

W A T F

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 :

Edouard Jokela est mort	98
Cheminots :	
L'Union des cheminots australiens	99
La Compagnie internationale des Wagons-Lits et son personnel. . .	99
La formation professionnelle des cheminots.	100
Les chemins de fer autrichiens en 1928	101
L'organisation internationale du personnel supérieur des chemins de fer	102
Notices	103
Ouvriers du transport :	
Problèmes du travail dans le port d'Anvers (Fin)	103
Notices dockers	104
Notices chauffeurs	104 et 105
La législation anglaise sur la circulation routière.	105
Notices aéronautique et tramways	106
Conclusion d'un nouveau contrat collectif aux tramways de Bucarest	107
Marins :	
La situation en Grande-Bretagne s'éclaircit-elle ?	108
Notices	108
Espéranto	108

A vos côtés!

Il y a de l'effervescence en Autriche. L'attitude de la réaction à l'égard de nos camarades se fait de plus en plus effrontée. Sous la conduite d'aventuriers et de filous, des groupes de la *Heimwehr*, munis d'armes à feu — revolvers, fusils et même mitrailleuses — attaquent de paisibles meetings ouvriers. Ils menacent de faire, selon l'exemple de Mussolini, une marche sur Vienne.

Des princes, des généraux et de hauts fonctionnaires de l'ancien régime qui n'arrivent pas à se résigner à l'idée que la république les a privés de leurs privilèges, sont les auteurs de ces troubles. Ils sont appuyés en secret par tous les partis bourgeois et largement soudoyés par les magnats de l'industrie qui désireraient anéantir les syndicats et abolir la législation sociale. Ils réclament l'abrogation du suffrage universel pour pouvoir limiter l'influence de la classe ouvrière; ils demandent une revision de la constitution, tout en n'ayant pas la majorité voulue au Parlement.

Le jour approche où les ouvriers autrichiens disposeront de cette majorité et prendront en mains, comme à Vienne, dans la capitale, les rênes du gouvernement. C'est contre cette perspective que la réaction se débat convulsivement. Que lui importe la démocratie, si sa position privilégiée est en jeu? Elle s'en moque, les événements en Autriche, l'attitude de la réaction dans d'autres pays le prouvent bien.

Les ouvriers autrichiens sauront se défendre. Le manifeste lancé par le parti socialdémocrate autrichien dit entre autres: «Nous ne serions pas dignes de la liberté, si nous n'étions pas déterminés à la défendre au prix de notre sang!»

Tous les membres valides du parti sont invités à se faire inscrire à l'Association pour la protection de la République.

Camarades autrichiens!

Dans les conditions les plus difficiles qui soient, vous avez réussi à construire un mouvement ouvrier exemplaire. Vous avez trouvé le moyen de sauvegarder votre unité. Aucune puissance de la terre ne pourra vous battre. L'Internationale prendra votre parti.

A bas la réaction!

Nous sommes à vos côtés!

Edouard Jokela est mort.



Dimanche le 8 septembre, notre camarade finlandais Edouard Jokela est décédé. Longtemps, il avait lutté contre ce terrible mal du prolétariat, la tuberculose, avant que finalement, celui-ci n'ait raison de sa résistance et qu'il ne succombât. Ces dernières années, le

défunt se vit obligé, pour raisons de santé, à se retirer d'un poste après l'autre. Sa vie fut une vie de travail et de dévouement constant à la cause de la classe ouvrière.

Né d'une famille ouvrière, il dut, encore enfant, déjà gagner sa vie. Travaillant comme docker, il trouva rapidement la voie vers l'organisation syndicale et devint bientôt un militant des plus en vue. Pendant la guerre civile, il fut, comme tant d'autres, condamné à la prison. Relâché en 1918, il retourna immédiatement au mouvement ouvrier et devint en 1921 propagandiste d'une Fédération de trois organisations réunies. En 1924, lorsque l'Union des ouvriers des transports se retira de cette triple alliance, Jokela fut élu président de cette organisation. C'est là qu'il accomplit la grande œuvre de sa vie. En un temps relativement court, il réussit à créer une organisation unie que les pires épreuves n'arrivèrent pas à disloquer et dont la force s'affirma de façon brillante pendant les dix mois de grève des ouvriers des ports. En 1926 Jokela fut élu vice-président de la Centrale syndicale de Finlande, mais sa santé, de plus en plus ébranlée, le contraignit à résigner ce poste. Il continua cependant à siéger dans le Comité. Il fut également obligé de renoncer à son mandat de député au Parlement. Le disparu occupa d'autres fonctions publiques: il fit partie du Conseil municipal de Helsingfors et siégea dans plusieurs commissions gouvernementales; il fut en outre chargé de plusieurs missions officielles dans le mouvement ouvrier.

Le camarade Jokela fut un militant sincère et désintéressé, de grande envergure. Nous conserverons avec regret le souvenir de cet homme tranquille et sympathique qui, en dépit de sa santé délicate, trouvait toujours le moyen d'être avec nous lorsque les intérêts ouvriers étaient en jeu.

La dictature ne tue pas l'idéal!

Horthy et ses acolytes se sont assurés en Hongrie une telle suprématie basée sur la violence, qu'ils peuvent risquer, sans compromettre leur position, une manifestation de l'opinion publique; d'autant plus que de pareilles manœuvres offrent encore l'avantage de jeter de la poudre aux yeux et de créer pour le monde l'apparence qu'il existe encore de la démocratie en Hongrie.

La caisse des assurances sociales est devenue une institution de favoritisme politique. Toutes les fonctions, qui étaient autrefois remplies à titre honorifique, sont à présent des postes bien

rétribués que se disputent les partisans de «l'orientation chrétienne». Après que la loi a été remaniée en sorte d'accorder aux fonctionnaires un pouvoir absolu sur l'institution, on fait procéder à l'élection, au scrutin secret, d'une assemblée générale, composée de 180 délégués patronaux et d'un nombre égal de délégués ouvriers.

Bien que le résultat de pareilles élections ne change en rien les conditions qui existent, il constitue néanmoins un point de comparaison intéressant. Aux élections de cette année, les premières depuis la victoire de la contre-révolution, les candidats syndicalistes obtinrent les résultats suivants :

Groupes d'électeurs:	Nombre total:		Obtenus par les syndicats indépendants		
	Electeurs	Mandats	Voix	%	Mandats
I. Ouvriers	216 088	153	159 710	73,9	113
II. Mineurs des entreprises minières sans mutualité	2 913	2	1 284	44,1	1
III. Employés de commerce *)	23 176	16	7 684	33,2	5
IV. Gens de maison	17 682	9	4 590	26	2
	259 859	180	173 268	66,6	121

*) Ne participèrent pas aux élections les employés de Budapest, Neupest, Kleinpest, Pesterzsebet, Csepel, Rakospaloba et Promontor, pour lesquels une caisse spéciale existe.

Le scrutin n'était pas partout secret, car des bureaux électoraux n'avaient été installés que là où il y avait plus de 1000 électeurs. Dans les autres localités, les bulletins étaient expédiés par la poste. Des employeurs, des curés de village et d'autres personnes soucieuses d'ordre organisaient des «envois collectifs»; cela leur permettait de vérifier tout à leur aise comment on avait voté.

En considération de ce fait, nous pouvons constater avec satisfaction que les travailleurs hongrois restent fidèles à l'esprit syndicaliste. Les secrétaires des organisations des agents des tramways de Budapest, des ouvriers de la batellerie, des ouvriers des transports et des

conducteurs d'automobiles, les camarades Toth, Sütö, Lazar et Polgar furent élus sans la moindre opposition.

Des conceptions «rouges» n'existaient pas seulement dans le camp des salariés. Les employeurs étaient classés en 9 groupes d'électeurs; dans trois de ces groupes une liste socialiste fut présentée. Les patrons socialistes obtinrent 19 mandats sur 180.

Si même Horthy et ses acolytes rendent aux syndicats indépendants la vie dure et pénible et parfois impossible, il semble néanmoins certain qu'ils ne sont pas en mesure d'ébranler la foi en notre idéal. E. H.

Communications du Bureau.

Nouvelles adhésions.

Ont présenté une demande d'adhésion: La Naval, Sociedad de Obreros Fogoneros, Marineros y Fonda (gens de mer, Barcelone); l'Union des conducteurs d'automobiles de Lettonie (500 membres).

Session de la Commission consultative des gens de mer.

Une session de la Commission consultative des gens de mer se réunira à Cuxhaven du 5 au 7 octobre, afin de prendre position à l'égard de l'ordre du jour de la 13ème session de la Conférence internationale du Travail.

Conférence du personnel de la Compagnie des Wagons-Lits et de la «Mitropa».

Une conférence internationale au profit du personnel sus-visé sera tenue à Paris les 21 et 22 octobre prochain, au siège de la C. G. T., afin d'examiner les conditions de travail de ce personnel et de rédiger un programme international de revendications. Les organisations adhérentes de France, Allemagne, Autriche, Suisse, Belgique, Espagne, Pologne et Hollande ont déjà annoncé leur participation.

Publication d'un organe espéranto.

Plusieurs organisations ont déjà porté notre circulaire du 23 août à la connaissance de leurs membres. Qu'il nous soit permis de rappeler notre demande à celles qui ne l'ont pas encore fait.

Questionnaires relatifs au personnel des chemins de fer.

Il nous sera agréable de recevoir une réponse à nos circulaires et questionnaires relatifs à la Con-

férence de Madrid, la situation du personnel des cadres et des services administratifs, la prévention des accidents, la conduite des locomotives par un seul homme, la rationalisation dans les ateliers.

Conducteurs d'automobiles.

Il nous sera agréable de recevoir aussi rapidement que possible une réponse à notre circulaire du 9 août relative à l'organisation syndicale des conducteurs d'automobiles.

Cotisations reçues.

Pour 1928:	
Union des employés des chemins de fer de Norvège	fl. 91.68
Pour 1929:	
Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux	173.02
Union danoise des gens de mer	96.—
Fédération allemande du trafic	8 916.—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	1.466.12
Union des cheminots yougoslaves	100.—
Union des employés des chemins de fer de Norvège	91.68
Union autrichienne des transports	1.260.57
Union des cheminots tchécoslovaques	1.000.—
Union des cheminots des Indes néerlandaises	75.—

Congrès.

Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways les 30 septembre et 1er et 2 octobre à Utrecht.

Congrès extraordinaire de la Fédération allemande du trafic, le 8 octobre à Berlin; réunion commune de l'Union des ouvriers des services publics, de l'Union des travailleurs du jardinage et de la Fédération allemande du Trafic, le 9 octobre à Berlin.

Vingt années au service de l'idée de la régie publique.

Les «Annales de l'Economie collective» (de 1908 à 1925 le nom était «Annales de la Régie directe») viennent d'entrer dans leur vingt-et-unième année d'existence. Pendant les premières dix-sept années, elles ne parurent qu'en français et étaient consacrées uniquement à la théorie et à la pratique de la gestion publique d'entreprises économiques.

En 1925, le domaine d'études de la revue fut élargi et ses articles s'étendirent également à la coopération et à l'organisation générale de l'économie. Le cercle des lecteurs fut sensiblement accru par la publication d'éditions anglaise, allemande et espagnole.

La revue a rendu de grands services à tous les défenseurs de la régie publique. Elle s'est attachée à enregistrer et à analyser méthodiquement tous les événements du domaine de l'économie collective. Pendant la guerre, son attention se porta sur les développements inattendus de l'économie publique et sur les mesures prises sous l'empire de nécessités sans précédent. Puis, dans l'après-guerre, la revue se consacra aux mouvements pour la nationalisation de certaines branches de l'économie et, plus tard, aux assauts livrés par les puissances d'argent aux biens de la collectivité, notamment aux chemins de fer de l'Etat.

Les partisans de la gestion publique en général, et de l'étatisation des chemins de fer en particulier, doivent lutter pour leur idée. Pour eux les «Annales de l'Economie collective» constituent une excellente source de renseignements et une précieuse arme scientifique.

L'idéalisme du Directeur des «Annales», le Professeur Edgard Milhaud, bien connu de nos lecteurs, ne s'arrête à aucune difficulté. Prochainement, les «Annales» vont paraître en neuf langues; on ajoutera aux éditions existantes le polonais, le tchèque une des langues scandinaves, le japonais, l'espéranto...

Nous tenons à adresser à la revue, à son entrée dans la troisième décennie de son existence, nos sincères félicitations.

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.



L'Union des cheminots australiens.

Nous avons sous les yeux le rapport moral du secrétariat général de l'Union des cheminots australiens sur la période 1927-1928.

Les effectifs de l'organisation se chiffrent en 1927 à 50.432 et en 1928 à 47.897 membres, sur un total de 104.884 agents des chemins de fer. Ceci ne signifie point que 54 % des effectifs du personnel soient non syndiqués. Un grand nombre de cheminots, notamment les ouvriers des ateliers et de la voie, font partie d'autres syndicats avec lesquels des conflits de démarcation syndicale surgissent parfois. Le recul de 2.445 du chiffre des adhérents est dû principalement aux compressions des effectifs opérées aux chemins de fer.

Les conditions existant en Australie obligent les organisations à consacrer une grande partie de leur activité aux procédures d'arbitrage. Les conflits portés dans le courant des deux années en question devant les tribunaux d'arbitrage, intéressaient 63.561 hommes, dont 22.345 obtinrent des majorations de salaires. La représentation de l'organisation devant les tribunaux lui occasionna pendant la période en question une dépense de \$ 4.462.

La semaine de 44 heures fut accordée à 6.310 ouvriers métallurgistes au service des chemins de fer, tandis que 348 charpentiers durent retourner à la semaine de 48 heures. Environ 72 % de l'ensemble du personnel des chemins de fer travaillent à présent par semaine 44 heures ou moins. Pour les autres, la revendication tendant à obtenir la semaine de 44 heures est encore en instance devant les tribunaux.

La concurrence des transports automobiles fait, également en Australie, sentir ses effets sur la situation des cheminots. La revendication formulée par l'organisation à ce sujet est à peu près identique à celle des autres organisations de cheminots: «Les moyens de transport publics constituent un organisme social, une unité économique, et doivent être traités en conséquence», ce qui signifie que les cheminots australiens réclament l'étatisation et la socialisation des moyens de transport.

L'ensemble du mouvement syndical australien est actuellement préoccupé de la lutte pour le maintien et l'amélioration du système des tribunaux d'arbitrage. L'organisation des cheminots prend une part active à cette lutte.

L'Union des cheminots australiens n'est pas adhérente à l'I. T. F. Il est toutefois probable que les relations amicales existant depuis des années prendront prochainement la forme d'un contact plus

étroit. Le rapport moral du secrétariat général soulève la question de l'adhésion à l'I. T. F.: «Bien que nous soyons» ainsi le rapport «géographiquement isolés, il n'existe aucune raison pour l'Union des cheminots australiens de ne pas occuper sa place dans cette grande Fédération, tandis qu'il y a de nombreuses raisons qui plaident en faveur d'une pareille mesure... Le moment est favorable pour examiner la question de savoir si l'Union des cheminots australiens doit, comme un organisme australien unique, demander l'adhésion ou si une ou plusieurs de ses sections nationales doivent le faire, afin d'établir des relations avec les autres parties du monde.»

La Compagnie internationale des Wagons-Lits et son personnel.

Les affaires de cette compagnie ne vont pas mal. Elle le proclame et le fait proclamer sur tous les tons. En 1927, elle a distribué un dividende de 75 % en 1928 le dividende était de 20 %.

Qu'on ne se méprenne pas cependant. A la chute du dividende ne correspond pas un ralentissement des affaires. Les bénéfices bruts de 1928 sont supérieurs à ceux de 1927. Ce qui a changé, c'est l'affectation des excédents de recettes.

En face des actionnaires satisfaits se trouve un personnel qui a beaucoup de raisons d'être mécontent. Les revenus sont constitués par les pourboires. Cependant, la compagnie se refuse de rendre le pourboire obligatoire et interdit à ces agents de le solliciter des voyageurs que les coutumes de leur pays n'ont pas habitué à cette forme dégradante du salariat.

Le pourboire n'est pas partout la propriété intégrale du personnel. Là, où la compagnie a affaire à un personnel faible, en raison de l'absence d'une organisation syndicale, elle oblige le personnel à payer de ses propres deniers la casse, le sel de luxe, le poivre pilé, les cure-dents, le matériel pour le nettoyage de l'argenterie, les courroies de transmission des dynamos des voitures. On comprend que de temps à autre, il y a des récalcitrants; la compagnie répond par des menaces, des amendes et des renvois.

Ce régime a assez duré.

La sourde révolte du personnel devra prendre d'autres formes: le personnel doit s'organiser. S'organiser, non pas en petites «amicales», mais dans les grandes «amicales», mais dans les grandes organisations. Car c'est des

La formation professionnelle des cheminots.

Les rapports moraux aussi bien que les organes corporatifs des groupements de cheminots témoignent du grand intérêt que le mouvement syndical consacre à la capacité professionnelle de ses membres et au développement de leurs connaissances et aptitudes. Cette attitude des syndicats à l'égard de la formation professionnelle a une double cause. D'une part, la formation professionnelle contribue à la culture générale et d'autre part, l'intérêt que lui portent les syndicats est motivé par le but même de ceux-ci.

Visant à la socialisation des importants moyens de production—parmi lesquels il faut ranger en première ligne les moyens de transports et de communications—les syndicats aspirent à conquérir un droit de regard et la démocratie industrielle, non seulement dans les organes supérieurs de direction, mais encore — et peut-être avant tout — dans l'exploitation même. Or, les organes appelés à exercer le droit de co-gestion ne pourront fonctionner comme il convient que si les représentants des syndicats sont parfaitement à la hauteur de leur tâche.

Il y a encore d'autres causes. Les relations entre employeurs et salariés, particulièrement la conclusion et l'application de contrats collectifs, obligent les syndicats à former un corps de négociateurs, équivalents aux grands et petits représentants des employeurs. Les organisations tendent en outre à former dans leurs rangs des candidats capables pouvant exercer les fonctions dirigeantes dans l'entreprise. Ils attendent de ceux de leurs adhérents qui occupent des positions ayant en partie un caractère patronal, qu'ils exercent leur autorité sans bureaucratie, qu'en cas d'actions syndicales ils prêchent d'exemple et subordonnent leur autorité de service à leur conviction syndicale et encore, qu'à l'égard des supérieurs ils fassent valoir des conceptions démocratiques.

L'intérêt pour la capacité professionnelle n'est pas limité toutefois aux cheminots et aux syndicats de ceux-ci. Les administrations de leur côté, avant de commissionner un agent le font examiner à fond par leurs médecins. On a recours dans ces examens physiques et psychiques aux inventions les plus récentes de la psychotechnique, car il est nécessaire que l'agent des chemins de fer soit un homme bien portant. Dans les pays où il y a de l'analphabétisme, l'administra-

tion, avant d'engager un homme d'équipe ou un nettoyeur de locomotive, examine s'il sait lire, écrire et calculer. Le chemin de fer ne saurait en général employer des hommes qui ne savent pas lire les règlements, qui ne peuvent pas rapporter par écrit sur certains incidents et qui ne sont pas en mesure de faire diverses espèces de calculs. Les installations de sécurité sont actuellement devenues des organes si délicats qu'il ne suffit plus de savoir comment il faut les desservir, mais que l'agent appelé à s'en occuper doit également comprendre le pourquoi de toute une série de prescriptions, s'il veut être à même de faire face comme il convient à une situation critique. Ces derniers temps, les organes bureaucratiques prescrivent aux agents un tas de choses à accomplir pour conserver aux chemins de fer leur trafic et pour faire face à la «concurrence». Ils doivent faire comprendre aux «clients» du chemin de fer quels sont les avantages du transport par rail et doivent aider quotidiennement à améliorer le service. Il y a encore l'électrification qui fait des progrès incessants et met à l'épreuve les capacités d'adaptation du personnel.

Tandis que les syndicats s'intéressent pour des raisons de principe — et peut-être également d'opportunité — à la capacité professionnelle des cheminots, des raisons économiques et techniques contraignent les administrations à s'en préoccuper davantage que par le passé. Ce ne furent certainement pas des considérations philanthropiques qui donnèrent lieu à l'Association du Congrès des chemins de fer d'inscrire à l'ordre du jour de sa session de Madrid le point : «Méthodes adoptées pour l'instruction du personnel de toutes catégories (professionnel, technique, ordinaire).»

Nous tâcherons dans la présente série d'articles de donner un aperçu de l'activité des administrations et des syndicats dans ce domaine.

* * *

La compagnie des chemins de fer allemands a des institutions d'éducation professionnelle bien développées. Il est caractéristique que chaque direction de réseau possède une division spéciale dont relèvent l'instruction, la formation et la psychotechnique.

La formation de nouveaux agents et la préparation d'agents pour des grades supérieurs, se fait pratiquement aussi bien que théoriquement. Le candidat à une position de fonctionnaire fait d'abord un stage pratique de «préparation». Si nécessaire, on l'emploie en sus des cadres.

Cette formation est complétée par l'instruction donnée aux écoles pour débutants (Dienstanfängerschulen) qui existent pour les importants dépôts, gares, ateliers etc. ou pour plusieurs de ces services en commun. Les cours de ces écoles ne doivent pas se borner à donner les connaissances voulues pour le grade de début, mais ils doivent également

préparer aux fonctions ultérieures.

Les heures d'enseignement à cette école sont insérées dans le plan d'instruction dans la mesure suivante :

- 48 heures pour les gardes-voie;
- 63 heures pour les gardes-block;
- 70 heures pour les chefs d'équipe de la voie;
- 107 heures pour les surveillants des conduites électriques et mécaniciens des installations de télégraphe, téléphone et blocks, les surveillants de cabines et des installations télégraphiques;
- 59 à 86 heures pour les aiguilleurs;
- 56 heures pour les brigadiers de manœuvres;
- 60 heures pour les conducteurs de trains;
- 66 heures pour les facteurs;
- 60 heures pour les conducteurs de machines fixes;
- 79 heures pour les chauffeurs (pour la formation comme aides-conducteurs-électriciens, 14 heures supplémentaires);
- 155 heures pour les mécaniciens (en cas de passage de la traction à vapeur à la traction électrique, 85 heures supplémentaires);
- 166 à 208 heures pour les contre-maîtres;
- 120 heures pour les visiteurs;
- 70 à 76 heures pour les commis techniques;
- 214 à 255 heures pour les rédacteurs techniques;
- 36 heures pour les contrôleurs de gare;
- 182 à 200 heures pour les commis au service du mouvement;
- 148 à 168 heures pour les commis non employés au service du mouvement;
- 182 heures pour les commis principaux (grade de rédacteurs) au service du mouvement;
- 148 heures pour les commis principaux non employés au service du mouvement.

Le programme des cours de l'école pour débutants est divisé en 8 chapitres à savoir :

1^o Administration générale.

Aperçu d'ensemble du service d'administration; cours d'administration générale et d'instruction civique; organisation de la Reichsbahn; statut des fonctionnaires et des ouvriers.

2^o Service de caisse et de comptabilité.

Notions d'exploitation et d'économie; introduction au service des écritures et de caisse; comptabilité du matériel et des approvisionnements.

3^o Services du mouvement.

Instructions individuelles de service; service des trains; règlements des services de la voie et des travaux et de l'exploitation; service des télégraphes et téléphones; transports militaires; service des signaux et des blocks.

4^o Service commercial.

Aperçu et notions sur le service commercial; régime tarifaire; service des bagages et des marchandises grande-vitesse; comptabilité et caisse au service-voyageurs; statistiques; questions relatives aux wagons; transports en service; publicité et propagande; géographie économique du réseau.

5^o Service de la voie et des travaux.

Plans et dessins; instructions individuelles de service; bâtiments; structure, construction et entretien de la voie; utilisation de rails et d'aiguilles déjà employés, entretien économique de la voie; installations de sécurité; théorie de l'électricité; courant à faible tension; plans de câbles et de réseaux; pannes dans les conduites; installation de signaux et de blocks.

6^o Service du matériel et de la traction.

Plans, dessins et graphiques; instructions individuelles; dépôts, centrales électriques etc.; connaissance des matériaux; locomotives et automotrices; production, transformation et distribution du courant; service des locomotives (traction à vapeur et traction électrique); thermologie; chaudières; machines-outils; électrotechnique; installations pour traction électrique; théorie des voitures et wagons.

7^o Service des ateliers.

Dessins et graphiques; répartition des travaux et installation des ateliers; administration

grandes organisations que la compagnie a peur et ce n'est qu'à son corps défendant qu'elle traite avec celles-ci. Elle l'a montré tout récemment.

Nous réunirons prochainement à Paris les délégués du personnel syndiqué de la Compagnie des Wagons-Lits. La situation matérielle, sociale et syndicale y sera examinée; la réunion étudiera également les mesures propres à améliorer la situation sous ces trois aspects.

des ateliers, connaissance des matériaux, usinage; thermologie et chaudières; machines à vapeur; organisation du travail dans les ateliers; connaissance des véhicules, électrotechnique, comptabilité.

8° *Service de navigation.*

Aucun examen n'a lieu à la fin des cours de l'école pour débutants et l'on ne délivre pas de certificat. On considère que les examens subis lors de l'engagement au service sont suffisants.

Un deuxième type d'école est l'école administrative, établie au siège de chaque direction régionale et qui peut être considérée comme un échelon supérieur de l'école pour débutants. Cette école a pour tâche de préparer les fonctionnaires désirant occuper des postes comportant des travaux administratifs difficiles et des fonctions dirigeantes et en même temps d'élargir et d'approfondir les connaissances acquises à l'école pour débutants. La fréquentation des cours de l'école administrative est obligatoire pour les fonctionnaires à formation secondaire ou universitaire et pour les militaires licenciés du service avec le droit à un poste de fonctionnaire, et qui, une fois formés et après avoir fait le stage voulu, sont nommés rédacteurs (techniques ou non techniques) et ensuite inspecteurs ou chefs de service. L'agent issu des grades ouvriers et aspirant à entrer dans les classes moyennes du personnel (grade de début: rédacteur) peut, à sa demande, être admis à fréquenter les cours de l'école administrative. Le programme d'enseignement de l'école administrative prévoit les cours suivants:

	<i>Employés techniques:</i> heures	<i>Employés non techniques:</i> heures
Administration générale	56	56
Gestion financière	24	24
Service du mouvement	18	18
Service commercial	—	37
Installations techniques	40	—
Total:	138	135

Les cours de l'école administrative ne se terminent pas non plus par un examen final, attendu que la fréquentation de cette école précède généralement l'examen de rédacteur.

A part ces écoles créées pour l'instruction régulière de son personnel, la compagnie des chemins de fer allemands possède trois centres d'études avec internat, destinés à des buts spéciaux d'enseignement. Le centre de Hanau (une ancienne caserne) offre place à 48, celui de München-Freimann à 70 et celui de Brandenburg-West à 80 élèves. Ces écoles centrales ont des cours spéciaux qui ne se prêtent pas bien à être insérés dans les programmes de l'enseignement régulier. Ces cours spéciaux sont organisés pour l'introduction de nouvelles méthodes de travail, pour l'enseignement à donner aux fonctionnaires concernant les mesures à prendre dans des circonstances spéciales et en cas de difficultés particulières. Le fait que les écoles centrales comportent un internat fait disparaître en grande partie les difficultés de logement pour professeurs

et élèves et permet ainsi d'organiser des cours dans un délai limité.

Les centres d'études sont en outre outillés de moyens d'enseignement qui, à cause de leur prix élevé ou de leurs dimensions, ne se prêtent pas pour être acquis par les écoles de débutants et les écoles administratives. Les centres offrent de la sorte la possibilité de réunir pour certains cours les élèves de ces écoles.

Pour terminer, la Reichsbahn possède encore 52 écoles professionnelles. Ces écoles ne tendent pas seulement à faire de leurs élèves des artisans capables, mais également à contribuer à leur éducation d'hommes et de citoyens.

Le programme d'enseignement des écoles professionnelles comprend les matières suivantes:

- 1° Enseignement professionnel et instruction civique avec travaux écrits et calcul.
- 2° Connaissances techniques y compris le calcul technique:
 - a) calcul, b) connaissance des matériaux, c) méthodes de travail, d) démonstrations pratiques et théorie des machines, e) électrotechnique, f) dessin professionnel.
- 3° Exercices physiques.

Les heures d'enseignement ont été fixées à 8 heures par semaine, la 1^{re} et la 2^{ème} année, et à 7 heures la 3^{ème} et la 4^{ème} année. A cela s'ajoutent deux heures d'exercices physiques par semaine.

Ces institutions d'enseignement sont complétées par l'institution des conférences de service. La notion «conférences de service» comprend ce qui suit:

- a) heures d'enseignement, méthodiquement établies, pour le service de ligne;
- b) organisation de conférences au profit des employés des services centraux et régionaux, des services d'inspection et des ateliers de réparation; des dirigeants de gares importantes, de bureaux de marchandises autonomes, de sections de la voie, de dépôts, usines etc.;
- c) conférences ou cours spéciaux pour certaines catégories;

- d) conférences scientifiques relatives à des questions ferroviaires;
- e) conversations touchant des questions de service.

Tous les fonctionnaires sont obligés, quel que soit leur âge, à suivre l'instruction de service. Il en est de même pour tous les agents dont l'instruction constitue une nécessité de service; les heures passées à l'instruction sont considérées comme heures de service.

L'enseignement est donné pour autant que possible par les chefs immédiats de même que par des instructeurs spéciaux à poste fixe ou ambulants. Des conférences spéciales sont faites par des spécialistes ou par des chefs d'inspection ou leurs adjoints.

Les conférences de service portent sur les règlements, les installations techniques, les prescriptions de sécurité, la procédure à adopter en cas de liquidation d'irrégularités, les droits et devoirs du personnel et les institutions sociales. Les leçons sur la sécurité de l'exploitation doivent également traiter de la prévention des accidents et des dangers de l'alcoolisme.

Les conférences faites au profit des employés des services administratifs et des fonctionnaires supérieurs portent généralement sur de nouvelles prescriptions et de nouvelles installations.

Dans les conversations relatives aux questions de service, on traite généralement de nouvelles dispositions importantes pour l'exécution du service et d'événements spéciaux, tels que des modifications de tarifs ou d'horaires, des mesures à prendre à l'entrée de l'hiver ou en cas de trafic particulièrement intense, de transformations à effectuer ou d'autres modifications intéressant le dépôt, gare ou autre service en cause, de même que de fautes dans l'exécution du service.

Les chemins de fer autrichiens en 1928.

Le rapport sur l'exercice 1928 des chemins de fer fédéraux d'Autriche fait clairement ressortir le rendement augmenté du personnel. Le nombre des voyageurs transportés a augmenté en comparaison de 1927 de 2,6, le nombre des tonnes de marchandises de 6 %. L'accroissement du chiffre des locomotive-kilomètres, train-kilomètres, essieu-kilomètres et tonnes-kilomètres brutes s'élève à respectivement 2,3, 3,6, 3,2 et 2,9 %. On enregistre une augmentation correspondante des recettes, à savoir de 3,7 % au trafic-voyageurs, et de 2,4 % au trafic-marchandises, tandis que les recettes

totales dépassèrent de 4 % celles de l'année passée.

Une diminution du personnel de 1,6 % en moyenne annuelle, s'oppose à cela. L'importance des effectifs qui en 1927 se chiffraient encore à 15,2 par kilomètre exploité, fléchit en 1928 à 14,9. Depuis 1924, les effectifs du personnel commissionné ont constamment reculé. Ils se chiffraient — chaque fois au 1^{er} janvier — en 1924, à 96,654, en 1925 à 86,526, en 1926 à 86,840, en 1927 à 85,032, en 1928 à 82,833 et en 1929 à 81,745. Le tableau suivant donne une image des frais d'exploitation pendant les dernières années:

	1924	1925	1926	1927	1928
	en millions de schillings:				
Frais d'exploitation totaux	462,3	510	543,7	550,4	576,6
<i>Ces chiffres se décomposent comme suit:</i>	en pourcentages:				
Acquisitions de nouveau matériel	—	0,2	1,1	1,4	1,7
Dépenses générales	3,9	4,9	4,5	4,5	4,5
Autre matériel et transports de service	12,6	9,9	11,2	9,5	10,8
Combustibles	14,9	10,0	8,3	7,9	7,0
Assurances sociales	1,6	2,3	2,2	2,3	2,5
Pensions	11,9	12,9	16,1	17,0	16,0
Frais de personnel	55,1	59,8	56,6	57,4	57,5

L'organisation internationale du personnel supérieur des chemins de fer.

Par GEORGE LATHAN, membre du Parlement et secrétaire général adjoint de l'Association des employés des chemins de fer de Grande-Bretagne et Irlande.

Parmi les questions importantes examinées par la Conférence internationale des cheminots, tenue en 1925 à Bellinzona sous les auspices de l'I.T.F., se trouvait celle des relations à établir entre les organisations syndicales du personnel des chemins de fer et l'I.T.F. Je formulai à cette occasion le désir qu'une attention particulière fût accordée aux organisations groupant les agents des cadres et des services administratifs des chemins de fer et je fus agréablement surpris par l'accueil sympathique que rencontrèrent mes paroles.

Depuis lors, le Comité Exécutif de l'I.T.F. et ses secrétaires se sont efforcés de créer une meilleure compréhension de la situation internationale et l'on constate dans plusieurs pays, parmi les catégories supérieures du personnel des chemins de fer, un intérêt croissant pour l'œuvre de cette Fédération internationale. Elle a convoqué des conférences où ont été discutées les difficultés spéciales afférentes à l'organisation nationale aussi bien qu'internationale des employés des chemins de fer et grâce à ces assemblées et aux liens qui y ont été établis, des échanges fort utiles de vues et de documentation ont eu lieu.

Il subsiste cependant dans quelques pays une certaine hésitation de la part des organisations d'agents des cadres à adhérer à l'organisation qui est sans nul doute la plus influente et la plus énergique des Internationales syndicales et qui groupe déjà pas moins de deux millions et un quart de membres (comprenant un chiffre important d'employés) dans trente-deux pays.

Ceci me porte, en raison également de l'importance croissante qu'il faut accorder à l'organisation internationale, à chercher à exposer brièvement quel est le point de vue de mon organisation, l'Association des employés des chemins de fer de Grande-Bretagne et d'Irlande, et quelles ont été ses expériences depuis qu'en 1924 nos membres, réunis en congrès annuel, décidèrent, après avoir longuement examiné la question sous tous ses aspects, par une majorité écrasante d'adhérer à l'I.T.F. Au moment où fut prise cette décision, quelques-uns exprimèrent évidemment des appréhensions quant aux effets de pareille mesure sur la situation de l'organisation, de même que, il y a plus de 20 ans, on avait prévu des difficultés et des dangers lorsque nous décidâmes l'adhésion au Congrès des trade-unions et, sept ans plus tard, lorsque, à la lumière des expériences acquises, nous résolûmes d'adhérer au parti travailliste.

En ce qui concerne ces deux derniers organismes, il n'y a pas probablement parmi nos 54.000 membres un seul sur cent qui, quelles que soient ses opinions

politiques ou syndicales, ne reconnaisse pas que notre organisation est, par sa participation à ces deux ailes du mouvement ouvrier anglais, infiniment plus puissante qu'elle ne le serait si elle s'en trouvait à l'écart. Je crois ne pas exagérer en disant qu'il est inimaginable que l'on fasse jamais une proposition tendant à rompre les relations, à tel point l'ensemble de nos adhérents est convaincu de l'accroissement de force, d'influence et de puissance qui dérive d'une adhésion active aux centres nationaux, syndical et politique. Un état d'esprit analogue est en voie de formation en ce qui concerne notre adhésion à l'I.T.F.

On a, de certains côtés, exprimé la crainte qu'une adhésion compromette la liberté individuelle d'une organisation comme la nôtre. Nous n'avons jamais fait pareille expérience, pas plus dans le domaine international que dans le domaine national de l'activité syndicale. A l'heure qu'il est, de même que par le passé, notre organisation prétend qu'il est des questions touchant le personnel appointé qui demandent une attention particulière et qui sont le mieux comprises et exposées par les représentants de cette catégorie de travailleurs. Dans le domaine syndical international, aussi bien que sur le terrain national, la présence de représentants des employés sur un pied d'égalité avec ceux d'autres catégories de travailleurs, s'est trouvée être le meilleur moyen pour obtenir que l'attention voulue soit accordée à ces questions ou à ces points de vue spéciaux et pour permettre aux employés — ce qui, à mon avis, est tout aussi important — de contribuer à la solution des problèmes qu'ont à résoudre les travailleurs de toutes catégories et de tous grades dans tous les pays.

Je crois qu'il existe dans certains pays une tendance à penser qu'une adhésion à l'I.T.F. comporterait l'exercice d'une certaine pression sur les organisations de catégories ou de groupes de travailleurs qui pourrait compromettre leur autonomie. Une fois de plus, je puis affirmer que les expériences de mon organisation tendent à prouver le contraire.

Il n'est point mon désir ou mon intention de vous importuner par des raisonnements superflus sur les avantages de certaines formes d'organisation syndicale, mais je voudrais uniquement exposer les faits tels que je les vois. Il mérite d'être retenu, dans cet ordre d'idées, que, nationalement aussi bien qu'internationalement, l'Association des employés des chemins de fer de Grande-Bretagne a réussi, sans diminuer son prestige ou sacrifier à ses principes, à collaborer avec les organisations générales de cheminots. Là où certains antagonismes subsistent, je voudrais insister pour qu'on

use d'indulgence et de bonne volonté, convaincu que dans les milieux de l'I.T.F. mes paroles seront entendues et comprises. Même là où des divergences semblent motivées, nous sommes, nous, arrivés à la conclusion que, quelle que soit la forme syndicale — corporative, par sections ou générale — considérée comme répondant le mieux aux besoins nationaux, cela ne diminue en rien la nécessité d'une unité internationale permettant à tous de collaborer, à leur avantage réciproque.

Mes camarades dans l'organisation syndicale des employés et grades similaires du Royaume-Uni voient jusqu'à quel point s'est développée actuellement la concentration internationale des intérêts industriels et commerciaux. Ils constatent qu'à l'heure qu'il est, elle s'étend sur chaque domaine de l'activité capitaliste et ne connaît pas de frontières. Il leur semble impossible que leurs contemporains du continent d'Europe, d'Amérique et d'ailleurs n'aient pas remarqué ce développement ou restent indifférents au fait incontestable que c'est seulement par une organisation internationale étendue et puissante que les travailleurs de toutes catégories pourront s'assurer la protection voulue et la sauvegarde de leurs intérêts.

Mes camarades constatent aussi qu'une fois de plus, les compagnies de chemins de fer, font, de concert avec les gouvernements, les préparatifs voulus pour leur Internationale. Ils connaissent les sujets qui vont être discutés; ils trouvent parmi ces sujets un nombre de questions qui intéressent particulièrement les employés et ils se sentent persuadés — et voilà la raison principale qui m'a porté à écrire cet article — que cela nous impose la responsabilité d'œuvrer pour renforcer la position internationale de tous les travailleurs, manuels aussi bien qu'intellectuels.

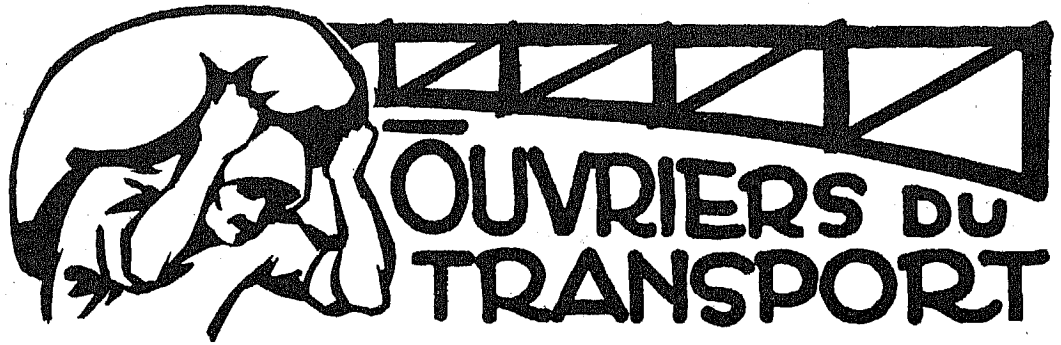
Tout en ne pas se cachant les difficultés qui existent, ils sont convaincus, grâce aux expériences acquises, qu'une coalition de tous les employés, par la voie de l'I.T.F., ne rendra pas seulement la solution de ces difficultés plus aisée, mais donnera encore d'autres résultats utiles et augmentera l'efficacité des efforts de cette Internationale pour sauvegarder et améliorer la situation des employés de tous les pays.

Note de la Rédaction. Nous sommes heureux de publier l'article ci-dessus, écrit par un des dirigeants de l'Association des employés de Grande-Bretagne. Cette Association a d'une manière admirable réussi à surmonter toutes les difficultés spéciales que comporte l'organisation syndicale et la représentation du personnel des cadres et des services administratifs des chemins de fer. Grâce à son activité pratique et à l'éducation qu'elle donne à ses membres, elle peut être considérée comme un des éléments les plus loyaux et les plus importants du mouvement ouvrier anglais.

Nous espérons que les paroles du camarade Lathan ne seront pas sans avoir de l'effet. Il faut que son plaidoyer en faveur d'une collaboration entre les travailleurs manuels et intellectuels

soit appuyé par tous ceux qui comprennent quelle est actuellement la position de ces employés qui, un temps, occupèrent des fonctions privilégiées aux chemins de fer.

Avec cela, une collaboration dans la lutte quotidienne est également souhaitable. Tout chevauchement et double emploi ne signifient que des pertes d'énergie. Par ses enquêtes, par ses conférences et par ses efforts pour exercer de l'influence dans les milieux patronaux, l'I.T.F. a donné la preuve qu'elle est également en mesure de traiter les questions intéressant les employés des chemins de fer. Toutefois, le travail de cette nature portera plus de fruits si tous adhèrent à l'I.T.F., de manière qu'elle devienne le point de ralliement de l'ensemble du personnel des chemins de fer.



Le mouvement revendicatif des cheminots anglais.

On sait que les récents congrès des trois organisations anglaises de cheminots ont décidé de résilier la convention conclue en août 1928 qui comportait une réduction de 2½ % de tous les salaires et traitements. Dans une réunion commune des comités exécutifs des trois organisations, tenue le 11 août dernier, il a été résolu de résilier la convention le 13 août, en observant le préavis prescrit de trois mois.

Les compagnies de chemins de fer ont à présent convoqué les organisations du personnel à une conférence qui se tiendra à Londres le 24 septembre prochain. Il semble d'ores et déjà certain que les compagnies, se réclamant des résultats d'exploitation, refuseront de rétablir les anciens taux de rétribution.

Voyages de syndicalistes à l'étranger.

L'Union des cheminots autrichiens s'efforce méthodiquement d'éduquer ses membres dans l'internationalisme. En groupes de 20 à 100, les cheminots autrichiens entreprennent des voyages à l'étranger. Récemment encore, le secrétariat de l'I. T. F. eut le plaisir de la visite d'un important groupe de «Eisenbahnordner», (membres de la section technique de l'Association autrichienne pour la protection de la République).

L'organe des cheminots de Tchécoslovaquie mentionne une excursion faite par un groupe de 80 cheminots, dont 24 musiciens, à Prague. Accompagnés par les cheminots de Prague, ils visitèrent la ville. Le soir, ils improvisèrent, dans le jardin de la Maison du Peuple, un concert qui eut un grand succès. Le journal tchécoslovaque termine son compte-rendu par les paroles suivantes :

« Cette visite a favorisé et renforcé nos relations internationales, si actives ces derniers temps. Il serait souhaitable que de pareilles visites de cheminots de toutes les nations aient lieu le plus souvent possible, afin qu'une connaissance réciproque contribue à faire disparaître le funeste chauvinisme et à le remplacer par une solidarité de classe, vivante, réelle et internationale ! »

Nous nous rallions pleinement à ce vœu.

Problèmes du travail dans le port d'Anvers (VI).

par C. MAHLMAN.

VI.

L'assurance-chômage.

Nous avons fait précédemment allusion à la question de l'assurance-chômage.

Nous avons rédigé à ce sujet un rapport qui remporta l'approbation générale des employeurs. Le système d'assurance élaboré dans ce projet était basé sur le principe que les ouvriers de la catégorie A touchent un revenu minimum garanti par semaine soit en salaire uniquement, soit en secours de chômage ou encore en salaire et secours de chômage combinés. On comprendra que ce système ne peut être appliqué que si les carnets de salaires sont soigneusement contrôlés et tenus à jour, car ainsi uniquement, il est possible d'empêcher qu'un refus volontaire du travail soit considéré comme du chômage.

Une objection, jusqu'à présent insurmontable, existait cependant du côté patronal. Nous réclamions pour notre part que tous les ouvriers, c'est-à-dire les ouvriers permanents aussi bien que les ouvriers temporaires, contribuent à l'assurance-chômage et soient tenus d'être membres d'un syndicat professionnel reconnu par la Commission paritaire des ports. C'était donc le principe de l'adhésion obligatoire au syndicat. Les employeurs s'opposaient à cela, attendu qu'ils étaient d'avis que les ouvriers non syndiqués et ne désirant pas adhérer à un syndicat, devaient également avoir l'occasion de s'assurer contre le chômage. Ils proposaient par conséquent qu'au sein du Comité chargé d'administrer l'assurance, la possibilité soit donnée aux ouvriers non syndiqués de s'affilier directement à la caisse d'assurance. En dépit de la déclaration formelle des employeurs qu'il n'était point leur intention de créer une organisation syndicale sous l'emprise patronale, nous estimions néanmoins ne pas devoir renoncer à notre point de vue.

Notre position était assez forte, car la presque totalité des ouvriers du port d'Anvers était organisée chez nous et d'autre part, parce que nous proposons que chaque syndicat reconnu par la Commission paritaire du port ait la faculté d'assurer ses adhérents. Nous avons proposé en outre — ce contre quoi les employeurs n'avaient pas d'ob-

jections — que les cotisations des ouvriers soient perçues par le syndicat et que celui-ci en remette ensuite la totalité à l'organe chargé de l'administration de la caisse d'assurance-chômage.

La situation serait par conséquent celle-ci : pour chaque journée de travail accomplie, les employeurs et les ouvriers payeraient une cotisation égale, à savoir 50 centimes par jour. Chaque ouvrier ayant travaillé un jour verserait donc, par l'entremise de son syndicat, un montant de 50 centimes à la caisse d'assurance et les employeurs verseraient de leur côté un montant de 50 centimes par ouvrier et par journée de travail. Le paiement se ferait au moyen de timbres à coller dans le carnet de salaire. Les timbres à employer par les patrons auraient une autre couleur, ce qui permettrait de distinguer facilement s'ils avaient satisfait à leur devoir. Le salaire hebdomadaire garanti avait été fixé à un montant correspondant à quatre journées de salaire. Les employeurs n'avaient aucune objection contre ce chiffre, mais il fut convenu qu'une révision serait possible par la suite, suivant le degré d'intensité du chômage.

Nous croyons pouvoir affirmer que les pourparlers sur cette question seront bientôt repris. Le patronat est intimement convaincu de la nécessité d'établir de l'ordre dans l'entreprise et de rendre possibles des mesures de prévoyance sociale.

Contrats individuels.

Il fut également convenu que chaque ouvrier aurait la possibilité de conclure avec son employeur un contrat individuel valable pendant un an. Ces contrats individuels devaient cependant expirer à la même époque que le contrat collectif conclu entre employeurs et salariés.

Pour commencer, les employeurs fondaient de grandes espérances sur ces contrats individuels. Nous avons cependant constaté qu'ils n'ont trouvé aucune sympathie parmi les ouvriers et nous n'exagérons certainement pas en disant qu'il n'y a pas, dans le port d'Anvers, quatre douzaines d'ouvriers ayant conclu avec leur employeur un contrat individuel. Les ouvriers sont trop profon-

dément convaincus que de pareils contrats les privent d'une part de liberté et on peut dire que s'il a été l'intention du patronat de réunir par ce moyen une équipe d'ouvriers, en tout temps prêts au travail, il aura bien à présent acquis la conviction que cet espoir a fait échec.

Nous touchons à la fin de notre exposé sur le problème du travail dans le port d'Anvers. Nous savons d'avance que les réformes que nous préconisons demanderont des mois, voire des années. Toutefois, nous avons à présent la conviction que graduellement, bien que certes non sans peine, nous atteindrons notre but et qu'alors, le port d'Anvers ne sera plus le refuge de tous les naufragés de la société.

N.B. Il ressort de l'article paru dans le numéro du 15 juillet, relatif aux négociations engagées au mois de juin dernier, que nous avons déjà réussi à améliorer aussi bien les salaires que la réglementation du travail.

Grève dans le port de Nantes.

Des conflits du travail continuent à se produire dans les ports français. A Nantes, les dockers ont fait la grève pendant près d'un mois. Au début du mois d'août, les employeurs manifestèrent l'intention d'appliquer une réduction des salaires de 1 franc 20. Les négociations ayant échoué, les hommes déclarèrent une grève, le 14 août, en présentant en même temps la demande que le salaire de base fût porté à 40 francs par jour. Un appel à la solidarité fut lancé et les ouvriers charbonniers déclarèrent à leur tour une grève demandant une augmentation de salaire de 30 centimes par heure. Le conflit englobait de la sorte plus de 1.000 travailleurs. On s'attendait à ce que les grutiers participent également au mouvement; ils décidèrent cependant de ne pas déclarer de grève de sympathie, tout en se réservant le droit de réclamer une augmentation de 25 centimes par heure. Dans plusieurs autres ports des mouvements de sympathie furent déclenchés; entre autres à La Rochelle, à La Pallice et à Saint-Nazaire, les dockers saisissant l'occasion pour présenter à leur tour des demandes d'augmentation. A Saint-Nazaire une grève de 24 heures fut déclarée le 30 août. Le contrat collectif fut résilié pour le 1er septembre.

On annonce que le 26 août les ouvriers charbonniers de Nantes retournèrent au travail en acceptant une augmentation de 15 centimes au lieu des 30 centimes demandés.

Les ouvriers du port de Dunkerque décident de faire la grève chaque fois qu'un docker est tué.

Les dockers organisés dans le Syndicat unitaire de Dunkerque ont récemment décidé qu'ils déposeraient le travail pendant une demi-journée, chaque fois qu'un docker serait tué dans l'exercice de son métier, ceci en protestation contre l'insuffisance des mesures de prévention contre les accidents.



Grève du personnel des autobus de Stockholm.

Aux termes d'un contrat collectif conclu pour le personnel des autobus de Stockholm, des licenciements ne peuvent avoir lieu que s'il est prouvé que l'agent en cause s'est mal conduit ou qu'il y a insuffisance de travail. Les employeurs désiraient abolir cette clause. Le personnel s'y opposa et sa résistance culmina en une grève déclarée le 1er septembre, à Stockholm et environs, par 500 conducteurs d'autobus, receveurs, monteurs et nettoyeurs de voitures. Les grévistes n'ont pas à craindre des briseurs de grève dans leur propres rangs. Environ 90 % des ouvriers habitant la banlieue de Stockholm ont l'habitude d'utiliser les lignes d'autobus. Par solidarité avec les grévistes, ils laissent marcher à vide les autobus qui circulent encore. Des frottements se sont produits entre le public et la police qui est allée jusqu'à se servir de revolvers et d'armes blanches.

Longueur des lignes d'autobus concédées en Suède.

Suivant les relevés du Bureau central de Statistique de Suède, il y avait, au début de l'année, un nombre de 1882 lignes d'autobus concédées et 2.515 gares d'autobus assurant une correspondance avec le chemin de fer. La longueur totale des lignes se chiffrait à 59.228 km.

Nouveaux contrats collectifs conclus en Suède.

Dans le courant de l'année des nouveaux de contrats collectifs ont été conclus pour les conducteurs d'automobiles de plusieurs villes suédoises. Ces contrats prévoient dans les lignes essentielles ce qui suit:

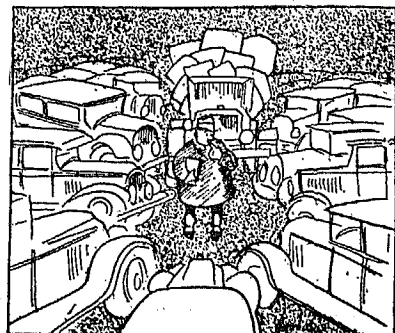
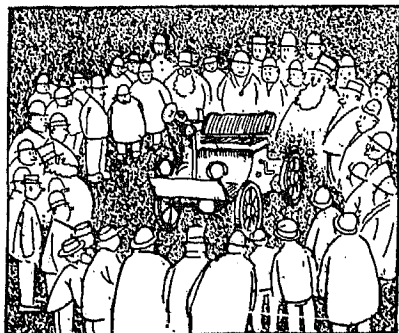
Chauffeurs d'entreprises industrielles. A *Göteborg*: Salaire de début de 57 couronnes porté après 6 mois à 62 couronnes. Heures supplémentaires rétribuées à raison de 50 % au-dessus du taux normal les jours de semaine et à raison de 100 % les dimanches et jours fériés. Durée de travail hebdomadaire de 48 heures; arrêt du travail le 1er mai à midi et les jours fériés à 2 heures de l'après-midi. En cas de maladie déterminant une incapacité au travail, continuation du salaire pendant une semaine et indemnité de 3 couronnes 50 pendant 30 jours ultérieurs. Indemnité légalement prévue en cas d'accident, non inférieure toutefois à 4,50 par jour. Congé annuel d'une semaine et indemnité d'habillement. A *Kalmar*: Heures supplémentaires rétribuées à raison de 1,10 couronne pour les deux premières heures et de 1,50 pour les heures suivantes; (jusqu'à présent un taux unique de 1,10 était payé). Arrêt du travail, les jours précédant un dimanche ou un jour férié, à 3 heures de l'après-midi (jusqu'à présent 4 heures). Continuation du salaire intégral en cas de maladie pendant une semaine par an. Tous les chauffeurs ont l'obligation d'être syndiqués.

Conducteurs de taxis. A *Boras*: Salaire hebdomadaire de 45 couronnes; durée du travail baissée de 96 à 72 heures par semaine. Quelques améliorations par rapport à l'indemnité de maladie et d'habillement. A *Kalmar*: Durée du travail de 12 heures, les repos non compris (au lieu de 15 heures, y compris les repos). Continuation du salaire en cas de maladie pendant une semaine par an. Tous les chauffeurs ont droit à un complet de travail par an. En cas d'autres travaux que la conduite des voitures, la durée du travail est de 8 heures par jour. Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 1,50. A *Norrköping*: Augmentation du salaire hebdomadaire de 30 à 35 couronnes plus 5 % des recettes. Les chauffeurs auxiliaires touchent 10 couronnes par jour plus 5 % des recettes. Une disposition nouvelle prévoit l'octroi d'un congé annuel de 8 jours après six mois de service, de même que d'une indemnité d'habillement de 5 couronnes.

Personnel des autobus. A *Boras*: Salaire hebdomadaire de 40 couronnes augmenté après trois mois de service à 60 couronnes (jusqu'à présent 55). A *Hudiksvall*: Salaire hebdomadaire 40, 45, 50 et 55 couronnes suivant les lignes; le personnel auxiliaire touche 1,25 couronne par heure. Après avoir fait du service pendant 12 mois consécutifs, les chauffeurs ont droit à toucher en cas de maladie pendant 30 jours une indemnité de maladie de 3 couronnes. A part la pension légalement prévue, une indemnité de funérailles de 150 couronnes est payée lors d'accidents du travail ayant des suites mortelles. Les chauffeurs ont droit à deux jours de repos par mois. A *Lund*, un contrat collectif a été conclu pour la première fois pour les receveurs. Il prévoit un salaire hebdomadaire de 12 couronnes la première année et de 14 couronnes les années suivantes. La durée du travail est de 48 heures par semaine, à quoi s'ajoute une période de 20 minutes par jour pour les travaux de préparation. Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 30 % au-dessus du taux normal pour les premières deux heures et de 50 % pour les heures suivantes. Le congé annuel est de 6 jours après un an de service.

Contrat collectif pour les chauffeurs au service des entreprises d'affichage de Prague.

La Fédération tchèque des conducteurs d'automobiles n'a pas jusqu'à présent réussi dans une large mesure à conclure des contrats collectifs, attendu qu'il n'existe pas d'organisation de propriétaires d'automobiles. Il a toutefois été possible de passer un contrat collectif au profit des chauffeurs employés par les entreprises d'affichage, contrat qui prévoit dans les grandes lignes ce qui suit: Durée du travail normale de 48 heures par semaine (la journée de travail va de 6 heures du matin à 3 heures de l'après-midi et est coupée par un repos d'une heure); salaire hebdomadaire de 300 couronnes; allocation de 7,50 couronnes pour chaque heure de travail accomplie en sus des 8 heures; indemnité de logement de 300 couronnes, payable trimestriellement; gratification de Nouvel-An de 600 couronnes et congé annuel payé.



La même chose — mais un peu autrement.

La législation anglaise sur la circulation routière.

A la récente session de la Commission consultative des conducteurs d'automobiles, le ministre des Transports de Grande-Bretagne, le citoyen Herbert Morrison, prononça une allocution dont nous reproduisons ci-dessous la partie essentielle.

Je voudrais vous exposer quelques détails 1° sur la loi qui existe, 2° sur les propositions contenues dans le projet de loi sur la circulation routière et 3° sur les recommandations qui se trouvent dans le rapport élaboré par la Commission royale d'enquête sur les problèmes des transports, en ce qui concerne les trois points traités par le camarade Henderson dans son rapport sur le standard international à établir par rapport aux qualifications exigibles des conducteurs d'automobiles professionnels.

Il faut mentionner ici que le projet de loi sur la circulation routière n'a pas été particulièrement approuvé par le gouvernement, mais qu'il a été imprimé et distribué à tous les députés afin de pouvoir être discuté et à l'effet d'obtenir, lors des débats, un accord aussi général que possible concernant les améliorations à apporter à la législation applicable à la circulation sur les routes.

1° Aptitudes physiques.

a) Loi actuellement en vigueur.

Suivant la loi actuelle, il existe deux espèces de permis de conduire des véhicules automobiles: le permis de conduire ordinaire délivré aux termes de la Loi sur les véhicules automobiles de 1903 et le permis de conduire spécial applicable aux véhicules affectés aux transports en commun, délivré aux termes des Lois sur la police urbaine de 1847 et 1897. En ce qui concerne le premier de ces permis, aucune condition n'est posée aux candidats quant aux aptitudes physiques et psychiques. Les autorités sont tenues de délivrer un permis à chaque personne qui en fait la demande et qui n'est pas exclue de l'obtention du permis en raison de son âge ou pour avoir violé les prescriptions sur la circulation automobile. Les autorités qui délivrent les permis spéciaux pour la conduite des véhicules affectés aux transports en commun ne sont pas soumises à une pareille obligation et ont le droit de refuser la délivrance aux candidats qui ne leur semblent pas aptes. Il n'existe cependant aucune prescription établissant les conditions physiques auxquelles doivent satisfaire les candidats.

b) Projet de loi sur la circulation routière.

L'article 15 du projet de loi prévoit que celui qui demande un permis de conduire est tenu de faire, dans une forme prescrite, une déclaration indiquant s'il n'est pas sujet à une maladie ou infirmité physique spécifiée dans la formule, ou à une autre maladie ou infirmité susceptible de faire de la conduite d'un véhicule automobile une source de dangers pour le public.

L'intention de cette clause est d'empêcher la délivrance du permis à des candidats affectés de certaines maladies ou

infirmités (par exemple de graves défauts de la vue non rectifiables par des lunettes). Le projet ne prévoit pas d'examen médical mais le candidat aura le droit de réclamer, sauf dans le cas des maladies ou infirmités visées plus haut, d'être soumis à une épreuve concernant ses facultés et capacités de conduite. Dans le cas de conducteurs d'autobus ou d'autocars, le projet de loi (article 54) prévoit que le candidat doit satisfaire aux conditions à prescrire par le ministre des Transports. Selon les recommandations de la Commission départementale sur l'admission à la circulation de véhicules affectés aux transports en commun, les conditions à prescrire par le ministre aux candidats désirant obtenir le droit de conduire pareils véhicules, devraient être les suivantes :

- 1°) savoir lire et écrire;
- 2°) avoir au moins l'âge de 21 ans s'il s'agit d'un conducteur et au moins l'âge de 18 ans s'il s'agit d'un receveur; remettre un certificat de naissance ou autre document valable à l'appui de la déclaration concernant l'âge;
- 3°) donner à l'autorité chargée de délivrer les permis, la preuve d'être physiquement et psychiquement en état de s'acquitter des fonctions réclamées;
- 4°) remettre un certificat de bonnes mœurs signé par deux personnes le connaissant personnellement et pouvant donner un témoignage concernant son caractère; remettre un certificat signé par le dernier employeur, ou à défaut de pareil certificat, indiquer la raison pour laquelle il ne peut être remis;
- 5°) dans le cas d'un conducteur, examen pratique, sur la demande de l'autorité chargée de délivrer les permis de conduire, attestant que le candidat est à même de conduire convenablement un véhicule du type pour lequel il réclame le permis.

c) Rapport de la Commission royale.

La Commission royale d'enquête sur les problèmes des transports a approuvé les propositions contenues dans l'article 15 du projet de loi sur la circulation routière, (paragraphe 42 de son rapport), mais elle n'a fait aucune recommandation — sauf en ce qui concerne l'âge — quant aux conditions auxquelles doivent satisfaire les conducteurs de véhicules affectés aux transports en commun.

2° Age.

a) Loi actuellement en vigueur.

Aux termes de la loi actuellement en vigueur, il faut, pour obtenir le permis de conduire une motocyclette, avoir au moins l'âge de 14 ans et pour obtenir un permis de conduire tout autre véhicule à propulsion mécanique, avoir au moins l'âge de 17 ans. Aucune autre limite officielle n'existe.

b) Projet de loi.

L'article 14 du projet de loi prévoit une limite d'âge de 17 ans pour obtenir le permis de conduire général et un relèvement de 14 à 15 ans, de la limite, pour la conduite des motocyclettes.

En ce qui concerne la conduite de véhicules affectés aux transports en commun, le projet de loi propose (à l'article 54) que l'âge minimum d'un conducteur soit de 21 et l'âge minimum d'un receveur de 18 ans.

c) Rapport de la Commission royale.

La Commission royale recommande de maintenir l'âge minimum de 17 ans pour l'obtention du permis de conduire un véhicule automobile et un camion automobile de type léger et de porter cette limite à 21 ans pour le permis de conduire des camions dont le poids sans charge dépasse 2 tonnes $\frac{1}{2}$ ou des véhicules affectés aux transports en commun. La Commission recommande également de relever l'âge minimum pour la conduite d'une motocyclette à 16 ans au lieu de 15 ainsi que le propose le projet de loi (paragraphe 44 du rapport).

3° Connaissances théoriques et pratiques.

a) Loi actuellement en vigueur.

La loi actuelle ne contient aucune disposition relative à un examen théorique ou pratique à subir par un candidat désirant obtenir un permis de conduire. En ce qui concerne la conduite de véhicules affectés aux transports en commun, plusieurs autorités ayant la faculté de délivrer les permis, exigent que le candidat donne certaines preuves de capacité de conduite, mais aucune obligation légale n'existe à cet égard.

b) Projet de loi.

Le projet de loi ne contient aucune disposition prévoyant un examen à subir par les candidats désirant obtenir un permis de conduire, sauf dans le cas — dont il est question plus haut — de personnes atteintes d'une maladie ou d'une infirmité qui désirent fournir à l'autorité chargée de délivrer les permis, la preuve qu'ils ont les capacités voulues pour conduire. En ce qui concerne les véhicules affectés aux transports en commun, un examen concernant les capacités de conduite sera probablement rendu obligatoire, si le projet de loi est adopté, par un décret du ministre des Transports prescrivant les conditions auxquelles doivent satisfaire les candidats désirant obtenir le permis de conduire des véhicules de cette catégorie.

c) Rapport de la Commission royale.

La Commission royale n'a fait aucune recommandation au sujet d'examens pratiques à subir par les candidats désirant obtenir un permis de conduire (paragraphe 43). D'autre part, le rapport ne s'occupe point de la question spéciale des examens à subir par les candidats désirant obtenir un permis de conduire un véhicule affecté aux transports en commun.

Omnibus à vapeur aux Etats-Unis.

Un omnibus à propulsion à vapeur, mis récemment en service à titre d'essai à Indianapolis, se distinguerait par son coût minime d'exploitation et par ses grandes capacités d'adaptation. La voiture est à six roues comme les lourds autobus, pour le reste, elle ressemble à une automotrice. La porte d'entrée se trouve à l'avant près du conducteur, la sortie au milieu de la voiture. Les portes sont pliantes et à fonctionnement pneumatique. Des deux côtés du couloir central se trouvent des bancs à deux places offrant au total 40 places assises. La chaudière placée à l'arrière de la voiture, près du mécanisme de propulsion est chauffée au mazout.

Contrat collectif pour les chauffeurs de taxis de Aarhus (Danemark).

Un contrat collectif a été conclu avec la compagnie des auto-taxis de Aarhus. Il prévoit pour les chauffeurs un salaire hebdomadaire de 42 couronnes augmenté de 10 % des recettes brutes. La durée ininterrompue du travail se chiffrera pour deux hommes qui s'alternent à 19 heures, coupées d'un repos de une heure pour le travail de jour et d'une demi-heure pour le travail de nuit; la durée du travail est par conséquent de 9 heures pour le travail de jour et de 8½ pour le travail de nuit. Une simple journée de travail est rétribuée à raison de 6 couronnes. Lorsqu'un chauffeur est obligé de travailler la nuit, il faut qu'il en soit averti avant midi, à défaut de quoi il doit toucher une rétribution de 7 couronnes. Les heures supplémentaires sont payées à raison de 1,35 couronne par heure. Le congé annuel est de 4 jours et peut être pris précédant ou faisant suite à un dimanche de congé. En cas d'accident, les chauffeurs ont droit pendant une période de 13 semaines à une indemnité journalière de 3 couronnes. En cas de courses à l'extérieur de la ville occupant plus d'une journée, le chauffeur touche une allocation supplémentaire de 10 couronnes. Les frais de l'uniforme prescrit par la police sont à la charge des chauffeurs. Le contrat du travail peut être résilié par les deux parties intéressées avec un préavis de 2 jours.

Une convention entre la Reichsbahn et l'administration des postes du Reich.

Après des négociations de longue durée entre l'administration des postes du Reich et la compagnie des chemins de fer, une convention d'assez vaste portée a été conclue relative à une exploitation en commun de lignes automobiles. Aux termes de cette convention les parties contractantes sont tenues de s'accorder un appui réciproque. Le transport de marchandises sur courtes distances sera à l'avenir confié à la Reichsbahn, tandis que les transports en commun de voyageurs resteront confiés à la poste. Celle-ci se charge de fournir les véhicules, le personnel, les pompes à essence et autres installations et sera également l'exploitante des lignes à créer. La Reichsbahn accorde à la poste des emplacements privilégiés sur les places des gares pour y stationner ses autobus; elle permet aux voyageurs des autobus l'usage des salles d'attente situées à l'extérieur du contrôle des gares et met à disposition du trafic automobile des guichets pour la vente de billets et l'expédition de bagages. Les lignes automobiles exploitées par la Reichsbahn seront transférées à la poste à partir du 1er avril 1929, tandis que la poste qui peut continuer dans l'ampleur actuelle le transport de colis sur ses lignes automobiles, ne l'étendra plus après cette date.

Le contrat qui entre en vigueur le 1er avril 1929 est valable pendant cinq ans et sera prolongé de cinq ans en cinq ans, sauf résiliation avec un préavis d'un an. La répartition des bénéfices ou des pertes se fera dans une proportion de 65 pour cent pour la poste et de 35 pour la Reichsbahn; pour les lignes considérées comme concurrençant le chemin de fer, la proportion sera renversée.

Cette convention met fin à la concurrence entre les deux entreprises qui menaçait de revêtir des formes sérieuses.

Grève victorieuse des conducteurs de taxis de Breslau.

Après de longues négociations et une grève de deux jours, les conducteurs de taxis de Breslau ont réussi à obtenir une augmentation de leur salaire hebdomadaire d'au moins 7 marks 50, c'est-à-dire qu'ils toucheront dorénavant 25 % des recettes brutes. Ceci signifie un résultat appréciable, car les salaires en vigueur étaient assez bas. En raison de ce fait, on a dû renoncer à la revendication formulée précédemment tendant à faire appliquer également à Breslau le système de rétribution existant à Berlin.



Création en Autriche d'une loi sur la navigation aérienne.

Mi-juillet le Conseil National du Parlement autrichien a adopté une loi sur le développement de la navigation aérienne, loi dont le contenu est analogue au décret sur la navigation aérienne qui entrera vraisemblablement en vigueur cet automne en Allemagne. La loi vise à établir un accord et une collaboration étroite entre l'Autriche et l'Allemagne dans le domaine du trafic aérien.

La navigation aérienne aux Etats-Unis.

Suivant les renseignements du ministère du Commerce des Etats-Unis, 19 sociétés de navigation aérienne ont enregistré dans le 2ème semestre de 1928 un total de \$ 3.858.020 de recettes et de \$ 2.653.052 de dépenses. 28 sociétés employaient au service d'exploitation proprement dit un total de 1.038 personnes dont 275 pilotes, 449 mécaniciens et 262 autres travailleurs. Au près de 25 entreprises, le traitement mensuel d'un pilote se chiffrait en moyenne à \$ 194. Le tarif de transport était de 5,5 cents par mille de parcours journalier et de 9,3 cents par mille de parcours nocturne. Chaque pilote accomplit en moyenne 68 heures de vol par mois. Les Etats-Unis ont dépensé pas moins de \$ 5.103.825 au profit de 28 lignes postales aériennes. Ils se sont de la sorte placés en tête de ligne en ce qui concerne l'encouragement donné à la navigation aérienne.

Hôtels et restaurants recommandés.

American Hôtel

Amsterdam.

Hôtel de premier ordre.

Café-restaurant - Situation centrale.

Salles de réunions etc.

Prix modérés.

TRAMWAYS

La grève aux tramways de Dublin (Irlande).

L'ensemble du personnel de la Compagnie des tramways de Dublin — au total environ 2.000 hommes — est en grève depuis le 15 août dernier, en protestation contre l'intention de la Compagnie d'appliquer une réduction de salaires d'environ 10 %. Voyant qu'une grève menaçait d'éclater, la Compagnie a tenté de diviser son personnel en annonçant au dernier instant que la réduction ne serait pas applicable aux salaires des agents des autobus. Ceux-ci ont donné un bel exemple de solidarité et ont déposé le travail en même temps que leurs camarades des tramways. Les salaires actuels sont de 63 sh. 5 d. pour les wattmen et de 60 sh. pour les receveurs pour une semaine de 48 heures. Après que le conflit eût duré plus d'une semaine, voyant que les pouvoirs publics locaux ne faisaient rien, le ministre de l'Industrie et du Commerce de l'Etat libre d'Irlande intervint. Une Commission d'enquête fut créée pour examiner les causes du litige et chercher à amener une entente. La proposition de reprendre le service aux anciennes conditions en attendant le résultat des travaux de cette commission fut repoussée par la compagnie.

Grèves dans les tramways français.

Ces dernières semaines deux grèves assez importantes ont eu lieu dans les tramways français.

Le 9 août dernier, la totalité du personnel des tramways de Nantes, au nombre de 700 agents, est entré en grève pour obtenir une augmentation de salaires. La municipalité, intervenant dans le conflit, proposa d'avoir recours à la commission tripartite prévue au contrat de travail. Cette commission qui comprend, outre des représentants des pouvoirs publics, trois représentants ouvriers et trois représentants patronaux, se réunit à deux reprises le 12 août et élaborera des propositions qui furent acceptées par le personnel, bien que ne lui donnant pas satisfaction entière. Le travail fut repris le 14 août au matin. Les conditions de reprise comportent les avantages suivants : augmentations de 90 francs par mois pour les employés et de 45 centimes par heure pour les ouvriers (ce qui représente le même taux à raison d'une moyenne de 200 heures par mois); augmentations du sursalaire familial allant de 45 à 75 centimes par jour. Le syndicat a exprimé l'espoir que les revendications restées en suspens, relatives au congé annuel, à l'indemnité d'habillement etc., seraient examinées dans le plus bref délai et solutionnées dans un sens favorable aux travailleurs.

Conclusion d'un nouveau contrat collectif aux tramways de Bucarest.

Le 16 juillet dernier, un contrat collectif du travail a été passé entre la Société municipale des tramways de Bucarest et ses salariés, grâce à l'intermédiaire du Tribunal de Bucarest liquidant, par voie d'arbitrage, un conflit surgi entre le syndicat du personnel et la société des tramways.

Les dispositions essentielles du nouveau contrat sont les suivantes.

La journée de travail sera de huit heures pour tout le personnel, avec les dérogations prévues par la loi sur les contrats du travail et la loi sur la durée du travail. Le temps nécessaire pour la préparation du service ne sera pas compté dans les heures de travail. Les heures effectuées en sus des 8 heures seront rétribuées à raison d'un supplément de 25 %, si le travail est accompli avant 23 heures $\frac{1}{2}$ et de 60 % s'il est effectué après cette heure. Dans les ateliers et dépôts, les heures supplémentaires effectuées le jour seront payées à 25 % et celles effectuées la nuit à 60 % au-dessus du taux normal. Les ouvriers des ateliers travailleront le samedi de 7 à 13 heures et l'on ajoutera, quatre autres jours de la semaine, une demi-heure aux heures régulières pour obtenir le total de 48 heures par semaine prévu par la loi.

L'autre grève dont il est question, a été déclarée à Lille. Se prévalant d'une clause du contrat collectif, le syndicat du personnel avait demandé un rajustement des salaires à partir du 1er juillet. Les salaires étaient pour le personnel du mouvement de 23,35 à 25,25 francs par jour, pour le personnel sédentaire (manœuvres, cantonniers, ouvriers) de 3 à 3,68 francs par heure. L'organisation demanda une augmentation hebdomadaire de 24 francs; la Compagnie offrit 12 et 14 francs d'augmentation par semaine. Cette offre fut repoussée dans une réunion du personnel qui décida de déclarer la grève à partir du 22 août au matin. Le personnel au nombre de 1.000 hommes, syndiqué dans une proportion de 95 pour 100, participa sans exception aucune au mouvement. Après deux jours de pourparlers à la Préfecture, la Compagnie fit la proposition d'accorder au personnel, sans distinction de catégories, une augmentation uniforme de 2 frs. 80 par jour. Bien que cette proposition ne leur donnât pas satisfaction entière, les grévistes, estimant qu'une prolongation du conflit amènerait un surcroît de souffrances pour le personnel et une gêne accrue pour le public, décidèrent la reprise du travail pour le 1er septembre.

Le personnel roulant de même que les contrôleurs et le personnel des dépôts auront droit, après 13 jours de service, à deux jours de repos; ces jours de repos seront payés pour les agents ayant au moins deux ans de service. Les agents ayant moins de deux années de service auront la faculté de travailler les jours de repos contre rétribution.

Les agents ayant au moins 6 semaines de service auront droit, en cas de maladie ou d'accident, à la continuation du salaire intégral pendant sept jours.

Aux points terminus des lignes, les horaires prévoient 4 minutes d'arrêt qui ne sont pas considérées comme repos. Des locaux d'attente y seront aménagés à l'usage du personnel. Il y aura dans ces locaux de l'eau potable et des water-closets seront installés selon les nécessités.

Dans les ateliers et dépôts où cela n'existe pas encore, on aménagera à l'usage des ouvriers des locaux où ils peuvent changer de vêtements, des lavabos et des armoires pour serrer les vêtements.

Un agent commandé la veille pour faire du service et qui s'est présenté au travail à l'heure indiquée, aura, si la voiture ne sort pas à cause de manque de courant, droit au salaire; il sera toutefois obligé d'exécuter tout autre travail dont on le chargera.

Les licenciements et autres peines disciplinaires ne seront prononcés qu'après une enquête au cours de laquelle le prévenu aura la possibilité de faire des déclarations écrites et verbales. Seule la Direction générale aura le droit de décider des licenciements. Toute peine infligée sera affichée et portée à la connaissance de l'agent intéressé. Les agents auront le droit de faire appel dans les cinq jours d'une peine infligée. Lorsqu'il est établi par une enquête qu'une punition a été injustement infligée, les jours de suspension éventuelle seront assimilés à des jours de service.

Le contrat ne prévoit pas de majorations de salaires — la Société alléguant que les frais du personnel s'élevaient, actuellement déjà à environ 50 % des recettes brutes et qu'une majoration n'était pas possible sans compromettre l'équilibre du budget — mais la compagnie créera « afin de s'attacher davantage le personnel et d'encourager les éléments stables » un système d'allocations équivalentes à 30 jours de salaire par cinq an-

nées de service, allocations qui seront capitalisées au compte de l'agent intéressé et qu'il aura le droit de toucher en quittant le service, à condition d'avoir accompli au moins 15 années de service.

En ce qui concerne le congé annuel, les agents ayant une durée de service ininterrompue, de un à trois ans, bénéficieront de 7, ceux ayant de 3 à 5 ans de 10, ceux ayant de 5 à 10 ans de 14 jours de congé annuel. Au-dessus de 10 ans, le congé sera augmenté d'un jour pour chaque année de service en plus, mais il ne pourra en aucun cas dépasser 30 jours. Pendant le congé les agents toucheront une rétribution égale au salaire moyen touché les trois derniers mois, toutes indemnités comprises.

Quant à la tenue de service, la compagnie accordera à son personnel tous les deux ans un uniforme d'été, un uniforme d'hiver, un pardessus, une casquette d'été et une casquette d'hiver.

Le nouveau contrat est valable jusqu'au 1er janvier 1931.

Le syndicat du personnel des tramways de Bucarest fait partie de l'Union des ouvriers des ports et des transports de Roumanie adhérente à l'I.T.F.; il comptait au 1er juillet 1929 environ 1900 membres sur un effectif total du personnel de 4.681 unités (y compris les fonctionnaires supérieurs).

Une fois le contrat collectif conclu, la Direction craignant l'influence grandissante du syndicat, a commencé des persécutions contre ses membres par diverses mesures vexatoires. Elle est même allée jusqu'à licencier le comité du syndicat.

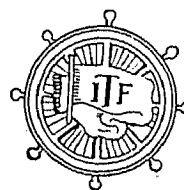
Ceci ne décourage pas les camarades roumains qui sont fermement décidés à mettre tout en œuvre pour sauvegarder la puissance de leur organisation.



VAN. OVEN
La Haye
(Hollande)



BANNIÈRES ET INSIGNES



Four-
nisseur
de I.T.F.



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

MARINS

La situation en Grande-Bretagne s'éclaircit-elle ?

On sait que les conditions de l'organisation syndicale parmi les marins anglais occasionnent à l'I.T.F. et aux organisations adhérentes de grandes difficultés dans l'application de leur programme d'action.

Par suite de l'attitude adoptée par feu son dirigeant, l'Union des marins anglais était entrée en conflit avec le reste du mouvement ouvrier de Grande-Bretagne, ce qui eut comme conséquence qu'elle fut exclue de la Centrale des syndicats du pays. Aussitôt que cette expulsion fut un fait accompli, l'Union des transports adhérente à l'I.T.F. se mit à syndiquer des marins dans une section spéciale. Ceci lui réussit fort bien et les effectifs de l'organisation augmentèrent sans relâche. De la sorte, un conflit naquit entre l'Union des marins et l'Union des transports et finalement, la situation semblait devenir assez critique.

Nous avons appris depuis lors que le différend a pris fin et qu'un accord est intervenu entre les deux organisations.

L'Union des marins s'engagea à présenter de nouveau une demande d'adhésion au Congrès des trade-unions, tandis que l'Union des transports promit de son côté de suspendre le recrutement de nouveaux adhérents parmi les marins.

Nous lisons dans «The Seaman» que, comme un premier pas sur cette voie, l'Union des marins anglais a adopté la résolution suivante :

«La Commission financière recommande au Comité exécutif de rompre toutes relations avec l'Union des mineurs dissidente et d'entrer aussi rapidement que possible en relations avec le Congrès des trade-unions afin de tirer la situation au clair».

Le congrès annuel de l'Union des marins a confirmé cette résolution et l'on peut dire que de la sorte, le principal obstacle pour un retour des marins anglais dans la Centrale syndicale a disparu.

Espérons que cela déterminera en même temps un revirement complet de la tactique syndicale adoptée jusqu'à présent par les marins anglais.

Les marins belges réclament une augmentation de salaire.

Le 13 septembre le contrat collectif en vigueur pour les marins belges a expiré. L'Union des marins a demandé un relèvement des salaires de 25 %. Les négociations avec les armateurs ont commencé le 6 septembre.

Nouveau contrat collectif pour les marins finlandais.

Ainsi que nous l'avons mentionné dans un des numéros précédents, l'Union finlandaise des marins et chauffeurs a résilié le contrat collectif conclu avec les armateurs qui expirait le 15 août. Après trois semaines de négociations, les marins réussirent à obtenir la conclusion d'un nouveau contrat comportant des majorations de salaire allant de 5 à 8 %

(à l'exception des novices qui continuent à toucher le même salaire) de même qu'un nombre d'améliorations importantes des autres conditions du travail. Les nouveaux salaires s'élèvent aux montants ci-après :

	marks finlandais.
Charpentier d'une certaine ancienneté	1.200.—
Charpentier ayant moins de pratique	1.100.—
Maître d'équipage	1.130.—
Matelot	925.—
Matelot léger	725.—
Novice	500.—
Conducteur de petite chaudière	1.130.—
Graisseur	960.—
Chauffeur (ayant 12 mois de pratique maritime)	950.—
Chauffeur (ayant moins de 12 mois de pratique maritime)	800.—
Soutier	760.—

Un charpentier ayant ses propres outils touche en outre un supplément 75 marks par mois.

Une nouvelle disposition du contrat prévoit que le travail la veille des jours de Noël, de Nouvel-An et de Pâques, ainsi que de la veille de la Saint-Jean, prendra fin à 13 heures et également que le 1er mai sera un jour de congé et considéré comme un jour de fête. L'équipage reçoit les couverts de même que la literie à l'exception des couvertures. A défaut de literie, les hommes touchent une allocation de 40 marks finlandais par mois. Le nouveau contrat stipule encore que les marins ne peuvent pas être contraints, dans un port étranger ou du pays, à exécuter du travail refusé par des ouvriers en grève. Les dispositions relatives aux relèvements des salaires de même que celles portant sur la literie, entrent en vigueur le 1er octobre 1929.



L'Espéranto dans l'I. T. F.

L'Union britannique des transports a adopté à son récent congrès bisannuel une résolution déclarant qu'à l'effet de «faciliter la correspondance et les relations internationales avec des organismes internationaux auxquels l'Union est adhérente, des mesures devaient être prises tendant à un emploi aussi étendu que possible de la langue auxiliaire internationale, l'espéranto, et à en faire la langue officielle de l'organisation dans les relations internationales».

Les cheminots et le Congrès de l'Internationale espérantiste ouvrière.

«Signalen», l'organe de l'Union des cheminots suédois écrit encore ce qui suit au sujet du Congrès international espérantiste tenu à Leipzig au mois d'août dernier: «La catégorie des cheminots était représentée par un nombre important de délégués, ce qui ailleurs fort naturel. Presque tous les délégués de quelque importance avaient entre autres envoyé des cheminots. Parmi les délégations étran-

gères, la délégation autrichienne en contenait toutefois le plus grand nombre. Cependant, la Tchécoslovaquie, la France, la Hollande, la Grande-Bretagne et, évidemment, la Suède avaient, elles aussi, envoyé un nombre notable de représentants».

Usage pratique de l'espéranto dans les conférences internationales.

Lors de la Conférence internationale du tourisme et de la réclame, tenue sous les auspices du Bureau de la Foire Commerciale de Francfort du 30 mars au 2 avril dernier, l'espéranto a à nouveau brillamment démontré son utilité pratique.

A cette conférence, 80 organismes de 14 pays différents étaient représentés par 200 délégués. Les différents rapports et discours d'ouverture faits en français, allemand, hongrois, serbe, suédois (par le camarade Eriksson de Stockholm) et italien, furent traduits en espéranto seulement.

Les passages plutôt techniques des rapports ne présentèrent aucune difficulté pour la traduction. Au cours de la conférence, un des présidents, le Dr. Arnhold Dresden, signala les avantages de cette «nouvelle technique des conférences» qui, grâce à l'espéranto, se trouve être bien supérieure aux méthodes adoptées jusqu'à présent qui nécessitaient un grand nombre de traductions.

Esperantlingva I. T. F.-gazeto?

El cirkulero de la I. T. F.-secretariejo. forsendita la 20. 8. 1929.

Nun ni estas pretaj, konsiderante la ĉiam kreskantan intereson por Esperanto, iri gravan pason

antaŭen kaj proponi al la I. T. F.-estraro, ke ĝi pripensu la eldonon de monata gazeto tute esperantlingve. Sed antaŭ ni devus esti certaj pri la kunlaboro de la Esperantistoj mem. Ci tiu gazeto kun amplekso de 12 paĝoj ne nur devus enhavi la plej gravajn el la artikuloj kaj sciigoj kiuj nun aperas en la I. T. F. Gazetoj (en 5 aliaj lingvoj) sed ĝi samtempe povus fariĝi la centro de la Esperanto-interesoj inter niaj membroj tra la tuta mondo kaj de la diferencaj transportkategorioj.

La eldonó de tia gazeto sendube servus al la interesoj de la I. T. F. sed tamen ĝi havas ankaŭ gravan signifon por la Esperanto-movado kaj ĉe bonŝukceso, la vojo malfermiĝas por novaj eblecoj rilate la praktikan uzon de Esperanto en la internacia vivo.

Niaj intencoj estas nur efektiveblaj se ni povas kalkuli pri 1500 abonantoj. Tiam la abonprezo estas Fl. 2.50 jare (egalvalore estas R. M. 4,25, £ -4/2, sv. Kr. 375, svis. Fr. 5.25).

Recenzo.

Kandid (Candide) da Voltaire laŭdinde tradukita de E. Lanti, redaktoro de «Sennaciulo», 160 paĝa 13 × 19 cM. prezo R. M. 1.20. Ilustrita. Eldonita de S. A. T., Colmstrato 1, Leipzig. Francoj diras ke suprenomita verko estas la plej bona de la eminenta Voltaire. Estas vera ĝojo legi ĝin. Milton Kandid, la ĉefpersono, travivas, laŭ ŝajne ĝustan filozofion li ĉiam klopodas kompreni, sed fine lia racia venkas. Tiam li komprenas. Tiam li komprenas, ke por ion atingi oni devas labori, labori kaj ankoraŭ labori.