

ITF

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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:

Une page glorieuse dans l'histoire de l'I. T. F.	62
Signes de vie de nos amis italiens	63
Méthodes syndicales fascistes en Chine	63
Communications du Bureau	63

Cheminots:

La lutte des cheminots autrichiens	64
Les résolutions adoptées par la Conférence internationale de Madrid ..	65
L'I. T. F. à Genève	66
Le personnel des cadres et des services administratifs aux chemins de fer	67
Chez les employés des chemins de fer anglais	68

Ouvriers du transport:

Salaires d'ouvriers des transports à Buenos-Aires	69
Le Parlement suédois adopte la Convention sur la protection des ouvriers des ports et docks	69
La réunion du Comité permanent de la circulation routière	70

Marins:

Magrini exit	71
Les heures de travail à bord	72



IL Y A DIX ANS.

Une page glorieuse dans l'histoire de I. T. F.

Le 20 juin 1920, il y eut dix ans que fut proclamé, sous les auspices de la F.S.I., le boycottage contre la Hongrie. Ce fut là un geste plus grandiose et de portée plus vaste que tout ce que le mouvement ouvrier a accompli ou tenté d'accomplir préalablement ou depuis.

En Hongrie, le prolétariat se trouvait, après la chute de la république ouvrière, exposé aux persécutions les plus cruelles. Avec sadisme, la bourgeoisie se vengeait des quelques mois de transe qu'elle venait de traverser craignant de perdre pour de bon ses privilèges. La liberté d'association et de réunion fut supprimée; les syndicats furent dissous, leurs biens confisqués et leurs dirigeants et hommes de confiance arrêtés et écrasés. Des dizaines de mille, accusés de «tendances communistes» — souvent uniquement par les auteurs de lettres anonymes — étaient enfermés dans les prisons bondées ou dans des camps de concentration, véritables foyers de contagion. Il n'y avait aucun droit d'appel. Se déclarer partisan du marxisme et du principe de la lutte des classes constituait un délit qu'il fallait expier dans la prison ou dans le camp d'internement. Quiconque avait été arrêté restait prisonnier et était traité comme un malfaiteur, sept, huit mois ou davantage, sans qu'on procède à une instruction et souvent sans avoir la possibilité de se procurer un défenseur. Les bureaux de police et les prisons étaient des chambres de torture modernes où les accusés étaient martyrisés et violés de la manière la plus brutale, sous la direction d'officiers de la garde blanche qui donnaient souvent l'exemple. Avec une cruauté sadique, on inventait les pires tortures et supplices pour extorquer des aveux. Des femmes étaient violées sous les yeux de leurs maris garrottés, on coupait les seins à des jeunes filles, on châtrait des hommes avec des couteaux rouillés et obtus, des juifs étaient mis en croix contre des portes et des communistes, ou des hommes considérés comme tels, étaient enterrés vivants.

Aucun inquisiteur du moyen-âge, troublé par le fanatisme religieux, n'a sévi contre les hérétiques, comme le fit «l'élite» de la nation hongroise sous la direction de l'assassin Horthy, contre les travailleurs hongrois.

Dans leur détresse, ceux-ci adressèrent au début de 1920 une demande de secours à la F.S.I. Pendant des mois et des mois l'Internationale syndicale tenta d'améliorer la situation, au moyen de démarches et de protestations auprès du gouvernement hongrois, des puissances alliées — qui auraient pu exercer une pression décisive sur le gouvernement hongrois — et de la Société des Nations. En vain. Le gouvernement hongrois et tous les autres gouvernements et autorités gouvernementales — de larron à larron, il n'y a que la main — ne daignèrent pas répondre.

On continuait à commettre des meurtres, à supplicier et à violer.

C'est alors que les dirigeants de la F.S.I. décidèrent, après consultation des Centrales syndicales intéressées et de l'I.T.F., de proclamer le boycottage économique de la Hongrie, et d'exercer, en coupant toutes communications entre ce pays et le reste du monde, sur les dominateurs dans et en dehors du pays de la terreur bestiale, une pression qui déterminerait un changement de régime.

L'I.T.F. et les organisations adhérentes, les cheminots, les bateliers et les travailleurs des transports sur route, reçurent mission de traduire par un acte la décision de la F.S.I. *Cet ordre, ils l'ont exécuté!*

Dans la nuit du 20 au 21 juin, toutes les communications vers et en provenance de la Hongrie furent coupées dans tous les pays où l'I.T.F. avait des groupements adhérents. Le boycottage fut poursuivi pendant six semaines, malgré la résistance de tout ce qui en Europe détenait le pouvoir, malgré les cris de rage des réactionnaires et des libéraux, chrétiens et non chrétiens, mais sans le concours hélas, de ceux qui pensent que l'I.T.F. n'était pas et n'est pas assez extrémiste et révolutionnaire. Le boycottage dut être levé, parce que dans trois pays limitrophes ou voisins de la Hongrie, l'Italie, la Yougoslavie et la Roumanie, le mouvement ouvrier se considérait comme trop «révolutionnaire» pour participer à une action de l'I.T.F. et laissa par conséquent tranquillement se dérouler les communications vers le Sud et l'Est, pendant qu'au Nord et à l'Ouest, les cheminots et ouvriers des transports d'Autriche et de Tchécoslovaquie barraient les frontières dans une discipline admirable, au prix de grands sacrifices et en dépit de toutes les menaces des pays alliés.

La raison principale pour laquelle le boycottage dut être levé se trouve dans le fait qu'en Hongrie même, il n'obtint pas l'écho voulu et espéré. Les ouvriers hongrois n'osaient ou ne pouvaient pas se mettre en mouvement.

Le boycottage dut être levé sans que le but ait été atteint. Il est vrai que le mouvement avait déterminé certaines atténuations du traitement auquel étaient soumis les prisonniers, qu'il avait été mis un terme aux pires brutalités, mais le régime resta au pouvoir et aujourd'hui encore, dix ans plus tard, les travailleurs hongrois ne disposent pas encore des droits les plus élémentaires dans le domaine politique et économique, que la classe ouvrière possède dans d'autres pays, même peu démocratiques. Mais la Hongrie peut bien se dire la forteresse de la réaction internationale, l'alliée de Mussolini, et une menace constante de la paix mondiale.

La classe ouvrière en général et l'I.T.F. en particulier ont cependant toute raison de se rappeler avec satisfaction ce mouvement de boycottage. Des fautes, de graves fautes même, ont été faites par les dirigeants. La préparation aurait dû être plus sérieuse, le concours des autres aurait dû être plus énergique, mais les organisations, dirigeants aussi bien que membres, qui avaient pour tâche d'appliquer le boycottage, les cheminots et les ouvriers des transports d'Autriche et de Tchécoslovaquie, particulièrement ceux d'Autriche, ont brillamment accompli leur devoir international et ont prouvé par un acte quels sont la puissance et le pouvoir de la classe ouvrière, ce qu'elle peut accomplir lorsqu'elle est animée et dirigée par une volonté vraiment révolutionnaire. Si d'autres avaient fait leur devoir aussi bien qu'eux, si le boycottage contre la Hongrie avait réussi, il est probable que l'aspect du monde serait de beaucoup différent et meilleur de ce qu'il est aujourd'hui.

Le boycottage contre la Hongrie était la première et jusqu'à présent l'unique tentative faite pour utiliser internationalement le pouvoir du mouvement ouvrier au profit des camarades d'un autre pays. Le boycottage contre la Hongrie, tout en n'ayant pas réussi, constitue, ensemble avec le boycottage des transports de munitions à l'effet de protéger la république des Soviets, une page des plus glorieuses dans l'histoire de l'I.T.F.

Il est bon dans la période actuelle de réaction mondiale, de se rappeler ce mouvement contre la Hongrie et d'adresser un salut reconnaissant à tous les camarades, connus et inconnus, qui à cette époque, n'eurent pas seulement la force, mais encore la volonté et le courage de l'action.

Livres sur le fascisme.

La Librairie Valois, Place du Panthéon 7, Paris, publie régulièrement des livres contre le fascisme. Après le livre intéressant de Nitti, intitulé *Nos prisons et notre évasion*, qui raconte la vie tragique des déportés dans les îles italiennes, elle vient de publier un volume de la main de l'ex-fasciste, Georges Valois : *Finances italiennes*, livre sur lequel nous comptons revenir plus longuement.

Vient en outre de paraître : *Fascisme et Syndicalisme* par Bruno Buozzi et Vincenzo Nitti. Ce livre qui donne une vue d'ensemble sur l'évolution de l'Italie au cours des dix dernières années, peut servir de guide à tous ceux qui désirent voir clair dans le dédale de la période tourmentée de l'Italie d'après-guerre et constitue une mise au point rigoureuse et impitoyable, de l'expérience syndicale fasciste.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que ces livres sont d'une grande valeur dans la lutte contre le fascisme.

Signes de vie de nos amis italiens.

Le manifeste lancé par l'I.T.F. aux travailleurs italiens a atteint son but ! Ces derniers temps le secrétariat a reçu d'Italie, sous la forme d'envois de cotisations, des preuves concrètes de ce que les travailleurs italiens des transports continuent à se considérer comme adhérents à notre Internationale et comptent sur son aide pour leur libération. Un d'eux nous écrit sur la feuille même de notre manifeste :

Camarades et amis,

Nous avons besoin de compter sur vous. Nous nous trouvons dans l'impossibilité de nous remuer, mais comment se fait-il qu'à l'étranger le fascisme ait encore des amis ? En Italie il les perd tous.

Si le fascisme trouve toujours de l'appréciation à l'étranger, il faut croire que vous ne faites pas votre devoir. Faites connaître la vérité. En Italie on meurt de faim; nous en sommes las, mais impuissants. Cependant il faut poursuivre la lutte. . . . et vaincre. Malgré tout, nous ne manquons pas de courage ni de foi. Qu'il en soit de même pour vous !

Un autre nous dit :

Chers camarades,

Pourquoi n'isolez vous pas ces chiens ? Il me semble que vous êtes trop mous dans la lutte. Ici tout va de mal en pire et cela ne peut pas durer ainsi.

L'I.T.F., nous en sommes convaincus, a toujours fait ce qui était en son pouvoir pour soutenir et aider les camarades italiens. Si tout de même, nous n'avons pas hésité à reproduire les réflexions ci-dessus, c'est dans l'espoir qu'en portant à la connaissance générale ce cri exaspéré d'hommes courageux qui continuent à lutter pour leur idéal, nous pourrions contribuer à inciter le mouvement ouvrier à poursuivre avec *une énergie redoublée* l'action contre la tyrannie du fascisme et pour la libération des travailleurs italiens.

Méthodes syndicales fascistes en Chine.

Le numéro du 31 mars des «Informations Sociales», l'organe hebdomadaire du Bureau international du Travail, contenait le résumé suivant des dispositions essentielles de la loi entrée en vigueur le 1er novembre 1929 et réglant pour la première fois le droit syndical pour tout le territoire chinois.

La loi prévoit que les travailleurs des deux sexes, âgés de plus de 16 ans et occupés dans un même métier ou une même industrie peuvent, en vue de la défense de leurs intérêts professionnels et moraux, se constituer soit en syndicats d'industrie, soit en syndicats de métier. Les syndicats d'industrie doivent réunir un minimum de cent membres et les syndicats de métier un minimum de cinquante membres. Les travailleurs attachés aux administrations d'Etat, services de communications, armées, fabrications d'armes et de munitions, industries d'Etat, à l'instruction publique et à toutes autres entreprises

publiques, sont exclus de l'organisation syndicale. Les travailleurs d'une même industrie ou d'un même métier ne peuvent constituer qu'un seul syndicat. Cette disposition est à noter, car elle tend d'une part à éviter le fractionnement syndical et d'autre part à instituer des syndicats à caractère officiel.

Les syndicats légalement constitués ont, notamment, le droit d'organiser tout le cycle des œuvres sociales, de conclure des contrats collectifs, de participer au règlement des conflits et de collaborer avec les autorités à la préparation et à l'exécution des lois sociales.

Le droit de grève n'est reconnu que sous condition. La grève ne peut être déclarée qu'après épuisement de la procédure de conciliation et d'arbitrage et à condition que les tiers des membres syndiqués se soient prononcés en sa faveur au scrutin secret. Il est interdit aux employeurs de congédier les salariés pendant la durée de la procédure de conciliation et d'arbitrage.

D'autre part, les syndicats sont placés, depuis leur acte de constitution, qui est soumis à l'autorisation préalable, et pendant toute la durée de leur fonctionnement jusqu'au moment de leur dissolution, sous le contrôle soit du gouvernement du district, soit des gouvernements de la municipalité et de la province de la circonscription où le syndicat a son siège.

Nous avons souligné dans la notice ci-dessus, quelques passages qui, à notre avis, prouvent pleinement que la liberté syndicale n'existe pas en Chine et que la loi en cause a été faite sur un moule fasciste. On constatera que les syndicats ont seulement le droit de déclarer une grève, lorsque les deux tiers des membres se sont prononcés en sa faveur — ce ne sont donc pas les organisations mêmes qui décideront, si et quand il faut avoir recours à une grève. Est également caractéristique la disposition suivant laquelle les travailleurs d'une même industrie ou d'un même métier ne peuvent constituer qu'un seul syndicat. Ceci est manifestement copié sur l'exemple fasciste et signifie que dans la pratique, seules les organisations ayant l'approbation des autorités sont tolérées. L'ensemble des dispositions est une indication des conditions qui sont en vigueur en Chine et un motif pour les délégués ouvriers aux Conférences internationales du Travail de s'enquérir concernant et si, nécessaire, de protester contre les méthodes par lesquelles est désigné le délégué ouvrier chinois à ces Conférences.

Communications du Bureau.

La réunion du Comité exécutif de l'I. T. F.

La réunion du Comité exécutif a été tenue les 23 et 24 juin dernier au Troelstra-Oord, la maison de vacances du mouvement syndical hollandais, située à Beekbergen près de Apeldoorn. A l'exception du camarade Forstner, empêché par ses devoirs de député de participer à la réunion — son suppléant Bratschi se trouvant également dans l'impossibilité de venir — tous les membres étaient présents.

Après des débats prolongés, le rapport sur l'activité du secrétariat fut approuvé à l'unanimité; ce rapport fait mention d'un accroissement notable des effectifs de l'I.T.F. qui avaient dépassé, au 1er janvier 1930, le chiffre de 2 millions $\frac{1}{4}$. Deux nouvelles organisations furent admises, à savoir celles du personnel du service général de Suède et des conducteurs d'automobiles de San-Salvador.

Un échange de vue assez long eut lieu sur la situation qui existe en Finlande; l'assemblée décida d'attendre la tournure que prendront les choses.

45 organisations parmi lesquelles presque toutes les

organisations de quelque importance se sont déclarées prêtes à verser la cotisation supplémentaire, destinée à financer la propagande dans les pays extra-européens.

Le Comité s'occupa également d'une notice parue dans l'organe du Syndicat des mécaniciens allemands, suivant laquelle le camarade Bidégaray, qui a été admis comme représentant de l'I. T. F. à une séance du Comité d'organisation devant examiner la question de la nouvelle loi sur les chemins de fer allemands, aurait négligé de défendre les intérêts des fonctionnaires allemands. Bidégaray répliqua que cette affirmation ne répondait pas à la vérité. Il avait, au contraire, signalé de façon expresse la situation spéciale dans laquelle se trouvaient les fonctionnaires de la Reichsbahn et souligné l'importance du statut des fonctionnaires. Il protesta contre cette accusation et déclara qu'il avait agi constamment de concert avec les représentants de l'Union des cheminots et qu'il n'avait point vu à Paris de représentant du Syndicat des mécaniciens. Il fut décidé de publier une mise au point.

Le manifeste distribué par l'I. T. F. en Italie donne déjà des résultats. Des réponses ont été reçues de plusieurs villes. Le Comité exécutif examina d'autres mesures à prendre dans l'intérêt des camarades italiens.

Avec satisfaction, le Comité prit connaissance des résultats de la Conférence des cheminots tenue à Madrid et approuva la publication, sous forme de brochure, du rapport présenté par le camarade Bratschi.

A l'effet d'appuyer le mouvement syndical dans les pays coloniaux et de protectorat, il fut décidé de donner une diffusion aussi large que possible aux conditions de travail existant dans ces pays. Le secrétariat reçut mission d'entamer la publication en différentes langues d'une série de brochures sur ces questions.

L'ordre du jour du congrès de Londres fut définitivement arrêté. Il fut décidé d'ajouter à l'ordre du jour provisoire les propositions élaborées par le secrétariat en exécution d'un mandat de la session précédente, concernant la composition du Conseil général, du Comité exécutif et du secrétariat.

Après un échange de vues sur l'opportunité de fonder une organisation unique pour tous les ouvriers des transports de Tchécoslovaquie, l'assemblée décida de soulever la question au congrès de la F. S. I. à Stockholm, et d'insister pour une prompt constitution d'une Centrale syndicale unique dans ce pays.

Pour terminer, le Comité exécutif s'occupa de quelques demandes de secours et de questions relatives aux cotisations.

La prochaine réunion du Conseil général se tiendra probablement à Rotterdam, immédiatement avant le congrès de Londres.

Le camarade Forstner fut désigné pour représenter l'I. T. F. au congrès de l'Internationale ouvrière de Radiophonie à tenir à Vienne.

Des lettres de sympathie seront envoyées au congrès de l'Association universelle espérantiste à Oxford ainsi qu'à celui de l'Association ouvrière espérantiste à Londres.

Cotisations reçues :

Pour 1929 :	
Fédération française des ports et docks fl.	360.—
Pour 1930 :	
Union belge des ouvriers du transport ..	1.427.70
Syndicat national du personnel des Ch.	
P. T. T. M. A. de Belgique	782.10
Union danoise des ouvriers des transports ..	1.660.62
Union danoise des cheminots	522.96
Fédération allemande des transports.	5.953.45
Union allemande des cheminots	3.780.—
Fédération finlandaise des transports ..	106.07
Fédération française des moyens de transports	567.30
Fédération française des syndicats maritimes	90.—
Fédération tchèque des conducteurs d'automobiles	240.—
Groupements italiens de cheminots et d'agents des tramways.	48.11



CHEMINOTS

La lutte des cheminots autrichiens.

Le projet de loi sur les chemins de fer fédéraux.

L'attaque contre le personnel des chemins de fer autrichiens, annoncée depuis longtemps, a finalement été déclanchée. Fin mai, le gouvernement a présenté aux Chambres du Commerce, de l'Agriculture et des Ouvriers et Employés, le projet d'une nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux, en annonçant en même temps son dépôt sur le bureau du Parlement. Cet avis donna lieu aux Chambres susvisées d'insister sur leur droit légalement prévu, de donner un préavis sur le projet de loi avant son dépôt au Parlement. La présentation du projet de loi au Conseil national a alors été différée jusqu'au 12 juin.

Le projet de loi, tel qu'il fut soumis aux Chambres du Commerce, de l'Agriculture et des Employés et Ouvriers, tendait à priver le personnel des chemins de fer de tous ses droits :

1° Le 31 décembre 1930 était fixé comme dernier délai pour la revision du statut du personnel. Si un accord n'était pas réalisé entre les délégués du personnel et l'administration avant l'expiration de ce délai, ou si le gouvernement ne pouvait approuver l'accord réalisé, le gouvernement aurait le droit de fixer par voie de décret le nouveau statut du personnel.

2° Les prescriptions sur la pension de retraite resteraient en vigueur «jusqu'à nouvel ordre».

3° Le 1er août 1930 était fixé comme délai pour la modification des règlements relatifs à la représentation du personnel en ce qui concerne la désignation et les attributions des délégués du personnel. Ici encore, le gouvernement se réservait le droit de fixer les modifications par voie de décret à défaut d'accord à leur sujet ou à défaut d'approbation de l'accord réalisé.

4° A l'avenir aussi, des modifications du statut du personnel ou du règlement relatif à la représentation du personnel pourraient être apportées par voie de décret, même en présence d'un accord entre l'administration et les représentations futures des salariés.

On comprendra que les dispositions que nous venons d'exposer ci-dessus, tendaient à priver le personnel de tous ses droits et que l'on visait à mettre le sort futur du personnel des chemins de fer entre les mains du gouvernement, quel qu'il soit.

On se rend compte nettement jusqu'à

quel point le statut du personnel devait être modifié dans un sens défavorable, lorsqu'on examine les dispositions de la loi actuelle sur les chemins de fer fédéraux, de 1923, qui prévoit que les prescriptions progressistes de cette époque traduisant les conquêtes de la révolution, y comprises les prescriptions relatives à la représentation du personnel, ne pourront être modifiées qu'après un accord entre les représentants du personnel et l'administration des chemins de fer.

Si le premier projet de loi avait été maintenu, nous aurions eu véritablement affaire à un droit d'exception pour les cheminots. Tandis qu'en effet, le statut des fonctionnaires fédéraux est fixé par le Parlement au moyen d'une loi, que pour les employés de l'industrie privée, les dispositions de la loi sur les employés et de la loi sur l'assurance pour les employés sont applicables, et que pour les ouvriers le statut est réglé par les dispositions du Code industriel et des lois sur les conseils d'entreprise, sur les heures de travail, sur le congé annuel et sur les conventions collectives, le statut du personnel des chemins de fer allait être soumis entièrement au pouvoir du gouvernement.

Notre organisation s'est élevée énergiquement contre cette tentative de priver les cheminots des droits acquis et elle a réussi à obtenir dans la Chambre des Ouvriers et Employés une décision unanime des représentants des syndicats indépendants, nationalistes et chrétiens qui eut comme résultat que le projet de loi fut repoussé par cette Chambre.

En même temps, un grand nombre de meetings de protestation furent organisés dans le pays entier. Dans près de 150 réunions, tenues non seulement dans les grands centres ferroviaires, mais encore dans les petites gares et dans les vallées les plus éloignées, les cheminots se sont dressés pour protester contre cette tentative de les déposséder de leurs droits.

Ainsi qu'il est dit plus haut, le gouvernement a attendu les préavis des Chambres pour présenter le projet de loi au Conseil national. On constate en examinant le projet de loi présenté, qu'il a déjà été tenu compte d'une revendication importante du personnel : le texte actuel du projet de loi prévoit que le statut du personnel sera fixé, non pas par voie de décret, mais par le Parlement. En telle sorte, les droits du personnel ne seront plus livrés au bon vouloir du gouverne-

ment, car au Parlement les partis bourgeois auront à rendre des comptes aux représentants du personnel des chemins de fer. Dans le texte actuel du projet de loi, le délai pour la revision du règlement relatif à la représentation du personnel a en outre été prolongé du 1er août au 1er septembre 1930.

Le premier projet du gouvernement s'est heurté également à l'opposition des Chambres du Commerce, en ce sens qu'elles estimaient qu'une augmentation de l'influence du gouvernement sur l'exploitation de l'entreprise des chemins de fer équivalait à une désindustrialisation de l'entreprise.

Pour être fixé sur le sens véritable de la réforme de la loi sur les chemins de fer fédéraux, il faut lire les arguments invoqués par le gouvernement dans l'exposé des motifs au sujet des articles incriminés, où il ne recule pas devant des mensonges :

«En ce qui concerne les conditions de représentation du personnel aux chemins de fer fédéraux d'Autriche, contre la revision desquelles de vives critiques ont, comme on sait, été dirigées par l'opinion publique, il faut déclarer que, dans ce domaine précisément, le gouvernement fédéral estime que de profondes réformes ne sont pas seulement indispensables, mais encore d'une nécessité urgente. Les prescriptions sur la représentation du personnel, mais davantage encore la manière dont elles furent appliquées ces derniers temps, ont donné lieu à de nombreux abus qui n'affectent pas seulement l'entreprise, mais portent encore atteinte au bien-être de la communauté et finiront par être défavorables au personnel même des chemins de fer fédéraux. Le gouvernement considère par conséquent qu'il est une de ses tâches les plus importantes et urgentes d'amener, à l'occasion de la réorganisation des chemins de fer fédéraux, une revision des prescriptions sur la représentation du personnel, en telle sorte que l'influence actuelle excessive des délégués du personnel soit réduite à une mesure raisonnable, que le prestige de l'administration à l'égard de son personnel soit renforcé, qu'elle dispose à nouveau de la liberté voulue dans la composition de son personnel et que finalement, une modification de la composition actuelle des conseils de représentants du personnel et du mode d'élection, permette aux fonctionnaires de faire valoir au sein de l'entreprise une plus grande influence que ce ne fut le cas jusqu'à présent, influence qui correspondra davantage, et à la formation reçue par ces fonctionnaires et à l'importance de leur rôle dans l'ensemble des organes d'exploitation et d'administration.»

Voilà la caractéristique du projet de loi qui vise à assujettir les cheminots à la terreur patronale. On voit qu'il constitue un défi, non seulement aux organisations de cheminots, mais encore à l'ensemble des syndicats indépendants. C'est pour cette raison que, dans la lutte actuelle, la totalité des travailleurs s'est rangée du côté des cheminots; c'est pour cette raison que l'organe du parti social-démocrate autrichien *Die Arbeiterzeitung* écrit :

«Le droit des cheminots sera défendu. coûte que coûte !»

Les résolutions adoptées par la Conférence internationale des cheminots tenue à Madrid du 28 avril au 3 mai 1930.

La concurrence de l'automobile.

La Conférence internationale du personnel des chemins de fer, convoquée par l'I. T. F. et parlant au nom de 1.078.000 cheminots de 14 pays, a soumis à un examen attentif, sur la base du rapport présenté par le camarade Bratschi, le problème de la concurrence des moyens de transport, notamment la question d'une collaboration entre le chemin de fer et l'automobile.

La Conférence a marqué son accord avec les thèses présentées par le rapporteur qui plaident en faveur d'une répartition intelligente du travail, de l'égalité devant la loi et de l'étatisation des deux moyens de transport. Elle adresse aux organes directeurs de l'I. T. F. aussi bien qu'aux organisations adhérentes, la demande de bien vouloir s'employer, dans le domaine international, de même que dans les différents pays, en faveur de la réalisation de la pensée exprimée dans lesdites thèses, par tous les moyens — syndicaux, parlementaires et de propagande — dont ils disposent.

Addenda. — Il faut éviter en tout cas une lutte de tarifs entre les deux moyens de transport, car, en fin de compte, le personnel devrait en subir les conséquences qui se traduiraient par un avilissement de ses conditions de travail. (Extrait de la thèse 5).

Le moyen le plus sûr... serait de placer les deux moyens de transport entre les mains d'une même direction ou de les soumettre aux règles élaborées par un organe de coordination... Le système adopté dans quelques pays, qui consiste à s'assurer de la collaboration de l'automobile en créant de grandes sociétés où les chemins de fer ont une part et une influence prépondérante, ne saurait être considéré que comme une mesure de transition insuffisante. (Extrait de la thèse 7).

Le trafic aérien devra être compris dans le système décrit ci-dessus, au même titre que le trafic routier, afin que son développement puisse être, dès le début, dirigé dans l'intérêt de la collectivité. (Thèse 9).

Il est... souhaitable que la navigation intérieure participe à une collaboration entre les différents moyens de transport... (Extrait de la thèse 10).

La participation du personnel au rendement et aux bénéfices.

La Conférence internationale du personnel des chemins de fer, siégeant du 28 avril au 3 mai 1930 à la Maison du Peuple à Madrid, sous les auspices de l'I. T. F.,

Ayant examiné le problème de la participation du personnel à l'amélioration du rendement et aux bénéfices,

Fait siennes les conclusions suivantes du rapporteur Lambert (Belgique):

Le mouvement syndical doit viser à une représentation officielle dans les organes de gestion des réseaux et dans les institutions coopératives spéciales pour rechercher l'amélioration du rendement avec la préoccupation:

1° de servir l'intérêt général au sujet du régime tarifaire et des fournitures par l'industrie, afin de préparer les voies à la socialisation;

2° de promouvoir les mesures de sécurité protectrices des usagers et du travail;

3° de refréner les systèmes de rémunération, de nature à avilir le salaire proprement dit, à provoquer le surmenage et à engendrer l'égoïsme individuel du travailleur;

4° de faire prévaloir le fonctionnement des institutions de prévoyance, de logement, d'enseignement, d'agrément etc. sur des bases qui sauvegardent l'indépendance du travailleur vis-à-vis de la profession et du patron.

La rationalisation.

La Conférence internationale du personnel des chemins de fer siégeant à Madrid le 28 avril 1930 et jours suivants, sous les auspices de l'I. T. F. et s'exprimant par l'organe des délégués de 14 pays, au nom de plus de 1.078.000 cheminots organisés,

Ayant examiné le problème de la rationalisation pratiquée par les compagnies de chemins de fer à leur propre avantage financier, estime que les compagnies ne doivent pas seules bénéficier des résultats de la rationalisation, mais que celle-ci doit également apporter des avantages à la communauté

et au personnel et, en particulier, se traduire par une réduction des heures de travail.

La conférence réclame qu'aussi longtemps que la socialisation des chemins de fer n'aura pas été réalisée et que le personnel n'aura pas le droit de co-gestion complet, la rationalisation des chemins de fer ne soit autorisée par l'Etat que si les plans pour la fusion et la réorganisation des réseaux ferrés ou pour l'introduction de nouvelles méthodes de travail, contiennent des dispositions de la portée suivante:

1° Mesures restrictives tendant à empêcher le congédiement d'employés à la suite de réorganisation ou de l'introduction de machines, outillages, méthodes ou procédés nouveaux.

2° Le congédiement ne doit être admis que si des indemnités convenables sont accordées aux agents en cause.

3° Les employés préjudiciés d'une autre manière que par un congédiement, doivent être indemnisés comme il convient.

4° Tout employé ayant droit aux indemnités visées aux points 2 et 3, doit avoir la possibilité, s'il estime que la compensation qui lui fut offerte est insuffisante, de faire appel à un arbitre judiciaire.

5° Tout plan doit prévoir la conclusion de conventions collectives avec des organisations syndicales représentant tous les grades du personnel.

6° Les intérêts de la collectivité doivent être protégés par l'institution d'un tribunal investi des pouvoirs nécessaires pour fixer les taux maxima des tarifs de marchandises, de voyageurs et d'autres taxes

L'enseignement professionnel.

La Conférence internationale du personnel des chemins de fer siégeant à Madrid et réunissant des délégués de 1.078.000 cheminots syndiqués de 14 pays, a longuement examiné, se basant sur le rapport présenté par le camarade Scheffel (Allemagne), la question de l'enseignement professionnel, officiel et libre, du personnel des chemins de fer.

La Conférence reconnaît qu'il existe déjà dans certains pays des institutions exemplaires, créées soit par les administrations, soit par les organisations syndicales. Généralement parlant toutefois, une formation systématique, théorique et pratique, du personnel fait encore défaut, tandis que le besoin s'en fait sentir davantage, à mesure que le degré de développement de l'exploitation ferroviaire pose des exigences plus grandes à la vivacité, la présence d'esprit et la promptitude de décision des agents. Un personnel bien formé et à la hauteur de sa tâche constitue une garantie beaucoup plus grande pour la prévention d'accidents et de catastrophes entraînant la perte de vies humaines et de grandes dépenses financières, et est la condition préalable pour relever la sécurité du trafic dans la mesure que l'exige la rationalisation des chemins de fer. Une bonne éducation professionnelle est par conséquent dans l'intérêt des administrations et de la communauté et compense largement les dépenses qu'elle comporte. Il en résulte l'impérieuse nécessité d'une collaboration active des délégués du personnel, des organisations de cheminots, de leur Internationale professionnelle, l'I. T. F., et des employeurs — soit publics, soit privés — dans ce domaine neutre de la formation professionnelle, en dépit des antagonismes de caractère économique et social.

La Conférence adopte les directives présentées par le rapporteur et invite les organisations adhérentes à agir dans l'esprit desdites directives et à chercher à promouvoir par tous les moyens la création et le développement des institutions préconisées, en considérant que c'est rendre service à la communauté que de s'employer pour développer le trafic ferroviaire et pour en assurer un complet épanouissement.

L'extension du droit de regard du personnel.

La Conférence internationale du personnel des chemins de fer, siégeant à Madrid le 28 avril 1930 et jours suivants, s'exprimant par l'organe des délégués de 14 pays, au nom de plus de 1.078.000 cheminots organisés,

Constatant que dans l'industrie ferroviaire surgissent en nombre croissant des problèmes importants aux solutions desquels le personnel est hautement intéressé;

Constatant en outre que l'étude internationale de ces problèmes et l'adoption de décisions y relatives devant être exécutées nationalement, ont lieu unilatéralement par les entreprises en dehors de toute participation du personnel;

Considérant que cette façon de procéder n'est pas seulement préjudiciable au personnel, mais encore au public et à l'industrie même;

Estimant nécessaire de mettre le plus tôt possible un terme à l'état de minorité dans le domaine international où se trouve actuellement le personnel, tout comme c'était le cas nationalement dans le passé;

Estimant nécessaire une reconnaissance intégrale des organisations du personnel par les organismes internationaux, tant des entreprises que des gouvernements, et étant d'avis qu'un droit de co-décision doit être accordé aux organisations du personnel;

Charge le Secrétariat de l'I. T. F. d'œuvrer pour la constitution d'un organisme international permanent, dans lequel des représentants des gouvernements, des entreprises ferroviaires et de l'I. T. F., en tant que représentant du personnel, puissent, sur un pied d'absolue égalité, délibérer sur les diverses questions et dans lequel le personnel puisse, dans la même mesure que les entreprises, exercer de l'influence sur les décisions à prendre.

En exécution de cette décision, le Secrétariat de l'I. T. F. est chargé d'inviter le Bureau international du Travail à convoquer une conférence réunissant des représentants des gouvernements, des administrations et compagnies de chemins de fer et des organisations syndicales intéressées. Cette conférence aurait à déterminer quelles questions doivent en premier lieu être traitées par l'organisme dont l'institution est réclamée.

La sécurité.

Les thèses soutenues par le rapporteur, le camarade Bidégaray (France) et adoptées par la Conférence internationale du personnel des chemins de fer, tenue à Madrid sous les auspices de l'I. T. F. du 28 avril au 3 mai 1930, affirment qu'en «prenant le niveau de sécurité en Grande-Bretagne pour base, on peut dire que le degré de fréquence des accidents est élevé sur le continent européen et très élevé en Amérique».

Ce manque de sécurité est imputable à un ensemble complexe de causes:

Le maintien en état de fonctionnement impeccable de toutes les installations intéressant la sécurité à un degré quelconque, l'adaptation des installations à l'évolution du trafic et l'application des inventions laissent à désirer. On ne se montre pas toujours assez exigeant quant à la qualité des véhicules et des rails fournis par l'industrie privée. Il faut condamner l'exécution de travaux de revision et de réfection de la voie par des entrepreneurs. Aux services du mouvement des trains et de la surveillance de la voie, la quantité de personnel nécessaire est mesurée avec une trop grande parcimonie. Les passages à niveau sont insuffisamment protégés; la suppression des passages à niveau est poursuivie avec trop peu d'énergie. L'attelage automatique et le frein de voie contribueraient à éliminer un nombre considérable d'accidents du travail. Pour réduire à un minimum les risques de défaillances humaines, les salaires doivent être suffisants, le régime d'assurances sociales satisfaisant, la journée de travail rigoureusement limitée et l'instruction professionnelle poussée à un degré élevé.

Il faut recommander un remaniement du système d'enquête. Les organisations syndicales doivent participer aux enquêtes menées par la direction de l'entreprise ou au nom de celle-ci. En sus de l'enquête de la direction et de l'enquête judiciaire éventuelle, il y a lieu d'instituer un service d'enquête gouvernemental sur le modèle de celui du ministère des Transports de Grande-Bretagne.

Il faut réclamer la réorganisation des services de sécurité des entreprises et la participation effective des organisations syndicales à l'activité de ces services.

Enfin, il est demandé un remaniement des statistiques d'accidents à l'effet de les rendre plus exactes, plus instructives et internationalement comparables. Il est fait appel à la Commission des Communications et du Transit de la Société des Nations et au Bureau International du Travail de s'employer pour l'unification des méthodes d'élaboration des statistiques d'accidents de la circulation et d'accidents du travail dans les chemins de fer.

L'I. T. F. à Genève.

Première réunion de la Commission de l'attelage automatique.

Ce fut grâce aux démarches et efforts de l'I.T.F., que la Conférence internationale du Travail de 1928 décida de charger le Conseil d'administration du Bureau international du Travail de nommer une Commission chargée d'étudier la question de l'attelage automatique aux chemins de fer. La Commission devait être composée de 21 membres—7 membres pour chacun des trois groupes. L'I.T.F. réclama pour elle tous les sièges ouvriers. A la suite de démarches de l'Internationale chrétienne du personnel des chemins de fer, le nombre des sièges fut augmenté d'un pour chaque groupe, tandis que le Conseil d'administration décida de se faire représenter par trois de ses membres. Le groupe ouvrier du Conseil d'administration désigna pour siéger dans la Commission de l'attelage automatique le camarade Schürch de l'Union syndicale suisse qui avait, à la Conférence internationale du Travail de 1923, défendu les intérêts des cheminots et proposé une résolution aux termes de laquelle le Bureau international du Travail était chargé d'ouvrir une enquête sur la question de l'attelage automatique.

La Commission de l'attelage automatique s'est réunie pour la première fois le 2 juin 1930, à Genève. Si cette réunion n'a pas eu lieu plus tôt, c'est à cause de la résistance acharnée opposée par les administrations de chemins de fer contre toute immixtion dans une question dont elle considèrent que l'étude leur incombe particulièrement, résistance grâce à laquelle elles réussirent à obtenir de la Conférence internationale du Travail un certain délai pour terminer les études commencées au sein de l'Union internationale des chemins de fer. Ce délai avait toutefois été limité à deux ans.

Participaient à la session :

Représentants du Conseil d'administration. — Groupe gouvernemental : le comte de Altea (Espagne); Groupe patronal : Tzaut (Suisse); Groupe ouvrier : Schürch (Suisse).

Représentants des gouvernements. — Besser (Allemagne), Cardi (Italie), Colens (Belgique), Czapski (Pologne), Grimpet (France), Hunziker (Suisse), Onoye (Japon) et Simpson (Canada).

Représentants des employeurs. — Ackerman (Allemagne), Duchâtel (France), Ekman (Suède), Gomez Rojas (Espagne), Jenkin Jones (Grande-Bretagne), Lecoq (Belgique), de Tolnay (Hongrie) et Zehnder (Suisse).

Représentants des ouvriers. — Cramp (Grande-Bretagne), Nathans (Pays-Bas, secrétaire de la section des cheminots de l'I.T.F.), Forslund (Suède), Held (Suisse), Herrmann (Allemagne), Moltmaker (Pays-Bas, remplaçant Jarrigion, France), Schmidt (Allemagne, représentant de l'Internationale chrétienne des che-

minots) et Smeykal (Autriche, remplaçant Tallon, Canada).

Etaient présents en outre, M. Albert Thomas, directeur du Bureau International du Travail, de même que quelques fonctionnaires du Bureau, parmi lesquels le chef de la division de la prévention des accidents, l'ingénieur Ritzmann, et le chef du service des relations ouvrières, le camarade Staal. Fut désigné comme président le comte de Altea.

Les divergences d'opinion tournèrent surtout autour de la question de savoir si l'étude du problème était déjà suffisamment avancée pour prendre une décision. Les représentants patronaux prétendaient que non et réclamaient nouvellement le temps «nécessaire» pour terminer les études entreprises par l'Union internationale des chemins de fer. Ils ajoutaient d'ailleurs que ces études touchaient à leur fin.

Le groupe ouvrier défendit le point de vue que les publications du Bureau international du Travail, de même que celles des gouvernements du Japon, du Canada, des Etats-Unis et de l'I.T.F. prouvent ab-



solument que la question est mûre pour prendre une décision et que cette décision devra être affirmative. Le personnel des chemins de fer qui a le devoir d'éloigner des rails et d'entre les tampons, les victimes de l'attelage actuel, n'éprouve point le besoin de nouvelles statistiques pour savoir que les attelages actuels augmentent inutilement les dangers. Avec cela, le développement technique rend de jour en jour plus nécessaire de supprimer l'attelage à vis. Les travailleurs réclament par conséquent une décision de principe, immédiatement ou dans le délai le plus bref.

Le groupe patronal n'en voulut rien savoir et présenta un projet de résolution qui faisait droit aux désirs des travailleurs, en tant qu'il prévoyait des délais déterminés pour la terminaison des études préparatoires, mais qui d'autre part, laissait en suspens la question de principe. Les représentants patronaux allèrent en outre jusqu'à déclarer qu'ils ne

prendraient pas position *contre* l'introduction de l'attelage automatique.

Plusieurs membres du groupe gouvernemental défendirent le point de vue ouvrier. Le groupe en son ensemble estima cependant devoir encore accorder aux administrations et à l'Union internationale des chemins de fer la possibilité de terminer les études entreprises. Il fit par conséquent une proposition tendant à tenir «de plus tôt possible et en tout cas avant la fin de l'année» une nouvelle session de la Commission afin d'examiner le résultat des études des administrations.

Les représentants patronaux s'opposèrent également à cette proposition. Ils présentèrent une deuxième résolution contenant quelques concessions, mais ajoutèrent qu'après la fin des études, ils ne seraient pas immédiatement prêts à prendre une décision.

Après que des déclarations eussent été faites de la part des représentants des gouvernements, aussi bien que de celle du Bureau international du Travail, tendant à affirmer que la prochaine session arriverait à une décision de principe au sujet de la question de l'attelage automatique, le groupe ouvrier consentit à accorder un nouveau délai, bien que les administrations ne puissent y faire valoir aucun droit, le délai de deux ans fixé par la Conférence internationale du Travail de 1928 ayant expiré et la documentation ne manquant d'ailleurs pas. Pour terminer, le groupe ouvrier se déclara disposé à retirer ses propositions en faveur de la proposition gouvernementale, à condition que les administrations fassent la même chose. Les représentants des travailleurs firent aux directions un reproche de l'anxiété avec laquelle elles cherchent à préserver la question de l'attelage automatique de toute intervention d'autres personnes. Le personnel des chemins de fer a le droit moral de se protéger lui-même. S'il usait de ce droit en observant les prescriptions à la lettre, les chemins de fer se trouveraient après quelques heures dans une situation de désordre chaotique.

Le résultat des débats fut finalement l'adoption à l'unanimité de la résolution gouvernementale — les délégués patronaux ayant voté sous réserve. Nous la faisons suivre ici :

«La Commission,

Considérant qu'il résulte des renseignements donnés par ceux de ses membres faisant partie de l'Union internationale des chemins de fer, que celle-ci est sur le point de terminer les travaux statistiques entrepris en vue de l'étude approfondie de la question de la prévention des accidents d'attelage et notamment de l'emploi de l'attelage automatique;

Considérant qu'il est indispensable, à tous points de vue, que les conclusions de cette étude préliminaire soient d'abord connues;

Décide de s'ajourner et de tenir, le plus tôt possible et en tout cas avant le 31 janvier 1931, une réunion à laquelle

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

I.

La classification et le statut du personnel.

(Suite).

Norvège.

A l'exception de quelques petites lignes, les chemins de fer norvégiens sont tous de la propriété de l'Etat et exploités par celui-ci. Le statut du personnel des chemins de fer est le même que celui des fonctionnaires publics.

Les lois sur la situation des fonctionnaires règlent les conditions d'engagement et d'avancement, la formation professionnelle et le régime disciplinaire, la suspension du service, les licenciements, la mise à la retraite, les congés pour des buts spéciaux, les vacances annuelles, les indemnités de déménagement accordées en cas de mutation, les indemnités de voyage et de séjour, les pensions, l'assurance-maladie et accidents et les facilités accordées pour la tenue de service. Pour les agents non commissionnés, sont applicables en partie les dispositions des lois sur les fonctionnaires et en partie celles de la législation sociale générale.

Le droit d'engager de nouveaux agents repose entre les mains d'organes désignés à cet effet. Dans les grands arrondissements, ces organes sont composés du chef d'arrondissement, de l'ingénieur en chef, de l'inspecteur en chef et, le cas échéant, du chef de bureau. Dans les petits arrondissements, la direction générale désigne un fonctionnaire à côté du chef d'arrondissement. Des commissions spéciales fonctionnent pour le service de la construction de la voie; l'ingénieur en chef de l'arrondissement en cause et un fonctionnaire désigné par la direction générale y ont siège.

Les décisions sont prises à la majorité des voix; en cas de parité des votes, la voix du chef d'arrondissement, ou à défaut de celui-ci, de l'ingénieur en chef,

tranche la question. Des procès-verbaux sont dressés des délibérations. En cas de divergences d'opinion, des extraits des procès-verbaux doivent être soumis à l'autorité supérieure compétente.

Les salaires, indemnités et allocations sont fixés par le Parlement. Le barème actuel des salaires comprend :

a) une échelle de salaires pour le personnel des services administratifs et de l'exploitation. Les échelles 1 à 7 comprennent les fonctionnaires supérieurs (du directeur général aux chefs de service et chefs de bureau des sièges arrondissementaux); les échelles 8 à 21 groupent le reste du personnel (des ingénieurs en chef aux ouvriers des gares);

b) une échelle spéciale des traitements pour les chefs de gare;

c) une échelle de salaires pour les chargeurs de charbon et les nettoyeurs de locomotives;

d) une échelle spéciale pour les ouvriers des ateliers;

e) un barème des allocations supplémentaires.

P a y s - B a s .

Les chemins de fer Hollande sont en partie de la propriété de l'Etat et en partie de celle de compagnies privées, parmi lesquelles la société des chemins de fer hollandais est la principale. La société pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et celle des chemins de fer hollandais constituent ensemble une communauté de travail, portant le nom de Chemins de fer hollandais; elles sont administrées par une direction commune. Cette communauté de travail exploite la totalité du réseau des chemins de fer hollandais. La majorité des actions se trouve entre les mains de l'Etat qui désigne 6 des 11 membres du Conseil d'administration.

Le statut du personnel des chemins de fer hollandais a un caractère de droit privé. Les conditions de travail sont fixées par un règlement de service, élaboré pour la première fois en 1921 par une collaboration de la direction des chemins de fer, du ministre des Travaux publics et des organisations syndicales intéressées. Des modifications au règlement sont apportées comme règle générale au moyen de négociations entre la direction et les organisations syndicales. Elles sont soumises à l'approbation du ministre qui a également le droit d'apporter des changements de son propre chef. Les actes posés par le ministre des Travaux publics à l'égard des compagnies des chemins de fer ou de leur personnel peuvent être contrôlés et critiqués par le Parlement.

La législation relative aux fonctionnaires publics ne trouve aucune application au personnel des chemins de fer, à moins qu'il s'agisse de dispositions, empruntées au statut des fonctionnaires, incorporées par la voie régulière dans le règlement de service.

L'ensemble du personnel des chemins de fer est classé en 24 échelles de salaires

(les chefs de service sont placés dans l'échelle 24, les manœuvres dans l'échelle 1). La rétribution des agents des chemins de fer s'écarte assez du barème de rétribution des salariés de l'Etat.

P o l o g n e .

Le personnel des chemins de fer polonais se compose de trois groupes distincts, à savoir :

- agents commissionnés;
- aspirants à la fonction d'agents commissionnés;
- agents non commissionnés.

Les agents permanents du service de l'exploitation, de même que le personnel des services administratifs sont en général des agents commissionnés ou aspirants à ce grade. Les ouvriers des gares, de l'entretien de la voie, des ateliers (ouvriers spécialistes et manœuvres), de même que les stagiaires du service de l'exploitation et du service administratif sont des agents non commissionnés.

Le décret du 24 septembre 1926 sur la transformation des chemins de fer de l'Etat en une régie autonome, accorde au Conseil des ministres la faculté de régler, par voie de décret, le statut du personnel, la rétribution, l'entrée en jouissance de la retraite et la pension aux veuves et orphelins. Le Conseil des ministres en a profité jusqu'à présent pour rendre un décret sur le statut des agents des chemins de fer et un autre sur la pension de retraite des agents commissionnés et la pension à accorder aux veuves et orphelins, de même que sur l'indemnisation en cas d'accidents. La loi sur la rétribution des fonctionnaires est toujours applicable à l'ensemble des cheminots. Pour les agents non commissionnés, il y a un décret du président du 3 septembre 1926 réglant la pension de retraite, la pension des veuves et des orphelins, de même que la pension d'invalidité.

Le décret sur le statut des agents des chemins de fer fixe les conditions d'engagement, les droits et les devoirs des agents et règle les questions relatives au service militaire, au régime disciplinaire et à la résiliation du contrat de travail. On constate nettement dans le texte du statut qu'il est influencé, également pour les agents non commissionnés, par les principes applicables pour les fonctionnaires publics.

L'espéranto et le parti socialiste suédois.

Le parti socialiste suédois dont les Congrès se sont à maintes reprises prononcés en faveur de l'espéranto, vient à présent de traduire ses paroles par des actes, en commençant dans 15 journaux du parti ayant un tirage total d'environ 500.000 exemplaires des cours d'espéranto.

L'espéranto dans les écoles.

Depuis le mois d'avril dernier, l'espéranto est inscrit comme matière obligatoire au programme de l'école ménagère pour jeunes filles et de l'école professionnelle des typographes, toutes deux à Tokio.

A Barnan (Sibérie), l'espéranto est inscrit depuis le mois de mai dernier comme matière obligatoire au programme de toutes les écoles.

En Hollande, dix municipalités se sont déclarées disposées à inscrire, après les grandes vacances, l'espéranto comme matière facultative au programme de leurs écoles

l'Union internationale des chemins de fer serait priée d'envoyer un représentant pour faire connaître les conclusions dont il s'agit, avec toutes justifications utiles;

Etant bien entendu que, en attendant cette réunion, l'Union internationale des chemins de fer continuera ses travaux, en général, avec le maximum d'activité.»

Bien que nous eussions préféré évidemment que la présente réunion se prononce déjà en faveur de l'introduction de l'attelage automatique, nous estimons cependant que le résultat de cette première session de la Commission n'a pas été défavorable, lorsqu'on considère l'attitude nettement hostile des administrations. A présent celles-ci devront en tout cas terminer leurs études avant la prochaine session, si elles ne veulent pas courir le risque que l'examen de la question leur soit entièrement enlevé des mains.

Chez les employés des chemins de fer anglais.



A. G. WALKDEN.

Du 19 au 22 mai dernier, le 33^{ème} congrès de l'Association des employés des chemins de fer anglais s'est réuni à Llandudno.

Il est notoire que les travailleurs «en jaquette noire» sont des éléments difficiles à syndiquer et difficilement utilisables, tant pour l'activité syndicale proprement dite que dans les organisations de combat de la classe ou-

vière en général. Le milieu où ils sont nés, leur éducation, certains sentiments de caste font que ce groupe de travailleurs, pris en son ensemble, comprend difficilement la nécessité d'un groupement aussi uni que possible de tous les travailleurs et d'une collaboration étroite entre les travailleurs intellectuels et manuels. Même les faits les plus éloquents que l'on peut constater tous les jours: la prolétarisation progressante des catégories autrefois privilégiées, les conséquences de la rationalisation dans ses diverses formes, ne réussissent que lentement à briser la force des traditions.

L'Association des employés des chemins de fer anglais nous prouve par son exemple qu'il est possible de réussir par une direction énergique et consciencieuse — fut-ce au prix de longues années d'efforts — à faire triompher des conceptions plus exactes au sujet de la lutte à mener pour plus de bien-être. Elle nous montre comment il est possible de constituer, en dépit de toutes les résistances, une organisation syndicale solide.

Toutes les difficultés que l'on rencontre ailleurs dans le travail syndical parmi les employés, se faisaient également valoir au commencement en Grande-Bretagne. Il y avait aussi, à côté des autres difficultés, des divergences d'opinion et de conviction dans le domaine politique et religieux. Graduellement, les dirigeants de l'Association des employés ont réussi — sous la pression de menaces de grève — à obtenir de la part des compagnies, la reconnaissance de leur organisation. Ils ont réussi en outre à amener les membres à se prononcer pour l'adhésion au Congrès des trade-unions, au parti travailliste et à l'I.T.F. On peut donc dire qu'un contact avec l'ensemble du mouvement ouvrier a été établi à tous les égards. Jamais, l'Association des employés n'a manqué de répondre aux appels de secours qui lui furent adressés; toujours, elle a tenu à remplir son devoir dans la lutte de la classe ouvrière, dans quelque domaine que ce fût.

C'est ainsi qu'elle a mérité par ses propres efforts l'excellente réputation dont elle jouit au sein du Congrès des trade-

unions aussi bien que dans l'I.T.F. Cette activité alla de pair avec un renforcement incessant de la puissance du groupement syndical tendant à obtenir des avantages matériels pour les membres. Ces faits mettent fin, une fois pour toutes et de manière pratique, à l'affirmation que l'on entend souvent dans les milieux des fonctionnaires d'autres pays, disant que l'organisation syndicale des employés supérieurs des chemins de fer ne peut être réalisée que d'une manière autonome, séparée du reste du mouvement ouvrier, ce par quoi on entend presque toujours hostile au mouvement ouvrier.

L'Association des employés des chemins de fer anglais comptait, le 31 décembre 1929, 54.347 adhérents. Ce chiffre avait monté fin avril, à environ 56.000, accusant depuis fin 1927 un progrès de près de 6.000 membres. Ce progrès est d'autant plus remarquable que les tendances d'économie des compagnies des chemins de fer ont comme résultat de diminuer chaque année les effectifs totaux du personnel.

La fortune de l'organisation s'élève à présent — et cela après les énormes sacrifices exigés par la grève de 1926 — à plus de £ 194.000, soit plus de 3 livres 1/2 par adhérent.

L'organisation a tout droit d'être fière du fait que la grande majorité de ses membres a contribué individuellement, en dépit des difficultés créées par la loi réactionnaire de 1926 sur les syndicats, à la caisse des élections, créée par le parti travailliste et par l'Association lors des dernières élections. 17 membres de l'Association avaient été désignés comme candidats; 9 furent élus, dont le président Gill, le secrétaire général Walkden, le secrétaire général adjoint Lathan et le trésorier Townend. Il y a, au total, 20 cheminots siégeant au Parlement anglais (l'Union nationale des cheminots y ayant 11 membres). Les membres irlandais sont restés fidèles à l'Association, même après l'indépendance de l'Irlande; trois d'entre eux sont membres du Parlement irlandais.

L'élection des principaux permanents syndicaux au Parlement et les difficultés auxquelles ces élections donnent lieu suivant l'avis de certains membres, furent l'objet d'amples délibérations au congrès, pour autant évidemment qu'on peut parler d'amples lorsque le temps accordé aux orateurs est non seulement si strictement limité, mais encore si court selon nos conceptions continentales: par exemple, 5 minutes pour un discours, 3 minutes de réplique etc. Ces temps sont fixés séparément par une Commission spéciale pour chaque sujet à examiner par le congrès.

Le résultat des débats fut le rejet, par une majorité écrasante, de toutes les propositions tendant à limiter le droit des permanents d'accepter des fonctions comme membres du Parlement, et même des propositions visant à la création d'une commission d'enquête sur la question. Les congressistes se déclarèrent satisfaits par l'affirmation du Comité que le fonctionnement de l'organisation était assuré et ils firent confiance aux dirigeants qui déclara-

rent que, le cas échéant, si la nécessité s'en faisait sentir, ils ne manqueraient pas de faire eux-mêmes des propositions dans ce sens.

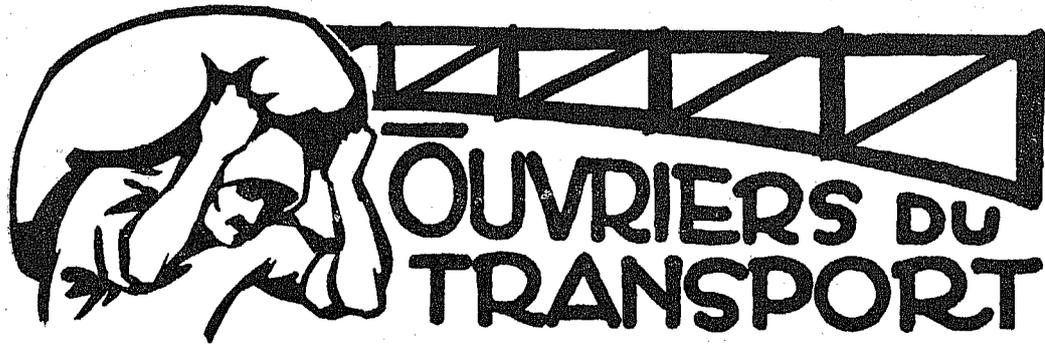
Un des plus importants points de l'ordre du jour (qui ne comportait pas moins de 210 questions) avait trait à l'action à entamer, après l'expiration du contrat collectif en vigueur, pour une amélioration des conditions de travail des employés.

Un membre communiste fut rayé, parce qu'il avait publié en dehors de l'organisation, c'est-à-dire dans un journal communiste, un article dont la portée était estimée blessante pour le secrétaire général, et parce qu'il refusait de retirer ses affirmations. Le principal grief contre ce membre était le fait qu'il n'avait pas proclamé ses vues dans l'organisation même, en se déclarant disposé d'avance à se soumettre à la décision qui aurait été prise à leur sujet après examen de la question.

Le congrès se prononça pour un droit de co-gestion du personnel des chemins de fer en ce qui concerne l'application des mesures de rationalisation. Il décida en outre de poursuivre l'action pour une amélioration du régime des retraites et pour obtenir une assimilation des traitements des employés et des employées. Il faut savoir que, de plus en plus, les administrations procèdent à l'engagement d'éléments féminins qu'elles payent moins que les employés masculins. Une représentante des membres féminins, qui sont au nombre d'environ 5.000, fut élue au Comité Exécutif.

Étaient présents au congrès un total de 495 délégués. L'Association des employés estime qu'il est une partie de sa tâche d'éducation ouvrière de s'employer pour que le nombre de délégués à ses congrès annuels soit aussi élevé que possible. Les congrès se réunissent toujours dans des villes d'eau ou des stations climatiques, ce qui fait que la réunion a également un caractère d'agrément et contribue en telle sorte à créer entre les membres des liens d'amitié personnels. L'organisation estime que la participation d'un grand nombre de délégués à l'examen des points de l'ordre du jour, aussi bien pendant, qu'avant et après le congrès dans des réunions locales, tend à stimuler l'intérêt de la part des membres pour la vie syndicale et favorise la formation de militants actifs et convaincus.

Il est certainement un fait que le nombre des membres de l'Association des employés qui participent à la lutte de la classe ouvrière de Grande-Bretagne et d'Irlande, est remarquablement grand dans tous les domaines: mouvement syndical, activité politique, éducation ouvrière, sports etc. Il était curieux et typique de noter qu'après que le représentant de l'I.T.F. eût parlé au congrès et offert un drapeau de l'I.T.F., les paroles traditionnelles de remerciement furent prononcées en espéranto par le membre féminin du Comité Exécutif qu'on venait d'élire et que le délégué qui, également selon les traditions, appuyait sa motion, était le dirigeant de la section



Salaires d'ouvriers des transports à Buenos-Aires.

Un rapport publié en date du 21 janvier 1930 par le ministère du Travail d'Argentine, nous donne quelques chiffres comparatifs intéressants sur les salaires moyens payés dans environ 2.900 métiers et industries diverses de la ville de Buenos-Aires.

Les chiffres sont basés sur des renseignements recueillis en 1928 et corrigés à la lumière de modifications constatées en 1929 par les inspecteurs du travail dans les usines. Ils s'appliquent à un total de 121.598 salariés (87.392 hommes, 26.656 femmes et 7.550 mineurs sous l'âge de 18 ans), chiffre qui correspond à peu près à 15 % du nombre total et est, par conséquent, suffisamment grand pour permettre des conclusions relativement exactes.

Le tableau ci-dessous indique les taux de salaires des travailleurs auxquels s'étendait l'enquête en cause, pour autant que leur travail se rattache à l'industrie des transports. Les salaires sont exprimés en pesos papier (en 1929, un peso équivalait à env. 10 frs. fr.)

Taux moyens de salaires dans la ville de Buenos-Aires.

Fonctions.	Par jour Pesos	Par mois Pesos
Chef d'écurie		160.—
Garçon d'écurie	5.60	141.66
Aiguilleur (tramways).	4.58	
Chef-camionneur.		185.—
Camionneur	6.46	147.89
Aide-camionneur.	2.93	74.55
Conducteur de camion automobile.	7.85	179.15
Conducteur d'autobus.	7.83	
Aide-conducteur d'autobus	3.89	90.—
Cocher		134.25
Préposé aux chevaux de longe.		140.—

britannique de l'Internationale sportive ouvrière qui termina son discours par le salut socialiste «Freundschaft»

Ce congrès a une fois de plus confirmé le fait que cette organisation de fonctionnaires de chemins de fer occupe une place de premier rang dans la lutte de la classe ouvrière et que l'I.T.F. a tout lieu d'être fière de pouvoir la compter parmi ses adhérents.

	Par jour Pesos	Par mois Pesos
Gardien de camions		101.66
Déménageur	5.55	123.88
Graisneur	5.85	146.51
Inspecteur d'arrimage.		353.33
Chef d'équipe d'arrimeurs de 1ère classe	15.—	
Chef d'équipe d'arrimeurs de 2ème classe	11.88	
Chef d'équipe de dockers		220.38
Docker	8.—	
Chargeur de charbon	9.—	
Chargeur de céréales	12.—	
Chef de garage		185.—
Dirigeant de garage		186.67
Receveur d'autobus.	5.47	
Conducteur de grue	7.79	193.72
Patron sur allège		229.—
Matelot sur allège.		180.—
Nettoyeur d'automobiles	5.95	134.82
Nettoyeur d'autobus	5.30	161.25
Nettoyeur de tramways	4.43	
Chef déménageur		202.—
Monteur de bandages pneumatiques	5.79	
Aide-monteur de bandages pneumatiques	5.49	
Contrôleur d'autobus	6.65	190.—
Livreur	4.73	132.—
Contrôleur de tramways.	5.62	
Ouvriers des magasins	5.92	139.35
Wattman	5.23	
Receveur de tramways	5.16	

Il est intéressant d'examiner la proportion entre ces salaires et ceux payés dans d'autres branches de l'industrie. Le salaire moyen pour des ouvriers spécialisés (c'est-à-dire des hommes qui ont appris un métier et qui l'exercent) était pendant les années 1928 et 1929 de 6.65 pesos par jour, tandis que celui touché par les manœuvres était de 4.45 pesos. Les taux moyens payés aux femmes étaient de respectivement 4.05 et 3.50 pour les ouvrières spécialisées et les manœuvres. Pour les mineurs sous 18 ans, les salaires étaient de 1.90, pour les jeunes gens et de 1.95 pour les jeunes filles. Afin de permettre des comparaisons, nous faisons suivre ci-dessous les salaires d'une série d'emplois que l'on peut retrouver dans tous les pays:

	Par jour	Par mois
Charpentier-chef.	11.48	287.48
Charpentier	7.31	203.40
Menuisier	8.07	
Ebéniste	8.48	
Tonnelier	7.06	
Ajusteur	7.08	
Chaudronnier.	8.—	
Monteur	9.02	258.20
Electricien.	7.52	237.67
Chef-maçon	10.26	242.24
Maçon	7.50	174.23

Les salaires des employés des bureaux offrent les plus grandes difficultés pour une comparaison. L'analyse suivante des revenus mensuels de 1.876 employés donnera cependant une image assez nette de leur situation.

Traitement par mois (en pesos)	Nombre d'employés
100 ou moins (pour les adultes)	221
100 " " (" " mineurs)	16
101 à 150 " " " " " "	339
151 à 200	470
201 à 250	312
251 à 300	163
301 à 350	106
351 à 400	95
401 à 500	77
501 à 600	26
601 à 700	19
701 à 800	12
801 à 900	—
901 à 1000	14
Au-dessus de 1000	6

Il est intéressant de constater que la tendance générale des salaires suit un mouvement légèrement ascensionnel. Le salaire moyen d'un ouvrier spécialisé masculin était en 1929 à peu près de 2 %, et celui des ouvrières spécialisés à peu près de 1 %, supérieur aux taux payés en 1922. Ceci ne s'applique pas évidemment à des cas individuels qui, bien souvent, montrent des écarts dans une direction ou dans l'autre. Le salaire moyen des camionneurs augmenta, par exemple, pendant la période sus-visée de 4.96 à 6.46 pesos par jour et celui des dockers de 7 à 8 pesos, tandis que le salaire des wattmen baissa de 5.66 à 5.16 pesos.

(à suivre).

Le Parlement suédois adopte la Convention sur la protection des ouvriers des ports et docks.

Aussi bien le Sénat que la Chambre du Parlement suédois ont adopté le projet de loi du gouvernement portant ratification du projet de convention voté par la Conférence internationale du Travail de 1929 pour la protection des ouvriers des ports et docks.

Le Sénat vota le projet par une grande majorité; la Chambre l'adopta sans recourir au vote. Au Sénat la résistance des employeurs fut particulièrement acharnée, ce qui donna lieu au camarade Lindley de les attaquer avec énergie. La ratification officielle ne se fera plus attendre longtemps à présent.

La réunion du Comité permanent de la circulation routière, tenue à la Haye le 23 mai et jours suivants.

par A. HENDERSON,

Représentant de la Fédération Internationale des Transports.

A la demande du secrétariat de l'I.T.F. j'ai assisté en qualité de représentant de cette Internationale, à la session du Comité permanent de la circulation routière, dépendant de la Commission des communications et du transit de la Société des Nations, tenue à la Haye au Palais des Comtes, le 23 mai et jours suivants.

Mon compte-rendu gagnera en clarté, si je commence par exposer que la Commission consultative de la section des conducteurs d'automobiles de l'I.T.F. a adopté un programme de revendications réclamant des réglementations internationales, en ce qui concerne :

1° Les signaux à employer sur la route, c'est-à-dire les signaux à employer par les agents réglant la circulation et les signaux de manœuvres à faire par les automobilistes.

2° La signalisation routière, c'est-à-dire les signaux à placer le long de la route pour diriger le trafic.

Les propositions de l'I.T.F. tendaient à diviser les signaux en 3 catégories et à se conformer pour le reste aux propositions faites par le Comité de la circulation routière. Il s'agissait de la répartition suivante :

signaux de danger ou de prudence — de forme triangulaire; signaux d'orientation — de forme rectangulaire; signaux d'interdiction — de forme ronde.

On demandait aussi que les couleurs aient autant que possible un sens déterminé, à savoir :

rouge : danger,
jaune : attention,
vert : passage libre.

Tout en n'ayant pas encore fait de propositions définitives sur la question du placement, de la hauteur et de la grandeur des signaux, nous désirons que ces questions soient également l'objet de conventions internationales.

3° L'équipement et le fonctionnement des véhicules :

particulièrement en ce qui concerne les freins, l'éclairage et l'équipement général assurant une conduite efficace et, autant que possible, l'absence de bruit, la protection contre les intempéries, des systèmes de prévention contre le retour du moteur, l'équipement des véhicules d'extincteurs d'incendie et de miroirs rétroviseurs.

4° Conditions à poser aux conducteurs en ce qui concerne leurs aptitudes physiques, leur âge et leurs capacités de conduite.

Contrôle de la formation des chauffeurs et de la délivrance des permis.

Limitation des heures de travail excessives et introduction d'un système établissant un maximum pour la durée du travail, basé sur une unité journalière ou hebdomadaire.

Ce programme avait été envoyé par le secrétariat de l'I.T.F. sous forme de mémoire, à la Commission des communications et du transit de la Société des Nations et avait été transmis par celle-ci à l'examen du Comité de la circulation routière.

L'ordre du jour de la réunion était assez long et la majorité des points ne nous intéressaient pas de façon immédiate. Afin que mon compte-rendu soit complet, j'en ferai néanmoins mention.

1° *Taxes sur les véhicules automobiles étrangers.*

Le Comité a examiné un projet de convention qui prévoit un accord international et plus d'uniformité dans la base des taxes à percevoir sur les véhicules étrangers. Des amendements à ce projet furent présentés. Si le Comité fiscal accepte le projet amendé, il sera soumis ensuite à une Conférence diplomatique.

2° *Signalisation routière.*

Le Comité a émis l'avis que pour arriver à un système de signalisation internationale, il serait nécessaire de réaliser des conventions entre les gouvernements intéressés. Le président du Comité fut chargé de préparer, d'accord avec le président de la Commission du transit, un projet de convention qui sera soumis à l'examen d'une Conférence diplomatique.

3° *Communications intéressant la Société des Nations en temps de crise.*

Le Comité a adopté des résolutions relatives à la circulation de véhicules automobiles effectuant des transports intéressant le fonctionnement de la Société des Nations en temps de crise.

4° *Etablissement de postes de secours sur les routes.*

Le Comité a pris connaissance du développement de l'organisation des postes de secours sur les routes et des communications téléphoniques établies à cette intention. En considération de l'importance de ce genre de services, les membres du Comité ont été invités à communiquer au secrétariat tous renseignements utiles dont ils pourront disposer à ce sujet.

5° *Visas aux frontières sur les documents relatifs à la circulation internationale.*

L'Assemblée prit connaissance des réponses reçues des gouvernements au questionnaire établi par le Comité d'experts douaniers. Il a été constaté que dans de nombreux cas, les facilités de-

mandées dans l'intérêt du trafic international ont été consenties. Il fut décidé par conséquent de prier les gouvernements intéressés de vouloir mettre en application toutes les facilités qu'ils se sont déclarés prêts à accorder.

6° *Régime du triptique.*

Les réponses envoyées par différents gouvernements au questionnaire relatif au régime du triptique furent examinées. Le Comité adopta la recommandation que le bénéfice du triptique ne pourra pas être accordé à des personnes ayant un domicile dans le pays où le véhicule est introduit temporairement. A ce sujet, des définitions furent données de ce qu'il faut entendre par domicile. Il fut décidé de transmettre la recommandation susvisée à tous les gouvernements intéressés en leur demandant de vouloir faire connaître s'ils seraient disposés à appliquer les règles qui y sont énoncées.

Après avoir examiné une lettre du Touring Club d'Allemagne, le Comité a émis l'opinion qu'il serait souhaitable que dans les cas où un triptique est perdu ou n'a pas reçu de visa de sortie, les autorités douanières du pays intéressé acceptent un certificat de l'autorité douanière du pays d'immatriculation du véhicule.

7° *Projet de convention sur le régime international des transports automobiles commerciaux.*

Le secrétariat avait préparé un avant-projet de convention pour faciliter les transports automobiles commerciaux. Ce projet fut examiné et amendé et sera proposé comme une base de discussion à l'examen d'une Conférence diplomatique.

8° *Priorité de passage.*

Le Comité a constaté, en examinant les dispositions en vigueur dans les différents pays en ce qui concerne la priorité de passage, que ces dispositions répondaient à des conceptions très différentes. Il a reconnu qu'une règle de priorité absolue pour le trafic venant sur la droite apporterait quelquefois des entraves sérieuses à la circulation et que, par conséquent, il faudrait établir une règle de priorité en faveur des routes à grand trafic. Dans ce cas, l'approche d'une voie principale devrait être indiquée sur la voie secondaire par un signe spécial avertissant l'automobiliste qu'il doit céder le passage aux véhicules circulant sur la route principale.

9° *Entrée en vigueur de la convention de 1926.*

Ayant constaté la différence entre les dates de l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1926 dans différents pays, le Comité a estimé désirable de faire les recommandations suivantes :

(a) aux gouvernements des Etats dans le territoire desquels la Convention de 1926 est en vigueur, de reconnaître pendant une période de deux années à dater

du 24 octobre 1930, le certificat international de route délivré par les Etats qui ont ratifié cette Convention, sans qu'elle soit encore en vigueur dans le territoire de ces derniers Etats;

b) aux gouvernements des Etats ayant ratifié la Convention de 1926, sans que cette Convention soit déjà en vigueur dans leurs territoires, de reconnaître, dès le 24 octobre 1930, les nouveaux permis et certificats prévus par la Convention de 1926 et délivrés par les Etats dans le territoire desquels ladite Convention sera en vigueur.»

10° Propositions de la Fédération internationale des Transports comportant les revendications des conducteurs d'automobiles.

Ce point était peut-être le plus important à notre point de vue. Certains membres du Comité estimaient, pour commencer, que ce programme n'entraînait pas dans la compétence du Comité. J'eus alors la possibilité de démontrer : 1° que certaines des questions traitées dans notre programme faisaient déjà l'objet de législations dans certains pays; 2° que d'autres questions se trouvaient en ce moment en discussion dans des assemblées législatives et 3° que dans d'autres industries, des questions du même genre étaient considérées comme pouvant faire l'objet de conventions internationales adoptées par des Conférences internationales du Travail. Comme suite à mon intervention, le Comité décida, après délibération, de prier la Commission du transit d'examiner quelle procédure pourrait être suivie pour l'étude des questions soulevées par nous et de spécifier notamment, quelles questions devraient être considérées comme de la compétence du Comité permanent de la circulation routière.

11° Résolutions adoptées par le 5ème congrès de la Chambre de Commerce internationale.

Le Comité prit acte des résolutions adoptées par le congrès sus-visé.

12° Passages à niveau.

Le Comité prit connaissance de la décision prise par l'Union internationale des chemins de fer relativement à l'unification internationale des signaux d'avertissement à placer au voisinage des passages à niveau non gardés. L'assemblée saisit l'occasion pour discuter la question générale des passages à niveau et adopta une résolution invitant la Commission des communications et du transit à prendre aussi rapidement que possible des mesures à l'effet d'amener les différents pays à adopter des programmes progressistes comportant la suppression des passages à niveau non gardés, à commencer par ceux qui présentent le plus de dangers.

13° La sécurité des piétons.

Le Comité prit connaissance des renseignements recueillis par le secrétariat

par rapport aux mesures existant dans différents pays en vue de la sécurité des piétons aux croisements de rues à trafic intense. Il émit l'opinion que ce problème est très important et qu'il serait extrêmement utile de recueillir des renseignements détaillés sur les mesures adoptées dans les grands centres de tous

les pays. Le Comité chargea par conséquent le secrétariat de recueillir une documentation relative aux principales grandes villes pour lesquelles de pareilles informations font encore défaut et de présenter une étude systématique sur la question à une session ultérieure du Comité.

MAGRINI

Magrini exit.

«Mon action syndicale est libre, fière et indépendante. Aucun lien ne m'est imposé ni par des règlements, ni par des interventions de l'Etat, ni par des préoccupations démagogiques ou de popularité intérieure, ni par des compromis quelconques avec les employeurs. Loin de moi l'idée de faire ici la comparaison avec d'autres pays. Du haut de cette tribune, je déclare professer le plus strict respect à l'égard de l'organisation de tous les pays. Mais je revendique le droit de réclamer le respect dû à mon organisation, le respect dû à la foi, à la conscience, à l'indépendance avec lesquelles nous accomplissons notre devoir envers les marins de l'Italie.»

Telles sont les phrases à effet prononcées par le fasciste Magrini, délégué ouvrier italien à la XIIIème Conférence internationale du Travail, dans le discours qu'il fit au sujet de la contestation par le groupe ouvrier de la validité de son mandat. Ceux qui entendirent ces affirmations fanfaronnées ne songèrent guère à les prendre au sérieux ou à y attacher beaucoup d'importance. A présent cependant, nous nous demandons si Magrini parla ainsi pour se protéger d'un danger imminent, car tout le monde savait qu'il n'était pas dans les bonnes grâces des armateurs. Cherchait-il un appui moral à l'étranger? C'est là une chose que le régime fasciste ne pardonne pas.

En effet, le 5 avril dernier, la presse italienne a publié le communiqué officiel suivant : «Le député Magrini a, pour des motifs personnels, résigné ses fonctions de président de la Fédération nationale fasciste des gens de mer et du personnel de l'aviation. Sa démission a été acceptée.»

S'agissait-il de «motifs personnels» dans la démission de Magrini? Nous citons du discours dont il est question plus haut, les phrases suivantes : «J'ai déposé au secrétariat de la Conférence une documentation complète relative au différend survenu entre la Confédération maritime et les armateurs, au sujet de la grave question du traitement économique des gens de mer de toutes catégories, portée au mois de janvier de l'année dernière devant la Magistrature du Travail.

Eh bien, quiconque examinera ce dossier, y trouvera la preuve lumineuse d'une défense pleine et entière du droit des marins. En effet, la sentence de la

Magistrature, rendue non pas à titre d'arbitrage mais à titre de véritable jugement, a fait complètement droit à toutes nos requêtes.»

Depuis que les fascistes se sont emparés en 1925 de leur Fédération, les marins italiens ont eu à subir toutes espèces de vexations et d'avilissements. En 1927 la situation était devenue telle que les dirigeants de l'organisation fasciste se virent obligés de faire quelque chose pour mettre un frein aux exigences des armateurs. On entama des pourparlers, mais il fut impossible de réaliser un accord malgré l'intervention du ministre des Corporations. Le litige fut porté devant la Magistrature du Travail. Celle-ci rendit en janvier 1928 un jugement qui ratifiait les avilissements déjà apportés aux conditions de travail, mais spécifiait que la situation de fait alors en vigueur, le resterait jusqu'à la conclusion de nouveaux accords. La victoire ne fut donc pas aussi complète que Magrini voulait bien le faire paraître.

Depuis quelques mois, une légère crise s'étant fait sentir dans la navigation italienne, les sociétés de navigation n'ont pas manqué de saisir ce prétexte pour demander de nouveaux avilissements aux conditions de travail de leurs salariés. Devant l'état d'exaspération et de misère où se trouvent les marins, les dirigeants de la Fédération des marins ont estimé devoir résister aux exigences patronales et, à la demande même du ministre des Corporations, la Magistrature du Travail a dû intervenir une fois de plus. Magrini a défendu devant cette cour les intérêts des marins. Son intervention fut si vigoureuse et énergique qu'on la considéra en «haut lieu» comme étant imprégnée de l'esprit de la lutte des classes! C'était le 29 mars que Magrini lança, devant la Magistrature du Travail, ses attaques contre les armateurs. La séance de ce jour se termina par un renvoi de la discussion au 9 avril. Le 4 avril, l'on apprit la démission de Magrini et l'examen du litige fut différé *sine die*.

Le communiqué annonçant la démission de Magrini, ajoutait que le député Begnotti, avait été désigné, par décret ministériel, pour occuper le poste vacant. Begnotti, secrétaire de l'Union des syndicats de la Province de Milan est origi-

naire de Brescia; il n'a jamais vu la mer mais, par contre, il jouit de la confiance absolue du secrétaire du parti fasciste Augusto Turati, son concitoyen. Le sous-secrétaire d'Etat au ministère des Corporations, Alfieri, s'est rendu en personne à Gênes pour installer Begnotti dans ses nouvelles fonctions. Les journaux nous informent que le député Alfieri a prononcé un bref discours dans lequel il a fait ressortir que «sa présence au moment où le président entre en fonctions démontre le vif intérêt que le gouvernement porte aux gens de mer». Parlant de la récente «relève de la garde» (la substitution de Magrini), il déclara que les interprétations qui en avaient été données étaient «erronées et tendancieuses».

Quoiqu'il en soit, le 9 avril est passé depuis longtemps et la Magistrature du Travail ne s'est plus préoccupée de reprendre l'examen du litige qui lui avait été soumis.

Les heures de travail à bord.

par J. HENSON,

président de la section des gens de mer de l'I. T. F.

L'argument allégué le plus souvent par les armateurs lorsque les marins demandent l'introduction de la semaine de 48 heures est celui disant que s'ils faisaient droit à une pareille demande, les frais de sa mise en vigueur seraient tels que la navigation maritime en serait ruinée et qu'au lieu d'augmenter les possibilités d'emploi pour les marins, les dépenses seraient majorées à un tel point que les navires devraient être désarmés, ce qui augmenterait encore le nombre des chômeurs.

Avant de soumettre à un examen cette affirmation de la part des armateurs, nous exposerons quelle est la situation du travailleur maritime comparée à celle du travailleur terrien.

Le marin est soumis plus que tout autre travailleur, au contrôle légal exercé en vertu du Code maritime de son pays. Aucune loi cependant, sauf celle de France, ne contient des dispositions réglant les heures de travail à la mer. C'est ainsi qu'après avoir signé son contrat d'engagement, le marin peut être appelé, une fois en mer, si le capitaine considère qu'il y a «nécessité», à faire des journées de 24 heures, sans avoir le moindre droit à un paiement supplémentaire au-dessus de la solde pour laquelle il a été enrôlé. S'il refuse d'effectuer ce travail, son méfait peut être inscrit au livre de loch ou il peut être traduit devant un tribunal qui peut confisquer son salaire ou le condamner à la prison, tandis que le capitaine peut en outre inscrire la punition dans son livret de marin et compromettre ainsi ses chances de trouver à s'employer ailleurs.

La vérité nous oblige cependant d'ajouter que l'on conclut dans certains pays des contrats collectifs entre marins et armateurs qui spécifient que pour le travail effectué en sus d'un certain nombre d'heures, un paiement supplémentaire est dû et que les marins ont droit à un congé annuel. Toutefois, dans des cas d'urgence, on passe sur toutes ces prescriptions et, comme il n'existe aucune définition de ce que c'est qu'un «cas d'urgence», c'est au capitaine seul qu'il appartient de trancher cette question.

Les marins de tous les pays ont toujours été traités moins bien que les autres travailleurs. Longues heures de travail, maigre salaire, nourriture souvent insuffisante, logement indigne d'être humains, traitement médical insuffisant en cas de maladie ou d'accident à la mer, danger d'être arrêté en se rendant à terre sans permission, confiscation d'un salaire durement gagné, voilà tout ce qui fut leur sort dans la vie. Après des années de service, souvent auprès d'une même société, la vieillesse vient et on les délaisse pour prendre des hommes plus jeunes. Ne touchant pas de retraite de la part de l'armateur et n'ayant pas droit à la pension de vieillesse de l'Etat, tout ce que les vieux marins peuvent faire, c'est mendier de l'aide auprès de leur famille ou de leurs amis ou aller finir leurs jours à l'hospice.

Toutefois, les marins se sont groupés nationalement et internationalement à l'effet d'obtenir des améliorations de leurs conditions et dans les pays où leurs syndicats sont devenus puissants, ils ont réussi à arracher de haute lutte des concessions aux armateurs.

Avant la guerre mondiale de 1914, après la lutte des marins de Grande-Bretagne de 1911, le mouvement syndical gagnait en puissance dans tous les pays, par la constitution de fédérations natio-

nales et internationales, causant un sérieux désarroi parmi les armateurs. Par l'organe de la Fédération internationale des transports, les marins exigèrent l'internationalisation des taux de leurs salaires et de meilleures conditions de travail et de logement et les armateurs se virent contraints à contre-cœur de faire des concessions.

Survint la guerre, et les marins du monde entier qui étaient en train d'apprendre la valeur d'une collaboration internationale contre leur ennemi commun, furent partagés en différents camps : les alliés, leurs ennemis et les neutres. On nourrissait la haine et la Fédération internationale des Transports, subissant le même sort que les autres Internationales, se trouvait dans l'impossibilité de fonctionner.

Pendant la période allant de 1914 à 1918, les marins étaient fort recherchés et ils auraient pu toucher n'importe quel salaire. Leurs demandes étaient cependant trop modestes, quelle que fut leur nationalité, et les majorations de salaire qu'on leur accorda en rechignant, suffisaient à peine pour couvrir le renchérissement de la vie. En ce qui concerne l'allocation de vie chère accordée en Grande-Bretagne, ce relèvement était payé par l'Etat. Les armateurs pour leur part cependant, n'hésitèrent pas à exploiter le plus possible — particulièrement pendant la période de guerre — à leur profit les besoins de la nation. Les taux des frets furent majorés énormément; les compagnies de navigation payèrent de grands dividendes, émirent de nouvelles actions et réunirent de fortes réserves. Pendant l'année 1915, les armateurs dont les bâtiments n'avaient pas été réquisitionnés par la marine de guerre touchèrent d'énormes bénéfices ainsi que l'indique le tableau ci-dessous des taux des frets :

	Janvier 1915	Décembre 1915
De Cardiff à Port Said	sh. 30/-	sh. 68/9
„ „ „ Marseille	„ 21/-	„ 58/-
„ „ „ Lisbonne	„ 14/6	„ 32/6
„ „ „ Gibraltar	„ 18/-	„ 31/-
„ „ „ La Plata	„ 17/6	„ 40/-
De Bombay au Royaume-Uni	„ 23/6	„ 105/-
Des ports du Golfe du Mexique au „ „	„ 98/-	„ 200/-
De Rio de la Plata au „ „	„ 60/-	„ 120/-
De San Lorenzo au „ „	„ 50/-	„ 120/-

Au début de 1915, le fret de Cardiff à Port-Saïd était de 6 sh. 4 d. par tonne. Un périodique financier anglais «The Statist», estima que les bénéfices nets des armateurs anglais avaient monté de 20 millions de livres en 1913 à 250 millions de livres à la fin de 1915. Encore que les armateurs eussent à payer 50 % du surplus des bénéfices pour frais de guerre,

il leur restait le bénéfice modeste de 575 % du chiffre de 1913, bénéfice qui avait été réalisé non seulement sur les besoins de la nation, mais encore aux dépens des travailleurs de la mer, risquant leur vie dans une lutte dure et pénible contre les tempêtes et autres dangers.

(à suivre).