



# I.T.F.

## ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

### APRÈS 10 ANS!

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

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

#### SOMMAIRE :

La réunion du Comité Exécutif . . .	26
La loi sur les chemins de fer allemands suivant le plan Young . . .	27
<b>Chemins de fer :</b> Une Conférence des agents des cadres allemands examine des questions professionnelles . . .	28
Louis Brunner 65 ans . . . . .	30
Le recrutement et la formation du personnel de la locomotive . . . . .	30
Le personnel des cadres et des services administratifs aux chemins de fer . . . . .	31
<b>Ouvriers du transport :</b> Un contrat collectif pour les travailleurs des transports du port de Bristol . . . . .	32
<b>Dockers :</b> Le projet de convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks . . . . .	33
<b>Automobilisme :</b> Notices . . . . .	33
<b>Tramways :</b> Notices . . . . .	34
<b>Batellerie :</b> L'enseignement aux enfants des bateliers . . . . .	34
<b>Marins :</b> Comment fut intégrée dans le fascisme la Fédération italienne des marins . . . . .	35
Manifeste aux marins . . . . .	36
<b>Espéranto . . . . .</b>	36

«Le Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, assemblé à Christiania du 15 au 19 mars 1920, envoie l'expression de sa fraternelle sympathie à toutes les nations en lutte contre la répression féroce de leurs oppresseurs, aidés dans cette misérable besogne par la classe capitaliste, ennemie naturelle de nos organisations syndicales; douloureusement émus par le martyre des millions de victimes tombées sur les champs de carnage encore entre-ouverts, les délégués s'engagent à employer tous les moyens pour prévenir le retour d'une aussi terrible calamité».

**D**epuis des semaines et des semaines se traîne à Londres, une conférence convoquée dans le but de réaliser une réduction des armements navals des cinq principales puissances. Personne ne croit plus à présent qu'elle nous apportera la limitation désirée et finalement, les résultats seront déjà qualifiés de favorables s'ils ne comportent pas une *augmentation* fébrile des armements.

Toutes les délibérations et toutes les conférences — qui ont eu lieu depuis que débuta à Versailles la Conférence dite de la Paix qui devait, une fois pour toutes, mettre fin à la guerre — non seulement, ne nous ont pas rapprochés d'un pas de la paix mondiale, mais elles n'ont pas même eu comme résultat une diminution des dépenses militaires jusqu'au-dessous du chiffre d'avant la guerre mondiale, qui devait être la dernière des guerres. La Société des Nations, les Conférences de Washington, Genève, Locarno, La Haye et Londres, le pacte Kellogg, les conférences préparatoires du désarmement ont, toujours à nouveau, instamment invité le monde, partant le prolétariat international, à espérer et à avoir confiance que tout finirait par s'arranger, qu'à force de conférences, les diplomates, les généraux, les amiraux, et autres officiers moins élevés en grade, les grands industriels, les juristes et quelques militants ouvriers réussiraient à refouler le monstre de la guerre, à le dompter et à l'enchaîner.

Le résultat a été que M. Hoover, le président des Etats-Unis d'Amérique, a déclaré, le 5 décembre 1929, dans un message au Congrès, que le monde dispose à présent de 30 millions de soldats exercés, soit 10 millions de plus qu'en août 1914, et que, en ce qui concerne les unités et la puissance destructive, le matériel de guerre disponible a quintuplé depuis août 1914.

Lorsque, peu de temps après la guerre, se rendant compte des supercheries dont elles avaient été dupes pendant la guerre et pendant les négociations de paix, comprenant les souffrances indicibles que la guerre avait apportées au monde, et particulièrement à leur classe, les organisations ouvrières eurent rétabli leurs liens internationaux, elles ont, dans leurs congrès, pris position contre la guerre et le militarisme et reconnu qu'il était une des tâches du mouvement syndical de combattre, par tous les moyens, le danger de guerre.

L'I.T.F. fut la première à faire, il y a dix ans, à son Congrès de Christiania, le vœu d'engager, dans la mesure de ses forces, la lutte contre la guerre et le militarisme. Les autres Secrétariats professionnels et la F. S. I. ont suivi son exemple et, au Congrès de la Paix, tenu à La Haye en décembre 1922, on est allé jusqu'à déclarer qu'une guerre contre la propre bourgeoisie était préférable à une guerre contre des ouvriers d'un autre pays habillés en soldats.

Ne serait-il pas temps, à présent qu'il apparaît de plus en plus clairement — si nettement qu'il faut être aveugle pour ne pas le voir — qu'en dépit des conférences du désarmement, les armements ne diminuent pas et que le danger de guerre se fait de plus en plus menaçant, ne serait-il pas temps que la classe ouvrière se rappelle le point de vue adopté par elle, il y a dix ans? Ne serait-il pas temps qu'elle prenne, conformément aux résolutions votées jadis de façon unanime, les mesures voulues pour combattre, non pas par des mots et des phrases, mais de façon efficace, le danger de guerre?

## La réunion du Comité Exécutif de l'I.T.F.

Le Comité Exécutif de l'I.T.F. s'est réuni en sa session trimestrielle, les 18 et 19 mars, au siège de l'I.T.F. à Amsterdam. Étaient présents : Cramp (Grande-Bretagne) président, Döring (Allemagne) vice-président, Lindley (Suède), Forstner (Autriche), Bidégaray (France) et les deux secrétaires Fimmen en Nathans.

Le rapport sur l'activité du secrétariat pendant les trois mois écoulés, qui donne une image fort nette de l'activité et de l'influence croissante de l'I.T.F. fut adopté à l'unanimité des voix, après un examen approfondi. Mentionnons à ce propos que, du 28 avril au 3 mai, une conférence spéciale de la section des cheminots se réunira à Madrid, en vue du Congrès patronal qui a lieu quelques jours plus tard dans la même ville. Des rapports y seront présentés sur diverses questions, entre autres sur la sécurité aux chemins de fer et le droit de regard du personnel. On peut prévoir dès à présent que la conférence sera un succès; les organisations de cheminots d'Autriche, France, Espagne, Danemark, Tchécoslovaquie, Suède, Luxembourg, Belgique, Suisse, Grande-Bretagne et Allemagne ont déjà désigné un nombre important de délégués à la conférence.

Le Comité Exécutif décida d'accepter l'adhésion des huit organisations suivantes :

Syndicat du personnel du service général du Danemark,

Syndicat des chauffeurs d'Esthonie, Union polonaise du personnel de la locomotive,

Union des cheminots indigènes des Indes néerlandaises,

Syndicat des dockers de Santiago (Cuba),

Fédération des dockers et marins du Cuba,

Union des cheminots du Nord de la Chine,

Union des marins japonais,

qui ont présenté leur demande d'adhésion dans le courant de cette année. Une demande émanant d'un syndicat de chauffeurs allemands de Tchécoslovaquie se trouva annulée du fait que cette organisation a fusionné entretemps avec l'organisation des ouvriers des transports de langue allemande, déjà adhérente à l'I.T.F. La décision concernant la demande d'adhésion de l'Union des ouvriers des transports de langue tchèque fut réservée, le Comité estimant qu'il était nécessaire de recueillir préalablement des renseignements supplémentaires sur cette organisation.

A propos des litiges qui divisent en Tchécoslovaquie l'organisation des transports de langue allemande et la Fédération tchèque des conducteurs d'automobiles concernant le droit de syndiquer les chauffeurs de diverses nationalités, le

Comité Exécutif adopta à l'unanimité la résolution suivante :

«Le Comité Exécutif de l'I.T.F., réuni à Amsterdam les 18 et 19 mars 1930, a pris connaissance des litiges qui divisent les organisations d'ouvriers des transports de diverses nationalités dans la République tchécoslovaque, litiges qui créent et maintiennent une situation ayant des répercussions défavorables non seulement dans le domaine national, c'est-à-dire sur les intérêts des ouvriers des transports de toutes nationalités de la République tchécoslovaque, mais encore dans le domaine international, c'est-à-dire sur les relations avec l'I.T.F. à laquelle les organisations en cause sont adhérentes.

Le Comité Exécutif, tout en regrettant cet état de choses, émet l'opinion qu'il serait nécessaire et souhaitable, aussi bien dans l'intérêt des relations internationales que dans celui des relations nationales, de constituer en Tchécoslovaquie une seule grande organisation d'ouvriers des transports englobant les travailleurs des diverses nationalités.

Le Comité Exécutif insiste auprès des organisations adhérentes pour qu'elles prennent les mesures voulues afin que l'unité organique des travailleurs des transports de Tchécoslovaquie soit réalisée le plus rapidement possible.»

La question de la préparation du Congrès général de l'I.T.F. qui se réunira cette année, du 22 au 27 septembre, à Londres au Caxton Hall, fut longuement discutée. L'ordre du jour provisoire fut arrêté; il contient un grand nombre de propositions émanant d'organisations adhérentes. Le Comité Exécutif proposa, en raison de l'extension incessante de l'I.T.F., d'augmenter le nombre des membres du Conseil Général aussi bien que du Comité Exécutif. Il envisagea également la nécessité de prendre des mesures pour que les organisations des transports des Indes, du Japon et de la Chine qui adhèrent à présent à l'I.T.F. au nombre de près de 250.000, soient représentées directement au Conseil Général. Le secrétariat reçut en outre mission de prendre des mesures préparatoires pour la constitution d'un secrétariat en Extrême-Orient et pour l'envoi d'une déléga-tion dans ces pays.

Il fut décidé pour terminer; de soumettre au Congrès de la F.S.I., qui se réunira à Stockholm au mois de juillet prochain, une proposition tendant à faire examiner la possibilité d'une reconstruction de la F.S.I. sur la base des Secrétariats professionnels internationaux à la place des Centrales syndicales nationales.

Furent désignés pour représenter l'I.T.F. au congrès de la F.S.I., les camarades Döring, Lindley et Fimmen.

## Communications du Bureau.

Effectifs au 1er janvier 1930.

De la part de plusieurs organisations, les renseignements concernant les effectifs au 1er janvier et la situation financière, nous font encore défaut. Nous prions les organisations de nous envoyer ces renseignements le plus rapidement possible, car nous en avons un besoin urgent pour la rédaction du rapport moral.

Questionnaire concernant la conduite des locomotives par un seul homme.

Nous prions les organisations qui ne nous ont pas encore répondu audit questionnaire de le faire sans délai.

Cotisations reçues :

pour 1929 :

Syndicat des agents des tramways de Lettonie . . . . .	Fl. 14.—
Union des cheminots norvégiens . . . . .	352.20
Fédération des mécaniciens de Tchécoslovaquie . . . . .	153.22
Union des cheminots des Indes néerlandaises . . . . .	75.—

pour 1930 :

Union des marins danois . . . . .	192.—
Fédération allemande des transports . . . . .	5.947.10
Union des cheminots allemands . . . . .	300.—
Fédération finlandaise des transports . . . . .	106.06
Fédération française des syndicats maritimes . . . . .	90.—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer . . . . .	1.464.65
Union britannique des travailleurs au service du commerce de détail et similaires . . . . .	908.45
Union nationale des cheminots anglais . . . . .	6.000.—
Union néerlandaise des transports . . . . .	1.723.44
Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways . . . . .	1.202.83
Union irlandaise des transports . . . . .	75.29
Union des cheminots norvégiens . . . . .	372.18
Union des matelots et chauffeurs norvégiens . . . . .	270.—
Union norvégienne des transports . . . . .	410.70
Syndicat national des cheminots d'Espagne . . . . .	1.320.—
Union allemande des cheminots de Tchécoslovaquie . . . . .	1.007.88
Union des chauffeurs suédois . . . . .	309.60
Union des marins suédois . . . . .	372.—
Union suédoise du personnel de la locomotive . . . . .	299.—
Fédération suisse des cheminots . . . . .	2.167.75
Syndicat des dockers de Santiago . . . . .	34.91
Union britannique des transports . . . . .	2.820.—
Union danoise du personnel de la locomotive . . . . .	110.—
Union danoise des chauffeurs de navires . . . . .	120.—
Union danoise du personnel du service général . . . . .	48.—

Congrès.

Congrès général de l'I.T.F. — du 22 au 27 septembre, à Londres.

Union des transports de Finlande, le 22 avril et jours suivants à Helsingfors;

Ouvriers des transports allemands de Tchécoslovaquie, les 20 et 21 avril à Aussig;

Syndicat National du Personnel des Ch.P.T.T.M.A. de Belgique, les 3, 4 et 5 mai à Bruxelles;

Union norvégienne des matelots et chauffeurs, le 13 avril et jours suivants;

Association des employés des chemins de fer anglais, du 19 au 22 mai à Llandudno (North Wales);

Fédération française des travailleurs des chemins de fer, du 2 au 5 juin;

Union du personnel de la locomotive de Suède, du 12 au 15 juin, à Stockholm;

Fédération suisse des cheminots, les 28 et 29 juin à Berne.

## La loi sur les chemins de fer allemands suivant le plan Young.

La Conférence de La Haye des Etats intéressés au problème des réparations est terminée. Les décisions prises par cette Conférence occupent une place très importante dans le droit international. L'I.T.F. y est intéressée de façon directe, parce que, aux termes des dispositions du plan Young, la compagnie des chemins de fer allemands — la plus grande entreprise ferroviaire du monde — continuera à faire l'objet de conventions internationales.

Un article a paru dans ce journal relativement aux événements qui se sont produits lors des délibérations que le Comité Young a consacré à la Reichsbahn. Il suffira par conséquent de rappeler ici que le texte officiel du plan Young prévoyait que la compagnie des chemins de fer allemands conserverait son caractère privé et indépendant, y compris son administration autonome en matière économique et financière, ainsi que pour les questions de personnel. Si le contenu du plan Young nous avait déjà donné lieu d'émettre la supposition que ce furent particulièrement les éléments allemands hostiles au principe de la régie publique qui aient agi pour que la Reichsbahn fût maintenue comme gage des réparations, cette supposition prit une forme plus nette lorsqu'il apparut par la suite que le président des experts allemands, le Dr. Schacht, président de la Reichsbank, avait adressé à la Conférence des experts une lettre de la teneur que voici :

« Dans le chapitre 8a. — Sources et Garanties — il est prévu que le comité d'organisation devra préparer des propositions susceptibles d'assurer que le caractère privé et indépendant de la Reichsbahn soit maintenu. On m'a demandé de déclarer quelles sont les dispositions actuelles dans ce sens qui entrent en ligne de compte pour être maintenues et être prises en considération par le comité d'organisation. J'estime que les dispositions relatives aux questions ci-après entrent en ligne de compte : exploitation de la Reichsbahn comme entreprise à monopole ; exploitation selon des principes commerciaux en ayant égard aux intérêts de la collectivité allemande ; gestion financière séparée de celle du Reich, des états et des municipalités ; contrôle suprême du Reich ; prescriptions à observer par le personnel ; attributions du Conseil d'administration et du Conseil de direction ; conditions de participation au Conseil d'administration. En élaborant la nouvelle constitution conformément à ces principes, le comité d'organisation devra tenir compte de ce que la compagnie des chemins de fer allemands n'est tenue de participer à l'exécution du nouveau projet que pour une période de 37 ans. »

Il est évident que cette lettre entrave beaucoup la liberté dans l'établissement du contenu de la nouvelle loi sur les chemins de fer.

L'I.T.F. avait fait des démarches pour être entendue par le Comité des experts siégeant à Paris. Cette demande était

d'autant plus justifiée que la nouvelle loi sur les chemins de fer allemands contenait des dispositions qui portaient non seulement atteinte à la situation économique et sociale du personnel des chemins de fer allemands, mais qui avaient encore des répercussions préjudiciables dans le domaine international. En dépit de la légitimité de ses arguments, les efforts de l'I.T.F. n'ont pas eu de succès et il ne fut pas davantage possible à l'Union des cheminots allemands, ni aux organisations centrales des travailleurs syndiqués d'Allemagne, d'exercer quelque influence sur les pourparlers.

Il faut constater d'autre part, le fait curieux que les experts allemands s'étaient, contre l'avis du gouvernement allemand, fait assister dans les délibérations par des représentants de la compagnie des chemins de fer. Cette attitude unilatérale, pour dire peu, des experts allemands, qui pouvaient certainement compter sur une entière sympathie de la part des adversaires de la régie publique dans les pays étrangers, fit qu'il était certain d'avance que la loi sur les chemins de fer contiendrait des dispositions conformes aux désirs de la compagnie. La première Conférence de La Haye, qui s'occupa de l'adoption du plan Young en son ensemble, n'apporta aucun changement au chapitre relatif aux chemins de fer. Elle traita surtout des discussions entre l'Angleterre et les autres Etats créanciers concernant la répartition des sommes à payer en réparations et de l'évacuation, réclamée par l'Allemagne, de la Rhénanie et du territoire de la Sarre.

Le plan Young prévoyait la constitution d'un comité d'organisation, composé de deux membres à désigner par le gouvernement allemand et de deux membres à nommer par la Commission des Réparations. Ce comité avait pour charge d'adapter les lois sur les chemins de fer au plan Young. L'Union des cheminots allemands, agissant de concert avec la Centrale syndicale d'Allemagne, sut obtenir que deux représentants des organisations allemandes de cheminots fussent admis aux délibérations de ce comité en qualité de conseillers techniques. Un de ces deux conseillers fut désigné par l'Union des cheminots allemands. Le comité même se composait de deux directeurs ministériels allemands, d'un représentant de la France, à savoir le Commissaire de la Reichsbahn, secrétaire de l'Union internationale des chemins de fer, et d'un représentant italien, membre du Conseil d'administration de la Reichsbahn et président de la Banque nationale d'Italie.

Les travaux du comité d'organisation débutèrent pendant la première Conférence de La Haye. Dans les premières délibérations, les questions de personnel ne jouèrent aucun rôle. Le travail le plus important fut accompli pendant la période allant du 28 septembre au 11 novembre 1929, lorsque le comité siégea à Paris.

Les efforts des représentants syndicaux devaient se concentrer sur les dispositions de la loi sur les chemins de fer

intéressant le personnel. Les difficultés qu'ils avaient à surmonter venaient de la résistance que les représentants de la Reichsbahn opposaient à chacune de leurs demandes. Il faut ajouter à cela l'attitude adoptée par les représentants des Etats créanciers dont les tendances étaient conformes aux conceptions des représentants de la Reichsbahn. Le représentant de l'Union des cheminots allemands eut surtout à vaincre la résistance des représentants de la direction au sein de la délégation allemande, vu qu'il avait à s'occuper du problème particulièrement discuté du statut du personnel. Après des discussions fort longues et dont le ton était parfois assez élevé, ses efforts furent couronnés de succès. On put constater, pendant ces semaines, combien le problème des questions de personnel dans la loi sur les chemins de fer touchait au fond les bases mêmes du droit ouvrier allemand.

La direction générale de la Reichsbahn qui se trouve, comme on sait, sous l'influence patronale allemande, désirait à tout prix maintenir le personnel des chemins de fer dans sa situation d'exception. Le président du Conseil d'administration de la Reichsbahn, l'industriel connu, Dr. Von Siemens, accompagné de pas moins de 10 directeurs de la direction générale, intervint personnellement dans les débats. L'Association des industriels allemands et la Fédération des associations patronales allemandes, cherchèrent également à influencer les pourparlers et réclamèrent du gouvernement allemand que les représentants syndicaux soient rappelés.

Si, d'une part, le représentant des cheminots allemands avait à surmonter de fortes résistances au sein de la délégation allemande, il fallait d'autre part, qu'il tâche en même temps de faire agir des influences sur les membres étrangers du comité d'organisation en faveur des intérêts du personnel. C'est là que l'I. T. F. put déployer une activité longuement préparée. L'I. T. F. avait invité les organisations adhérentes des pays intéressés au problème des réparations, à agir en faveur des camarades allemands. Il est certain que ces démarches indirectes avaient déjà pu avoir quelque effet heureux pour les travailleurs. Il s'agissait à présent de pouvoir également agir directement sur les débats. L'occasion s'en présenta en premier lieu par les efforts des camarades français pour obtenir que le gouvernement français donne à son représentant au comité d'organisation des instructions dans le sens désiré par les travailleurs. Les représentants des syndicats français ont fait plusieurs démarches à cet effet auprès de leur gouvernement et, par la suite, auprès du délégué français au comité d'organisation. Ces entrevues ne manquèrent pas d'avoir un résultat et de contribuer à éclaircir la situation.

L'I. T. F. avait en outre formulé le désir d'être entendue afin d'exposer la manière de voir des organisations de cheminots dans le domaine international. Il fut possible, grâce aux efforts réunis de la C. G. T.

française et du représentant de l'Union des cheminots allemands, de faire aboutir cette demande. Le camarade Bidégaray, en sa qualité de représentant de l'I.T.F., eut l'occasion d'exposer avec force les opinions des travailleurs des transports.

Cette activité de l'I.T.F., secondée par le fait qu'il fut possible de gagner le Bureau international du Travail pour la cause de la réglementation des questions intéressant le personnel, particulièrement de celle des heures de travail, constitua une aide précieuse pour le représentant de l'Union des cheminots allemands au cours de ses efforts au sein de la délégation allemande. Il fut possible également d'obtenir que les représentants des Etats créanciers se prononcent en faveur des revendications des cheminots allemands. Les travaux se terminèrent, en ce qui concerne les questions touchant le personnel, par un succès notable de l'activité syndicale.

La nouvelle loi sur les chemins de fer fait sortir les 420.000 ouvriers de la Reichsbahn à presque tous les égards de leur position d'exception. Les organisations ont notamment récupéré une entière liberté de conclure des contrats collectifs relatifs aux salaires et conditions de travail. La question des heures de travail était cependant le principal enjeu de la lutte. Suivant l'ancienne loi sur les chemins de fer, la Compagnie avait la faculté de fixer de façon arbitraire les heures de travail de l'ensemble de son personnel. La réglementation de la durée du travail à la Reichsbahn ne permettait pas l'application des dispositions de la convention de Washington. La nouvelle loi par contre, assujettit les ouvriers de la Reichsbahn à la législation générale allemande sur la durée du travail. A l'avenir, seulement 130.000 salariés pour lesquels sont applicables les règlements sur la durée du travail des fonctionnaires de la Reichsbahn, seront exclus du bénéfice de la législation générale. Le rapport du comité stipule cependant de façon formelle que si, suivant l'avis du gouvernement allemand, cette disposition n'est pas conciliable avec la convention de Washington, il y a lieu de modifier la loi. Ceci revient à dire que l'application de la convention de Washington est en tout cas garantie. Signalons encore, comme un résultat direct des négociations, que pour 300.000 ouvriers, la durée du travail sera réglée par contrat collectif, et cela sur la base de la législation générale allemande sur les heures de travail.

Il a été possible également d'enregistrer d'heureux résultats par rapport au statut des fonctionnaires de la Reichsbahn. Dans les grandes lignes, ce statut a été assimilé à celui des fonctionnaires publics. Il faut convenir cependant que, malgré ce succès, les résultats obtenus pour les fonctionnaires, sont restés bien au-dessous de l'attente.

Les avantages que la nouvelle loi sur les chemins de fer garantit aux cheminots allemands n'ont pu être obtenus que par

une collaboration internationale parfaite entre les organisations de cheminots des divers pays intéressés. L'activité, entamée par l'I. T. F. après le Congrès de Paris de 1926 et poursuivie par le secrétariat avec

la plus grande énergie, a été en telle sorte couronnée par un succès qui est de large portée, non seulement pour les cheminots allemands, mais encore pour les travailleurs du rail de tous les autres pays.



## Une Conférence d'agents des cadres allemands examine des questions professionnelles.

Le 9 février 1930, une conférence professionnelle des agents des cadres de la Compagnie des chemins de fer allemands a eu lieu à Cologne, sous les auspices de l'Union des cheminots allemands.

La crise des avancements occupait la première place dans les délibérations. Il faut savoir que la Reichsbahn s'efforce méthodiquement de dégrader de nombreuses fonctions. A cet effet, elle se sert en première ligne du « plan des fonctions » (Stellenplan). Ce plan est réparti sur trois sections, dites tranches de service, déterminées d'après les difficultés et les responsabilités que comporte l'exercice d'une fonction et les exigences qu'elle pose au savoir et aux capacités du fonctionnaire. Le plan des fonctions établit le nombre de fonctionnaires à engager dans chaque tranche. Ces dernières années, des emplois de la tranche A ont été systématiquement changés en emplois de la tranche B et des emplois de la tranche B ont été abaissés à la tranche C. Il faut ajouter à cela que dans la troisième section (tranche C), on ne procède pas à de nouveaux engagements aussi longtemps que la deuxième (tranche B) a des fonctionnaires en surnombre. Le surnombre dans la deuxième section est inévitable, du fait que les possibilités d'avancement dans la première diminuent ainsi que par la transformation de fonctions de la deuxième tranche en fonctions de la troisième. Ce système de dégradation permet à la Reichsbahn de s'abstenir de la promotion de nombreux fonctionnaires de la deuxième dans la première classe, tandis que dans la troisième classe, il y a quelques milliers d'aspirants qui ont déjà fait leurs examens depuis des années, qui font le service que comporte la fonction supérieure et qui attendent en vain leur nomination.

La Reichsbahn cherche en deuxième lieu à appliquer le régime des examens d'une manière qui est contraire aux intérêts des fonctionnaires issus des grades ouvriers et qui favorise le passage aux emplois supérieurs des fonctionnaires recrutés directement comme tels et des licenciés du service militaire ayant droit à un emploi aux chemins de fer. De plus en plus, les connaissances professionnelles

sont refoulées à l'arrière-plan; par contre on attache une importance toujours accrue aux connaissances théoriques et scolaires. Sans parler du préjudice que ces méthodes causent à de nombreux fonctionnaires, il est également important de noter qu'en telle sorte les cheminots d'extraction modeste sont privés de la possibilité d'accéder aux emplois supérieurs.

Les fonctions dirigeantes deviennent le privilège de ceux qui, grâce à la situation pécuniaire de leurs parents, ont pu bénéficier d'une meilleure éducation scolaire. Outre à ce résultat injuste, socialement parlant, la politique de la Compagnie des chemins de fer aboutit encore à une bureaucratie croissante dans l'administration. Les fonctionnaires subalternes sont inondés d'instructions et de demandes d'indications statistiques dont il ressort nettement que ceux qui occupent les fonctions dirigeantes n'ont pas les connaissances voulues du service. Economiquement parlant, la promotion d'hommes de la pratique dans les emplois dirigeants est dans l'intérêt même de l'entreprise. La direction actuelle des chemins de fer allemands semble par contre se préoccuper davantage d'écarter les éléments « prolétaires » du corps des fonctionnaires supérieurs.

Le problème du statut du personnel est également d'actualité. Le personnel de la Reichsbahn contracte en partie un engagement ayant un caractère de droit privé et se trouve en partie placé dans la position du fonctionnaire dont l'emploi a un caractère de droit public. Le droit ouvrier allemand reconnaît cependant encore une autre forme d'emploi : celle des employés dont l'engagement a un caractère de droit privé. 329 agents de la Reichsbahn sont engagés à ces conditions.

Les aspirants fonctionnaires sont assujettis au statut des ouvriers, même lorsqu'ils ont effectué pendant des années le service de fonctionnaires. La crise des avancements et la propagande faite par les organisations d'employés pour recruter de nouveaux membres, ont pour effet qu'un nombre de ces ouvriers faisant fonction de fonctionnaires, attendent d'un passage dans la position d'employés, une

amélioration de leurs conditions. La direction des chemins de fer ne s'oppose pas en principe à pareil passage, mais elle déclare qu'une promotion subséquente du statut des employés à celui des fonctionnaires n'aura pas lieu. Dans ces conditions, la Conférence des agents des cadres estima qu'il valait mieux renoncer au transfert dans le statut des employés. Les agents des cadres ont spécifié qu'ils désirent rester des fonctionnaires soumis au droit public allemand. Voilà, aux yeux d'un observateur non allemand, la décision la plus importante à laquelle est arrivée la conférence.

Ainsi que l'on pouvait s'y attendre, la conférence a également examiné les questions de traitement. Attendu que la rétribution des fonctionnaires de la Reichsbahn est inférieure à celle des fonctionnaires d'autres administrations de l'État, les efforts tendent à obtenir une assimilation. Les commis auxiliaires, c'est-à-dire la catégorie de base du personnel des cadres, touchent à présent de 1.600 à 2.400 marks par an; le maximum est atteint en augmentations bisannuelles de 90 marks (la dernière augmentation est de 80 marks). Pour les traitements au-dessus de 2.050 marks, l'indemnité de résidence est de 258 marks dans la classe des lieux de résidence les moins chers et de 636 marks dans la classe la plus chère. Avec des taux de traitement de 2.140 jusqu'au maximum de 2.400 marks, les fonctionnaires en cause touchent une indemnité de lieu de résidence de respectivement 348 et 864 marks. Suivant le barème des traitements existant dans d'autres administrations de l'État, le traitement des commis auxiliaires devrait aller de 1.700 à 2.700 marks. Il en est de même pour les autres catégories du personnel des cadres.

En ce qui concerne les heures de travail, la compagnie des chemins de fer allemands s'est faite l'ennemie, non seulement de ses propres fonctionnaires, mais encore de tous les fonctionnaires du Reich. Lorsque le gouvernement désire prendre des mesures touchant les fonctionnaires, il ne peut évidemment pas éliminer de ces mesures les 300.000 fonctionnaires de la Reichsbahn. L'attitude intransigeante de la direction de la Reichsbahn dans la question des heures de travail, a empêché le ministre du Travail, de rétablir la journée de 8 heures pour les fonctionnaires allemands.

La ligne de combat que les fonctionnaires de la Reichsbahn opposent à leur employeur puissant et réactionnaire, n'est point unie. Dans le domaine syndical, ils sont divisés en trois camps dont un neutre, un chrétien et un syndicaliste. Les organisations sont d'avis opposés dans les questions importantes. Tandis que le mouvement syndical indépendant désire une réglementation légale des heures de travail des fonctionnaires, les deux autres tendances ne veulent point en entendre parler, parce que «cela compromettrait le caractère spécifique de l'emploi du fonctionnaire». Tandis que le mouvement syn-

dical indépendant préconise le passage des fonctionnaires des classes inférieures dans les emplois dirigeants, les autres tendances favorisent consciemment ou inconsciemment la politique réactionnaire de la compagnie qui fait ce qu'elle peut pour écarter les éléments démocratiques des classes supérieures. Dans toutes les questions de détail qui se posent dans la

lutte quotidienne, cette division d'opinion se retrouve.

Les représentants des agents des cadres d'orientation démocratique réunis à Cologne, se rendaient compte de ces divergences. Il est une de leurs tâches les plus lourdes de convertir des milliers de collègues aux principes du mouvement syndical indépendant et démocratique.

## Les heures de travail aux chemins de fer d'Australie.

Les Commissaires des chemins de fer des États australiens ont saisi la Cour d'arbitrage fédérale d'une demande de modification des dispositions relatives aux heures de travail. Ainsi que l'on pouvait s'y attendre, ils réclament des avilissements. L'Union des cheminots australiens a annoncé qu'elle s'opposerait énergiquement à leur application.

L'organe de la section de l'Australie du Sud de l'Union des cheminots publie le parallèle suivant entre les conditions existantes et celles proposées par le Commissaire pour l'Australie du Sud :

Conditions actuelles.	Propositions.
<i>Durée du travail.</i>	
44 heures par semaine pour un grand nombre d'artisans et leurs aides.	48 heures par semaine.
96 heures par quinzaine pour le personnel des gares dans la plupart des gares en dehors des régions suburbaines.	108 heures par quinzaine si le commissaire l'estime opportun.
38 heures par semaine pour le personnel administratif.	40 heures par semaine.
<i>Heures de repos.</i>	
Pour le personnel roulant, 10 heures par jour en dehors de la gare d'attache.	8 heures en dehors de la gare d'attache; 10 heures à la gare d'attache.
Pour toutes catégories, 10 à 12 heures à la gare d'attache, selon le service.	8 heures en cas de changement d'horaire à la gare d'attache.
<i>Coupsures.</i>	
Pour autant que possible, des interruptions dans la journée de travail ne devront pas être de plus de 2 heures. Des interruptions d'une durée totale de deux heures ne sont pas rares. On ne paye pas d'allocations.	Des interruptions seront admises dans les régions suburbaines jusqu'à 5 et, en dehors de celles-ci, jusqu'à 6 heures. En cas de durée de présence de plus de 14 heures, allocation de 25 %.
<i>Service du dimanche.</i>	
Allocations supplémentaires de 50 % ou de 100 %.	25 % d'allocation jusqu'à douze heures de présence; 50 % pour les heures suivantes; aucune allocation lorsque un tour de service commencé le dimanche se termine le lundi.
<i>Minimum pour service de dimanche.</i>	
Trois heures lorsque l'agent est appelé une seule fois à faire du service; quatre heures lorsqu'il est appelé deux fois.	Deux heures sans allocations supplémentaires pour le premier service; trois heures sans allocations pour le deuxième.
<i>Heures supplémentaires.</i>	
Les ouvriers des ateliers touchent 50 %, le personnel roulant 25 %, les gardiens touchent après 12 heures 25 %, et après 14 heures de présence, 50 % au-dessus du taux normal.	Allocation uniforme de 25 %.
<i>Parcours haut-le-pied.</i>	
Les heures passées en chemin de fer sont rétribuées comme des heures de travail normal.	Aucun paiement lorsque la cause est un manque de trafic.
Dans les zones suburbaines, les courses haut-le-pied ne sont rétribuées comme heures de travail normales que si le service est commencé à un endroit éloigné de plus de 5 milles (8 km.) du lieu d'attache.	Dans les zones suburbaines, les parcours haut-le-pied ne seront considérés comme heures de service que lorsque le service est commencé à un endroit situé à sept milles (11,2 km.) du lieu d'attache.
<i>Emploi garanti.</i>	
Il est garanti au personnel roulant 96 heures d'emploi par deux semaines.	Suppression de cette clause.

## Les 65 ans de Louis Brunner, membre du Conseil central de l'I. T. F. de 1904 à 1914.



Le 4 mars 1930, un militant de la vieille garde des cheminots allemands fêtait son 65ème anniversaire.

Jusqu'en 1916, les organisations syndicales des cheminots étaient contraintes en Allemagne de mener une existence illégale.

Peu de cheminots osaient être mandataires du syndicat illégal. Brunner, jeune employé de la caisse d'assurance-maladie des ouvriers du tabac à Hambourg, se mit à la disposition du syndicat des cheminots et consacra ses heures de loisir peu nombreuses aux fonctions de trésorier. La Commission syndicale d'alors — la C. G. T. d'aujourd'hui — fit également appel à ses services.

En 1899, les cheminots eurent à souffrir d'une vague de persécution. Le président de l'organisation illégale fut jeté en prison. Brunner le remplaça au pied levé. Le rédacteur du «Réveil des cheminots» fut arrêté à son tour! Brunner assumait la rédaction de l'organe, jusqu'à ce que Jochade vint à son secours.

En 1908, le Syndicat national des ouvriers des transports qui menait une existence moins illégale, créa une section de cheminots dont la direction est confiée à

Brunner. Ni tracasseries administratives, ni mouchardage, ni harcèlements policiers le découragèrent. Il tient tête et assume un labeur énorme. La légalité de l'organisation, conquise de haute lutte en pleine guerre, fait du dirigeant de la section des cheminots du Syndicat des transports, un des fondateurs de l'Union nationale des cheminots d'aujourd'hui.

A partir de 1904, lorsque le siège l'I. T. F. fut établi en Allemagne, Brunner représenta les cheminots allemands dans le Conseil central de l'I. T. F. — l'organe exécutif d'avant-guerre. Comme il ne faisait rien à moitié, il remplit sa tâche dans l'Internationale avec un dévouement exemplaire. Les congressistes d'avant-guerre se rappelleront ce délégué qui parlait peu, mais disait avec fougue ce qu'il avait à dire.

Les années de 1904 à 1914 furent pour l'I. T. F. des années d'essor. Brunner a sa part aux mérites des pionniers de cette époque.

Quoique depuis 1920, Brunner soit retourné à ses premières amours, c'est-à-dire à la C. G. T., les vieux de l'I. T. F. n'ont point oublié leur compagnon. Les jeunes se joignent à eux pour souhaiter à ce représentant de la vieille génération encore beaucoup d'années et une santé solide!

Que l'ancien membre du Conseil central de l'I. T. F. trouve ici l'expression de sincère sympathie des anciens et nouveaux continuateurs d'une œuvre qui fut aussi la sienne.

## Le recrutement et la formation du personnel de la locomotive.

Suisse.

Sous prétexte que le service des manœuvres doit être rendu moins coûteux, la Direction des chemins de fer fédéraux a divisé ces dernières années le service de la locomotive en :

Classe 1. Service de ligne : mécaniciens de première classe et chauffeurs ou aides-conducteurs-électriciens de 1ère classe;

Classe 2. Service des manœuvres : mécaniciens de 2ème classe et chauffeurs ou aides-conducteurs-électriciens de 2ème classe.

Le service de la locomotive de première classe est réservé aux agents ayant eu l'apprentissage d'ouvrier métallurgiste. Le service de la locomotive de 2ème classe devra être fait par des agents non formés comme ouvriers métallurgistes.

*Telle est de la théorie.*

Dans la pratique, les agents employés actuellement au service de la locomotive de deuxième classe ont presque tous reçu l'apprentissage comme ouvriers métallurgistes. La situation est telle pour le moment qu'aucun engagement direct n'a lieu dans le service de 1ère classe. Provisoirement, tous les agents de la loco-

motive doivent passer par le service de 2ème classe.

La division entre les deux classes n'est par conséquent pas encore réalisée de manière complète. La prescription actuelle suivant laquelle une nomination dans la deuxième classe doit précéder la nomination dans la première classe, a cependant un caractère provisoire.

Les agents de la locomotive de première classe bénéficient en Suisse de l'apprentissage et de la promotion suivantes :

Les aspirants à ces emplois sont des jeunes gens ayant eu l'apprentissage comme ajusteurs ou mécaniciens. L'apprentissage est réglé en Suisse par la loi et a une durée de 3½ à 4 ans. Généralement, les aspirants ont fréquenté l'école secondaire. Ils doivent en outre remettre des preuves attestant qu'ils ont travaillé pendant un an dans le service de montage d'un atelier de construction de locomotives ou dans un autre atelier de réparation ou d'entretien des chemins de fer fédéraux et que, par conséquent, ils sont au courant de la construction d'une locomotive.

Le recrutement pour la traction électrique a lieu de la même façon que celui pour la traction à vapeur. L'administration réclame toutefois que l'aspirant se

perfectionne pendant au moins une demi-année, après avoir terminé son apprentissage, dans une usine électrotechnique. Le travail pratique réclamé et le perfectionnement pour l'exercice du métier se divisent par conséquent en une demi-année d'études de la construction des locomotives et une demi-année de pratique électrotechnique.

Avant d'être admis au service roulant, l'aspirant doit subir un examen. Une fois reçu, il est employé comme chauffeur ou aide-conducteur-électricien temporaire. Après une année, et suivant les besoins du trafic, la nomination définitive au rang de chauffeur ou de aide-conducteur-électricien de 2ème classe a lieu, après que le candidat aura subi avec succès un nouvel examen.

Après quelques années (au moins trois) a lieu le premier examen pour le poste de mécanicien. La nomination comme mécanicien a lieu après 150 jours de stage et lorsqu'il existe des garanties que le candidat pourra définitivement être employé comme mécanicien. Avant la nomination un deuxième examen est nécessaire.

Suivant les prescriptions provisoires actuellement en vigueur, la nomination comme mécanicien se pratique dans la 2ème classe. La promotion de chauffeur ou aide-conducteur de 2ème classe, à chauffeur ou aide-conducteur de 1ère classe et celle de mécanicien de 2ème classe à mécanicien de 1ère classe a lieu automatiquement après trois années.

Le personnel de la locomotive de 2ème classe (chauffeurs ou aides-conducteurs et mécaniciens) devra être recruté parmi les manœuvres, employés dans les remises et dans les ateliers d'entretien courant pour le nettoyage et l'entretien des locomotives. Cependant, il ne s'est produit que fort rarement jusqu'à présent que des agents n'ayant pas eu d'apprentissage professionnel soient entrés au service de la locomotive. C'est pour cette raison qu'il n'existe pas encore de système de recrutement et de formation pour le service de la locomotive de 2ème classe.

Pour conduire des automotrices on emploie toujours des mécaniciens.

En ce qui concerne la préparation aux examens à subir, le personnel de la locomotive en est surtout réduit en Suisse à ses propres efforts. L'administration des chemins de fer fédéraux n'organise pas de cours, ni d'instruction de service. La Fédération des cheminots cherche à aider les candidats dans la mesure de ses possibilités, en leur fournissant le matériel scolaire voulu et les textes des prescriptions qu'ils ont à connaître. La Fédération publie en outre comme supplément de son organe, un périodique trimestriel, très sérieusement fait et intitulé «Bulletin Technique». Ce périodique est fort apprécié dans les milieux du personnel de la locomotive.

Lors du passage de la traction à vapeur à la traction électrique, il n'a pas été procédé exactement de la même façon

dans tous les arrondissements des chemins de fer fédéraux. Dans un arrondissement, le personnel de la traction à vapeur (mécaniciens et chauffeurs) a été invité à suivre un cours de 8 jours. Six jours furent consacrés à l'instruction théorique et 2 jours à l'instruction pratique sur la locomotive. Après avoir suivi ce cours, l'agent était encore accompagné sur la machine pendant à peu près deux jours par un agent supérieur (chef mécanicien) et ensuite pendant 6 à 8 jours par un collègue ayant déjà de la pratique. Dans les deux autres arrondissements, la période d'instruction fut plus longue. L'on y procéda également à un examen concernant la connaissance de la locomotive électrique etc.

Il y a actuellement aux chemins de fer fédéraux de Suisse une crise des avancements. Lors de sa nomination comme mécanicien de première classe, l'agent de la locomotive a généralement accompli environ 20 années de service. Cette crise trouve sa cause dans un phénomène que l'on constate dans tous les pays à trafic ferroviaire développé : un resserrement brusque du parc des locomotives dans les années d'après-guerre. En Suisse pas plus qu'ailleurs, on n'a pratiqué une politique du personnel tenant compte de l'avenir. Elle eût d'ailleurs probablement été impossible, en Suisse aussi bien qu'ailleurs. Les cadres des aspirants ont été complétés au-delà des besoins de l'avenir. Seul, le temps peut aider à surmonter cette crise; graduellement l'excédent des aspirants diminuera, en telle sorte que l'avenir promet une situation meilleure.

## Le personnel des cadres et des services administratifs aux chemins de fer.

I, (Suite).

### La classification et le statut du personnel.

#### E s p a g n e.

Le personnel des chemins de fer espagnols a de nombreux employeurs. Un tiers du réseau ferré est de la propriété de plus de 50 petites entreprises, tandis que le reste appartient à 6 grandes compagnies. Le statut du personnel diffère d'une compagnie à l'autre; il ne s'écarte cependant pas sensiblement du statut des employés et ouvriers de l'industrie privée. Le personnel des bureaux, les chefs immédiats, le personnel des trains, les mécaniciens et chauffeurs de locomotives, les contre-maîtres et les chefs de sections touchent des appointements annuels; les autres agents ont un salaire journalier. Les dispositions relatives à l'assurance-maladie, à la pension de retraite et d'invalidité et au régime disciplinaire, sont les mêmes pour l'ensemble du personnel d'une même société.



Le mécanicien  
MATHIAS

## Deux héros de la locomotive

qui furent grièvement blessés, lors d'un accident de locomotive, pendant leurs efforts pour arrêter le train.

La section belge du Carnegie Hero Fund leur a décerné à tous deux sa médaille d'or en y joignant une récompense en espèces.



Le chauffeur  
GODIN

#### F r a n c e.

Les réseaux ferrés français sont tous de la propriété de l'Etat et leur exploitation est considérée comme un service public, également lorsqu'une compagnie privée en a la concession. Il y a sept grands réseaux dont cinq sont exploités par des compagnies et deux en régie directe.

Le contrat du travail du personnel des chemins de fer — également celui des agents du réseau de l'Etat — a un caractère de droit privé. Il existe cependant un statut du personnel, applicable à l'ensemble des réseaux, dans lequel les règles du droit public se manifestent assez nettement. Le statut du personnel ne stipule pas de façon expresse l'obligation de la part des compagnies, de reconnaître les organisations syndicales du personnel. Il prévoit cependant la désignation au scrutin secret de délégués du personnel, avec lesquels les autorités traitent régulièrement. Le statut a été préparé par une commission paritaire créée par le ministre des Travaux publics. Dans toutes les questions de portée générale, les organisations du personnel attachent une grande importance aux négociations avec le ministère des Travaux publics ou avec le gouvernement, attendu que ceux-ci disposent de moyens pour imposer dans une certaine mesure leur volonté aux compagnies et aux administrations des réseaux de l'Etat.

Le statut du personnel classe les ouvriers des services de l'exploitation, de la voie et de la traction dans l'échelle 1 et les ingénieurs dans l'échelle 18. Des échelles spéciales sont prévues pour le personnel des ateliers et les agents de la locomotive.

#### G r a n d e-B r e t a g n e.

Les chemins de fer de Grande-Bretagne se trouvent tous entre les mains de compagnies privées et tous les cheminots sont ouvriers et employés au sens du droit commun. La loi sur les chemins de fer contraint les administrations à reconnaître les organisations syndicales du personnel et les conditions de travail sont toutes réglées par des contrats collectifs. Le système des contrats du travail adopté en Grande-Bretagne s'écarte sensiblement de celui qui existe dans les pays du continent, en ce sens que les conditions de travail y sont l'objet de nombreuses con-

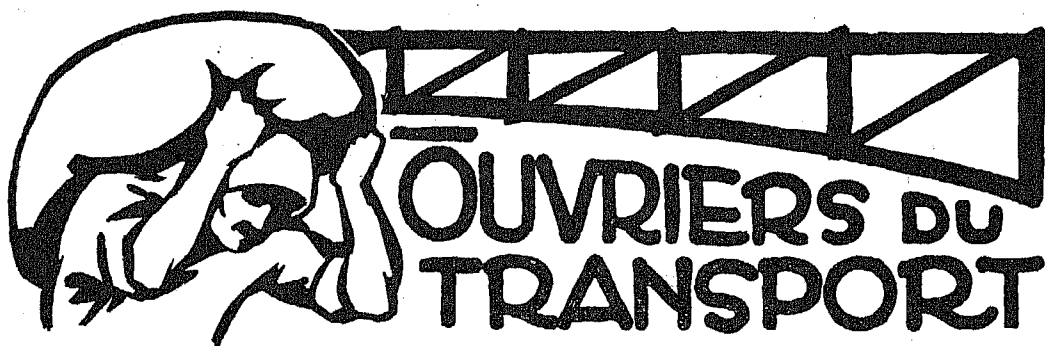
ventions collectives. C'est ainsi que des contrats spéciaux (ou des sentences arbitrales considérées comme contrats) sont actuellement en vigueur pour les chefs de gare et chefs d'expédition des marchandises et assimilés, pour les employés de bureau, pour les employés, pour les intermittents du service de l'exploitation, pour les chefs de sections, pour les agents de surveillance, pour les agents de surveillance aux docks et pour ceux faisant service sur les navires appartenant aux chemins de fer, pour les pointeurs au service de compensation des chemins de fer (Railway Clearing House), pour le personnel subalterne du service de l'exploitation, pour les aiguilleurs et sémaphoristes, pour les travailleurs des docks, pour les agents des stations hydrauliques, pour les conducteurs des wagons-lits et pour les ouvriers des manœuvres. D'autres contrats encore sont applicables au personnel de la locomotive. Des conventions spéciales règlent la composition et les attributions des organes de conciliation. Les litiges découlant de l'interprétation des contrats sont réglés par des conventions complémentaires.

Les contrats collectifs ne contiennent pas, en général, de clauses concernant la possibilité de résiliation. On s'écarte de cette règle dans le cas d'accords conclus pour une période déterminée, par exemple celui concernant la réduction temporaire des salaires et traitements applicable dans les années 1928 et 1929.

#### L u x e m b o u r g.

L'ensemble du personnel des chemins de fer du Luxembourg est assujéti à la loi sur les fonctionnaires privés. La loi sur les chemins de fer de 1920, autorise cependant le gouvernement à fixer les conditions d'engagement, de travail, de rétribution et celles relatives à l'entrée en jouissance de la retraite. En exécution de ce droit, le gouvernement a édicté un statut du personnel qui se rapproche sensiblement de celui qui existe en France.

L'échelle des traitements contenue dans le statut du personnel groupe l'ensemble des salariés en 13 groupes (les manœuvres sont classés dans l'échelle 1 et les ingénieurs dans l'échelle 13).



## Un contrat collectif pour les travailleurs des transports au service des entrepreneurs du port de Bristol (Grande-Bretagne).

A l'effet d'arriver à la conclusion d'un contrat collectif pour les travailleurs syndiqués dans l'Union britannique des transports et employés au service des entrepreneurs du port de Bristol, des négociations ont eu lieu au sein de la Commission paritaire de conciliation à partir du mois d'avril 1929 jusqu'en janvier 1930. Le nouveau contrat, qui est entré en vigueur le 1er janvier, contient plusieurs dispositions intéressantes, raison pour laquelle nous en reproduisons ci-dessous les parties essentielles.

### But. 1. Le présent contrat a pour but :

- de réaliser une collaboration réciproque pour améliorer le rendement et le respect des heures et éviter les arrêts du travail ;
- d'assurer une exécution rapide et efficace de la manutention et du transport des marchandises ;
- de favoriser la bonne entente entre employeurs et salariés.

**Dispositions générales.** 2. L'employeur a la faculté de choisir la méthode de travail qui lui semblera la plus appropriée pour son industrie, à condition de ne pas agir en infraction au présent contrat.

**Liquidation de différends.** 3. Sera constituée une commission paritaire (appelée par la suite « commission »), composée de cinq représentants de l'Association <sup>1)</sup> et de cinq représentants de la Fédération <sup>2)</sup>. Elle aura à statuer sur les questions suivantes :

- interprétation du contrat ;
- modification des dispositions ou des conditions de travail ;
- demandes ou griefs des employeurs ou des salariés découlant de l'application du contrat ;
- autres questions touchant le bien-être commun des employeurs et salariés.

4. Les litiges ou griefs devront être promptement et par écrit portés à la connaissance du secrétaire de la commission et les réunions convoquées au moins 72 heures à l'avance.

5. A défaut d'entente au sein de la commission, le différend peut être à la demande d'une des parties, soumis à l'arbitrage.

6. L'avis de la commission ou la sentence arbitrale sera obligatoire pour les deux parties et aucun arrêt du travail ou lock-out ne pourra être déclaré, tant qu'une question se trouve en suspens suivant la procédure visée ci-dessus.

7. Les articles précédents ne pourront en aucun cas être interprétés de manière à empêcher les permanents de l'Association ou de la Fédération de chercher à régler les questions d'importance secondaire au moyen de pourparlers avec les parties intéressées.

**Heures de travail.** 8. Limitation — Afin d'arriver à une réglementation des heures de travail

<sup>1)</sup> Association des entrepreneurs de manutention du port de Bristol.

<sup>2)</sup> Fédération des travailleurs des transports de Grande-Bretagne.

et autres questions qui en découlent, le travail sera classé en deux sections, à savoir :

**Section I.** Transports hippomobiles, transports mécaniques à l'intérieur des limites de la ville.

**Section II.** Transports mécaniques à l'extérieur des limites de la ville.

9. **Section I.** La semaine de travail normale sera de 48 heures, les heures de repas exclues, mais chaque employeur aura le droit d'adopter une ou plusieurs des méthodes de travail ci-après :

**Classe A.** Du lundi au vendredi : 8 heures  $\frac{1}{2}$  par jour ;

le samedi : 5 heures  $\frac{1}{2}$ .

Le travail commencera normalement à 7 heures 30, mais après accord entre l'Association et la Fédération, le début de la journée de travail pourra être placé plus tôt ou plus tard.

**Classe B.** Du lundi au vendredi : 9 heures  $\frac{1}{2}$  par jour ;

le samedi : néant,

**Classe C.** La semaine de travail sera de 48 heures au total, calculées par cumul des différents jours. Tout travail effectué en sus de 10 heures par jour n'entrera pas en considération pour le calcul de la semaine de travail et sera rétribué comme suit :

11<sup>ème</sup> heure : 25 % au-dessus du taux normal ;

heures suivantes : 50 % au-dessus du taux normal.

Les employeurs ont aussi la faculté de faire exécuter le travail des écuries et les autres travaux auxiliaires par des garçons d'écurie, afin de permettre aux charretiers de se consacrer entièrement aux travaux de la route. Ce système peut être appliqué aux classes A, B, et C.

L'Association a la responsabilité de ce que la Fédération soit informée des décisions prises par chacun des employeurs. Les employeurs qui auront manqué de communiquer leurs décisions à l'Association seront censés avoir approuvé la continuation du régime actuel (voir classe A.)

Aucun employeur n'aura le droit d'apporter des changements à ses méthodes de travail plus d'une fois en 12 mois consécutifs.

Si un employeur décide d'adopter plus d'une méthode, il restera entendu que deux méthodes ne pourront pas être appliquées à une même espèce de travail, sans exclure toutefois la possibilité du transfert de travailleurs individuels d'une méthode de travail à une autre.

10. **Section II.** La semaine de travail normale sera de 48 heures, calculées par cumul des différents jours.

11. **Personnel des écuries et garages.** La semaine de travail de 48 heures sera répartie sur 6 jours et la durée du travail proprement dite sera établie par accord entre l'employeur et le salarié.

12. **Repos pour dîner.** Une heure de repos pour dîner sera accordée tous les jours sauf le samedi.

**Salaires.** 13. Adultes : Le barème minimum suivant sera applicable pour tous les travailleurs à salaire journalier ou payés sur la base du tonnage :

a) Véhicules à traction hippomobile.	par semaine
Charretiers un cheval . . . . .	57 sh. 0 d.
Charretiers deux chevaux . . . . .	61 " 6 "
Charretiers trois chevaux . . . . .	63 " 6 "

b) Véhicules à essence ou à propulsion électrique.

Conducteurs	par semaine
Capacité de charge jusqu'à 1 tonne	58 sh. 0 d.
" " " de 1 à 2 tonnes	65 " 0 "
" " " au-dessus de 2 "	70 " 0 "
Tracteurs . . . . .	70 " 0 "
Aides . . . . .	63 " 0 "

c. Véhicules à propulsion à vapeur

Conducteurs . . . . .	70 " 0 "
Aides . . . . .	65 " 0 "

d) Service des écuries et garages.

Préposés aux chevaux . . . . .	59 " 0 "
Valets d'écurie	} . . . . . 57 " 0 "
Fourrageurs	
Ouvriers des garages	

14. **Jeunes gens.** Le barème minimum suivant est applicable pour les travailleurs mineurs :

Garçons des harnais . . . . .	22 sh. 0 d.
Jeunes gens de 14 à 16 ans . . . . .	22 " 0 "
" " de 16 à 18 " . . . . .	25 " 0 "
" " de 18 à 19 " . . . . .	34 " 0 "
" " de 19 à 20 " . . . . .	42 " 0 "
" " de 20 à 21 " . . . . .	48 " 0 "

Les salaires prévus pour adultes sont payés à partir de l'âge de 21 ans, de même qu'aux jeunes gens accomplissant le même travail que les adultes.

15. **Travailleurs temporaires.** Les taux spéciaux suivants seront payés par journée de travail ou fraction de journée : adultes 8 pence, jeunes gens 3 pence, garçons des harnais 3 pence.

Les travailleurs temporaires engagés pour une semaine entière toucheront le taux prévu pour les travailleurs permanents à condition qu'ils aient, en commençant, la garantie d'avoir du travail pour toute la semaine.

16. **Salaires divisés.** A l'effet de pouvoir rétribuer du travail intermittent, la semaine de travail sera divisée comme suit :

**Section I.** Classe A. Concessionnaires de la municipalité : 1/6 du taux hebdomadaire par journée de travail.

Autres employeurs : Du lundi au vendredi 8 heures  $\frac{1}{2}$ , le samedi 5 heures  $\frac{1}{2}$ .

Classe B. Un cinquième du salaire hebdomadaire par jour.

Classe C. Temps passé sur la voiture.

**Section II.** Temps passé sur la voiture.

**Heures supplémentaires.** 17. **Définition.** Les heures accomplies en sus de la journée ou de la semaine de travail normale, seront considérées comme heures supplémentaires.

18. **Rétribution.** Pour le travail accompli sur la base de la semaine de travail calculée par cumul des heures : premières 6 heures taux normal, 7<sup>ème</sup> à 12<sup>ème</sup> heure, 25 % au-dessus et heures suivantes 50 % au-dessus du taux normal (voir article 9, Classe C.)

Pour tout autre travail ; 1<sup>ère</sup> heure, taux normal, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> heure, 25 % au-dessus et heures suivantes, 50 % au-dessus du taux normal.

Travail accompli entre le samedi à minuit et le dimanche à minuit : pour le personnel des écuries et garages 50 % au-dessus du taux normal et pour les autres travailleurs, double taux.

**Aides sur véhicules automobiles.** 19. Conditions d'engagement. Sur tous les véhicules à essence ou à propulsion électrique, dont la capacité de charge dépasse 3 tonnes, un aide doit accompagner le conducteur.

20. **Exemptions.** Des exemptions aux dispositions de l'article 19 peuvent être obtenues après accord entre l'Association et la Fédération dans les cas suivants :

- lorsque le véhicule est employé régulièrement pour le transport de charges légères ;
- lorsque le conducteur n'a aucune espèce de responsabilité pour le chargement ou le déchargement.

N.B. L'exemption ne peut pas être obtenue lorsqu'une équipe d'ouvriers délivre les marchandises jusqu'à la voiture et que le chargement est effectué par le conducteur.



**Remorques.** 21. Dans le cas de remorques, un aide doit accompagner le conducteur.

**Travail sur la base du tonnage.** 22. Sous réserve d'accord entre la Fédération et l'Association, les employeurs ont le droit d'introduire ou de modifier le système de rétribution suivant le tonnage ou le système de primes. Tous les hommes employés aux conditions du système de tonnage ou du système de primes, doivent avoir la garantie de toucher les taux minima prévus pour les hommes payés à la journée pour le travail régulier et le travail supplémentaire

**Chargement et déchargement.** 23. Obligations. Les camionneurs et leurs aides ont l'obligation d'aider au chargement et au déchargement de leurs propres véhicules et d'autres véhicules au service du même employeur.

**Chargement et déchargement sur les quais de la ville.** Lorsque sur la base des règlements, il est nécessaire d'avoir recours à des débardeurs, le nombre intégral d'ouvriers doit être employé, outre celui des conducteurs et de leurs aides.

**Charges.** 24. La charge à remorquer par un cheval ne pourra pas excéder 3 tonnes. La charge à remorquer par deux chevaux ne pourra pas excéder 6 tonnes.

**Paiements spéciaux.** 25. Les charretiers et camionneurs transportant les marchandises ci-après auront droit à un paiement spécial à raison de 1 penny par heure employée à ce travail: fil de fer barbelé; barytes; charbon de bois en poudre (en simples sacs); terre à foulon pulvérisée; terre jaune en vrac; peaux humides (par paquets ou détachées); noir de fumée; scories de plomb; chaux éteinte (en sacs); farines de maïs ou de riz; ocres et minerais (en sacs ou en vrac); phosphore (en sacs ou en vrac); résine (de l'étanger); suie; goudron de bois (en barils).

Toutes demandes pour un paiement spécial en cas de transport d'autres articles seront réglées par accord entre l'Association et la Fédération.

**Service des écuries.** 26. *Travaux des dimanches et jours fériés.* Tous les camionneurs ont le devoir d'effectuer le service des écuries les dimanches et jours fériés. Ces travaux seront rétribués sur la base suivante:

Nourrir et étriller quatre chevaux le matin: 1 sh. 6 d.  
" " " " " l'après-midi 1 sh. 6 d.

Cette disposition n'est applicable que lorsque le camionneur est également responsable pour le service des écuries les jours de semaine (voir article 9).

**Congés.** 27. *Jours fériés légaux ou officiellement reconnus.* Aucune déduction de salaire ne pourra avoir lieu pour les jours fériés en ce qui concerne les ouvriers permanents, sauf dans les cas où un travailleur est absent du travail le lendemain du jour de fête sans autorisation préalable, à moins que son absence ne trouve sa cause dans une maladie.

Les ouvriers permanents appelés à travailler un jour de fête toucheront pour ce jour un double salaire.

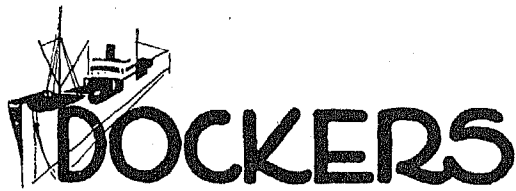
**Congés annuels.** 28. Tous les travailleurs engagés à titre définitif qui ont travaillé sans discontinuation (qu'il s'agisse d'occupation intégrale ou de chômage partiel) pendant 12 mois, du 1er avril au 31 mars, auront droit à une semaine de congé payé. Le congé devra être pris entre le 1er avril et 31 octobre.

**Dénonciation du contrat d'engagement.** 29. Pour résilier le contrat d'engagement, un préavis d'une semaine devra être observé par l'employeur aussi bien que par le salarié, à partir du jour de la paie. En cas de graves négligences ou de mauvaise conduite, un salarié pourra être renvoyé immédiatement.

**Validité du contrat.** 30. Le présent contrat est valable du 1er janvier au 31 décembre 1930 et sera prolongé ensuite par accord tacite, à moins de résiliation écrite avec un préavis de 6 mois.

**VAN OVEN,**  
La Haye - (Hollande).  
**BANNIERES ET INSIGNES.**  
Fournisseur de I.T.F.

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



### *Le projet de convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks.*

Depuis la publication, dans le numéro précédent, de l'article portant le titre ci-dessus, nous avons reçu d'autres communications concernant les mesures prises par les organisations adhérentes pour hâter la ratification de la convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks.

En Suède, un projet de loi portant ratification de la convention et deux recommandations du gouvernement à cet effet ont été soumis au Parlement. Dans le projet de loi — qui sera adopté selon l'avis de l'organisation suédoise — il est proposé de ratifier la convention et les recommandations de la Conférence, à l'exception des clauses relatives à l'indication du poids des fardeaux, attendu que l'on désire attendre pour connaître l'attitude que d'autres pays assumeront à l'égard de ses clauses.

La section nationale des dockers de la Fédération allemande des travailleurs des transports et des services publics nous informa avoir saisi de la question les autorités compétentes. Suivant les informations du ministère allemand du Travail, le texte du projet de convention a été envoyé aux gouvernements des divers Etats allemands. Le ministère des Communications à qui le texte a également été transmis, n'avait pas encore donné de ses nouvelles à ce sujet. Le ministère du Travail a indiqué en outre qu'il estimait que des conventions internationales compromettaient dans une trop grande mesure la liberté des gouvernements et que la convention en question fait craindre des complications de politique extérieure entre les divers pays qui auront ou n'auront pas ratifié la convention. L'organisation allemande a répondu qu'à son avis, les objections soulevées par le ministère du Travail n'étaient pas fondées et elle a prié le ministre de bien vouloir soumettre au Reichstag le projet de convention avec la préparation voulue pour qu'une ratification puisse en avoir lieu. Les autorités ont promis de donner une réponse ultérieure vers la fin du mois.



### *10ème anniversaire de l'organe professionnel des chauffeurs allemands.*

Le 1er février 1920, l'organe technique des conducteurs d'automobiles allemands parut pour la première fois, après que la troisième conférence nationale des conducteurs d'automobiles, tenue en août 1919, eût décidé la concentration de 54 syndicats et associations en la section na-

tionale de la Fédération allemande des ouvriers des transports. Le journal a plusieurs fois changé d'aspect, particulièrement depuis que les travailleurs de l'aviation sont entrés dans l'organisation syndicale. Aujourd'hui, il porte le nom de «Luft- und Kraftfahr» (Automobilisme et aviation) et est distribué en pas moins de 70.000 exemplaires parmi les membres de la section des conducteurs d'automobiles de la Fédération allemande des travailleurs des transports et des services publics.

### *Augmentation du trafic automobile en Pologne.*

Les tentatives faites ces dernières années par le gouvernement polonais pour améliorer les communications par la construction de nouvelles voies ferrées, n'ont pas été entièrement satisfaisantes, attendu que les ressources faisaient défaut pour procéder à des constructions sur une grande échelle et surtout à la construction de voies secondaires. La construction de nouvelles routes sur une longueur de plus de 3.500 km. a par contre été favorable au développement des transports automobiles qui constituent l'unique moyen de communication pour des régions assez étendues. L'importance acquise par l'automobile comme moyen de transport ressort du fait que contre environ 8.000 km. de lignes automobiles en 1926, il y en avait en 1928 déjà plus de 20.000 km.

### *Contrôle de la vitesse pendant la course.*

Un dispositif, lancé à la fin de l'année passée, par une maison américaine de construction d'automobiles, remédie au manque de contrôle efficace sur la vitesse à laquelle circulent les autobus — particulièrement les voitures faisant des courses à l'extérieur des villes. Le nouveau dispositif fonctionne de manière à faire apparaître devant le siège du conducteur, à la hauteur des yeux, en caractères lumineux, l'inscription «speed limit» (limite de vitesse) pour avertir le conducteur que sa vitesse n'est plus que de 4 à 5 km. au-dessous de la limite prescrite. Lorsqu'il atteint la limite, un cornet se met à fonctionner. Il va sans dire que, pour que ce contrôle soit efficace, le concours des voyageurs est nécessaire.

### *Nombre de véhicules automobiles en service dans le monde*

Au début de 1927, il y avait dans le monde un total de 27,7 millions de véhicules automobiles. En 1928, ce chiffre avait passé à 29,5 millions et au début de 1929 à 31,88 millions, accusant une augmentation de 4.174 millions de véhicules ou de 15 % dans le courant de deux années. Le nombre des automobiles affectés au transport de personnes augmenta, de env. 3,4 millions, à 27,15 millions, tandis que celui des camions augmenta de 790.000 pour atteindre 4,73 millions. Les Etats-Unis avaient 77 % du chiffre mondial (21,4 millions de véhicules affectés au transport de personnes et 3,1 millions de camions).

En Europe, la Grande-Bretagne occupe la première place avec 1.309.000, la France la deuxième place avec 1.088.000 et l'Allemagne la troisième place avec 577.000 véhicules. Dans les deux premiers pays, il y a respectivement 35 et 38 habitants par véhicule; en Allemagne ce chiffre est de 111 (en 1928 134) par habitant. Citons parmi les pays moins avancés en ce qui concerne la circulation automobile, l'Italie et le Japon où il y a respectivement 218 et 841 habitants par véhicule automobile.

## TRAMWAYS

### Expériences à Francfort avec une voiture motrice milanaise de type américain.

Lors de la réorganisation de son réseau, la Compagnie des tramways de Milan a introduit l'année dernière des voitures motrices de type américain. Milan fut la première ville d'Europe à employer de pareilles voitures de grand type qui, par la suppression des remorques, permettent une exploitation plus économique et répondent mieux aux besoins du trafic accru. En Angleterre, où les tramways circulent aussi sans remorques, on a cherché à augmenter le rendement en construisant des voitures à impériale, mais à Milan les nouvelles voitures sont de grandes voitures motrices à un seul étage (du type américain Peter-Witt). Ces voitures ont une longueur de 13.50 m. et peuvent contenir 100 personnes (43 places assises et 57 places debout). L'entrée se trouve à l'avant près du wattman et la sortie doit s'effectuer par une autre porte au milieu de la voiture près de laquelle est installé le receveur à qui les voyageurs vont payer le montant de la course. Lorsque les voyageurs sont descendus, le receveur ferme la porte de sortie; le convoi se remet en marche aussitôt que toutes les portes sont fermées. (A l'arrêt, on ouvre les portes et le wattman remet la manette de commande en position de marche; tant que les portes restent ouvertes, le courant est interrompu; il se rétablit automatiquement à la fermeture de celles-ci). La circulation de voitures aussi longues a nécessité à Milan un déplacement des rails dans les courbes où l'écartement des deux voies a dû être élargi afin d'éviter le danger de frôlement. Cette transformation n'avait d'abord été effectuée que sur une ligne où deux voitures d'essai du nouveau type étaient en service. Devant les bons résultats obtenus avec les nouvelles voitures, on a graduellement poursuivi ce travail sur les autres lignes.

Considérant les résultats satisfaisants enregistrés à Milan et les avantages que peut offrir, tant au point de vue économique qu'à celui de l'agrément du public et du service moins fatigant pour le personnel, l'emploi de voitures motrices de grand type circulant sans remorques, l'on

a pensé en Allemagne, qu'il serait intéressant de pouvoir faire des essais avec une voiture de ce genre avant de procéder éventuellement à son introduction. Il y a aux tramways de Milan un tarif unique très simple, mais en Allemagne beaucoup de villes ont des tarifs bien plus compliqués. La ville de Francfort se prêtait particulièrement aux expériences, parce que l'on y applique les jours de semaine de 9 heures à midi et les dimanches jusqu'à midi un tarif unique avec correspondances et le reste du temps un tarif à sections.

Or, la Compagnie des tramways de Milan envoya il y a quelques mois, à titre de prêt, une de ses nouvelles voitures à Francfort afin de permettre des essais. Dans le périodique allemand «Verkehrstechnik», du 3 janvier 1930, le Dr. Kremer, un des directeurs des tramways municipaux de Francfort, rapporte sur ces expériences et les conclusions auxquelles elles donnent lieu. Il s'est trouvé à Francfort que sur la voiture milanaise, le service pouvait être effectué par un receveur lors de l'emploi du tarif unique avec correspondances, mais qu'un deuxième receveur devenait nécessaire aux heures où le tarif à sections était appliqué.

Afin de faire des expériences aussi complètes que possible, des feuillets portant un questionnaire furent remis aux voyageurs empruntant la nouvelle voiture. L'intérêt du public s'est manifesté par les nombreuses réponses. Plus de 90 % des voyageurs qui ont répondu, émettaient l'opinion que le nouveau type de voiture constituait un progrès; il y eut évidemment aussi quelques critiques relatives à la commodité des sièges, le système des fenêtres etc.

Les conclusions semblent donc favorables. L'avantage que les employeurs voient dans ces nouvelles voitures réside surtout en les économies qu'elles permettent de réaliser par une réduction du nombre d'agents par rapport à celui des voyageurs transportés. Il y a certes l'inconvénient du déplacement des rails et les dépenses que celui-ci comporte, mais il est possible d'y remédier dans les villes où le trafic est moins intense par l'emploi de voitures du même type dont la longueur ne dépasse pas 10 à 11 mètres ou par la mise en service de voitures composées de deux à trois parties mobiles entre elles et reliées par des plateformes.

## BATELLERIE

### L'enseignement aux enfants des bateliers.

Dans plusieurs pays du continent d'Europe et également en Grande-Bretagne, les vieilles voies d'eau continuent à jouer un rôle important dans le trafic. Il y a dans ces pays un grand groupe de travailleurs qui ont trouvé leur gagne-pain dans cette branche des transports. En général, les bateliers habitent avec leur

famille à bord des chalands, car leurs revenus ne sont la plupart du temps pas assez élevés pour leur permettre d'avoir une demeure à terre. La famille est par conséquent contrainte de se déplacer avec le bateau d'un endroit à l'autre, d'une ville à l'autre. Souvent, il y a beaucoup d'enfants et l'espace à bord est limité. On comprendra donc aisément que les conditions hygiéniques laissent beaucoup à désirer. Les enfants n'ont souvent pas les soins voulus; les parents n'ont ni le temps ni la possibilité de s'en occuper et bien jeunes encore, ils doivent aider au travail à bord. L'enseignement de ces enfants est un problème difficile. Souvent ils ne vont pas du tout à l'école. Les autorités manquent d'énergie à cet égard et en dépit de l'enseignement obligatoire, on laisse passer beaucoup d'irrégularités en ce qui concerne ces enfants.

De nombreuses tentatives ont été faites pour résoudre la question par l'initiative privée. On a créé des internats pour les enfants en âge de fréquenter l'école; on a créé des caisses et fondé des écoles pour enfants de bateliers. En Hollande particulièrement, on a réussi à faire beaucoup dans ce domaine. Une caisse pour l'enseignement y a été créée, qui s'occupe également de manière directe de l'instruction à donner aux enfants. La caisse édite ses propres livres scolaires et dirige 18 écoles qui fonctionnent toutes selon un même programme et dans un même rythme. Un élève qui se trouve par exemple un jour à Amsterdam y visite l'école pour enfants de bateliers et, le lendemain, il peut aller à l'école dans une autre ville. Malheureusement, cet enseignement, dont on ne saurait contester la valeur, n'atteint pas la grande majorité des enfants. Il y a en effet en Hollande plus de 10.000 enfants de bateliers en âge de scolarité et 2.000 d'entre eux seulement ont fréquenté les écoles pendant l'exercice écoulé. Plus de 4/5 des enfants ne bénéficient donc pas d'un enseignement convenable.

En Grande-Bretagne, la question est d'actualité. Le gouvernement travailliste l'a étudiée et a déposé au Parlement un projet de loi qui prévoit l'interdiction pour les enfants de moins de 15 ans, d'habiter à bord de bâtiments affectés à la navigation intérieure. Le projet a déjà été approuvé en première et en deuxième lecture et il est probable qu'il remportera également une majorité en troisième lecture. Bien que la mesure puisse sembler assez radicale, nous croyons qu'elle est bonne. C'est là, en effet, l'unique moyen efficace pour contrôler l'assiduité scolaire des enfants de bateliers, car si le projet est adopté, ces enfants visiteront les mêmes écoles que les autres enfants. On obtiendrait du même coup la suppression du travail de jeunes enfants sur les chalands et, en plus, la plupart des enfants pourraient vivre en de meilleures conditions hygiéniques que ce n'est le cas jusqu'à présent. L'exemple anglais n'est-il pas de nature à inspirer d'autres gouvernements intéressés à la question?

# MARINS

## Comment fut intégrée dans le fascisme la Fédération italienne des marins.

Le camarade Sardelli, membre du Conseil général de l'I.T.F., a écrit dans le journal anti-fasciste *Rinascista Socialista*, un article à propos des débats à la Conférence internationale du Travail d'octobre dernier et de la proposition du groupe ouvrier de ne pas ratifier le mandat du soi-disant délégué ouvrier italien. Dans cet article, il explique de quelle manière le fascisme a anéanti la Fédération indépendante des gens de mer, séquestré ses biens et forcé les marins italiens à adhérer à la corporation fasciste. Nous faisons suivre ci-dessous la partie de l'article qui mentionne les faits dont il s'agit. Inutile de donner des commentaires !

«Ne pouvant pas ne pas accueillir les sollicitations de D'Annunzio qui était alors considéré comme une espèce de père spirituel de l'Association maritime, l'honorable Mussolini, parvenu au pouvoir, avait fini par concéder aux marins, avec le Pacte maritime, une espèce d'autonomie syndicale; concession qui fit suite à un précédent compromis (août 1922) lequel garantissait les marins de toute oppression dans le moment le plus tragique de la guerre civile italienne.

En septembre 1922, lorsque le compromis avait attiré toutes les fureurs nationalistes de l'armement, on tenta de détruire l'emblème au moyen d'une expédition punitive effectuée le 7 septembre contre le secrétaire des Travailleurs de la Mer qui se trouvait exilé à San-Marino. L'expédition, organisée par des personnes bien connues à Rome et à Gênes, malgré de nombreuses fusillades et la dévastation d'un grand nombre de maisons de paysans, ne put atteindre son objectif, le secrétaire, le capitaine Giulietti, ayant réussi à trouver un abri. Entre temps la Corporation avait été constituée, mais elle menait une vie des plus pénibles de sorte que, après la signature du Pacte maritime, l'honorable Mussolini lançait un ordre qui, entre autres choses, disait textuellement ceci :

«J'ordonne la dissolution immédiate de la corporation maritime et la rentrée des inscrits dans la Fédération des Travailleurs de la Mer qui est, à partir d'aujourd'hui, l'unique Fédération reconnue et adoptée par le fascisme.»

Les armateurs, cependant, reprirent leur tentative d'une contre-organisation,

sans résultat, mais non sans violence. Le 20 et le 23 septembre 1923, des éléments notoirement nationalistes envahirent la Maison des Gens de Mer de Gênes et la dévastèrent. A cela suivirent des intimidations et des menaces contre les marins.

D'Annunzio télégraphia au président du Conseil : «Je crois en attendant qu'il est juste et utile de donner des instructions au préfet de Gênes pour que soient évitées et réprimées les continuelles manifestations provoquées par tous les moyens pour troubler le jugement du public». (Il s'était produit une tentative pour créer une dissidence parmi les marins). Mussolini prohiba les polémiques sur la question maritime et l'honorable Rossoni désapprouva la dissidence dans un communiqué officiel.

Le 2 janvier 1924, un groupe de sicaires stipendiés, de connivence avec certains traîtres, se livra à une barbare agression dans la Maison des Marins ayant pour mobile de supprimer d'un seul coup le secrétaire et la Fédération des marins. Après tant de mal que les scélérats eurent l'audace de faire en son nom. Gabriele D'Annunzio télégraphia ainsi au ministre des Communications, l'honorable Ciani :

«Dans ma conscience de combattant et de marin volontaire, je ne puis, je ne dois donner de la valeur à un ordre du jour voté dans le trouble par peu de partisans dans une assemblée que des gens armés interrompirent, osant couvrir de mon nom une décision abominable. Dans ces conditions, je considère comme illégale la nomination des deux commissaires et tu sais qu'il ne m'est pas difficile de deviner la vraie cause de la provocation après les vicissitudes d'une aussi longue et aussi triste lutte.

«Je demande au chef du gouvernement que soit convoquée une nouvelle assemblée définitive pour que les fédérés puissent exprimer un jugement sincère sur les tout récents événements et je demande que soient garanties, à moi et à mes gens de mer, la sincérité et la sécurité du vote contre toute ingérence et contre toute fraude d'intrus.»

«La requête du poète, il est inutile de le dire, ne fut pas acceptée, ni à ce moment, ni jamais plus.»

En août 1925, annoncée à grand bruit par la presse nationaliste, surgit une

fois encore l'Association maritime fasciste. La nouvelle Association commença par prétendre au monopole des associations maritimes avec une absolue intransigeance.

Pendant ce temps, à bord, la menace du licenciement et les fameuses «listes noires» pendaient, comme d'éternelles épées de Damoclès, sur la tête des marins restés fidèles à leur vieille organisation. Le dilemme est le suivant : «ou débarquer ou passer une fois encore sous les fourches caudines.»

## La Conférence internationale sur la ligne de charge.

La nécessité d'une convention internationale réglant la question de la ligne de charge des navires s'est fait sentir depuis longtemps. Actuellement la navigation maritime rencontre de grandes difficultés à ce sujet, vu que l'on doit, dans le chargement des navires, tenir compte des dispositions qui existent dans le pays de destination. Il se produit souvent en Angleterre que des capitaines étrangers sont condamnés à payer des amendes, parce que leur navire était trop chargé. Il est évident que ces difficultés touchent en première ligne les armateurs; les marins cependant ont également de l'intérêt à la réglementation de la question de la ligne de flottaison. Le but de la ligne de flottaison est en effet de prévenir que les bâtiments soient chargés à un point qui pourrait faire naître des dangers pour la vie et les biens de ceux qui naviguent. La section des marins de l'I.T.F. s'est précédemment déjà occupée de cette question. Dans le programme, établi par la Conférence internationale des marins tenue à Londres en 1923, fut réclamée entre autres une réglementation internationale uniforme des dispositions concernant le franc-bord.

A l'effet de mettre fin à ces difficultés, le gouvernement anglais a à présent pris l'initiative pour inviter les autres gouvernements à une Conférence qui sera tenue à Londres et s'ouvrira le 20 mai prochain. On pense qu'elle durera de 4 à 8 semaines. Il va sans dire que les organisations adhérentes à l'I.T.F. chercheront à être représentées à cette conférence et des mesures ont été prises à cet effet dans tous les pays entrant en ligne de compte. Nous pouvons mentionner comme un premier résultat de ces démarches que le gouvernement danois a désigné le camarade Peter Back pour représenter les marins danois à la conférence.

Une autre preuve de l'intérêt que la question suscite en ce moment, ressort du fait que le gouvernement hollandais a décidé de constituer une commission chargée de préparer des propositions à soumettre à la conférence de Londres. Le camarade Brautigam, président de l'Union néerlandaise des transports, a été désigné pour siéger dans cette commission.

## Manifeste adressé par la Fédération internationale des Transports aux marins!

*Camarades,*

La Conférence internationale du Travail, qui a eu lieu à Genève en octobre 1929 et s'est occupée uniquement de questions ayant trait aux conditions de vie et de travail à bord des navires, a pris entre autres la décision importante de demander que la prochaine session maritime de la Conférence, qui se réunira probablement à la fin de cette année ou dans le premier semestre de 1931, porte à son ordre du jour l'examen d'un projet de convention internationale établissant:

*une durée de travail maximum pour tous ceux qui travaillent à bord des navires.*

Cette décision de la dernière session de la Conférence est le résultat des efforts continus et inlassables des deux Internationales d'officiers de la marine marchande et de marins, et est dû avant tout à la collaboration qui a existé pendant la Conférence entre les délégués des deux Internationales et à l'appui qu'ils se sont réciproquement accordé. Ce ne fut que grâce à cette collaboration qu'il devint possible de faire adopter le principe que le projet de convention s'étendrait à tous ceux qui travaillent à bord des navires.

Il s'agit à présent de veiller à ce que la réglementation internationale des heures de travail à créer soit favorable, et satisfasse aux désirs et revendications des travailleurs. Il s'agit à présent de veiller à ce que le succès provisoire puisse être transformé en un succès définitif et que, du moins en ce qui concerne ses heures de travail, le travailleur maritime ne soit pas plus longtemps moins bien traité que le travailleur terrien.

Camarades, tout ce qui a été obtenu jusqu'à présent fut obtenu

*grâce à l'organisation.*

### Le marin espagnol.

Du fond du cœur j'envoie un salut fraternel au monde des marins. J'approuve le projet d'apporter l'organisation syndicale à nos camarades maritimes d'Extrême-Orient. Il y a toutefois un coin d'Europe, l'Espagne, où les conditions des travailleurs des transports ont été abaissées à un niveau analogue à celui de leurs camarades de cette autre moitié du monde que l'I.T.F. s'occupe de syndiquer et auxquels elle apporte la lumière de la vérité et le nouvel évangile du droit. En Espagne, les marins se trouvaient jusqu'à tout récemment dans une profonde déchéance. Ils touchaient des soldes allant de 50 à 100 pesetas par mois, et certains armateurs enrôlaient même des hommes comme stagiaires sans les payer.

Heureusement toutefois, la situation s'améliore graduellement; l'horizon s'éclaircit, l'aube commence à poindre. Les

Par un groupement syndical des marins de chaque pays dans l'organisation entrant en ligne de compte, par un groupement international des organisations nationales dans les deux Fédérations internationales des officiers de la marine marchande et des marins, il a été possible de faire inscrire la question à l'ordre du jour. Ce ne sera que par l'organisation syndicale et par la consolidation des organisations, que la revendication pourra devenir une réalité. La décision est entre vos mains!

Nous faisons appel à ceux qui sont déjà syndiqués pour qu'ils deviennent, à partir de cette heure, des propagandistes zélés parmi leurs camarades non encore syndiqués, pour qu'ils s'efforcent de les décider à se syndiquer à leur tour. Nous faisons appel à ceux qui se trouvent encore hors des rangs des travailleurs maritimes syndiqués pour qu'ils se joignent à nous et décident l'adhésion à l'organisation entrant en ligne de compte pour eux dans leur pays. Ils ne désirent pas moins que nous, voir mettre un terme aux heures de travail irrégulières et beaucoup trop longues.

Aidez-nous à réaliser notre but! Syndiquez-vous! Car ce n'est qu'en agissant d'un commun accord que nous réussirons à faire valoir l'influence et la force nécessaires pour vaincre les nombreux obstacles et difficultés qui nous barrent la route vers la réalisation de notre et de votre but:

*la journée de huit heures légale pour tous les travailleurs de la mer!*

Fédération Internationale des  
Ouvriers du Transport,  
Section des marins:  
J. HENSON, président.  
E. FIMMEN, secrétaire.

Un manifeste analogue a été lancé par l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande.

marins tournent leurs regards vers *La Naval*, le syndicat que j'ai l'honneur de présider. Ce qui un jour semblait un rêve, devient peu à peu une réalité qui, dans un avenir pas trop éloigné, se développera en une puissante fédération nationale. *La Naval* exerce son activité de propagande dans plusieurs sections, animées du désir de grouper les marins, aujourd'hui divisés et déroutés, pour une action commune avec les autres travailleurs. Nous espérons que ces noyaux se développeront en des organismes indépendants qui constitueront la base de notre future fédération.

La lutte que les marins ont à mener chez nous est dure. Aucune autre n'a à tel point un caractère héroïque. Ils ont à combattre un groupe tout puissant d'armateurs capitalistes qui agissent de concert avec les autorités et poursuivent ouvertement une politique réactionnaire dans leurs associations qui ont toutes les caractéristiques les plus mauvaises de

leur classe et se réfugient derrière la prétendue législation sociale qui tend à leur nuire les marins exploités. Nous attendons avec espoir que le salut nous vienne de l'I.T.F. qui réunit tous les marins du monde par de puissants liens de solidarité, grâce auxquels un demain radieux nous est réservé.

Ramón Barrós,  
Président de *La Naval*, Barcelone.



*L'espéranto est en marche.*

Le Congrès du parti socialiste de Finlande, tenu du 26 janvier au 1er février 1930, a adopté la résolution suivante:

10. Le congrès invite la presse du parti à faire une propagande plus intense que jusqu'à présent en faveur de la langue internationale et à renseigner les travailleurs sur les progrès que fait le mouvement espérantiste. Le Congrès donne mission à la fraction socialiste au Parlement, d'œuvrer pour l'inscription de l'espéranto aux programmes des écoles secondaires. Les diverses institutions du parti sont en outre priées d'envisager l'inscription de l'espéranto au programme des écoles du parti.

*Arbeiteresperantist (Vienne).*

*L'espéranto et la science.*

Le congrès universel des ingénieurs, tenu à Tokio du 28 octobre au 7 novembre 1929, prit connaissance d'un rapport présenté en espéranto par le fonctionnaire ministériel Osaka sur «Les nouvelles voitures de chemins de fer au Japon». Un court résumé du discours en langue anglaise accompagnait le texte espéranto. Des médecins japonais ont fait paraître jusqu'à présent 22 publications en espéranto; des juristes, ingénieurs et autres hommes de science en ont fait paraître un total de 19. Ces chiffres sont reproduits d'un rapport présenté au congrès sus-mentionné par les japonais Takuma Minoda et Kunitaro Takahshi, rapport qui réclame l'emploi de l'esperanto pour toutes les manifestations internationales du même genre.

Le Dr. Franz Wollmann, directeur de la Commission d'Etat pour les examens d'espéranto a été nommé par le ministère de l'Instruction publique, comme chargé de cours d'espéranto à l'Ecole supérieure polytechnique de Vienne.

*Les foires commerciales et l'espéranto.*

Les foires commerciales des villes ci-après ont publié ces dernières années des brochures de propagande en espéranto: Budapest, Dantzig, Reichenberg, Prague, Francfort sur Main, Lyon, Paris, Leipzig, Milan, Cadova, Bordeaux, Barcelone, Bâle, Ljubljana, Trieste, Breslau, Helsingfors, Vienne, Malmö, Valencia et Zagreb.

*Cours d'espéranto aux agents des tramways.*

La direction des tramways municipaux de Stockholm a organisé 6 cours d'espéranto à l'intention de son personnel. L'administration du service des télégraphes a également institué des cours au profit de son personnel administratif.