nouvelle des Balkans.

Nous venons de recevoir de Roumanie la communication suivante:

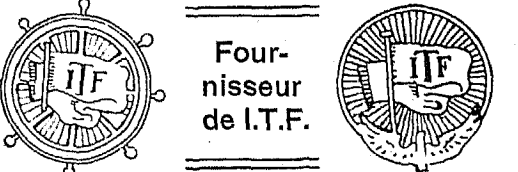
Le 3 février dernier a eu lieu à Bucarest, dans l'immeuble de la Confédération Générale du Travail — où se trouve aussi le siège social de l'Union des ouvriers des ports et des transports de Roumanie — un premier congrès de cheminots. Y ont participé 27 délégués représentant 25 organisations locales de cheminots.

Les débats qui ont duré toute la journée et la nuit, se terminèrent par la constitution de l'Union générale des syndicats et associations de cheminots de Roumanie. Le Congrès décida l'adhésion à la C.G.T. roumaine, affiliée à la F.S.I. L'appel aux cheminots de serrer les rangs dans la nouvelle organisation se termine par ces mots: «Vive l'Internationale d'Amsterdam!»

Nous avons la conviction qu'à bref délai l'I.T.F. comptera, à côté de l'Union des ouvriers des ports et des transports, une organisation roumaine de plus: l'Union des cheminots de Roumanie.



BANNIÈRES ET INSIGNES



Adresser commandes au secrétariat de l'I. T. F.

Contre le fascisme.

Sous la présidence de Henri Barbusse, le penseur et auteur bien connu, un Comité d'initiative du Congrès international antifasciste a été créé. Ce Comité vient d'adresser au monde civilisé un appel ardent l'invitant à engager la lutte contre le fascisme, sans tenir compte de divergences d'opinions politiques ou philisophiques, et de mener cette lutte non seulement en Italie, mais encore dans les pays balkaniques, en Pologne etc. Par une action internationale devront être brisés les liens par lesquels les gouvernements fascistes ont enchaîné la vie intellectuelle. Un congrès international, qui aura lieu à Berlin les 9 et 10 mars prochain, sera l'introduction à la lutte.

L'appel de Barbusse a trouvé un écho en Allemagne. Heinrich Mann, Ernst Toller, Magnus Hirschfeld et beaucoup d'autres personnalités connues se sont mis à l'œuvre pour ce congrès et ont chargé un secrétariat (Berlin L. O. 43, Neue Königstrasse 80 A.) du travail de propagande. Si un pareil congrès international ne peut pas renverser un gouvernement, il servira en tous cas à secouer la conscience mondiale et à faire éclater la honte qu'il y a à subir plus longtemps cette offense à la civilisation.

De l'organe de l'Union des cheminots allemands du 10 février 1929.

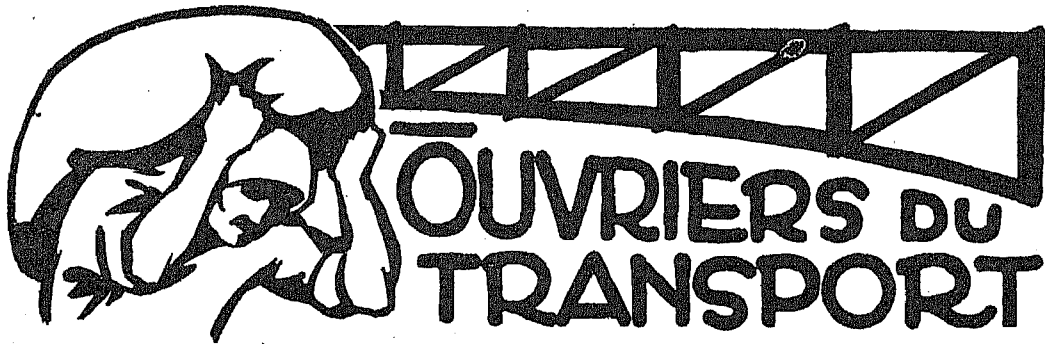


Résiliation des contrats collectifs nationaux pour les chemins de fer secondaires allemands.

Par une lettre datée du 14 décembre dernier, l'Association patronale allemande des tramways et chemins de fer secondaires et d'intérêt local a résilié pour le 31 mars, alléguant la situation économique défavorable et la concurrence des transports automobiles, les contrats collectifs nationaux conclus avec les organisations de ses salariés. Les organisations du personnel ont répondu le 19 décembre qu'elles avaient depuis longtemps l'intention de dénoncer les contrats, attendu que les conditions de travail et de salaires qu'ils prévoient leur avaient semblé dès le début insuffisantes et qu'elles étaient décidées par conséquent à saisir la première occasion qui s'offrirait pour entamer des pourparlers à l'effet d'obtenir des améliorations pour le personnel intéressé. La lettre ajoute que la situation économique des entreprises ne semble pas exclure la possibilité d'améliorations. Dans une lettre complémentaire, la Fédération allemande du Trafic insiste pour que les salaires des catégories de travailleurs dont il s'agit soient assimilés à ceux des agents de la Reichsbahn et demande qu'avant l'ouverture des pourparlers, la capacité de paiement des chemins de fer secondaires soit examinée d'un commun accord. Les négociations commencèrent le 5 et 6 février.

Augmentation des salaires des agents des tramways de St. Louis (Etats-Unis).

Les wattmen et receveurs du Illinois Traction System de Saint-Louis au nombre de 1500, viennent d'obtenir une majoration de leurs salaires horaires de 7 cents $\frac{1}{2}$. Les wattmen et receveurs au service voyageurs touchent à présent 70 cents par heure, les agents du service-marchandises ont 75 cents, tandis que les conducteurs d'autobus montés par un seul homme gagnent 66 cent $\frac{1}{2}$ par heure.



La concentration des entreprises berlinoises de transports en commun.

Le problème de la coordination des moyens de transport, étroitement lié à celui de la concurrence que les différents moyens de transport se livrent les uns aux autres, est un des problèmes qui préoccupent l'opinion publique et réclament impérieusement une solution.

Nous considérons que les organisations ouvrières ont le devoir d'étudier ces questions d'intérêt général. Aussi avons-nous à maintes reprises fait mention des problèmes découlant de la concurrence que les transports automobiles livrent aux chemins de fer et aux tramways. Nous nous en sommes occupés également dans nos congrès et la solution préconisée par nous était toujours celle d'une concentration des différentes entreprises de transports entre les mains des pouvoirs publics, comme étant la solution qui protège le mieux les intérêts des travailleurs, aussi bien que de la communauté. Dans le domaine des transports en commun urbains, ce sont les municipalités qui doivent prendre l'initiative. A cet égard, la ville de Berlin vient de nous donner un exemple qui mérite toute notre attention. A Londres aussi, la question est d'actualité en ce moment. Avec l'accroissement formidable de la circulation dans tous les grands centres, d'autres villes se verront forcément placées devant des problèmes analogues. Nous suivrons ce développement avec attention et ne manquerons pas d'en informer nos lecteurs au fur et à mesure que des solutions interviendront.

Dans sa séance du 13 novembre dernier, le Conseil municipal de Berlin a adopté à l'unanimité, sauf les voix des communistes, la proposition du collègue échevin concernant la coordination des trois entreprises de transports urbains en une entreprise unique, la «Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft» (Société des transports en commun berlinois).

Un premier pas sur cette voie avait été fait dès 1927. Dans le courant de cette année une communauté d'intérêts avait en effet été créée entre les trois entreprises en cause, la compagnie municipale des tramways, celle des chemins de fer souterrains et surélevés et celle des autobus. Elle se traduisait dans la pratique par l'introduction d'un tarif unique, donnant

droit, au prix de 20 pfennigs, à une course avec correspondance sur un des trois moyens de transports. L'uniformisation fut complétée par la suppression de la 3ème classe sur le chemin de fer souterrain, il n'y avait donc plus qu'une classe unique sur toutes les entreprises urbaines de transports en commun. (Il convient de mentionner ici que la concentration dont nous parlons n'englobe pas les chemins de fer de ceinture et de banlieue, bien que là aussi, on tende à établir une certaine uniformité de tarifs et que l'on ait envisagé la possibilité de billets donnant droit à une correspondance sur les autres moyens de transports en commun).

Pour permettre de mieux comprendre la portée de la décision qui vient d'être prise à Berlin, quelques mots au sujet de la nature et de l'importance des trois entreprises à présent fusionnées, sont sans doute à leur place.

La Compagnie des tramways berlinois, née de la fusion de plusieurs petites compagnies, fut reprise après la guerre par la municipalité qui exploita d'abord le réseau en régie propre. Un peu plus tard, en 1923, fut constituée la Société pour l'exploitation des tramways berlinois (Berliner Strassenbahn-Betriebs G. m. b. H.) dont le capital se trouve entièrement entre les mains de la municipalité.

La Société des chemins de fer électriques souterrains et surélevés (Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen) est une société par actions dont le capital s'élève à 175.244.000 marks, plus un emprunt de 15 millions de livres sterling placé en Amérique en 1926. La majorité des actions se trouve en la possession de la ville de Berlin.

Il en est de même pour la Société générale berlinoise d'autobus (Allgemeine Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft). Le capital en actions et actions de préférence s'élève à 8.400.000 marks; la ville de Berlin en possède la majorité.

D'avis que la communauté d'intérêts ne suffisait pas pour assurer une exploitation rationnelle des transports en commun berlinois, les socialistes dans le Conseil municipal s'efforcèrent d'établir

une collaboration plus étroite qui permettrait d'exploiter l'ensemble du réseau sur une base plus économique, de modifier l'itinéraire de certaines lignes de façon à éviter toute concurrence inutile, de procurer à l'ensemble de la population les communications les plus favorables, d'assurer un contrôle effectif aux pouvoirs publics et finalement, d'utiliser sans distinction aucune, les bonis de l'une ou de l'autre des trois entreprises pour faire face aux dépenses générales d'exploitation.

Restait à savoir quelle procédure il fallait suivre pour réaliser la concentration désirée. Il eût été le plus simple de municipaliser le chemin de fer souterrain et la société des autobus. Ceci se heurtait toutefois aux conditions de l'emprunt américain, aux termes desquelles il est interdit à la société de se réunir ou de fusionner avec des organismes autres que des sociétés. Il fallut renoncer par conséquent à la municipalisation et avoir recours à la création d'une nouvelle société.

La ville commença donc par acquérir toutes les actions qui étaient encore de propriété particulière. En échange de ces actions, elle remit aux actionnaires des obligations municipales. Pour arriver à la constitution de la Société des transports en commun, les trois sociétés existantes ont été liquidées et ont apporté chacune leurs installations et capitaux dans la nouvelle société. Celle-ci a un capital social de 400 millions de marks et constitue de la sorte l'entreprise municipale la plus importante du monde et la plus grande société de transports du continent d'Europe. Le Conseil d'administration est composé de 12 membres, dont 4 doivent appartenir aux magistrats administrant la municipalité et 8 au Conseil municipal de Berlin. Ce Conseil d'administration a, entre autres, qualité pour décider concernant l'extension et le renouvellement du réseau, la fixation des tarifs de transport, la réglementation des salaires et traitements du personnel, de même que concernant l'engagement, la promotion et le licenciement.

La constitution de la société permettra des mesures de rationalisation et d'économie (entre autres une économie de cinq millions en impôts qu'avaient à payer les sociétés du métropolitain et des autobus, parce que les actions n'étaient pas exclusivement propriété municipale).

Il ne faudra pas toutefois que la rationalisation se fasse au détriment du personnel. La commission du Conseil municipal qui a élaboré le projet de fusion, adopté sans modifications, a décidé de recommander au Conseil d'administration de liquider les caisses de prévoyance du personnel et de faire inscrire les cotisants à la Caisse de la municipalité. Les socialdémocrates siégeant dans

divers organismes administratifs de la ville s'efforceront d'obtenir que les conditions de travail et les conditions sociales du personnel de la société nouvellement constituée, soient aussi favorables que possible. Le personnel lui-même d'ailleurs s'en est également préoccupé. Dans un grand meeting, organisé le 29 octobre dernier par toutes les organisations syndicales intéressées, auquel assistèrent plus de 1000 agents, fut votée à l'unanimité sauf une voix, une résolution dans

laquelle le personnel exprime sa satisfaction au sujet de la concentration des entreprises de transports en une société de propriété municipale et émet l'espoir que, par cette concentration, les services de transports de Berlin seront améliorés, dans l'intérêt de la population entière.

Les chiffres suivants permettent de se faire une idée de l'importance des services des entreprises dont la concentration vient d'être réalisée :

	Longueur du réseau km.	Nombre des véhicules	Effectif du personnel	Nombre de voyageurs transportés en 1927 (millions)	Voyageur-kilomètres en 1927 (millions)	Recettes en millions de marks 1927
Tramways	615	1.879 motrices 1.760 remorques 3.639	14.102	825.9	4.215	115.9
Métropolitain	56.2	406 motrices 435 remorques 841	6.408	222.5	1.224	32.5
Autobus	311	600	4.165	156.7	784	28.3
Total	982.2	5.080 véhicules	24.675	1.205.1	6.223	176.7

Le total des voyageurs transportés en 1927 par les trois entreprises était donc de 1.205.100.000, ce qui fait une moyenne de 3.300.000 personnes par jour. On con-

state que le trafic des tramways est le plus intense et que les recettes s'élevaient à peu près au double de celles des deux autres moyens de transports combinés.

Dans les ports d'Afrique du Nord.

Par EDO FIMMEN

III.

Si l'Algérie est, ainsi que je le disais plus haut, une partie de la France, la Tunisie est un état indépendant sous protectorat français, ce qui veut dire qu'un régent, le bey, y exerce un semblant de souveraineté, tandis que le pouvoir véritable se trouve entre les mains d'un espèce de vice-roi, nommé par le gouvernement français et venant de France, et qui porte, dans ce cas, le titre de résident général.

Pour la population indigène, la chose revient d'ailleurs au même. Pratiquement parlant, les conditions dans lesquelles vit le prolétariat tunisien ressemblent comme deux gouttes d'eau à celles dans lesquelles peinent les travailleurs algériens. De même que l'Algérie, la Tunisie vit presque exclusivement de l'agriculture; de même qu'en Algérie, les produits principaux du sol sont le vin, les céréales et l'huile d'olive. De même qu'en Algérie, la terre appartient en Tunisie à un nombre restreint de propriétaires fonciers européens et indigènes et de même qu'en Algérie, la population arabe est en Tunisie un objet d'exploitation docile et profitable. Et encore, de même qu'en Algérie, l'indigène de Tunisie n'a pas le droit de vote, attendu qu'il n'est pas

citoyen français. L'unique différence est celle-ci : vu que ce pays ne fait pas partie de la République française, une et indivisible, mais ne se trouve que sous le protectorat de la France, la législation française ne lui est point applicable et, par conséquent, la loi française sur les syndicats de 1884, n'y est pas en vigueur. J'aurai l'occasion de vous démontrer que c'est là un facteur important pour le prolétariat tunisien.

Les ports d'exportation de Tunisie sont la capitale Tunis, et les villes de Sfax et de Sousse; ils occupent ensemble environ 2.500 ouvriers des ports qui, de même qu'en Algérie, sont tous arabes. Ici encore, ainsi qu'en Algérie, la journée de travail est de 8 heures et j'ai l'impression, d'après ce que j'ai vu et entendu, qu'en Tunisie la journée de 8 heures est mieux respectée qu'en Algérie, bien que la législation française n'y soit pas applicable. Il faut opposer à cela, que le mouvement syndical en Tunisie est un peu plus important qu'en Algérie, quoique — ou peut-être précisément parce que — les lois françaises n'y «protègent» pas les indigènes. J'aurai l'occasion de revenir là-dessus.

Les salaires des dockers s'élèvent, aussi bien à Tunis qu'à Sfax et à Sousse, à 21 francs par jour. Nous avons eu la possibilité de parler aux ouvriers des ports de Tunis et de Sfax dans deux grands meetings fort fréquentés et j'ai constaté parmi eux un état d'esprit qu'on ne saurait souhaiter meilleur. Il n'était pas nécessaire de créer de nouveaux syndicats, car à Tunis aussi bien qu'à Sfax et à Sousse, les ouvriers des ports étaient déjà organisés. A Tunis, le syndicat comptait 849 membres, tandis que le nombre des adhérents de Sfax et de Sousse — à cause d'un malentendu, le meeting convoqué dans cette dernière ville ne put pas avoir lieu — se chiffre à un total d'environ 450 hommes.

Je répète, ces arabes peuvent être cités comme exemple à leurs camarades du pays «protecteur». On n'a qu'à comparer les faits : à Tunis, l'organisation des dockers compte 869 membres, soit près de 50 % du nombre total des ouvriers, et à Bordeaux, par exemple, au moment où fut proclamée la grève de septembre dernier, seulement 300 hommes, sur un total de 2.500, étaient syndiqués. De même qu'en Algérie, les dockers de Tunisie payent des cotisations supérieures à celles des dockers français, à savoir de 5 francs par mois, bien que leurs salaires soient considérablement plus bas.

Une preuve éclatante du sentiment de solidarité et de l'esprit de discipline des ouvriers de Tunisie est fournie par le fait qu'à Tunis les dockers travaillent à tour de rôle, c'est-à-dire qu'ils répartissent autant que possible le travail disponible de façon équitable. Il est également intéressant de mentionner les projets qui existent de fonder une coopérative par laquelle tous les intermédiaires entre ouvriers et armateurs seraient éliminés.

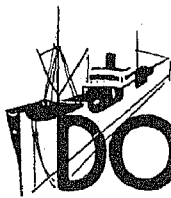
Il est hors de doute que les ouvriers des ports de Tunisie ont encore beaucoup à apprendre de leurs camarades des différents pays d'Europe. J'ai d'autre part, l'impression que le docker arabe, peu cultivé, des ports de Tunisie pourrait donner, en ce qui concerne la solidarité et la discipline, une belle leçon à plus d'un ouvrier des ports européens.

(à suivre).

Hôtels et restaurants recommandés.

American Hôtel Amsterdam.

Hôtel de premier ordre.
Café-restaurant - Situation centrale.
Salles de réunions etc.
Prix modérés.



DOCKERS

La réunion de la commission consultative de la section des ports et docks (10 et 11 février 1929).

Sous la présidence du camarade Bevin (Grande-Bretagne), la Commission consultative de la section des ports et docks a tenu à Amsterdam, les 10 et 11 février 1929, une session à laquelle prirent part des représentants des organisations d'ouvriers des ports de Grande-Bretagne, Irlande, Allemagne, Hollande, Belgique, Suède, Norvège et Finlande. Les organisations de France, de Roumanie et du Danemark avaient fait savoir qu'elles étaient empêchées d'envoyer des délégués. La Commission examina longuement les mesures à prendre par l'I.T.F. et les organisations adhérentes en vue de la session de juin prochain de la Conférence internationale du Travail qui devra s'occuper de la création d'une convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks.

Après avoir entendu les rapports des délégués présents, la Commission donna expression à sa manière de voir par le vote des résolutions suivantes :

I.

Résolution concernant la propagande en faveur d'une législation internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks.

La Commission consultative de la section des ports et docks de l'I.T.F., ayant pris connaissance des exposés des représentants des organisations adhérentes concernant les résultats de la propagande entamée dans les différents pays, invite toutes les organisations d'ouvriers des ports à poursuivre leurs efforts pour la réalisation d'une convention internationale, à ratifier par tous les pays intéressés, et qui accorde aux ouvriers des ports la protection réclamée par l'I.T.F., contre les dangers d'accidents et de maladie.

II.

Résolution concernant la délégation à la Conférence internationale du Travail.

La réunion de la Commission consultative de la section des ports et docks de l'I.T.F.,

Considérant la grande importance qu'il faut attacher à l'adoption d'une convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks, question inscrite à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de 1929,

Fait appel aux organisations adhérentes pour qu'elles continuent à accorder toute l'attention voulue à la question et en saisissent la Centrale syndicale de leur pays, à l'effet d'obtenir que les délégations à ladite Conférence comprennent, dans la mesure du possible, des représentants des organisations d'ouvriers des ports.

Il fut décidé en outre d'ouvrir dans les différents pays une enquête aussi large que possible sur les conditions de travail des ouvriers des ports; les résultats de cette enquête devront servir de base aux revendications à formuler dans

les luttes futures des ouvriers des ports pour l'amélioration de leurs conditions d'existence.

Les représentants de l'organisation des ouvriers des ports finlandais et de la Fédération scandinave des transports exposèrent devant la Commission la situation créée par la grève dans les ports finlandais qui dure depuis juin dernier. Les secours financiers dont ont bénéficié les dockers finlandais, surtout de la part des organisations scandinaves, garantissent non seulement l'appui aux grévistes pendant toute la durée de l'hiver, mais leur donnent également la possibilité de reprendre avec énergie la lutte au printemps. La Commission prit la décision que le secrétariat adresserait une nouvelle circulaire aux organisations adhérentes, leur exposant dans les détails la situation finlandaise et les priant une fois de plus de s'efforcer dans la mesure de leurs moyens pour secourir les dockers finlandais. Une sous-commission fut nommée, composée, à part du secrétaire général, de représentants des organisations anglaise, allemande et scandinaves; elle aura comme tâche de décider, après réception des réponses des organisations adhérentes, sur les mesures ultérieures à prendre pour secourir les ouvriers des ports finlandais.



Les accidents d'automobiles occasionnent de grandes dépenses aux hôpitaux anglais.

Les soins donnés pendant l'année 1928 par les hôpitaux anglais à 26.000 malades hospitalisés et à 39.000 personnes non hospitalisées ont coûté à ces hôpitaux un total de 230.000 livres, dont les compagnies d'assurance et les malades mêmes ne leur ont remboursé que 26.000 livres. Ceci signifie que les hôpitaux, institutions privées qui ont déjà à faire face à de grandes difficultés financières, se voient placés, du fait des accidents de la circulation, devant une charge supplémentaire excessive. C'est pour cette raison que la revendication est posée avec de plus en plus d'insistance, que les automobilistes prennent à leur charge les dommages occasionnés par eux, de même qu'ils contribuent aux frais de l'entretien des routes.

Système uniforme de circulation sur route.

70 propriétaires d'autocars et d'autobus se sont groupés à Londres en la *British Motor Coach Service Association*, dans le but créer dans toute l'Angleterre un système uniforme de transports sur routes. L'Association vise en premier lieu la défense des intérêts communs. On envisage de construire à Londres et dans toutes les parties du pays des gares pour autobus qui serviront également aux correspondances entre diverses lignes. On vise en outre à obtenir une révision de la disposition concernant la vitesse maximum — 20 milles à l'heure — limite considérée comme injuste et absurde.

Constitution d'une section pour conducteurs d'automobiles dans l'Union des ouvriers des transports de Tchécoslovaquie.

La Conférence nationale de conducteurs d'automobiles, convoquée par l'Union des transports de Tchécoslovaquie, qui s'est occupée des revendications des conducteurs d'automobiles et de la question d'une propagande méthodique parmi cette catégorie professionnelle, a décidé la création d'une section nationale de chauffeurs.

Lignes automobiles des chemins de fer anglais.

La *London and Nord Eastern Railway* a l'intention de mettre en service, après avoir obtenu l'autorisation de l'Etat, cent autobus destinés à desservir la région environnant la ville de Newcastle.

Le mouvement syndical des chauffeurs hollandais.

A la suite des négociations engagées entre les entreprises et les conducteurs de taxis d'une part et la municipalité de la Haye de l'autre, les tarifs des auto-taxis ont été abaissés dans cette ville. Les patrons ne se sont déclarés d'accord avec cette diminution qu'à la condition que la municipalité prêle son concours pour rendre les taxis plus populaires auprès du public. Les mesures prises à cet effet eurent comme résultat une série de prescriptions de la part de la police de la circulation. Dans une réunion, les chauffeurs se prononcèrent contre le contrôle policier de plus en plus sévère et décidèrent de proclamer le 1er février une grève de protestation. Après un jour de grève, le travail fut repris afin d'aplanir la voie à de nouveaux pourparlers avec les patrons et la municipalité. Le mouvement intéresse 200 chauffeurs.

Salaires fixes pour les conducteurs de taxis berlinois.

Après que le tarif unique désiré depuis longtemps eût été introduit l'année dernière pour les auto-taxis, la Fédération allemande du Trafic est revenue sur une ancienne revendication et tâche d'obtenir un salaire minimum garanti de 54 marks par 6 journées de travail. La revendication dut être portée devant une commission d'arbitrage qui rendit une sentence dont la disposition principale prévoit que chaque conducteur aura droit par tour de service, calculé en moyenne sur une période de 2 semaines, à un salaire minimum de 8 marks. Les travaux de réparation et d'entretien seront rétribués à raison de 1 mark par heure. De la sorte, on a pu mettre fin à l'absurde système des pourcentages. Le contrat prévoit en outre un salaire fixe de 2 marks 50 plus 25 % des recettes brutes, pour chaque journée de travail.

Contrat collectif pour les agents des autobus de la ville de Vienne.

Le contrat collectif passé après de longues négociations pour les agents des autobus de Vienne prévoit une journée de travail moyenne de 8 heures par jour, à quoi peuvent s'ajouter des heures supplémentaires. On ne pourra cependant réclamer de chaque agent individuellement qu'une heure supplémentaire par jour. Le salaire mensuel est pour les receveurs, chauffeurs et agents préposés à la vente des billets de 254 à 339 schillings. Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 50 % au-dessus du taux normal. Les chauffeurs et receveurs touchent un groschen d'indemnité par jour pour chaque kilomètre parcouru. Tous les agents ont droit à une journée de repos hebdomadaire. Le repos nocturne doit être d'au moins 8 heures. Le contrat contient également des dispositions concernant l'octroi d'un congé annuel payé, une gratification de Noël du montant d'un demi mois de traitement, l'indemnité de maladie, la tenue de service etc. L'impôt sur le revenu est porté par l'entreprise. En vertu d'un règlement spécial, les agents ont droit, après un nombre déterminé d'années de service, à la pension de retraite. Lorsqu'un agent meurt, les membres de sa famille touchent une allocation de maladie et de funérailles s'élevant à trois mois de salaire.

Abonnez-vous aux

ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

Revue Internationale, éditée séparément en langues française, allemande, anglaise et espagnole

Directeur: Edgard Milhaud
Professeur à l'Université de Genève.

Les Annales de l'Economie Collective paraissent quatre fois par an, en numéros de 96 pages in-octavo. Des abonnements de propagande sont établis pour les organisations ouvrières et, par leur intermédiaire, pour leurs membres, avec une réduction de 40 %, c'est-à-dire au prix de 15 francs suisses.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève.