



ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAÎT UNE FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISÉ ET ESPAGNOLE

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

SOMMAIRE:

Au pays de la terreur noire . . .	50
Franz Lill est mort	52
Communications du Bureau	52
Cheminots: La session de Madrid de la section des cheminots de l'I. T. F. (28 avril au 3 mai 1930)	52
Le Japon progressiste	53
Le recrutement et la formation du personnel de la locomotive	54
De la vie syndicale	55
Automobilisme: L'importance de l'automobile pour les chemins de fer américains	56
Aéronautique: Notices	57
Tramways: A Rome, le tramway est banni du centre de la ville	57
Marins: Le nouveau Code maritime en Hollande	58
Peter Back est mort	60
Jusques à quand?	60
Espéranto.	60



Le Triomphateur.

Au pays de la terreur noire.



Les organisations adhérentes savent que le secrétariat de l'I.T.F. a réussi, il y a quelque temps, à renouer les relations avec un assez grand nombre de cheminots, dockers et marins qui, autrefois, faisaient partie des organisations italiennes adhérentes à l'I.T.F. et qui sont restés fidèles à l'I.T.F. et à ses principes.

Au milieu de difficultés inouïes, ces camarades ont repris l'œuvre de propagande syndicale parmi les travailleurs de leur profession.

Nous publions ci-dessous une lettre qui nous fut envoyée récemment par un de ces camarades italiens. Pour des raisons qu'il est facile de deviner, nous n'indiquons pas le nom de ce camarade ni celui de la ville où il vit et travaille.

Nous sommes certains que nos lecteurs seront heureux et fiers en constatant que nos camarades italiens savent tenir bon et que, non seulement, ils ne perdent pas courage et conservent l'espoir en des temps meilleurs pour le peuple italien asservi, mais encore qu'ils continuent à œuvrer pour reconquérir la liberté perdue.

Au secrétariat de la Fédération Internationale des Transports, Amsterdam.

Camarades,

J'ai de la peine à vous exprimer la joie que nous avons ressentie, moi même et tous les camarades ayant appartenu dans le temps aux organisations de cheminots, de dockers et d'agents des tramways, adhérentes à l'I.T.F. et restées fidèles par l'esprit à notre mouvement, en recevant le manifeste lancé par l'I.T.F. Ce fut, après une longue période pénible, le premier signe de solidarité internationale qui nous parvint. Il nous prouve que les camarades avec lesquels nous fîmes un jour étroitement unis, non seulement en esprit, mais encore de fait, ne nous ont pas oubliés et ne nous oublient pas, et qu'ils désirent, par leur sympathie et leur intérêt, nous donner de nouvelles forces morales, dans l'impossibilité où ils se trouvent de nous accorder un autre appui. Au nom de plus de 800 camarades de diverses parties du pays, avec lesquels il a été possible de maintenir des liens au prix de difficultés et de dangers quotidiens, je vous assure que nous sommes restés fidèles à l'I.T.F., à son programme et à ses principes et que nous continuons, dans des conditions des plus pénibles et des plus hasardeuses, à œuvrer pour la reconstruction de nos organisations et pour le prompt retour d'une situation qui mettra la classe ouvrière italienne en mesure de secouer et de briser le joug honteux et maudit qui pèse depuis des années sur l'Italie.

Pas seulement à Rome, mais encore à Milan, à Florence, à Turin, à Gênes et dans un certain nombre de localités plus petites, nos camarades se sont groupés et se réunissent régulièrement, en dépit de l'espionnage et de la rigoureuse surveillance policière, afin d'organiser l'œuvre de propagande suivant vos instructions.

Entretiens, la situation s'aggrave sans cesse. Le régime fasciste pèse lourdement sur la population entière et en premier lieu sur les classes laborieuses. Tous ceux qui sont suspects de ne pas sympathiser avec Mussolini et sa bande, sont exposés, eux et leur famille, aux pires violences et aux représailles légales et non légales du régime des chemises noires. Ils sont privés de leur travail et de leur pain, tracassés, poursuivis, déportés. On peut signaler une suite ininterrompue de persécutions et de violences brutales: du meurtre barbare de Lavagnini, Oldani et Berrutti au licenciement en masse de 58.000 cheminots et de 15.000 agents des chemins de fer secondaires; de la destruction des sièges centraux des diverses organisations ouvrières, y compris la succursale de l'I.T.F., aux devastations et incendies de maisons privées. La milice fasciste des chemins de fer est une organisation de parti qui coûte des sommes énormes à l'Etat et qui assure des privilèges honteux à une minorité d'espions qui ont pour tâche de surveiller et de dénoncer leurs compagnons. Dans l'annuaire statistique pour 1929, on peut lire à la page 447 que le nombre des membres de la milice ferroviaire était de 21.942, dont 1.250 officiers, tandis que le rapport officiel de l'administration des chemins de fer pour l'exercice 1928/29 ne mentionne qu'un chiffre de 2.858 membres de la milice ferroviaire «en service permanent». Il est évident que tous les autres milliers sont considérés comme n'étant pas «en service permanent». Il ressort de ce même rapport que les compensations versées à la milice des chemins de fer s'élèvent à un montant de 43.500.000 liras par an.

Les marins et les ouvriers des ports semblent se trouver en des conditions plus favorables que les cheminots du réseau de l'Etat, en ce sens que ces derniers n'ont même pas le droit de se syndiquer dans les corporations fascistes. Cependant, les organisations auxquelles les marins doivent adhérer d'office, indépendamment de leur propre volonté, ne sont au fond qu'un instrument que le gouvernement met au service des armateurs. En effet, lorsqu'on compare les conditions actuelles à celles d'autrefois, on constate que pour aucune autre catégorie de travailleurs, dans aucune autre partie du monde, de pareils avilissements n'ont été pratiqués. Les armateurs, alléguant comme motif la crise croissante dans la navigation maritime, ont toujours eu gain de cause, lorsqu'ils ont formulé des demandes tendant à réduire les soldes et à rogner les droits de leurs salariés. Ces derniers temps, les tribu-

naux ont commencé à traiter les procès pour désertion intentés aux marins qui, poussés par le désespoir, ont quitté leur navire dans des ports de l'étranger. Le 14 avril, le tribunal de Venise a traité en une seule séance jusqu'à 100 procès! Il faut remarquer que ces procès ont eu lieu dans un port très peu important pour le trafic-marchandises. A Naples, les armateurs se sont vus obligés de renouveler jusqu'à quatre fois leur équipage et à prendre des mesures pour que dans les ports de l'étranger, les hommes restent enfermés sur le navire. A Gênes, la situation est encore pire.

Ajoutons à cela que la situation économique du pays empire de jour en jour. Le chômage ne fait qu'accroître. Toutes les industries sont ruinées. Les faillites ont atteint des chiffres jamais constatés ailleurs. Qu'il suffise de dire qu'en mars 1930, leur nombre a monté à 1.118. L'agriculture est anéantie. Dans bien des régions, on ne laboure et on ne produit plus, parce que les taxes excèdent les bénéfices. Le poids des impôts est écrasant: le plus élevé du monde. Comme suite à la diminution progressive des réserves d'or, la couverture de la circulation fiduciaire est descendue de 75 à 60 pour cent. Il n'est pas possible de tirer des statistiques officielles, faussées et incomplètes, des données, même approximatives, sur le nombre des chômeurs dont les statistiques ne mentionnent qu'une seule catégorie: celle des chômeurs ayant droit au secours de chômage. Le chiffre de ceux-ci dépasse le demi-million. Il n'est pas difficile de deviner à quel chiffre énorme on arriverait en ajoutant au nombre des chômeurs qui bénéficient du secours officiel, le chiffre de ceux qui, parce qu'ils travaillent pendant peu de jours par mois, sont exclus du secours. La dette publique qui en 1921/1922 était de 85.570 millions, avait monté en 1929 à 91.171 millions. Les impôts se multiplient et s'étendent à tous les domaines de la production et de la consommation. De telle manière, le régime dictatorial épuise les dernières ressources de la nation au profit de sa politique de guerre et d'armements navals.

Ceux qui ont encore du travail doivent l'exécuter dans des conditions, misérables moralement et matériellement. La journée de 8 heures n'existe plus. Dans les industries où l'on travaille encore — il s'agit des industries de guerre qui vivent des commandes de l'Etat — on a diminué le nombre des journées et augmenté le nombre des heures de travail. Il est des établissements où l'on travaille 12 et 13 heures par jour. De pareilles heures sont surtout imposées aux travailleurs agricoles. Des réductions de salaire de 10, 15, 20, voire 25 % sont à l'ordre du jour, sans que les travailleurs aient même le droit de protester. Les salaires sont inférieurs à ceux payés dans tous les autres pays d'Europe, y compris les pays balkaniques.

D'autre part, le coût de la vie n'est pas inférieur à celui d'autres pays. La presse fasciste elle-même est obligée de

reconnaître que les prix de tous les articles de consommation générale n'ont point diminué. Malgré la soi-disante revalorisation, le pouvoir d'achat de la lire est resté inchangé. La conséquence en est que les travailleurs italiens, grâce au régime fasciste, si souvent loué à l'étranger — par ignorance ou à la suite de corruptions — ne sont pas seulement privés de tous droits politiques et socialement opprimés, mais se trouvent encore à un niveau de vie qui les menace de la faim.

Cependant, il y a des indices qui font espérer que le régime fasciste a vécu la majeure partie de son temps. Nous ne savons pas — étant donné la censure sévère — si la presse étrangère et la presse anti-fasciste hors d'Italie ont donné des renseignements sur les désordres qui se sont produits récemment de plusieurs parts. L'année passée, il y a eu des révoltes dans plusieurs fabriques de la Haute Italie (particulièrement dans les usines Miani et Silvestri) et dans une ville des Abruzzes, Sulmona, où il y eut des morts et des blessés. Cette année — pour ne citer que les mouvements les plus graves — il y eut des troubles à Piacenza (où 3.000 travailleurs de l'industrie des boutons ont fait grève devant la menace de réduction des salaires de 50 %) et une véritable insurrection à Martina Franca

dans les Pouilles où la population, pour protester contre les excès fiscaux qui ont ruiné l'industrie vinicole, a incendié la mairie, les bureaux de l'octroi et des finances et quelques maisons de chefs fascistes. Il y eut trois morts. Pour réprimer la révolte, on a dû envoyer des troupes de Tarante et de Lecce et débarquer des matelots des navires de guerre mouillés dans les eaux de Tarante. Une partie de la milice fasciste a pris la fuite; l'autre partie a fait cause commune avec les démonstrateurs. Les carabinieri ont refusé de faire feu sur la population.

La presse fasciste ne parle pas des procès intentés presque journellement devant les tribunaux de diverses villes à des ouvriers accusés de faits de grève et de désordre.

Mussolini et ses «chemises noires» sentent bien qu'ils vivent sur un volcan dont on peut craindre à tout moment une éruption. La classe ouvrière est fatiguée du régime fasciste, de même que la majorité, pour ne pas dire l'ensemble, des Italiens. Quelques groupes qui, un moment, ont eu confiance dans le fascisme, ont perdu leurs illusions. Si les indices ne nous trompent pas, l'Italie se trouve à la veille d'événements importants et, bien que la nuit qui nous entoure soit encore obscure, on voit déjà apparaître les premières lueurs de l'aube de la libération.

Nous vous prions de transmettre à toutes les organisations adhérentes à l'I.T.F. nos remerciements pour l'aide qu'elles nous accordent et surtout pour leur bon souvenir. Vous nous avez rendu la reconfortante certitude que le prolétariat italien peut, dans sa lutte pour sa libération politique et sociale, compter sur l'I.T.F. et sur les travailleurs des transports qui en font partie. Quelles que soient les difficultés et les douleurs qui nous attendent encore, soyez certains que nous resterons fidèles à l'I. T. F. et à ses principes et que nous savons que s'approche l'heure de la libération qui permettra aux travailleurs des transports italiens de reprendre leur place dans les rangs de l'Internationale.

Vive l'Italie libre! Vive l'Internationale militante du Travail!

Salutations cordiales et fraternelles.

Les procès contre les marins italiens.

Il est question dans la lettre ci-dessus de procès contre des marins italiens désertés de leur navire. Les accusés furent tous condamnés par contumace à des peines de 6 mois de prison et de 51 livres d'amende. En 1928 uniquement, il n'y eut pas moins de 48 désertions de bâtiments originaires de Venise.

Nous donnons ci-contre, en grandeur naturelle, un fac-similé de la première page d'un journal antifasciste publié en Italie.

Voici la traduction des lignes placées au milieu de la page qui indiquent le but que s'assigne ce journal dont le format est si petit qu'il réussit à échapper même à l'œil sévère de la police italienne:

«Giustizia e Libertà» lutte pour le renversement de la dictature fasciste et pour la conquête d'un régime libre, démocratique et républicain.

Il agit sur le terrain révolutionnaire, parce que la dictature a rendu impossible toute autre forme de lutte.

Il invite à l'action tous les Italiens qui se sentent blessés



Contro il soldino

La situazione politica è in bollitura. Il coprelino comincia a ballare e intronca di saltare dalla penitola. Non c'è dubbio che la Monarchia passi un brutto quarto d'ora.

La Monarchia s'accorge che le cose vanno male. S'avvede che l'impero è all'anno VIII, all'opposto della sua gloria, è una baglia di gregli, di criminali, di indizi d'affamatori. Sente che il Paese, stanco del turpe saccheggio, s'avvia alla ribellione. E, siccome è lei che ha favorito l'impresa, ora vorrebbe, per salvare se stessa, abbandonare il campo.

Questo gioco, come i criminali più spregevoli in Corti d'Assise, andrebbe bene, se il campo non fosse al parere contrario.

Ma il campo, il Fascismo, ha giocato, da un pezzo, tutto per tutto. L'Italia non è la Spagna. Mussolini non è De Rivera. Il Fascismo non è l'Unione Patriottica. Col Fascismo giungono migliaia, persino nel 1928, milioni oggi. Caddero, però, sarebbero il predaio bollino. Finiva la cartolina, sarebbero trucidati per le vie. Migliaia di schiavisti, sarebbero schiavisti, domani, alla resa dei conti. Col Fascismo sia, innanzi tutti, Mussolini, il capo banda. Egli non ha via di scappare. O la dittatura o la morte.

Si provi il magnanimo Re a sperare il tragico patto d'Alleanza. Il Re sa d'essera scalfato di fronte al Paese. Perciò spinge innanzi il Principe. V'è chi grida: il Principe è il Principe.

spere in qualcuno. Tutti sperano Spino, con fede inaspettata, persino Giovanni Agnola. Colpito a morte in Italia, si trascinò l'era straniera per chiudere, rivendicando, la generosa sua vita. «Quel'ora non sperarono».

Il Re lasciò disperdere, flagellare, trucidare i suoi credenti. Pensò bene ai casi propri, molto, lungamente e, al caro cugino, finì con in strimbre calorosamente le mani, lorde di sangue. Dopo di che, con bella grazia, firmò l'amnistione, il domini coatto, il Tribunale Speciale e altre provide leggi.

«Giustizia e Libertà» si batte per il rovesciamento della dittatura fascista e per la conquista di un regime libero, democratico, repubblicano.

Impossibile ogni altra forma di lotta.

Invoca all'azione tutti gli italiani che si sentono offesi nella loro dignità dalla servitù presente e intenciono partecipare attivamente alla riscossa.

Afferma che la liberazione d'Italia deve essere opera degli italiani.

Afferma che nell'attuale battaglia sono in gioco i più alti interessi della classe lavoratrice: perché solo in un regime che garantisca eguaglianza giuridica e libertà politica, potrà essa realizzare il suo ideale di giustizia economica e sociale.

Dichiarava che la lotta è durissima e impone i massimi sacrifici. Questo è il prezzo del secondo risorgimento italiano.

FASCISMO E DISOCCUPAZIONE

Le statistiche fasciste informano che i 500.000 disoccupati confessati (sono molti di più) ricorrono 70 milioni all'anno di sussidi, una media cioè di 40 cent. al giorno per disoccupato (il sussidio è di L. 275 al giorno, ma solo una piccola parte dei lavoratori è assicurata, e il sussidio viene pagato solo per tre mesi).

Questi 70 milioni sono pagati a disonestà dal lavoratore o dirotti di tasca con le quote che restano alla Cassa Nazionale delle Assicurazioni Sociali. Il governo fascista, con un bilancio di 80 miliardi, non spende neppure un centesimo per i disoccupati. Nel 1928 i lavori pubblici, anche aumentati sono diminuiti.

Qualunque governo che si rispetti avrebbe concesso ai-

In questo modo, ebbe termine l'industria era delle speranze.

Dopo 5 anni, il gioco parrebbe volerlo ripetere. Ma si ripete per i conti e per i villi, non per noi. Noi sappiamo già come avrà fine il miserabile giuoco.

Giustizia e Libertà penetra nel Paese. Supera i mille ostacoli e susurra agli animosi la parola della fede. Fede in noi stessi. Prepariamoci, il popolo italiano, non altri, potrà spezzare le dure catene. Noi crediamo solo in noi stessi. Animo S'avvicina la bufera.

«Giustizia e Libertà» si batte per il rovesciamento della dittatura fascista e per la conquista di un regime libero, democratico, repubblicano.

Impossibile ogni altra forma di lotta.

Invoca all'azione tutti gli italiani che si sentono offesi nella loro dignità dalla servitù presente e intenciono partecipare attivamente alla riscossa.

Afferma che la liberazione d'Italia deve essere opera degli italiani.

Afferma che nell'attuale battaglia sono in gioco i più alti interessi della classe lavoratrice: perché solo in un regime che garantisca eguaglianza giuridica e libertà politica, potrà essa realizzare il suo ideale di giustizia economica e sociale.

Dichiarava che la lotta è durissima e impone i massimi sacrifici. Questo è il prezzo del secondo risorgimento italiano.

Dignità e rivolta

A Ravenna, Luigi Gorlini, operato antifascista, affrontato da un gruppo di fascisti, si ribella e colpisce a morte il procuratore del cui, altre volte, era schiavo bastonato e conquiso. Il fascismo, quando si era fatto bastonare senza reagire, lo aveva schiavo bastonato e conquiso, ora lo classifica fra i civili e i criminali.

Si banditi, sono parlare di morte! Hanno procurato la guerra civile. Ne subiscono le conseguenze.

Per noi sarebbe ipocrisia tenere voci di piano, Presto o tardi, i mercenari che tengono il filo per la gola, faranno, come meritano, la stessa fine. Lentamente, s'avvicina per tutti la rete del conquiso. Non è che questione di tempo. La dignità umana pare cominci ad essere ritagliata.

Rev. 29-11-1928

dans leur dignité par la servitude actuelle et désirent activement participer à la libération.

Il estime que la libération de l'Italie doit être l'œuvre des Italiens mêmes.

Il affirme que, dans la bataille actuelle, sont en jeu les intérêts les plus élevés de la classe ouvrière, car ce n'est que sous un régime garantissant la liberté politique et l'égalité juridique, qu'elle pourra réaliser son idéal de justice économique et sociale.

Il déclare que la lutte est pénible et impose les plus grands sacrifices. C'est là le prix du deuxième «risorgimento».*

* Le «risorgimento» est la période des luttes pour l'indépendance et l'unité de l'Italie.

Franz Lill est mort.



L'organisation des cheminots autrichiens et, avec elle, l'ensemble du mouvement ouvrier d'Autriche et de la partie allemande de Tchécoslovaquie, rendirent, le 10 mai dernier, le dernier honneur au vétéran des temps héroïques du socialisme, Franz Lill, mort à l'âge de près de 60 ans.

Lill s'était formé dans le mouvement par ses propres forces. A l'âge de 13 ans, il débuta sans ressources et presque sans instruction scolaire, comme apprenti-peintre de faïence. Des livres et brochures socialistes qu'un ouvrier lui donna en cachette, éveillèrent son désir de savoir. Dans les conditions matérielles pénibles où il se trouvait, il entreprit la tâche ardue de s'instruire. Autodidacte, il se développa par bonds et devint graduellement correspondant, journaliste, écrivain, poète et orateur. A l'âge de 19 ans, il était rédacteur et administrateur du journal socialiste, *Volkswille*, de Falkenau, fonction qu'il occupa pendant plus de 12 ans.

Depuis 27 ans, Lill s'occupait de la rédaction du *Eisenbahner*, l'organe de l'Union des cheminots d'Autriche. Sous sa direction, le journal se développa en un des meilleurs organes corporatifs du mouvement des cheminots européens et en un journal socialiste de haute valeur éducative. En dehors du cadre du *Eisenbahner*, le nom de Lill était bien connu dans toute la presse autrichienne et tchécoslovaque. On aimait beaucoup l'inviter pour faire des conférences dans toutes les associations d'éducation ouvrière et comme orateur dans les grands meetings.

Lill avait beaucoup d'amis, également au-delà des frontières de son pays. Pour eux tous, et non en dernier lieu pour l'I.T.F., l'annonce de sa mort fut une triste nouvelle.

Communications du Bureau.

Cotisations reçues.

Pour 1929.

Syndicat des chauffeurs de Lettonie	Fl.	15.—
Syndicat des marins espagnols «La Naval»	„	42.—
Syndicat du personnel du service général de la ligne Suède-Amérique	„	33.—
Fédération des cheminots argentins	„	4.200.—
Syndicat des quartiers-maîtres de l'Inde anglaise	„	59.50
Union des cheminots des Indes néerlandaises	„	72.—
Syndicat des chauffeurs esthoniens	„	45.—

CHEMINOTS

La session de Madrid de la section des cheminots de l'I.T.F. (28 avril au 3 mai 1930).

La session de Madrid de la section des cheminots de l'I.T.F. a donné une complète satisfaction à tous ceux qui ont l'habitude d'assister à des conférences internationales. On sait une fois pour toutes, que des réunions internationales comportent des difficultés et défauts auxquelles on ne se heurte pas dans des assemblées qui se bornent à un seul pays. Nous ne pensons pas ici en première ligne aux différences de langues, mais plutôt aux divergences de conditions et de conceptions qui influencent défavorablement les débats, les font paraître superficiels et conduisent souvent à des compromis qui ne satisfont aucune des parties. Si le manque de temps n'obligeait pas toujours de terminer promptement ces conférences, il serait sans doute possible de surmonter pareilles difficultés.

Nous estimons que le succès de notre conférence de cheminots trouve sa cause dans le fait que les conditions préalables pour un travail fécond existaient, non seulement parce que les rapporteurs nous avaient envoyé d'avance les thèses de leurs rapports, mais encore parce que les différents points de l'ordre du jour avaient déjà été examinés à des occasions précédentes et

qu'il s'agissait donc moins de créer du nouveau que de mettre la dernière main à un travail déjà entamé.

Avec cela, les conditions dans lesquelles une conférence est convoquée, jouent également leur rôle. Notre conférence se réunissait peu de temps avant le grand congrès des administrations de chemins de fer qui devait s'occuper entre autres de questions intéressant le personnel, sans que les gouvernements ou les compagnies eussent estimé nécessaire de faire valoir dans leur conférence les opinions du personnel. A l'exception du gouvernement travailliste anglais qui comprit dans sa délégation le camarade Cramp, président de l'I.T.F., et du gouvernement français qui désigna deux représentants du personnel, tous les autres gouvernements avaient pensé qu'il était inutile de tenir compte des desiderata des travailleurs des chemins de fer.

Il ne nous restait par conséquent rien d'autre à faire qu'à donner, par la tenue d'une conférence démonstrative, expression aux revendications du personnel et à chercher à gagner ainsi l'opinion publique en sa faveur. C'est ce qui nous a sans doute réussi en Espagne. Nous ne possédons



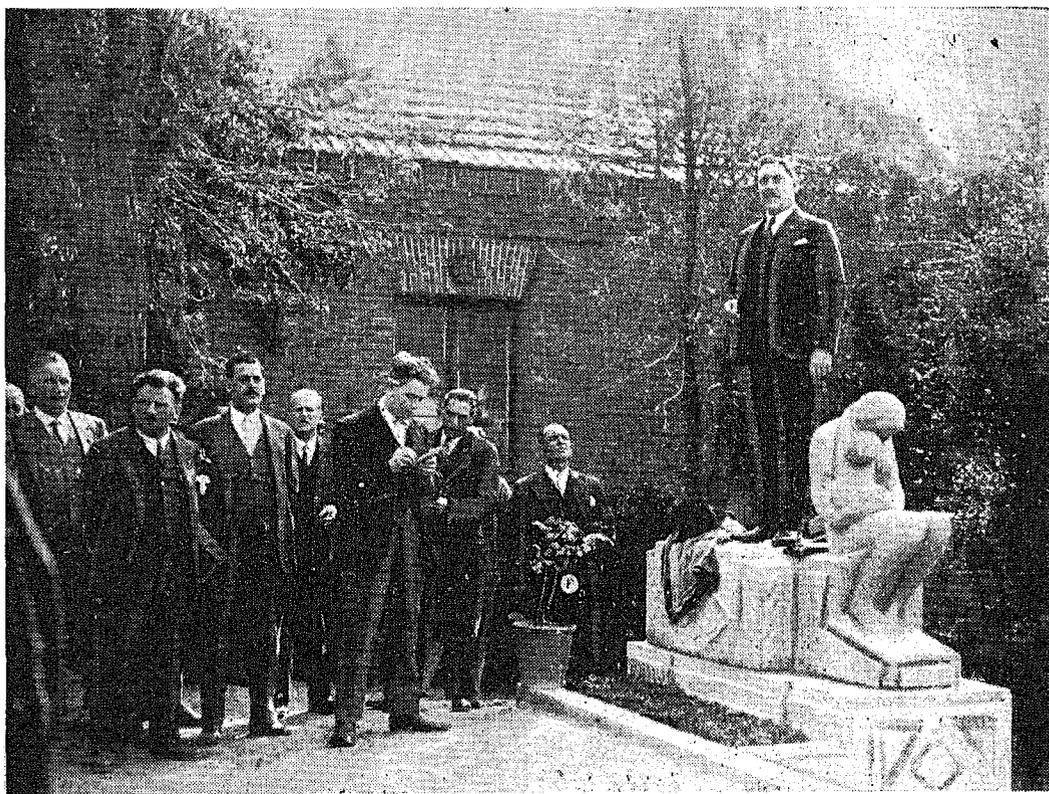
pas moins de 500 coupures d'articles et d'entre-filets parus dans la presse espagnole, et nous savons que les journaux de tous les pays ont donné des communiqués détaillés sur nos assises. C'est pour cette raison que nous sommes persuadés que la composition du prochain congrès international des administrations sera quelque peu différente et que les gouvernements auront compris que les travailleurs du rail désirent disposer du droit de regard et de contrôle, non seulement dans le domaine national, mais encore dans le domaine international.

Il ne nous est pas possible de donner ici un aperçu détaillé des débats. C'en est d'ailleurs pas nécessaire, car nous avons pu constater avec satisfaction que tous les organes de cheminots consacrent de longs articles à notre conférence. Nous nous bornerons par conséquent à mettre en relief sa signification et son importance.

Lorsque le camarade Trifon Gomez, secrétaire général du Syndicat des cheminots espagnols et membre du Conseil général de l'I. T. F., ouvrit la conférence le lundi 28 avril au soir (suivant l'habitude espagnole, on avait décidé que la conférence serait ouverte à 7 heures du soir) 50 délégués, de 13 pays différents et représentant plus d'un million de membres, se trouvaient dans la salle. Il y avait également des représentants du Bureau international du Travail, de la C. G. T. espagnole, du parti socialiste d'Espagne et de la Fédération des transports adhérente à l'I. T. F. Les organisations qui se trouvaient dans l'impossibilité de participer à la conférence avaient envoyé des lettres de bons vœux et l'envoi de plus de 100 lettres et télégrammes de toutes les parties d'Espagne, servait à prouver l'intérêt que les cheminots espagnols témoignaient à notre assemblée. Cet intérêt se manifestait en outre par la présence constante aux tribunes d'un grand nombre de cheminots. La photographie, reproduite dans ce journal, de la salle de réunion avec ses jolies décorations, le prouve bien.

Il y avait en outre une lettre des cheminots italiens qui ne pouvaient participer à la conférence, lettre dans laquelle ils déclaraient qu'ils étaient présents par l'esprit et qu'ils restaient fidèles comme par le passé à l'Internationale.

Il y a encore d'autres bonnes choses qui peuvent avoir une influence heureuse sur les travaux! Rappelons à ce propos que la section de Murcia du Syndicat des cheminots espagnols (dans les environs de València) avait envoyé mille délicieuses oranges et des fleurs pour égayer les tables des délégués. Ceux qui croient encore qu'en Espagne l'on ne travaille pas, ainsi qu'on le prétend souvent, auraient pu se détromper ici. Les séances avaient lieu de 9 heures du matin à 1 heure et de 4 heures à 8 heures du soir. Il y eut encore avec cela deux séances de soir, ce qui fait que la conférence accapara complètement le temps des délégués. L'excursion à Tolède,



offerte le premier mai par le Syndicat des cheminots espagnols fut donc accueillie avec d'autant plus de plaisir. A cause de la situation politique espagnole, on ne pouvait faire le premier mai de démonstrations dans les rues de Madrid; sinon les délégués se seraient évidemment fait un devoir d'y participer. Il y eut toutefois le soir, dans la Maison du Peuple et dans d'autres salles, de grands meetings.

Qu'on ne pense pas cependant que tout le monde a travaillé à Madrid le premier mai. Au contraire! La ville avait un aspect dominical. Beaucoup de magasins étaient fermés. Les taxis qui autrement sont une des caractéristiques de la rue, avaient pour ainsi dire tous disparu.

Vendredi le 2 mai, les congressistes se rendirent pendant la pause de l'après-midi sur la tombe du grand militant du mouvement ouvrier espagnol, Pablo Iglesias, où le président de la Conférence, le camarade Cramp, honora, au nom de l'I. T. F. et de ses adhérents, par une couronne la mémoire du grand espagnol défunt.

La conférence ne fut close que le samedi après-midi. L'ordre du jour était épuisé; on avait eu le temps de discuter suffisamment les différents points, ce qui fait que toutes les décisions furent prises de façon unanime. Nous reproduirons dans le prochain numéro les résolutions adoptées. Il fut décidé que le rapport particulièrement important du camarade Bratschi sera imprimé et paraîtra, le plus rapidement possible, en cinq langues.

Un insigne en or de l'I. T. F. fut offert au camarade Gomez.

Le dimanche, une excursion dans la montagne termina la session. La majorité des délégués devait s'en aller ce jour. Le camarade Cramp resta pour participer au congrès des administrations.

Tous les participants à la conférence de Madrid se rappelleront encore longtemps les belles et utiles journées passées dans cette ville.

Le Japon progressiste.

Dans certaines régions du Japon où les agents des chemins de fer doivent habiter à proximité du lieu du travail, l'administration des chemins de fer met des logements gratuits à la disposition de son personnel. Il y a actuellement plus de 15.000 de ces habitations. Il y a en outre un grand nombre de dortoirs à l'intention du personnel des trains et des logements à loyer pour des groupes d'ouvriers des ateliers. Attendu que les ouvriers japonais ont tous l'habitude du bain quotidien, des établissements de bains existent dans presque tous les dépôts! Ces établissements sont aussi à la disposition des familles des agents. Il existe également un nombre de cercles de cheminots où les membres peuvent trouver des bibliothèques, des salles de jeux et des salles et terrains de sport.

Il existe à Tokio une université ferroviaire dont le nombre d'étudiants est de 200 en moyenne. Il y a en plus à Tokio, 6 écoles professionnelles ferroviaires dont les cours sont suivis par une moyenne de 4.500 agents.

Il y a plus de 800 médecins au service des chemins de fer pour un effectif d'un peu moins de 200.000 unités. L'administration des chemins de fer de l'Etat possède 6 hôpitaux et 4 sanatoria et on envisage la création de nouveaux établissements de ce genre.

Le recrutement et la formation du personnel de la locomotive.

ALLEMAGNE.

Remarquons, avant d'aborder notre sujet, qu'en Allemagne, chauffeurs et mécaniciens forment deux catégories distinctes. Comme règle, les chauffeurs ne sont pas promus à la fonction de mécanicien. Ce n'est que depuis ces dernières années que des chauffeurs peuvent être nommés au grade de mécanicien et encore leur nombre est-il strictement limité.

Les emplois de chauffeurs de locomotive sont réservés comme débouché aux ouvriers non qualifiés des dépôts et ateliers, principalement aux nettoyeurs de locomotives et chargeurs de charbon. Cependant, avant d'être admis au service roulant en qualité de candidats-chauffeurs, les agents doivent avoir travaillé pendant un an dans un atelier comme aide-artisan.

Les emplois de mécaniciens sont réservés en principe aux artisans métallurgistes. L'initiation au métier comporte deux ans de travail à l'atelier et un an et demi de service en qualité de chauffeur; la nomination au grade de mécanicien n'est toutefois pas précédée d'une nomination à un emploi de chauffeur.

De tout temps, la formation professionnelle du personnel, et particulièrement celle des chauffeurs et mécaniciens, a préoccupé les administrations allemandes de chemins de fer. En 1878, le ministère prussien des Travaux publics réglementa par une circulaire l'instruction du personnel; il fut prescrit aux chefs de dépôts et de remises d'instruire les chauffeurs, aux fonctionnaires techniciens d'instruire les mécaniciens. Cette instruction s'amplifia sur les réseaux de plusieurs directions régionales en des cours réguliers. La fréquentation n'en était que facultative. Elle fut rendue obligatoire par deux circulaires ministérielles de 1901 et de 1902.

Ces cours avaient pour objet essentiel de rafraîchir et d'affermir les connaissances acquises, de mettre les agents au courant d'innovations et d'approfondir la compréhension des instructions sur la sécurité. Mais le besoin d'initier méthodiquement les agents nouveaux amena un nombre de directions régionales à instituer pendant l'hiver des cours pour chauffeurs de locomotives. Ces cours étaient fréquentés par des ouvriers des ateliers, après leurs heures de travail.

En 1906, le ministère conclut des accords avec des écoles de mécanique. Ces écoles obtinrent du matériel scolaire ferroviaire et le concours de fonctionnaires techniciens des chemins de fer. Les élèves diplômés de ces écoles jouirent de droits de préférence pour le recrutement aux emplois de la locomotive et l'on accorda aux ouvriers des ateliers des facilités pour fréquenter les écoles de mécanique.

En Saxe, ce furent les mécaniciens eux-mêmes qui organisèrent l'enseignement professionnel du personnel de la locomotive. Ils fondèrent en 1903 quatre écoles qui furent rattachées à des écoles industrielles municipales. Chaque cours

s'étendait sur une période de deux ans avec dix heures de classe par semaine. L'écolage s'élevait à la somme de 30 marks et était à la charge des élèves. L'administration des chemins de fer a accordé son concours à cette institution et l'a reprise en régie propre à partir de 1922.

L'administration des chemins de fer du Wurtemberg créa en 1907 une école de chauffeurs. Les cours en duraient trois semaines et demie et étaient organisés au nombre de sept ou huit par an pendant les périodes de faible trafic. Pendant toute la durée d'un cours, les élèves étaient libérés de tout service et touchaient les indemnités de déplacement réglementaires de même qu'une indemnité journalière pour perte de primes. Le cours comportait 168 heures d'enseignement, réparties sur 21 jours.

Les chemins de fer du Mecklembourg instituèrent au début de 1914 des cours d'un an. Les ajusteurs se destinant à la carrière d'agents de la locomotive, pouvaient y prendre part. Les cours comportaient une heure de classe par semaine, prise sur le temps de travail et deux heures chaque troisième dimanche, prises sur les loisirs des élèves.

Dans la période d'avant-guerre, l'administration des chemins de fer de Bade possédait l'institution d'enseignement la plus avancée. En 1881 déjà il y avait en Bade une école pour chauffeurs et mécaniciens, à laquelle étaient admis les artisans métallurgistes, se destinant à la carrière d'agents de la locomotive. Le cours durait plus de deux mois avec 8 heures de classe par jour. Voici le plan d'un cours en abrégé :

	heures	jours
Thermologie (vapeur et combustion)	56	7
Trigonométrie, stéréométrie, physique, mécanique	24	3
Frein Westinghouse	72	9
Freins doubles	12	1½
Frein Knorr, freins supplémentaires	36	4½
Chaudières	24	3
Machine à vapeur	72	9
Châssis de la locomotive	24	3
Dispositifs spéciaux	64	8
Durée totale du cours	384	48

Matière enseignée	Chauffeurs	Mécaniciens	
		traction vapeur heures	traction électrique heure
Aperçu d'ensemble du service d'administration	6	6	6
Notions d'exploitation et d'économie	3	3	3
Règlement sur le mouvement des trains	12	20	20
Règlement général de construction et d'exploitation	2	2	2
Règlement du service des télégraphes et téléphones	1	1	1
Lecture de plans, dessins et croquis	2	2	2
Instructions réglementaires sur les obligations de service	2	2	2
Organisation du service des dépôts	2	2	2
Chimie	6	6	6
Locomotives et automotrices	17	85	65
Service des locomotives	22	22	22
Service du matériel roulant	4	4	4
Production, transformation et distribution du courant	—	—	20
Total heures	79	155	155

Depuis la concentration des chemins de fer allemands en un réseau unique, des efforts sont faits pour uniformiser les institutions d'enseignement professionnel. Il va sans dire que le développement historique s'oppose en certains endroits à ces efforts. L'organisation de l'enseignement pour le personnel de la locomotive, décrite dans les lignes qui vont suivre, quoique prépondérante, n'est donc pas encore généralisée.

Les ouvriers inscrits dans la liste des candidats aux emplois de la locomotive, sont appelés à faire leur stage d'initiation suivant les prévisions sur les besoins de main-d'œuvre pour cette catégorie. Le stage d'initiation débute par une période d'occupation à l'atelier de réparation de locomotives : un an pour les candidats-chauffeurs, deux ans pour les candidats-mécaniciens. Pendant ce temps les candidats doivent étudier les dispositions essentielles du règlement de la signalisation et de la circulation des trains. En outre, ils doivent être instruits sur l'utilisation rationnelle des combustibles et matières de graissage, de même que sur le fonctionnement, la desserte et l'entretien des organes de la locomotive.

Le passage à l'atelier est suivi de six mois de service sur la locomotive en qualité de chauffeur.

A partir de ce moment, un enseignement scolaire s'ajoute à l'initiation pratique. Il dépend des circonstances, du moment et du lieu de savoir si cet enseignement est organisé en forme de cours continus ou si les journées d'école se succèdent à des intervalles de plusieurs jours. Dans les deux cas, le maximum des heures de classe est fixé à 5 heures par jour. Le nombre maximum des élèves est fixé à 30. On trouvera ci-dessous le programme d'études.

En cas de transfert du service des locomotives à vapeur au service des locomotives électriques ou d'emploi simultané aux deux régimes de traction, les agents sont préparés par un cours complémentaire d'une durée de 17 heures pour les chauffeurs, et de 85 heures pour les mécaniciens.

Aux 155 heures d'enseignement théorique des mécaniciens, s'ajoutent encore 20 heures d'exercices pratiques. Le cours même ne se termine pas par un examen. Les candidats des deux catégories sont

appelés à subir l'examen de chauffeur après un peu plus de six mois de stage sur la locomotive. Environ un an plus tard, les candidats mécaniciens sont soumis à un second examen, celui de mécanicien.

Au fur et à mesure des vacances, les chauffeurs obtiennent l'emploi définitif par une seule nomination. La nomination des mécaniciens se fait en deux étapes. Les candidats ayant subi les deux examens avec succès, sont d'abord nommés «mécanicien de réserve»; en cette qualité, ils font alternativement fonction de chauffeur et de mécanicien, suivant les besoins.

L'enseignement officiel ne s'arrête cependant pas à cette préparation des agents à la carrière. Le maintien des connaissances professionnelles à un niveau adéquat est surveillé et assuré par des «conférences de service». Comme règle il y a une conférence par mois; la fréquentation en est obligatoire et considérée comme service. Pour autant que possible, la conférence doit être prévue dans les tableaux de roulement. Il faut éviter de fixer les conférences à des heures du soir, d'y faire participer les agents à la fin de leur journée de travail ou de faire durer les conférences au-delà de deux heures.

Les matières d'enseignement sont les règlements de service et leurs modifications, les modifications et innovations aux installations, l'étude des différents aspects d'accidents, de perturbations ou autres événements survenus dans la région, les questions de sécurité et, dans la mesure où c'est nécessaire, les matières du programme de l'école de service.

Au sujet du matériel scolaire, le règlement édicté par la direction générale dispose ce qui suit :

«Pour une meilleure compréhension, il sera fréquemment indispensable de donner au cours de conférences, des explications, en se servant de modèles et plans figuratifs. Il y a donc lieu de constituer des collections de ces objets d'enseignement. Il n'est pas nécessaire qu'une collection complète se trouve à chaque local de conférences. Avec une répartition judicieuse, et particulièrement lorsque les conférences de service sont faites par des instructeurs ambulants et lorsqu'on dispose de voitures-écoles, une seule collection suffira aux besoins d'un district.

En sus des modèles, échantillons de matériaux, plans et photographies, les collections d'objets d'enseignement doivent contenir les livres, syllabus et recueils d'instructions nécessaires.

Les fonctionnaires-instructeurs doivent être abonnés, aux frais de la compagnie, à un périodique ferroviaire spécialisé pour l'enseignement.»

Quant aux locaux, il est stipulé :

«A tous les points d'attache d'un personnel numériquement important doit se trouver un local d'enseignement à utiliser par plusieurs établis-

sements si la situation géographique en est favorable.

«Le local doit être pourvu du matériel scolaire nécessaire et, si possible, posséder une installation pour projections lumineuses. Dans les petits établissements, où il n'est pas faisable de réserver un local scolaire spécial, la pièce dans laquelle se tiennent les conférences de service doit être pourvue de sièges en nombre suffisant et d'un tableau noir.

«Lorsque cela semble utile, il y a lieu de faire usage de la voiture-école.»

Avec cet aperçu sur l'enseignement officiel, la matière n'est pas épuisée. Il existe un enseignement libre très développé. Les syndicats de toutes tendances ont fondé «l'Association des écoles ferroviaires» ayant des cours gradués pour toutes les professions du rail.

L'Association des écoles ferroviaires organise deux sortes de cours: des cours préparatoires, approfondissant l'instruction générale et des cours professionnels proprement dits.

Pour une série de fonctions, il faut subir un «examen préliminaire» dont le but est d'administrer la preuve que l'instruction générale du candidat est suffisante pour le diriger vers la carrière de son choix. En conséquence, le cours professionnel n'est accessible qu'aux candidats ayant réussi à cet examen préliminaire. Un candidat peut se soumettre à l'examen préliminaire sans avoir participé au cours préparatoire. En vertu d'un contrat conclu entre l'Association des écoles ferroviaires et la Compagnie, l'Association est compétente pour faire subir l'examen préliminaire.

En raison de l'irrégularité des loisirs des élèves, les écoles ne fonctionnent pas exclusivement suivant le système des écoles du soir et les horaires des leçons sont établis sur des périodes de quatre semaines. Le cours préparatoire pour le personnel de la locomotive s'étend sur quatre semestres. Voici l'horaire des leçons par période de quatre semaines :

a) allemand	8 heures
b) arithmétique	6 "
c) algèbre	4 "
d) géométrie	4 "
e) dessin technique	2 "
	total 24 heures

Le cours professionnel pour agents de la locomotive s'étend sur deux semestres; nous faisons suivre le tableau des leçons par période de quatre semaines :

a) administration générale	2 heures
b) service du mouvement et de la traction	4 "
c) structure de la locomotive et freins	4 "
d) structure des wagons et voitures	2 "
e) chimie	2 "
f) usinage	2 "
h) installations mécaniques	2 "
	total 18 heures

Ce cours se termine par un examen équivalent à l'examen officiel et reconnu par la compagnie.

De la vie syndicale.

EN LETTONIE.

L'Union des cheminots de Lettonie a passé par bien des adversités pendant les dix années de son existence. La grève de 1921, perdue par une répression violente, eut des répercussions sensibles. L'organisation a réussi à présent à les surmonter en majeure partie.

L'ensemble du personnel des chemins de fer de Lettonie, au nombre de 16.009 agents, peut être divisé en trois camps de grandeur à peu près égale : en 1929, 5.116 agents faisaient partie de l'Union des cheminots (adhérente à l'I.T.F.); 4.664 faisaient soi-disant partie du syndicat jaune, tandis que 5.500 n'étaient pas organisés. Ce dernier chiffre tend cependant à diminuer. La récente campagne de propagande engagée par l'Union des cheminots, lui apporta 900 nouveaux adhérents, faisant passer en telle sorte ses effectifs à plus de 6.000. A côté des deux organisations générales de cheminots, il y a une association de mécaniciens qui compte environ 700 membres.

L'organisation des cheminots de Lettonie se trouve établie sur de solides bases organiques. Ses 30 sections locales fonctionnent à la perfection. L'organisation a fondé une coopérative et deux caisses d'épargne dont les affaires marchent de manière tout à fait satisfaisante. Il y a en outre, à l'intention des membres, une assurance-chômage et une caisse accordant des secours en cas de décès. L'œuvre d'éducation ouvrière a été entamée partout et promet beaucoup; les membres font un usage régulier des bibliothèques du siège central et des sections.

Le gouvernement letton a ratifié la convention de Washington sur la journée de 8 heures, bien qu'avec des réserves. Les ouvriers des dépôts, des ateliers et de la voie jouissent de la semaine de 46 heures, les autres cheminots du mois de 208 heures. Cependant, en Lettonie une heure est autre chose, du moins en ce qui concerne le service de l'exploitation où le mois de 208 heures est en vigueur, que dans un autre pays. Sont considérées en effet comme heures de travail effectif :

33 %	de la durée de présence au service de la surveillance de la voie,
50 %	de la durée de présence au service des gares et de réserve,
80 %	de la durée de présence au service des trains de marchandises,
85 %	de la durée de présence au service des trains de voyageurs,
85 %	de la durée de présence sur la locomotive au service-marchandises et
90 %	au service-voyageurs.

Les agents accomplissant des tours de service qui s'alternent, ont droit en tout à deux jours de congé par mois. Encore, ce nombre n'est-il souvent que de la théorie, car bien des fois, il n'y a pas de remplaçant pour le jour de repos. Si tout ceci est conforme à l'esprit de la convention de Washington, nous sommes, à vrai dire, au bout de notre latin !

Environ les 2/3 du personnel touchent des traitements mensuels, les autres agents sont payés à la journée. Suivant les calculs faits par la Centrale syndicale de Lettonie, il faut comme minimum d'existence un salaire de 140 lats*) par mois. Les salaires se trouvent en réalité bien au-dessous de ce minimum. Le personnel est classé en 20 échelles de salaires; le salaire mensuel, de la dernière échelle est de 84, celui de l'échelle supérieure de 740 lats. Des allocations de famille allant de 12 à 24 lats s'ajoutent à cela.

Les ouvriers payés à la journée sont encore moins bien traités. Leurs salaires vont de 2,80 à 3,20 par jour. Les ouvriers spécialisés et les manœuvres des dépôts et ateliers gagnent davantage, à cause du système des salaires aux pièces. Ils touchent en moyenne 100 lats par mois. Les ouvriers à salaire journalier n'ont pas droit à l'allocation familiale, ni davantage à la pension de retraite.

Le gouvernement de Lettonie s'attaque encore à ces conditions vraiment peu brillantes et évidemment, ses attaques visent surtout les catégories inférieures. Avec cela, la situation financière des chemins de fer de l'Etat n'est pas mauvaise. Avec un coefficient d'exploitation de 83,55, les chemins de fer de l'Etat ont réalisé pendant l'exercice 1927/28 un boni de 7,92 millions. L'Union des cheminots et, avec elle, la Centrale syndicale ont dû réagir énergiquement pour éviter des réductions de salaires (par le transfert d'agents du grade de fonctionnaire à celui d'ouvrier) et une prolongation des heures de travail, comme suite à des compressions des effectifs.

EN ROUMANIE.

L'Union des syndicats de cheminots de Roumanie, constituée à Bucarest les 16 et 17 juin 1929, s'emploie activement pour refaire son mécanisme organique. Ce travail a bien avancé à présent et on peut déjà en constater les effets.

Le 20 février dernier, le premier numéro de l'organe corporatif a paru en trois éditions, à savoir en roumain, (Muncitorul Cailor Ferate), en allemand et en hongrois. Ce numéro nous donne un aperçu de la situation qui existe en Roumanie. Le gouvernement de tendance fasciste, précurseur du gouvernement paysan de Maniu, avait laissé un bel héritage : des chemins de fer mal entretenus, une exploitation désorganisée, un cadre de personnel désorganisé davantage, des caisses de prévoyance pillées et un trésor public en faillite.

On imagine quelles doivent être dans ces circonstances, également après la disparition du despote Avarescu, les conditions de travail. Cependant, la réalité surpasse la fantaisie. «Une situation désespérée!» telle est l'entête d'un article qui parle de réductions de salaires de 25 à 35 % pour les ouvriers des ateliers



L'importance de l'automobile pour les chemins de fer américains.

Ces dernières années, les compagnies de chemins de fer de l'Amérique du Nord, ont recours, dans une mesure toujours croissante, à l'automobile pour le transport de voyageurs aussi bien que de marchandises.

En 1925, il n'y avait que 10 compagnies de chemins de fer qui possédaient des autobus; en 1929 leur nombre avait augmenté à 78. A cette époque 2.400 véhicules étaient en service pour le transport de voyageurs tandis que pour le transport marchandises qui a suivi un développement analogue, 55 compagnies de chemins de fer employaient environ 5.900 de ces véhicules.

Plusieurs réseaux ne se servent pas seulement des autobus pour alimenter leurs trafic-voyageurs; elles font également circuler des autobus à l'intérieur de leur réseau, en partie même sur des parcours parallèles au chemin de fer et sur de longues distances. Les puissantes compagnies de chemins de fer cherchent en outre à se rendre indépendantes, de la concurrence automobile, en se rendant propriétaires, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire de leurs entreprises automobiles, d'autres entreprises automobiles.

Dans le trafic-marchandises, on constate des tendances analogues. Un grand nombre de compagnies ont résilié en 1929 des conventions avec des sociétés de transports automobiles et le nombre des entreprises automobiles et des véhicules de la propriété des chemins de fer a considérablement augmenté. Les compagnies visent à réaliser graduellement au moyen de leurs propres camions automobiles, un système de transport des marchandises «de domicile à domicile».

Ce développement de la circulation automobile fait ressortir toujours davantage le besoin d'une réglementation générale des transports entre Etats. On espère que le Congrès s'occupera cette année en première ligne de la liquidation des lois sur le paiement des impôts par les entreprises de transports automobiles et sur la responsabilité civile de la part de ces entreprises.

et d'un chiffre de 280 heures de travail par mois dont 40 ne sont pas payées, qui parle de tours de service réguliers allant de 7 heures 30 du matin à 2 heures de la nuit, du mauvais traitement des malades, de l'emploi de cheminots comme domestiques et ordonnances de fonctionnaires supérieurs et, finalement, du manque de matériel dans les ateliers.

L'Union des cheminots roumains se trouve devant une tâche gigantesque!

Relèvement de la taxe sur l'essence en Allemagne

Le ministre des finances du Reich projette de grever la circulation automobile, par un relèvement de la taxe sur l'essence, de nouveaux impôts d'un montant de 70 millions de marks.

Suivant une résolution, adoptée dans un meeting de protestation, tenu à Berlin au mois de mars dernier, par les organisations intéressées à la circulation automobile, cela représente une charge supplémentaire de 20 % pour la circulation automobile qui, pour l'année 1930, doit déjà, rapporter une somme de 350 millions en taxes spéciales. Les organisations ont protesté énergiquement contre ces nouveaux impôts. Elles estiment que leur introduction entraînera inévitablement un resserrement de la production, des licenciements et, en conséquence, des relèvements des tarifs.

On réclame en Allemagne des sanctions spéciales contre les chauffeurs clandestins.

Suivant une proposition de loi soumise au Reichstag, les conducteurs de véhicules automobiles qui circulent sans posséder le permis de conduire et constituent un danger continu sur la route, pourront être frappés de peines allant jusqu'à 6 mois d'emprisonnement.

Les routes

Les travaux de construction de la auto-strade Milan-Turin qui aura une longueur de 126 km., viennent d'être commencés. Les frais de construction de cette route se montent à 145 millions de lires. L'Etat italien en prendra environ le tiers à sa charge. Cette route contournera toutes les agglomérations qui y seront reliées par des voies latérales et elle sera reliée à la auto-strade Milan-Como.

Pour les travaux d'extension du réseau routier hongrois qui doivent être entamés prochainement, un emprunt de 20 millions de francs-or vient d'être contracté ces jours derniers auprès de la haute finance suisse.

La statistique des accidents de la circulation à Berlin.

Le nombre des accidents de la circulation, qui avait atteint au cours du dernier trimestre de 1929 un chiffre de 6.808, n'accusait plus pour le 1er trimestre de 1930, qu'un total de 5.346. Remarquons avec cela que le nombre des véhicules automobiles a passé pendant le trimestre en cause (janvier, mars 1930), de 96.082 à 98.398, c'est-à-dire qu'il a augmenté de 2.316 véhicules ou de 2,4 %.

Un nombre de 111 personnes furent tuées (pendant le trimestre précédent, 48 personnes) et 2.128 (2.741) blessées; 4.286 (5.644) voitures furent légèrement endommagées et 1.155 (1.327) subirent des dégâts sérieux. Parmi les morts, il y avait 29 (13) chauffeurs, 9 (3) occupants et 73 (32) piétons; parmi les blessés, 687 (824) chauffeurs, 495 (708) occupants et 946 (1.209) piétons.

Le nombre des véhicules automobiles englobés dans des accidents se décompose comme suit: 2.432 (3.093) automobiles appartenant à des particuliers, 1.351 (1.885) camions et voitures de livraison dont 131 (262) avec remorques, 66 (125) tracteurs, 2.099 (2.459) taxis, 415 (565) autobus, et 733 (829) motocyclettes.

Dans 2.655 cas, on a pu constater la cause de la collision. 65,2 (66,4) % des accidents furent occasionnés par des chauffeurs, 23,1 (17,9) % par des piétons, 4,3 (5) % par des véhicules et 21,4 (9,7) % par d'autres causes.

Les accidents survenus par la faute du chauffeur ont été occasionnés: par un excès de vitesse, dans 453 (680) cas; par une trop grande vitesse lors de dépassement d'un tramway arrêté, dans 46 (52) cas; par une infraction aux règlements sur le sens de la circulation, dans 124 (164) cas; par la non observation du droit de priorité, dans 402 (408) cas; par des dépassements à des tournants ou carrefours, dans 222 (283) cas; par l'engagement dans une rue latérale sans tenir compte des prescriptions; dans 259 (324) cas; par l'oubli du signal d'avertissement, dans 134 (174) cas; par l'ivresse, dans 88 (105) cas; par une indisposition subite, dans 2 (3) cas. Parmi les conducteurs ayant causé des accidents, 20 (32) étaient des femmes dont 8 (5) avaient violé les règlements par excès de vitesse, 3 (2) en circulant du mauvais côté de la route, 4 (16) par la négligence du droit de priorité, 1 (2) lors de dépassements à des tournants et carrefours, 3 (4) lors de l'engagement dans une rue latérale et 1 (3) par l'oubli de donner un signal d'avertissement. De tous les conducteurs d'automobiles, englobés dans des accidents, 4.262 (5.475)

*) 1 lat = 1 franc suisse.

étaient des chauffeurs professionnels, dont 3 (8) femmes; parmi eux 31 (42) ne possédaient pas de permis de conduire, 1.006 (1.290) en étaient porteurs depuis moins d'un an et 1.177 depuis (1.411) plus de 5 ans.

Les piétons ont causé des accidents: dans 363 (320) cas par inattention ou en jouant sur la voie publique, dans 33 (25) cas par infirmité, dans 46 (51) cas par ivresse, dans 50 (74) cas par la chute du véhicule, dans 12 (39) cas en travaillant sur la route publique, dans 87 (74) cas en montant ou descendant de tramways ou autobus, dans 17 (21) cas en attendant le tramway ou l'autobus et dans 6 (7) cas en s'accrochant aux véhicules.

Le Congrès des chauffeurs hollandais au service de particuliers.

Dimanche le 6 avril, le 16ème congrès annuel de l'Union néerlandaise des chauffeurs au service de particuliers eut lieu à Amsterdam. Dans son allocution, le président de la C.G.T. de Hollande, qui assistait comme invité aux assises, souligna la nécessité d'opposer à la puissance concentrée du patronat une puissance plus grande des travailleurs. Il indiqua que pour fortifier le mouvement syndical, il était nécessaire que de petites organisations fusionnent entre elles. Pour les chauffeurs de maisons bourgeoises, il était important de pouvoir exercer de l'influence sur l'opinion publique. On a en général une opinion absolument fautive de ce qu'est la profession d'un chauffeur de maison bourgeoise. Une enquête entreprise en mars 1929, auprès de 456 de ces chauffeurs, donna le résultat suivant en ce qui concerne les heures de travail :

- 72 chauffeurs étaient libres le dimanche;
- 87 chauffeurs étaient libres un autre jour de la semaine;
- 154 chauffeurs étaient libres une fois tous les quinze jours.
- 48 chauffeurs étaient libres à des intervalles indéterminés.

Seulement 150 chauffeurs bénéficiaient d'heures de travail régulières (env. 10 heures par jour), tandis que 306 avaient des heures de travail irrégulières. Le 5 décembre 1929, le ministre déclara que les chauffeurs de maisons bourgeoises étaient assujettis aux dispositions de la loi sur la durée du travail, mais le 27 mars 1930, il dit qu'il était difficile de les assujettir à cette loi, attendu qu'ils n'étaient pas employés au service d'une entreprise industrielle.

Le camarade Sormani, de la section des conducteurs d'automobiles de l'Union néerlandaise des transports adhérente à l'I.T.F., parlant à son tour, exposa de façon amicale les liens étroits qui unissent les deux organisations. «Par la lutte syndicale» ainsi dit-il «nous nous sommes rapprochés davantage. De même que les adhérents de mon organisation, les chauffeurs au service de maisons bourgeoises se trouvent dans une position défavorable; socialement parlant. Pour différentes catégories de chauffeurs, mon organisation a réussi à obtenir des améliorations; par exemple une réglementation des heures de travail pour les conducteurs d'autobus et une réglementation

accordant le repos hebdomadaire à tous les conducteurs d'automobiles.» Pour terminer, Sormani invita l'organisation des chauffeurs au service de particuliers à rester en contact aussi étroit que possible avec le mouvement ouvrier en général. Il dit que la réalisation d'une fusion avec son groupement n'était plus qu'une question de temps. Par une fusion, il deviendrait possible d'exercer une influence bien plus grande dans l'intérêt de tous les travailleurs de la profession; c'était cependant une chose qui ne pouvait pas se faire par la force.

Après débats, les rapports du secrétaire, du trésorier et de l'administrateur de la caisse d'assurance-chômage furent approuvés. La fortune de l'organisation a monté de fl. 6.792,32 au 1er janvier 1929 à fl. 9.816,28 en 1930. Le congrès adopta des statuts pour une caisse de résistance, créée conformément à une décision du congrès précédent. Il adopta en outre plusieurs modifications aux statuts syndicaux et décida qu'en 1930, une propagande active serait menée parmi les non syndiqués par la distribution de brochures etc.

Une grande majorité vota, pour terminer, en faveur d'une proposition de la section d'Amsterdam, tendant à transférer le siège du secrétariat central de la La Haye à Amsterdam.



Y aura-t-il un monopole pour les communications aériennes au Portugal?

On assure que le gouvernement portugais aurait conclu un contrat avec une Société portugaise de navigation aérienne, dans laquelle il y a des intérêts français. Aux termes de ce contrat, la Société obtiendrait pour une durée de 30 ans, le monopole de toutes communications par air au-dessus des territoires portugais. La France pourrait disposer pour ses lignes de l'espace au-dessus de toutes les colonies portugaises et aurait le monopole des communications aériennes transatlantiques avec l'Afrique et l'Amérique. L'atterrissage sur les aéroports portugais serait interdit à tous les avions n'appartenant pas à la Société détenant le monopole. L'ambassadeur des Etats-Unis à Lisbonne vient de protester contre l'application de ce contrat qui n'est pas encore officiel. On peut s'attendre à une attitude semblable de la part d'autres pays.

Communications aériennes entre Berlin et la Turquie.

La Luft-Hansa allemande a l'intention de créer une ligne postale aérienne (pour le transport de courrier et de marchandises) entre Gleiwitz et Angora. Cette ligne offrira une correspondance directe

avec les trains de nuit à l'arrivée à Gleiwitz et aura comme conséquence de réduire à 24 heures la durée de trois jours actuellement nécessaire pour assurer le service postal entre Berlin et la Turquie.

TRAMWAYS

A Rome, le tramway est banni du centre de la ville.

L'augmentation du trafic à Rome rend le problème de la circulation de plus en plus compliqué. Le centre de la ville, avec ses rues étroites et ses nombreux monuments historiques et archéologiques, crée des difficultés quasi-insurmontables. Attendu que bon nombre de rues de la ville, traversées jusqu'à présent par des tramways circulant à une allure moyenne de 7 kilomètres à l'heure, n'ont même pas de trottoir à cause de leur étroitesse, la circulation devenait de plus en plus dangereuse pour les piétons. C'est ce qui donna lieu au gouverneur de Rome de décider, de supprimer à partir du 1er janvier le tramway au centre de la ville et de le remplacer par des lignes d'autobus. Le tramway s'arrêtera à la périphérie de la ville où une ligne de ceinture sera créée. De sept points de cette ligne de ceinture, des lignes d'autobus traverseront l'ancienne ville dans différents sens. On projette la création d'une deuxième ligne de ceinture plus vers l'extérieur de la ville. La banlieue continuera en outre à être desservie par des autobus que l'on remplacera plus tard, lorsque le besoin s'en fera sentir, par des lignes de tramways. Cette transformation des transports en commun rend également nécessaire une modification des tarifs. Le billet horaire donnant droit à utiliser pendant une durée d'une heure les tramways aussi bien que les autobus dans toutes les directions, a été maintenu, mais son prix a été porté de 70 centimes à 1 lire. Il y a en outre un tarif uniforme pour les courses en tramway et en autobus et des billets donnant droit à une correspondance. Le dimanche une taxe spéciale de 10 centimes est perçue sur tous les billets, destinée à des œuvres de lutte contre la tuberculose.

On espère, par ces modifications du réseau des transports en commun de Rome, obtenir un trafic plus régulier et réduire les interruptions et les embouteillages qui rendaient ces derniers temps la situation presque intenable. Une amélioration définitive ne pourra cependant être apportée que par un chemin de fer souterrain dont la construction vient d'être décidée. Le réseau aura pour commencer une longueur de 24,5 km. et comportera trois lignes qui se croiseront à la gare centrale, à la Piazza Venezia et à la Piazza Colonna et desserviront la banlieue. On estime que la construction prendra environ 12 ans. Les frais en ont été évalués à 700 millions de lires.

MARINS

Le nouveau Code maritime en Hollande.

Par H. VAN DUGTEREN,

Trésorier de l'Union Centrale des Transports de Hollande.

«Pour leurs droits et obligations juridiques réciproques, tels qu'ils résultent des clauses d'ordre privé, les armateurs et les marins doivent être placés sur un pied de stricte égalité».

D'une des résolutions adoptées par la session de Gênes (1920) de la Conférence internationale du Travail.

Les anciennes prescriptions légales auxquelles sont assujettis les marins hollandais aussitôt qu'ils ont été enrôlés, sont celles du Code du commerce et de la loi sur la discipline à bord des navires marchands, textes légaux dont la rédaction rappelle des temps lointains.

Prochainement l'on pourra célébrer en Hollande le centenaire de cet ancien droit maritime; cependant, ses principes sont bien plus anciens encore, car ils s'inspirent de conditions encore plus vieilles et ne correspondent en aucune façon aux conceptions modernes concernant le contrat du travail.

Une preuve — qui n'a toutefois qu'une valeur historique — une preuve de la désuétude de l'ancienne loi et des conceptions qui y sont incorporées, nous est donnée par le fait qu'elle contient encore des clauses pour le cas où un marin est fait prisonnier par des pirates. Dans ce cas, l'armateur est tenu de verser une rançon de 500 florins au maximum pour la libération du marin et de mettre les intérêts de ce montant à la disposition de la famille du marin, si le rachat se trouvait n'être pas possible. On voit que la valeur d'un marin n'était pas évaluée à un montant élevé. 500 florins, c'était déjà de trop pour un marchand hollandais de ce temps là. Il trouvait que c'était une somme énorme et les marins n'osaient pas formuler de revendications.

C'était alors un siècle d'or pour la classe bourgeoise. Abusant de la devise «liberté, égalité, fraternité», elle avait fait triompher sa propre puissance et tenait enchaînée au passé obscur la classe ouvrière, le quatrième état. L'ancienne loi est entièrement adaptée aux conditions plus ou moins militaires de l'ancienne marine marchande, la marine marchande armée. Elle a, jusque dans ses termes, un caractère militariste. Le salaire est appelé la solde; la loi parle de supérieurs, de subalternes et d'insubordination.

Elle qualifie de désertion la non observation du contrat du travail, de même

que dans l'armée, et elle prévoit des peines d'emprisonnement comme sanctions. Elle impose le respect du contrat sous menace de mesures policières et d'intervention de la force armée. Elle prévoit pour des méfaits commis à bord la punition des fers, elle prévoit la retenue de la solde comme punition pécuniaire. En ce qui concerne le logement et la nourriture, elle ne contient pour ainsi dire rien et elle livre par conséquent le marin, sans protection aucune, à l'arbitraire de l'armateur. L'armateur ou son représentant, le capitaine, a même le droit d'interdire aux marins, en se réclamant de la loi, de disposer pendant le voyage de leur solde. Dans tous les domaines, la loi fait preuve de si peu d'égards pour les droits du marin comme travailleur libre, que celui-ci peut, à juste titre, se considérer comme un citoyen de deuxième ordre, comme un déclassé.

On comprendra que, dans la pratique, cette ancienne loi n'est plus appliquée. Des conceptions modernes, issues d'une lutte trentenaire des organisations de gens de mer contre les vieilles injustices, ainsi que l'intérêt même des armateurs, voulaient qu'on n'en tienne plus compte. Elle avait perdu sa raison d'être et le nouveau Code maritime, qui vient d'être élaboré, ne constitue au fond qu'une reconnaissance des conceptions modernes concernant la situation juridique du marin et des conditions modifiées dans la marine marchande. Trente années d'une lutte qui débuta au moment de la constitution du premier syndicat de marins, furent nécessaires pour atteindre ce résultat. A ce point, la résistance de la classe patronale contre la reconnaissance des droits des travailleurs est acharnée!

La nouvelle loi maritime, qui a été adoptée le 27 mars 1930 par la Chambre hollandaise et qui sera vraisemblablement prochainement ratifiée par le Sénat, part du point de vue que le statut du marin doit s'appuyer sur les mêmes principes juridiques que celui des travailleurs terriens.

La résolution adoptée par la Conférence internationale du Travail tenue à Gênes en 1920, dont nous avons reproduit ci-dessus la deuxième affirmation, ne manqua certes pas d'exercer de l'influence sur la teneur de la loi. Dans l'exposé de motifs qui accompagnait le projet de loi, le gouvernement reconnaît cette influence, ce qui constitue un indice fort clair de l'intérêt que l'activité d'un organisme comme le Bureau international du Travail peut avoir pour certaines catégories d'ouvriers. Il faut que les conven-

tions votées par la Conférence internationale du Travail, qui ont toutes rapport au droit ouvrier, servent d'aiguillon à l'activité des travailleurs en faveur du but qu'ils poursuivent. Le fait que le législateur hollandais a pu, pour justifier la teneur du projet de loi, se réclamer de conventions internationales, en augmente la signification pour les marins. Il n'était d'ailleurs pas possible de maintenir plus longtemps pour les marins une situation juridique d'exception; cela d'autant plus qu'elle se trouvait en contradiction complète avec les principes qui s'étaient graduellement développés dans les relations entre employeurs et salariés.

Suivant la nouvelle loi, le marin n'entre plus au service du capitaine, mais à celui de l'armateur. C'est donc l'armateur qui est responsable de l'observation, par ses mandataires, du contrat du travail. Le rôle d'équipage, le contrat séculaire, perd sa signification comme tel. Il n'est plus qu'une liste des noms des membres de l'équipage, si l'on veut, un registre de l'état civil des habitants du navire. A côté du rôle, un contrat écrit réglant les rapports entre l'armateur et le marin, est obligatoire.

Le contrat peut être conclu de différentes manières, c'est-à-dire pour une période déterminée, pour une période indéterminée ou pour la durée de un ou de plusieurs voyages. Lorsque le contrat prévoit une période d'engagement déterminée et que cette période expire au milieu d'un voyage, le marin a le droit de mettre sac à terre dans le premier port dans lequel le navire fait escale. Lorsque le contrat a été conclu pour une durée indéterminée, le marin a également la possibilité de quitter son service au moment qui lui semblera opportun, à condition de tenir compte du préavis prévu dans le contrat.

Dans les deux cas de dénonciation du contrat, le marin a droit, si l'engagement prend fin dans un port de l'étranger, au rapatriement en Hollande aux frais de l'armateur ou, lorsqu'il s'agit d'un marin étranger, au rapatriement dans son pays ou au transport jusqu'au port où fut commencé le voyage. L'armateur a également le droit de congédier un marin, ses obligations quant au rapatriement restant les mêmes dans ce cas.

Lorsque le contrat a été conclu pour un ou pour plusieurs voyages, l'engagement prend fin dans le port où le voyage a été commencé. L'armateur a toutefois le droit de faire cesser l'engagement dans un port étranger, à condition qu'il soit possible d'atteindre de ce port la Hollande dans les 24 heures. Dans ce cas, le transport du marin est à la charge de l'armateur qui doit lui payer sa solde pour cette journée de voyage.

La nouvelle loi mentionne une série de raisons de caractère urgent autorisant un marin à refuser de respecter plus longtemps les clauses du contrat d'engagement et à quitter le service. Sont con-

sidérées entre autres comme telles : les ordres contraires au contrat d'engagement ou à la loi; la destination du navire à un port d'un pays impliqué dans une guerre, à moins d'accord spécial à ce sujet; l'emploi du navire pour des actes illégaux tels que le transport de marchandises de contrebande; les mauvais traitements à bord, des logements en mauvais état; une nourriture insuffisante ou de mauvaise qualité; le transfert du navire entre les mains d'un armateur étranger.

En ce qui concerne les salaires, la nouvelle loi stipule que le marin a droit pendant le voyage au paiement régulier de son salaire jusqu'à un maximum de 5/6. Un intervalle de sept jours doit toutefois se trouver entre deux paiements. Il a été prescrit par rapport à la famille du marin que l'armateur est tenu de lui verser sur demande 2/3 du salaire. La loi prévoit l'obligation de rétribuer les heures supplémentaires.

En cas de perte du navire, l'armateur est tenu de continuer aux marins leur solde pendant un délai de deux mois à partir du moment de la perte. Si le marin réussit à trouver entretemps un autre travail, son droit à la continuation de la solde cesse à partir du moment où il commence son nouveau travail. Lorsque la solde est payée à bord en monnaie étrangère, le capitaine est tenu d'informer les marins du cours auquel cet argent a été acheté; cette disposition a particulièrement pour but d'éviter des abus.

En ce qui concerne le logement et la nourriture, la loi stipule que le ministre est tenu de rendre des prescriptions à ce sujet, lors de la mise en vigueur de la loi. Cette clause offre la possibilité d'obtenir une installation suffisante des logements existants. Elle incitera en outre l'armement à accorder plus d'attention au tableau des rations et à la qualité de la nourriture.

S'il se trouve pendant le voyage qu'il y a à redire sur la nourriture ou sur les logements, une enquête concernant la légitimité des griefs formulés, peut être demandée par un tiers des membres de l'équipage auprès d'un fonctionnaire du service consulaire ou auprès des autorités locales. Lorsque l'enquête établit que les plaintes étaient fondées, le capitaine est tenu d'apporter les améliorations nécessaires.

Le système de punitions pour des méfaits commis à bord est maintenu. Les punitions ont toutefois été fortement limitées et on a introduit nombre de prescriptions tendant à éviter les injustices. C'est ainsi que le capitaine est par exemple tenu, avant d'infliger une punition à un de ses hommes, d'entendre le prévenu en la présence de deux témoins, autant que possible du même grade que lui.

Lorsque le capitaine refuse à ses hommes l'autorisation de se rendre à terre, le motif du refus doit être communiqué par écrit. Cette mesure permet un certain

contrôle des motifs allégués pour justifier un refus et donne l'occasion de porter remède, par la voie d'un accord, à des griefs éventuels.

Dans le cas d'un marin enrôlé qui néglige de se rendre à bord, l'armateur était autorisé par l'ancienne loi à faire appel à l'aide de la police et à faire amener l'homme à bord, au besoin par la force. La nouvelle loi a mis fin à ces procédés de contrainte et il ne sera plus possible dorénavant de faire appel à la police.

La désertion, c'est-à-dire le fait qu'un marin néglige de retourner à bord après qu'un navire a fait escale dans un port de son pays ou de l'étranger, ne sera plus punie par une peine d'emprisonnement, ainsi que cela se produisait encore fréquemment en vertu de l'ancienne loi. Les chiffres que nous possédons sur un port de pêche relativement petit, où il y a peu de trafic marchand, nous prouvent que les systèmes de punition prévus par l'ancienne loi étaient encore fréquemment appliqués. En 1929 uniquement, il n'y eut pas moins de 60 cas de punitions infligées pour désertion. Il est permis de supposer que les cas dans lesquels on a exigé des peines d'emprisonnement contre des marins pour désertion de leur navire, étaient encore assez nombreux dans l'ensemble des ports hollandais.

La nouvelle loi ne prévoit que dans un seul cas la peine d'emprisonnement pour désertion du navire. Il s'agit de désertion qui comporterait un danger immédiat pour le navire, la cargaison ou les personnes à bord. Ce cas sera toutefois fort rare lorsque le navire se trouve dans un port; d'autre part, la désertion en pleine mer peut bien être reléguée dans le domaine de la fantaisie romanesque.

Pour terminer, la nouvelle loi apporte deux principes juridiques, l'un et l'autre fort importants. En premier lieu, elle prescrit, conformément aux dispositions sur l'assurance-maladie pour les travailleurs à terre, que le marin a droit à une indemnité de maladie de 80 % de sa solde pendant une durée de 26 semaines à partir du moment où il est débarqué pour cause de maladie. Dans des circonstances spéciales, le nombre de semaines peut être porté à 52.

Le projet de loi mentionnait d'abord un chiffre de 70 % de la solde comme indemnité de maladie. Lors de la discussion à la Chambre, le camarade Brautigam, président de l'organisation des transports de Hollande, présenta l'amendement de relever ce pourcentage à 80 %. En dépit de l'opposition gouvernementale, l'amendement fut adopté.

A côté de l'indemnité de maladie, la nouvelle loi introduit pour le marin le droit à un congé annuel payé. Les hommes auront droit à 7 jours de congé consécutifs par année de service ininterrompue.

C'est là la première réglementation du congé annuel prévue par la loi. Il

existe, il est vrai, dans plusieurs entreprises des congés prévus par contrat collectif, mais jusqu'à présent, le gouvernement hollandais s'est toujours opposé à toute tentative d'obtenir une réglementation légale du congé annuel. Il y a par conséquent lieu de doublement se réjouir du fait que ce sont les marins qui, après avoir toujours été traités moins bien que les autres, sont à présent les premiers à bénéficier du congé annuel légal.

En ce qui concerne la pêche maritime, l'indemnité de maladie n'a été prévue que pour une durée de 18 semaines et pour un pourcentage de 50 % du salaire. Les pêcheurs ne bénéficieront pas des clauses sur le congé annuel, sur la base de la considération que la pêche est une industrie saisonnière.

Lorsque prochainement le Sénat aura ratifié le projet de loi — il est pour ainsi dire certain que la chose se fera bientôt — le marin se trouvera, en ce qui concerne sa situation juridique, assimilé aux travailleurs terriens. Il ne sera donc plus un citoyen de deuxième classe.

**

Toutefois, les gens de mer et leurs organisations sont encore loin d'être satisfaits, car ils n'ont obtenu que la moitié de ce qu'ils estimaient nécessaire. Il faut savoir que le gouvernement n'a présenté au Parlement que la première partie du travail élaboré par la Commission chargée de préparer le projet de loi. Il laissa de côté la deuxième partie de l'œuvre de cette commission et cette deuxième partie n'est pas la moins importante pour les gens de mer. La deuxième partie comprend des garanties pour l'observation et l'application du nouveau droit maritime incorporé dans la première partie du projet de loi : il s'agit du droit de contrôle. Cette partie du texte prévoit la constitution dans chaque port de Chambres pour questions maritimes comprenant des représentants, à nombres égaux, des organisations d'armateurs et de marins. Ces chambres éliront en leur sein un Tribunal maritime, sous la présidence d'un juge de paix. Ce tribunal devra statuer sur les litiges découlant de l'application du nouveau droit maritime et du contrat d'engagement. L'organisation syndicale des marins y sera également représentée.

Le tribunal devra aussi trancher les litiges découlant de contrats collectifs passés entre les organisations d'armateurs et de marins. Il s'agira par conséquent d'un contrôle légal, comportant une influence des syndicats sur l'observation des contrats collectifs.

Les Chambres pour questions maritimes seront en outre chargées de faire office de bureaux de placement pour marins et personne ne pourra être enrôlé sans leur intermédiaire. Le fonctionnaire chargé de l'enrôlement suivant l'ancienne loi, qui pratiquement n'a à rendre de comptes de ses actes à personne, sera alors soumis à l'autorité de la Chambre.

Peter Back est mort.



Le 28 avril dernier, le camarade Peter Back, président de l'Union des marins danois est décédé à l'âge de 42 ans. Il était en voyage pour visiter des sections de son organisation et se trouvait à Odense, lorsqu'il fut surpris par la maladie. A son retour à Copenhague, les médecins constatèrent une double pneumonie et après quelques jours de maladie, il succomba.

Le camarade Back ne faisait peut-être pas partie des militants les plus en vue, mais il travaillait inlassablement en silence. Il avait passé par la dure école de la vie du marin et rien de la profession du marin ne lui était étranger. Il se donnait toujours sans compter lorsqu'il s'agissait de défendre les intérêts des travailleurs de la mer et

Si le gouvernement a simplement gardé pour lui cette partie du projet de loi, c'est que son application comporterait des conséquences qu'il ne désire pas. Elle crée pour la première fois une espèce de contrôle ouvrier qui ne sera accueilli avec sympathie par aucun des partis bourgeois au Parlement.

Il est cependant certain que, tôt ou tard, cette partie du droit maritime trouvera son application. Les efforts de l'organisation tendront à hâter ce moment.

Lorsque ces efforts auront abouti et que l'ensemble de la loi aura été adopté, on pourra dire que les marins de Hollande ont réussi à conquérir un statut satisfaisant !

Jusques à quand ?

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a examiné dans sa session, tenue à Paris du 24 au 29 avril, entre autres questions celle de savoir quand, où et comment seraient poursuivies les délibérations concernant la réglementation internationale des heures de travail à bord.

On se rappelle que la session maritime de la Conférence, tenue à Genève en octobre dernier, a étudié la question en première discussion et a communiqué au Directeur du Bureau international du

nombreuses et pénibles furent les luttes qu'il eut à soutenir.

Comme jeune homme déjà, le camarade Back entra dans le mouvement syndical. D'abord propagandiste dans l'Union des marins, il fut élu président en 1925. A cette époque, la situation de l'organisation était assez critique mais, sous la direction du camarade Back, elle se développa en un groupement dont il y a tout lieu d'être fier. Le camarade Back s'employa particulièrement pour améliorer les conditions de travail sur les nombreux petits navires qui ne sont généralement pas considérés comme faisant partie de la flotte marchande danoise.

Dans le domaine international, nous avons connu le camarade Back comme un homme qui parlait peu dans nos réunions, mais qui n'hésitait devant aucune peine lorsque les intérêts des gens de mer étaient en jeu. Il fut toujours présent aux Conférences internationales du Travail à Genève quand des questions intéressantes les marins y étaient à l'ordre du jour. Il représenta les marins de son pays à la Conférence sur la ligne de charge dans la navigation baltique. Il était en train de se préparer pour participer à la Conférence internationale sur la ligne de charge qui doit se réunir à Londres, lorsque la mort vint le surprendre.

Les marins danois perdent en lui un militant actif pour leur cause et l'Internationale perd non seulement un camarade, mais encore un collaborateur dévoué.

Travail les directives pour la rédaction d'un questionnaire à envoyer aux gouvernements. Or, on s'attendait à ce que cette année encore, ait lieu l'examen de la question en deuxième discussion, soit dans une session spéciale maritime, soit dans une session générale de la Conférence, sur la base d'un projet de convention rédigé par le Bureau conformément aux réponses envoyées par les gouvernements.

Le résultat des délibérations de Paris ne répond guère à l'attente. Il va sans dire que cette fois encore, messieurs les employeurs ont fait ce qui était en leur pouvoir pour saboter l'affaire. Vu le fait que, dans ces réunions, on agit toujours dans un esprit de conciliation, il est évident qu'ils y ont réussi en partie. Après de longues délibérations, il fut décidé :

qu'en 1931 serait convoquée une Conférence préparatoire tripartite, composée de représentants des gouvernements, des gens de mer et des armateurs des pays maritimes et appelée à donner son avis sur le projet de convention préparé par le Bureau.

Les conclusions auxquelles arrivera cette Conférence technique préparatoire seront soumises au Conseil d'administration du Bureau international du Travail auquel il incombera ensuite de décider :

1° le moment auquel la question sera

examinée en deuxième lecture par une Conférence internationale du Travail;

2° si ce sera une Conférence spéciale ou générale qui s'occupera de cet examen.

Par conséquent, il nous faudra nouvellement attendre. Il n'y a aucune hâte : les marins attendent déjà depuis si longtemps, pourquoi n'attendraient-ils pas encore un peu ?

Pour terminer, ce qui fut déclaré en 1926 par le président du groupe ouvrier à la clôture de la Conférence maritime s'applique encore mot à mot aujourd'hui et continuera à être applicable : «Les gens de mer ne pourront obtenir de meilleures conditions que par leurs propres forces et par la puissance de leurs organisations.»



L'espéranto au service de l'échange d'enfants de cheminots pendant les vacances.

Le *Eisenbahner*, l'organe de l'Union des cheminots d'Autriche publie dans son numéro du 5 mai un appel des cheminots espérantistes autrichiens adressé à leurs collègues d'autres pays. Cet appel contient la proposition de commencer un mouvement pour réaliser l'échange d'enfants de cheminots pendant les vacances. L'appel est de la teneur suivante :

Al niaj eksterlandaj kamaradoj !

Por konatigi al niaj idoj la eksterlandajn cirkonstancojn kaj por agrabli al ili la feriojn, la aŭstrijaj fervojistaj esperantistoj deziras interŝanĝi siajn infanojn kun infanoj de esperantistaj kamaradoj en eksterlando. En Aŭstrio la ferioj komenciĝas la 15an de julio kaj daŭras ĝis la 1a de septembro. Por krei tiamaniere familian vivon inter la tut-eŭropa fervojistaro, ni petas, bonvolu la eksterlandaj kamaradoj anonci sin, citante la nombron de la infanoj, kondiĉojn kaj tempon de la interŝanĝo al k-do Franz Presselmaier, Wien XII. Tannbruckgasse 24, 2 Stg. II/45.

Propagande pour l'espéranto au sein de l'I.T.F.

L'organe de la section des cheminots de l'Association autrichienne pour la protection de la République écrit entre autres ce qui suit :

«La langue auxiliaire internationale a pour nous une grande importance, du fait qu'elle nous permet de résoudre bien plus simplement que ce n'était le cas précédemment, certains problèmes techniques et certaines questions d'ordre organique se rattachant à notre service international d'informations.

Il est évident que la lutte du prolétariat ne pourra aboutir à une issue victorieuse que si elle est menée sur le terrain international. Il est nécessaire à cet effet que nous entrions en relations avec nos camarades de classe de l'étranger. Le contact direct n'a pas seulement une grande valeur pratique, mais encore une valeur morale et il constitue l'unique moyen pour que la solidarité du prolétariat international puisse s'exercer. A cet effet, une langue commune est nécessaire et comme telle, l'espéranto peut seul entrer en ligne de compte, parce qu'il est non seulement facile à apprendre mais encore entièrement neutre.

Dans ce mouvement intellectuel, nous voulons faire parmi les cheminots œuvre de pionniers, de même que nous l'avons fait dans le mouvement ouvrier pour la T. S. F.»