

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**

A cause des vacances, nous faisons paraître à présent un numéro combiné de 16 pages.

SOMMAIRE:

Le Congrès de la F. S. I.	74
L'I.T.F. à l'Exposition internationale de Transport et de Tourisme à Poznan	80
Les résolutions adoptées par le Congrès de la F. S. I. à Stockholm . . .	86
Cheminsots: La lutte des cheminots autrichiens (II)	76
La sécurité au service de la voie .	77
Les délibérations patronales de Madrid	78
Lettre de Bulgarie	79
Rigueurs judiciaires contre les mécaniciens belges	79
Les salaires des cheminots argentins .	82
Dockers: Les ports maritimes d'Europe occidentale (I)	83
Automobilisme: Une mesure originale des conducteurs d'automobiles polonais	84
La tenue de service des conducteurs d'automobiles	85
Tramways: L'importance des transports des tramways allemands . .	85
Gens de mer: Les heures de travail à bord	78
Salaires de marins à Buenos-Aires .	88
Esperanto	88

Le vol au-dessus de Milan.

Acette place d'honneur, nous publions le portrait du vaillant aviateur Bassanesi qui, vendredi le 11 juillet 1930, a survolé Milan, et y a lancé des dizaines de mille manifestes anti-fascistes. Ces manifestes qui furent ramassés par la population milanaise, particulièrement par les travailleurs qui rentraient déjeuner chez eux, ont suscité de l'excitation et de l'enthousiasme, d'abord dans la ville même et ensuite dans le pays entier. La

visite de l'avion fut tout à fait inattendue. Il y a à Milan un grand aérodrome militaire et beaucoup d'artillerie anti-aérienne; toutefois, personne ne s'attendait à un pareil coup de main et on ne réussit pas par conséquent à descendre l'avion.

Trois machines militaires de chasse se lancèrent à sa poursuite, mais elles avaient trop de retard pour pouvoir empêcher l'aviateur de traverser la frontière suisse. Gêné par un brouillard intense, Bassanesi alla se heurter contre un rocher, dans les environs de Andermatt. Il fit une chute et fut gravement blessé. La machine est perdue.

Nous adressons au courageux pilote nos félicitations pour son bel exploit et formons des vœux pour son prompt rétablissement.

Cette pacifique attaque aérienne a déterminé en Italie une double répercussion. D'une part, les classes laborieuses qui n'ont pas passé au fascisme, ont repris courage; d'autre part, le fascisme commence à comprendre que sa dictature



touche à sa fin. La police n'a réussi à mettre la main que sur un nombre minime de manifestes. Il y eut de véritables combats dans les rues, parce que les passants qui avaient ramassé des feuilles volantes, refusaient de les remettre à la police. Le préfet de la police de Milan a été relevé de ses fonctions. L'aérodrome doit à présent être nuit et jour sur le qui-vive, afin de prévenir une répétition! Ceci prouve combien le fascisme craint un mouvement subversif du peuple italien opprimé.

La liberté est en marche. Rien ne l'arrêtera plus!

Le Congrès de la F.S.I.

La F.S.I. vient de tenir son 5ème congrès régulier*). Du 7 au 11 juillet, les délégués des Centrales syndicales adhérentes ont été réunis dans la capitale de la Suède et avec eux, à titre d'auditeurs, une trentaine de représentants des Secrétariats professionnels internationaux. Notre Internationale, l'I.T.F., y était représentée par les camarades Dœring, Lindley et Fimmen.

Si ce congrès, décevant à tous les points de vue, peut avoir une importance quelconque pour l'avenir, il l'emprunte presque uniquement au fait qu'il a décidé, par 55 voix contre 30, de transférer le siège du secrétariat d'Amsterdam à Berlin. Les représentants des Secrétariats professionnels n'ont pas eu accès dans la commission dans laquelle cette décision fut préparée; on eut soin de les en écarter. Dans la séance plénière, qui eut à ratifier la proposition de la commission tendant à un transfert du siège, on eut beau s'attendre à des arguments convaincants pour motiver le transfert d'Amsterdam à Berlin. La question semblait arrangée d'avance, contre la résistance énergique de certains, des Français et des Belges surtout.

Ce ne fut qu'après que le résultat du vote eût été rendu public, que nous entendîmes de la part des Allemands la promesse que dorénavant tout irait mieux à la F.S.I. Il faut l'espérer. En effet, cela ne semble pas impossible, puisque les choses pourraient difficilement aller plus mal. Seulement, on ne comprend pas très bien, pourquoï l'on pourra, à Berlin, prendre des mesures destinées à réveiller la F.S.I. de sa léthargie et pourquoï ces mesures ne pouvaient pas être prises, ou n'ont pas été prises, tant qu'elle se trouvait à Amsterdam.

Bien que cela aille de soi, nous voulons cependant signaler en passant que les représentants des Secrétariats professionnels n'ont rien eu à dire dans la décision sur cette question qui, en fin de compte, ne leur était pas complètement indifférente.

La décision prise par le congrès, tendant à charger le Bureau d'ouvrir une enquête concernant la possibilité et l'opportunité d'une modification de la structure de la F.S.I. qui y comprendrait les Secrétariats professionnels internationaux, fut pour beaucoup une surprise.

Le congrès des trade-unions anglais avait présenté une proposition tendant à une transformation immédiate de la structure de la F.S.I. sur la base des Secrétariats professionnels internationaux, à la place des Centrales syndicales nationales. La Commission syndicale d'Autriche avait demandé que le Bureau de la F.S.I. soumette au prochain congrès un projet de

nouveaux statuts suivant lesquels la structure serait basée sur les Secrétariats professionnels aussi bien que sur les Centrales syndicales nationales. Le Comité exécutif de l'I.T.F., plus modeste et plus modéré, avait, comme on sait, demandé qu'une enquête fût ouverte concernant la possibilité d'une transformation. Sa proposition était la suivante :

«Le congrès de la F.S.I., siégeant à Stockholm du 7 au 11 juillet, est invité à donner mission au Bureau de la F.S.I. d'étudier la question d'une modification de la structure sur la base des Secrétariats professionnels internationaux et de rapporter au prochain congrès sur la possibilité d'une pareille transformation.»

Lors de la conférence tenue par le Bureau de la F.S.I. avec les représentants des Secrétariats professionnels internationaux, qui précéda le congrès, le secrétaire Sassenbach déclara que le Bureau repoussait de manière unanime, aussi bien les propositions des Centrales anglaise et autrichienne que celle de l'I.T.F. Il se trouva bientôt que cette attitude orgueilleuse n'était pas trop bien accueillie. La conférence des Secrétariats professionnels avait sur la question une opinion quelque peu différente de celle de la conférence, tenue à Paris, il y a trois ans. De plusieurs côtés, la proposition de l'I.T.F. trouva un appui énergique. Finalement, elle fut adoptée, par 12 voix contre 11, dans la forme suivante :

«Le Congrès de la Fédération syndicale internationale, réuni à Stockholm du 7 au 11 juillet 1930, donne mandat au Bureau d'étudier la question de la réorganisation de la Fédération syndicale internationale sur la base des Secrétariats professionnels internationaux ou des Secrétariats professionnels internationaux et des Centrales nationales et de faire au prochain congrès rapport de ses conclusions quant à la possibilité de cette transformation et s'il l'estime désirable.»

Votèrent en faveur de la proposition, outre les représentants de l'I.T.F., les délégués des secrétariats suivants : employés et techniciens, ouvriers d'usine, ouvriers de l'alimentation, ouvriers du bâtiment, typographes, services publics, relieurs, instituteurs, ouvriers de la verrerie, litographes et travailleurs du vêtement. Votèrent contre, les représentants des Internationales ci-après : ouvriers du bois, ouvriers de l'agriculture, métallurgistes, ouvriers du tabac, peintres, diamantaires, mécaniciens et chauffeurs, ouvriers du textile, ouvriers du cuir, personnel d'hôtel, restaurant etc. et ouvriers de la chapellerie. Etaient absents : les mineurs, les travailleurs de la céramique, les ouvriers de la pierre et le personnel des P.T.T. Nous avons appris que, par-

mi ces derniers, les mineurs avaient décidé d'appuyer la proposition de l'I.T.F.

Dans la commission de rédaction, dans laquelle un seul représentant des secrétariats professionnels fut admis, à titre exceptionnel, afin d'y défendre cette proposition, de même que cinq autres adoptées par la Conférence des Secrétariats professionnels — ce fut le camarade Dœring à qui échut cet insigne honneur — la proposition subit une nouvelle modification, de manière qu'elle fut présentée au congrès dans la forme que voici :

«Le Congrès de la Fédération syndicale internationale, réuni à Stockholm du 7 au 11 juillet 1930, donne mandat au Bureau d'étudier la question de l'intégration plus effective des Secrétariats professionnels internationaux à la F.S.I., de faire rapport au prochain congrès de ses conclusions ainsi que de lui faire, le cas échéant, des propositions.»

La résolution donne moins qu'il n'avait été demandé et cependant, c'était peu de chose. En tout cas, elle marque un pas en avant, fût-il modeste, sur la voie vers une participation des Secrétariats professionnels à la direction de la F.S.I. et vers des conditions organiques plus saines dans le mouvement international. Il dépendra, d'une part de la manière dont le Bureau de la F.S.I. effectuera l'étude dont il a été chargé, d'autre part du développement que suivront les Secrétariats professionnels internationaux pendant les trois ans à venir, de savoir si le congrès qui sera tenu à Bruxelles en 1933, pourra arriver à des décisions plus importantes pour l'avenir de la F.S.I. que celle d'un transfert du siège d'un pays à un autre.

De manière unanime, le congrès adopta ensuite des résolutions concernant la politique économique de la F.S.I., la prévention sociale, la durée du travail, le militarisme et le danger de guerre et concernant le mouvement syndical dans les pays qui ne connaissent pas de démocratie. Ces résolutions furent votées après un court commentaire de quatre rapports qui avaient été présentés par écrit, et après que les diverses commissions en eussent établi le texte. Il n'y eut pas de débats sur les questions elles-mêmes, vu que dans les séances du congrès, aussi bien que dans les commissions, le temps faisait défaut et, ce qui est pire, le désir et l'intérêt. Dans la commission qui eut à examiner le projet de résolution contre le militarisme et le fascisme, nous avons tâché de susciter un débat, ou du moins un semblant de débat, sur les questions mêmes. Nous avons fait des efforts pour obtenir qu'on examine et décide certaines mesures nécessaires pour l'application des belles résolutions. En vain. On n'avait de l'intérêt que pour des changements de rédaction, insignifiants en eux-mêmes. C'est ainsi que la crainte n'est que trop

*) On trouvera page 86 les résolutions adoptées par le Congrès.

justifiée que ces nouvelles résolutions ne seront et ne resteront — de même que tant d'autres adoptées par des congrès précédents — qu'un produit sans valeur d'un congrès stérile et dépourvu de toute énergie.

Il est à peine besoin de mentionner, pour ceux qui connaissent la Suède et le mouvement ouvrier suédois, que l'accueil fait aux congressistes par les travailleurs de ce pays fut, cette fois encore, au-dessus de tous les éloges.

Un appel du Parti Socialiste des Etats-Unis d'Amérique en faveur de Mooney et Billings.

Depuis 14 ans Tom Mooney et Warren K. Billings sont au cachot, dans une prison de Californie, pour un crime qu'ils n'ont pas commis. Depuis 14 ans, ils sont séparés de leurs familles et obligés de supporter la torture qu'est la vie de prison, bien que depuis de nombreuses années déjà, leur innocence ait été reconnue.

Jamais l'innocence d'accusés ne fut plus clairement prouvée que dans ce cas. Depuis la condamnation de ces deux prétendus coupables, les faits suivants ont été découverts :

La foi en les témoins à charge contre Mooney est complètement ébranlée. Quelques-uns se sont montrés être des parjures ; d'autres ont avoué avoir parjuré. Pas une parcelle des preuves qui ont amené les jurés et le juge à se prononcer pour la condamnation, est encore reconnue aujourd'hui par ce juge, par ces jurés et par les employés chargés de la poursuite de l'affaire, — à l'exception d'un seul — comme étant fondée.

Le juge Griffin, qui a présidé les débats, a dénoncé les méthodes employées pour convaincre Mooney de culpabilité, en les qualifiant de « la plus sale affaire qui ait jamais été faite ». Il se prononce franchement pour le relâchement de Mooney.

Le procureur général de Californie, réclamait en 1917 une reprise de la procédure.

En 1918, la commission d'enquête du président Wilson, qualifiait le procès de « farce » et obtint que la peine de mort fût commuée en celle d'un emprisonnement à perpétuité.

Ducan Matheson, chef de police de San Francisco au moment des poursuites, réclame la grâce de Mooney.

Mathew Brady, procureur de la province de San Francisco, déclare que Mooney et Billings, ayant été condamnés sur des témoignages parjures, doivent être grâciés.

Charles Goff, mêlé à l'enquête au temps du procès en sa qualité de capitaine de police, unit sa voix à ceux qui traitent la condamnation de « farce » et réclame également le relâchement de Mooney.

James Brennan, qui dirigeait l'enquête du premier procès, réclame la mise en liberté de Mooney et Billings.

William V. MacNevin, le président du jury qui prononça la culpabilité de Mooney, a adressé une requête spéciale au Gouverneur pour demander son élargissement.

Tous les autres jurés encore en vie, qui ont prononcé la sentence de culpabilité, sont maintenant persuadés que Mooney est la victime d'une terrible erreur judiciaire et ont demandé au Gouverneur sa grâce.

D'éminents journalistes et rédacteurs de journaux de Californie, représentant diverses tendances religieuses, et des juristes de métier qui ont étudié le cas en question, ont également fait appel au Gouverneur qu'il relâche Mooney.

Durant toutes les années pendant lesquelles ce révoltant complot fut découvert bribe par bribe, d'urgentes réclamations ont été adressées aux gouverneurs de Californie, les priant de rendre justice sans plus hésiter.

Mais il est connu que les puissances du grand capital désirent que Mooney et Billings restent encore au cachot parce qu'ils sont « des propagandistes du mouvement ouvrier ». Le gouverneur actuel a même déclaré que « l'attitude de Mooney vis-à-vis de l'ordre social actuel » devait être envisagée dans l'examen de son cas.

Il est monstrueux de voir que Mooney et Billings restent en prison, à présent que l'on connaît la conspiration ourdie contre eux. Il est encore plus monstrueux qu'ils doivent rester en prison, simplement parce que leur « attitude vis-à-vis de l'ordre social » n'est peut-être pas conforme à celle des personnes qui se trouvent au pouvoir.

Nous invitons les sections locales du parti socialiste dans le pays entier à organiser au mois de juillet, en collaboration avec les organisations et les personnes sympathisantes, des meetings de protestation.

Donnez de la publicité à ces meetings ! Adoptez des résolutions de protestation et envoyez-les à la presse locale ! Transmettez-en des copies au Gouverneur Young à Sacramento, en Californie. Insistez auprès des syndicats et d'autres organisations sympathisantes pour qu'ils entreprennent une action similaire.

Il faut mettre un terme à l'emprisonnement de ces infortunées victimes de la justice de classe. Employez-vous dans la mesure de vos forces pour mettre fin à cette erreur judiciaire et pour rendre Mooney et Billings à leurs familles et à leurs amis !

Le Comité exécutif national :

MORRIS HILLQUIT,
JAMES H. MAURER,
JOSEPH W. SHARTS,
JASPER McLEVY,
META BERGER,
ALFRED BAKER LEWIS,
DANIEL W. HOGAN,
JAMES ONEAL,
LILITH M. WILSON,
CLARENCE O. SENIOR,

Secrétaire.

Communications du Bureau.

Le Congrès de Londres.

Se sont annoncés jusqu'à présent pour participer au congrès de Londres : 156 représentants d'organisations adhérentes, entre autres des Indes britanniques, du Canada, des Indes néerlandaises et du Japon.

La majeure partie des représentants du Continent d'Europe se réuniront à Rotterdam où débitera le voyage collectif à Londres sur un vapeur spécialement loué par I. T. F. à cet effet.

Ordre du jour.

Les nouvelles propositions et amendements encore reçus ont été envoyés aux organisations adhérentes qui sont donc à présent en possession de l'ordre du jour complet.

Les autres documents seront expédiés en temps voulu.

Circulaires et questionnaires.

Les organisations n'ayant pas encore répondu à nos circulaires concernant :

La représentation au congrès de Londres,
Les examens psychotechniques des agents des chemins de fer, tramways et conducteurs d'automobiles,

Les commandes du rapport du camarade Bratschi sur la concurrence entre l'automobile et le chemin de fer,

Les enquêtes judiciaires en cas d'accident de chemins de fer,

Les conditions de travail du personnel des cadres et des services administratifs aux chemins de fer,

L'envoi d'un certain nombre d'exemplaires de leurs statuts,

sont priées de le faire sans tarder.

Cotisations reçues :

Pour 1929 :

Union des cheminots de Lettonie . . fl. 247,38

Pour 1930 :

Union des cheminots de Finlande . . fl. 40,23

Association des agents des cadres de

Grande-Bretagne 814,89

Union des cheminots d'Autriche 1256,28

Union des cheminots de Pologne 750,—

Union des mécaniciens polonais 120,—

Fédération du personnel de la locomotive tchécoslovaque 121,30

Abonnez-vous aux

ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

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

Directeur: Edgard Milhaud

Professeur à l'Université de Genève

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

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève.

CHEMINOTS

La lutte des cheminots autrichiens (II).

Le nouveau projet de loi sur les chemins de fer fédéraux.

Les débats au Parlement.

L'examen en première lecture du projet de loi sur les chemins de fer fédéraux — ajourné à cause de la nécessité de nommer un nouveau ministre du Commerce et des Communications — eut lieu au Parlement le 24 juin. Les porte-paroles du parti socialiste, le Dr. Ellenbogen qui, en 1897, s'employait déjà au Parlement en faveur des cheminots à propos de la dissolution de leur organisation ordonnée par les autorités, et les députés Weiser et Scheibin, venant des milieux des chemins de fer, soumi-
rent le projet à une critique impitoyable.

Les effets ne se firent pas attendre. Il est vrai que le projet fut renvoyé à la Commission des transports, présidée par le camarade Ellenbogen, mais cette commission ne fut pas convoquée. Il y eut, par contre, des négociations — demandées par l'organisation — au sujet du projet préparé par le gouvernement, pour les dispositions sur la représentation du personnel; ces négociations eurent lieu entre l'administration des chemins de fer, l'organisation des cheminots et le ministre.

Le projet gouvernemental sur la représentation du personnel.

Le projet du gouvernement sur la représentation du personnel prévoyait la suppression de la représentation proportionnelle et de l'immunité des délégués du personnel. Le système d'élection prévu visait apparemment à privilégier la minorité. Les sessions des cinq commissions du personnel auprès des cinq directions régionales et de la commission des ateliers à créer, devaient se réunir pendant les heures de loisir des délégués. Le projet prévoyait pour le Conseil central des représentants du personnel les attributions suivantes :

- 1° Le droit de conclure des accords concernant les questions au sujet desquelles le projet de loi ne prévoyait pas une réglementation par voie légale ou par voie de décret. (Le droit de conclure des accords ne s'étendrait donc pas aux dispositions relatives au statut, à la pension et à la représentation du personnel.)
- 2° Le droit de donner des préavis au sujet des dispositions réglementant les heures de service et de repos et au sujet de la procédure disciplinaire.
- 3° Le droit de collaborer pour le main-

tien de la discipline dans l'exploitation.

Pour liquider les questions restées en suspens, un tribunal d'arbitrage serait désigné, composé de trois membres de la Commission centrale du personnel, trois membres de la direction générale, plus un membre du Conseil d'administration qui ferait fonction de président. Les décisions de ce tribunal auraient légalement une valeur décisive.

Les négociations.

Se trouvant en face de ce projet de loi vraiment inadmissible, l'organisation réussit à obtenir que le règlement actuel sur la représentation du personnel fût pris comme base pour l'établissement du nouveau texte et que l'administration des chemins de fer fût invitée à proposer des amendements à ce règlement. Au cours des négociations qui eurent lieu sous la présidence du ministre du Commerce, on put obtenir que la représentation proportionnelle serait maintenue, que l'immunité des délégués du personnel et l'exemption du service pour les délégués du personnel auprès des directions régionales seraient rétablies, et que le tribunal d'arbitrage n'aurait à s'occuper que de litiges découlant de l'interprétation et de l'application des règlements. En ce qui concerne les attributions de la Commission centrale des représentants du personnel, il ne fut cependant pas possible de réaliser un accord. Il est vrai que le gouvernement avait renoncé à l'énonciation des droits des délégués du personnel, originairement prévue dans le projet de loi, et consenti à donner suite à la proposition de l'organisation qui tendait à maintenir le texte actuel des dispositions sur la représentation du personnel en énonçant simplement les questions pour lesquelles la collaboration des délégués du personnel serait à l'avenir exclue. Il est vrai que l'organisation avait fait la concession qu'elle se bornerait à l'avenir dans les questions de la désignation d'agents pour occuper des postes vacants, de la titularisation et des mutations, à un contrôle efficace des mesures prises par l'administration. Toutefois, les négociations échouèrent sur la question du « plan des fonctions », au sujet duquel l'administration refusa d'admettre la collaboration de représentants du personnel tout en l'admettant à nouveau pour la fixation des tours de service et pour la question des facilités de circulation.

Dans la question des pensions, l'orga-

nisation avait obtenu que le texte du projet de loi, disant :

« Les prescriptions existantes relatives aux pensions dont peuvent bénéficier les agents des chemins de fer fédéraux, resteront en vigueur, aussi longtemps qu'elles n'auront pas été modifiées par la loi ou par un accord entre l'entreprise et les représentants du personnel, »
fût remplacé par le texte que voici :

« Les prescriptions existantes relatives aux pensions à accorder aux agents des chemins de fer fédéraux, resteront en vigueur, mais pourront être modifiées par accord entre l'entreprise et les représentants du personnel. Un pareil accord devra être approuvé par le gouvernement. »

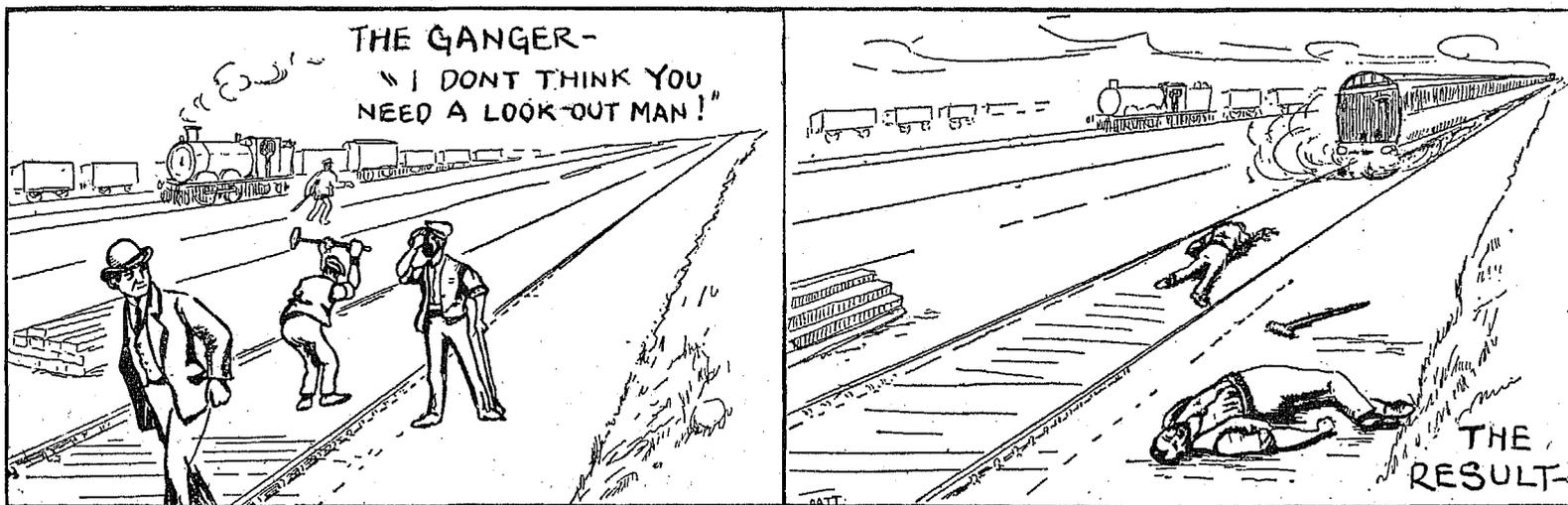
L'organisation avait réclamé en outre qu'avant la liquidation du projet de loi, le gouvernement fasse au Parlement une déclaration disant qu'il mettrait immédiatement en vigueur, par voie de décret, les prescriptions sur la représentation du personnel au sujet desquelles un accord était intervenu. L'organisation demanda aussi que la loi contienne une disposition suivant laquelle le nouveau règlement sur la représentation du personnel ne pourrait être modifié à l'avenir que par la voie d'un accord entre l'entreprise et le Conseil central du personnel. Il était nécessaire de demander cette garantie car autrement la possibilité aurait subsisté d'une modification à tout moment du règlement sur la représentation du personnel, mis en vigueur sous forme de décret, par un nouveau décret (c'est-à-dire par le gouvernement seul).

L'accord n'est pas réalisé, la liquidation parlementaire est ajournée jusqu'à l'automne.

Avant que la question sus-visée fût tranchée, les négociations concernant la question de la collaboration des délégués du personnel au « plan des fonctions » avaient abouti à une impasse. Le gouvernement souleva alors la question du projet dans la Commission parlementaire des transports, dans laquelle le dirigeant du parti socialiste, Otto Bauer, exposa de façon convaincante la répugnance que ce projet de loi inspire aux travailleurs. Le gouvernement sentit que sa position était faible. Le temps pressait pour clôturer la session législative du printemps qui, suivant la constitution, ne peut pas durer au delà du 15 juin, limite qui avait déjà été dépassée de plusieurs semaines.

Le projet de loi sur les droits fiscaux au sujet duquel le gouvernement avait subi échec sur échec — le retrait de la taxe projetée sur les farines avait été suivi par celui de l'augmentation de la taxe sur le chiffre d'affaires — demandait instamment à être liquidé. C'est ainsi que le gouvernement décida d'ajourner jusqu'à l'automne, l'examen du projet de loi sur les chemins de fer fédéraux.

La première attaque a par conséquent été écartée. La lutte décisive sur le statut des cheminots d'Autriche sera livrée cet automne.



Le chef d'équipe: «Je crois que vous n'avez pas besoin de sentinelle de sécurité.»

Le résultat.
(The Railway Review.)

La sécurité au service de la voie.

Dans le numéro d'avril nous avons commencé une série d'articles sur la question extrêmement importante de la sécurité au service de la voie. Nous basant sur des chiffres statistiques relatifs à la Grande-Bretagne, nous avons cherché à démontrer combien le nombre d'accidents qui se produisent dans ce service est grand et combien il est nécessaire, dans l'intérêt des travailleurs, de mettre tout en œuvre pour empêcher ces accidents ou du moins pour en réduire le nombre. Dans d'autres pays, la situation à cet égard n'est pas beaucoup meilleure.

Dans l'exercice 1926, les chemins de fer allemands employèrent environ 102.000 agents au service de l'entretien et de la surveillance de la voie. En dépit des mesures prises pour la sécurité des travailleurs, les accidents suivants se sont produits : ¹⁾

Fonctionnaires et employés.

	1925	1926	1927	1928	1929 ²⁾
accidents mortels	36	34	26	28	35
accidents non mortels	17	11	17	30	33

Ouvriers.

accidents mortels	69	82	89	90	63
accidents non mortels	89	86	132	82	97

Total des acc. mortels	105	116	115	118	98
Total des acc. non mortels	106	97	149	112	130

En mettant que les agents de l'entretien de la voie sont affectés par 75 % de ces accidents, on arrive à la conclusion que voici : pendant les 5 années écoulées (1929 n'entre en ligne de compte que pour 9 mois) environ 414 ouvriers et employés ont été tués et environ 444 ont été blessés. Ceci signifie qu'en moyenne,

¹⁾ Les chiffres ont trait aussi bien au personnel de l'entretien de la voie qu'à celui de la surveillance de la voie; on peut cependant supposer que les agents de l'entretien de la voie y sont pour à peu près 75 %

²⁾ Jusqu'à septembre y compris.

près d'un agent sur mille est tué et qu'un est blessé au service de l'entretien de la voie.

Les statistiques allemandes — fait curieux — ne donnent aucun renseignement sur les causes des accidents, de même que sur les suites des blessures. Bien que les chiffres soient en eux-mêmes déjà assez élevés, on peut affirmer que le nombre des accidents qui se produisent effectivement est plus grand encore, car le système appliqué en Allemagne pour les relevés statistiques de cette nature ne permet pas de mentionner tous les accidents qui se produisent. Un accident n'est considéré comme mortel que lorsque l'accidenté meurt dans les 24 heures après l'accident, tandis que par exemple en Angleterre tous les accidents ayant des suites mortelles pendant la période sur laquelle porte la statistique, sont mentionnés comme accidents mortels. Il en est de même pour les blessures : sont mentionnés comme étant blessés en Allemagne, uniquement les travailleurs dont la blessure détermine une incapacité au travail d'au moins quinze jours, tandis qu'en Angleterre une incapacité d'au moins un jour fait figurer un accident parmi les accidents non mortels.

Il existe en Allemagne toute une série de prescriptions pour prévenir les accidents au service de la voie. On place des sentinelles de sécurité qui surveillent la voie et qui sont chargées d'avertir les équipes lorsqu'un train s'approche. Les chefs d'équipe sont responsables de la sécurité des équipes placées sous leurs ordres. En dépit de ces mesures, le chiffre des accidents est très élevé et le tableau reproduit ci-dessus montre clairement que le chiffre tend plutôt à augmenter qu'à diminuer.

Si le nombre des accidents augmente, la faute s'en trouve évidemment dans d'autres causes qui contrebalancent les avantages des mesures de sécurité. Il y a, par exemple, certaines dispositions restrictives qui permettent de ne placer

qu'une seule sentinelle lorsque «des circonstances sont particulièrement favorables» ou qui autorisent, dans des cas spéciaux, le chef d'équipe à monter lui-même la garde. Il y a en outre les conséquences funestes du système des salaires aux pièces. En Allemagne, ce système existe depuis 1926 dans le service de l'entretien de la voie. La statistique ci-dessus en indique les conséquences; tandis qu'en 1925, 69 ouvriers furent tués, le nombre des accidents mortels avait monté en 1926 à 82 et ce mouvement ascensionnel continue. Ce n'est pas encore tout : la Reichsbahn a l'intention à présent d'introduire également un système tendant à «intéresser les chefs d'équipe aux travaux effectués par leurs ouvriers», en d'autres termes, il vise à pousser les chefs d'équipe à réclamer un travail accru de leurs subalternes. Il est superflu de signaler les éléments de danger que comporte un pareil système, non seulement pour les ouvriers, mais encore pour l'état de la voie où ils travaillent. Dans le domaine moral, il ne peut également avoir que des conséquences défavorables; le désir et la tendance de presser et de pourchasser ses subalternes tendra à augmenter l'écart qui existe entre les ouvriers et leur chef.

La manie des économies qui règne auprès de différentes administrations des chemins de fer — et également en Allemagne — est également cause d'accidents. Le service d'une sentinelle de sécurité comporte de grandes responsabilités et demande par conséquent une certaine attention, particulièrement lorsque la visibilité est insuffisante à cause de la conformation du terrain ou des conditions climatiques. Une petite négligence, le fait de remarquer trop tard l'approche d'un train, peut avoir des conséquences incalculables. C'est pour cette raison que la sécurité se trouverait certainement augmentée, si les sentinelles étaient plus souvent relayées. Toutefois, on ne songe qu'à faire des économies, sans penser que souvent la vie des travailleurs est inutilement exposée à des dangers.

Les délibérations patronales de Madrid.

Quand on tente de se faire une idée du caractère et de la portée des travaux du Congrès international des chemins de fer, on est enclin à répartir les vingt points de l'ordre du jour sur les quatre groupes suivants :

A. Questions techniques.

- I. Emploi du béton et du béton armé dans les chemins de fer.
- II. Résistance des rails à la rupture et à l'usure.
- III. Sollicitations statiques et dynamiques des ponts-rails.
- V. Locomotives de types nouveaux.
- VI. Perfectionnements des locomotives à vapeur à piston.
- VII. Locomotives électriques pour la grande traction.
- VIII. Voitures entièrement métalliques.
- X. Moyens à utiliser dans les gares de triage pour régler la vitesse des véhicules débranchés.
- XI. Signalisation.
- XIX. Electrification des lignes secondaires.
- XX. Automotrices.

B. Questions d'économie dans l'exploitation.

- IV. Perfectionnements récents dans l'outillage mécanique et l'organisation rationnelle de l'entretien des voies.
- XII. Procédés de traction économiques à employer dans des cas particuliers.
- XIV. Emploi de moyens mécaniques destinés à simplifier les travaux de statistiques et de comptabilité.
- XVIII. Perfectionnements dans l'équipement des voies de lignes secondaires.

C. Questions économiques touchant les transports.

- IX. Relations des chemins de fer avec les ports de mer.
- XIII. Concurrence des transports automobiles sur routes.
- XVII. Chemins de fer de pénétration.

D. Questions de politique sociale.

- XV. Participation du personnel au rendement et aux bénéfices.
- XVI. Méthodes adoptées pour l'instruction du personnel de toutes catégories.

Nous ne pouvons ni reproduire, ni commenter les vingt décisions prises au sujet de ces questions. Toujours est-il que les conditions de travail des cheminots sont exposées à être influencées, de manière directe ou indirecte, favorable et le plus souvent défavorable, par la majorité de ces décisions. Les trois points que nous avons soulignés, figuraient également à l'ordre du jour de la Conférence convoquée par l'I.T.F. Les vues du personnel organisé sont connues. Quelle est donc l'opinion des patrons à leur sujet ?

Le point de vue patronal sur la question de

la concurrence des transports automobiles

est exprimé en 14 longs paragraphes. On peut y lire : *)

«1° L'importance croissante des transports automobiles sur route et leur concurrence avec les transports par rail exigent, dans l'intérêt public, une appréciation juste de leur valeur respective dans l'ensemble des communications et une coordination de leurs services.

Pour atteindre ce but, il est indispensable que l'on modifie le régime actuel des entreprises de transports automobiles qui conduit dans la plupart des pays à une situation privilégiée vis-à-vis des chemins de fer, que les transports automobiles supportent entièrement, ceux des frais de la route dont ils sont la cause, les responsabilités civiles et commerciales dûment gagées et les prescriptions concernant la durée du travail, enfin que les charges publiques pesant sur ces deux modes de transport soient également réparties.»

«2° Le régime de libre concurrence, admis dans quelques pays, ou l'autorisation de pure forme donnée aux lignes régulières d'automobiles, sans égard aux communications existantes et sans garantie suffisante de responsabilité civile des transporteurs, ne représente aucun avantage au point de vue de l'intérêt public.»

Les «conclusions» examinent ensuite les avantages qu'offre l'automobile, les pertes infligées par la concurrence aux chemins de fer, les améliorations apportées au service des chemins de fer, les expériences des Compagnies ou administrations exploitant elles-mêmes des services automobiles ou participant financièrement à des entreprises de transport sur routes, les résultats de la politique des tarifs dirigée contre l'automobile et l'inégalité des obligations légales et réglementaires imposées aux deux modes de transport. Elles aboutissent aux constatations que voici :

«13° Le transport automobile sur route a enlevé aux chemins de fer le monopole des communications économiques et rapides qu'ils possédaient entre les localités desservies par eux. La réglementation légale des chemins de fer actuellement en vigueur dans différents pays ne tient pas compte du profond changement survenu dans leur situation à cet égard. Il serait nécessaire d'atténuer la rigueur actuelle de cette législation, qui est une des causes principales du succès d'une concurrence trop souvent nuisible à l'intérêt public, et d'assouplir les tarifs des chemins de fer de manière à mettre ceux-ci sur le même pied que les transports routiers et à faciliter l'étroite collaboration

*) Nous citons le «Journal Quotidien» officiel du Congrès.

des voies diverses au profit de l'intérêt public.»

Le congrès n'était cependant pas complètement aveugle pour les péchés d'omission des chemins de fer, ce qui est confirmé par les lignes suivantes :

«14° Les renseignements fournis par les administrations participant au Congrès et d'autres documents prouvent que la concurrence des transports automobiles sur route, très aggravée sur certains réseaux par suite de circonstances locales, a pu être atténuée sur d'autres réseaux par l'accélération et l'amélioration des transports sur voie ferrée, par l'organisation de lignes régulières d'automobiles constituant des services annexes et des services mixtes de transport direct, ainsi que par d'autres mesures techniques et tarifaires des administrations de chemins de fer, appuyées par des mesures réglementaires gouvernementales.»

Enfin le congrès a émis l'espoir que le transport automobile sur route, convenablement coordonné, deviendra un puissant auxiliaire des chemins de fer, aidant à compléter et à développer les communications au profit de l'intérêt public.»

On remarquera qu'il est souvent question, dans les conclusions patronales, de l'intérêt public. Cet intérêt n'est vu cependant qu'à travers les intérêts économiques privés. Le congrès n'a pas su s'élever à des conceptions d'économie collective. Il ne demande donc pas l'organisation d'un seul grand service des communications d'utilité publique, mais seulement une correction, de conception capitaliste, des conditions actuelles.

Participation du personnel au rendement et aux bénéfices.

Les patrons se sont heurtés à des difficultés de définition en abordant la discussion de cette question. Il est leur est apparu bientôt que les questions intéressantes la politique sociale sont très compliquées et qu'on ne peut pas toucher à un point sans se soucier des répercussions sur l'ensemble. Vu qu'il n'entraînait pas dans leurs intentions premières de discuter la politique du personnel pure et simple, mais seulement un chapitre de cette politique, les rapporteurs s'étaient imposés des restrictions, toutefois, chacun d'une autre façon. Il en résulta l'impossibilité de traiter la question; on se mit d'accord pour la remettre à l'ordre du jour de la prochaine session avec le titre : «Participation du personnel aux résultats d'exploitation sous les différents aspects que présente le problème du traitement du personnel d'après les principes modernes.» A cette fin, il fut déclaré que la coopération harmonieuse et, autant que possible, complète du personnel doit être recherchée par :

«1° Des moyens d'intéresser le personnel aux résultats partiels ou globaux de l'exploitation.

- «2° La collaboration du personnel à l'exploitation (institutions de délégués, systèmes de suggestions, etc.).
- «3° Des moyens d'attacher le personnel au réseau (œuvres sociales, retraites, logements, maladies, etc.).
- «4° L'instruction professionnelle.»

On voit que les patrons sont d'accord sur le principe.

L'instruction du personnel.

1° Il est recommandé aux administrations d'examiner convenablement les candidats avant de les admettre au service et de faire usage dans une plus grande mesure d'examens psychotechniques.

2° Lors de changements d'emploi par suite de mutation ou de promotion, les agents doivent être préparés à leur nouvelle activité par une instruction pratique et théorique, à donner selon des méthodes reconnues appropriées.

3° Il est souhaitable que les agents en service reçoivent une instruction régulière et méthodique. «Dans ce but, on utilisera soit la méthode du stage, soit celle des écoles professionnelles, soit celle de l'instruction sur place en utilisant notamment des wagons-écoles, des projections et le cinématographe. . . Il sera particulièrement recommandé d'instruire les agents qui travaillent isolément, et d'autre part, de donner un enseignement pratique concernant les mesures à prendre en cas d'accident.»

«4° Il sera recommandé également de soutenir, selon les possibilités, les institutions privées destinées à l'instruction des employés. L'attention sera également attirée sur l'instruction par correspondance avec laquelle certaines administrations ont obtenu de bons résultats.

5° Enfin, la possibilité doit être donnée aux employés d'élite de montrer leurs aptitudes de discernement et de commandement en vue de leur élévation aux postes supérieurs.»

On cherche en vain dans la décision du congrès patronal, l'exposé clair des institutions à créer, exposé que l'on peut trouver dans la résolution et les thèses présentées à la conférence de l'I.T.F. Alors que la collaboration du personnel faisait l'objet d'un point spécial de l'ordre du jour, une occasion des plus opportunes pour s'exprimer avec appréciation au sujet de cette collaboration et de lui assigner un champ d'activité très bien approprié, a été manquée.

L'I. T. F. au Congrès patronal.

Le président de l'I.T.F., le camarade Cramp, prit part au congrès en qualité de délégué gouvernemental. Il eut l'occasion de prendre part aux débats sur les trois questions. L'adoption de deux amendements présentés par lui, prouve qu'il est intervenu avec adresse.

Dans la *Railway Review*, l'organe de l'Union nationale des cheminots de Grande-Bretagne, Cramp donne ses impressions du congrès. Il les termine par cette remarque :

«A un moment donné, j'étais quelque

peu sceptique quant à l'utilité du congrès patronal, mais l'expérience m'a convaincu que dans le domaine de la technique, d'heureux résultats peuvent être obtenus en permettant aux hommes d'apprendre l'un de l'autre, de faire de leur savoir un bien commun.

Les communications internationales s'étendent tous les jours, les transports internationaux s'améliorent continuellement; la discussion impartiale de problèmes communs n'est que bénéfique pour la bonne entente dans les relations internationales.»

Rigueurs judiciaires contre les mécaniciens belges.

Le 17 avril 1929, le rapide Paris-Amsterdam prit en écharpe à la bifurcation de Hal (Belgique) un train de marchandises. La catastrophe causa la mort de douze personnes. D'après les déclarations du personnel de la locomotive (le chef de train fut tué), le signal avertisseur indiquait «voie libre» alors que le signal couvrant la bifurcation était «à l'arrêt». Alors qu'il a été prouvé que la discordance entre les deux signaux était possible, alors que la compagnie, n'étant pas en mesure de rejeter la responsabilité de la catastrophe sur le personnel de la locomotive, a laissé le mécanicien à son poste et promu le chauffeur au grade de mécanicien, le tribunal correctionnel vient de condamner le mécanicien à 18 mois de prison sans sursis.

Le 1er mars 1930, un train de voyageurs prit en écharpe un autre train de voyageurs en gare de Jette (Belgique). L'accident n'eut pas de suites sérieuses. Le mécanicien déclara que la forte surcharge des voitures de tête avait causé un fonctionnement irrégulier des freins qui avait empêché l'arrêt du train au moment voulu. Cette affirmation n'a pas pu être contestée. En dépit de cela, le mécanicien a été condamné à un an de prison.

Il a été interjeté appel contre les deux jugements.

Le Syndicat National des cheminots belges proteste avec véhémence contre ces arrêts. «Nous protestons surtout — écrit l'organe du Syndicat — contre le fait que les juges, en ordonnant l'arrestation immédiate, se montrent enclins à considérer nos mécaniciens comme des bandits de grand chemin. Un tel jugement est une insulte à la dignité des travailleurs.»

Le journal établit ensuite une comparaison entre la condamnation des deux mécaniciens et celle d'un noble ayant causé, en état d'ivresse, la mort de trois personnes dans deux accidents d'automobile. Pour le premier accident, il fut condamné à une amende et pour le second à six mois de prison.

On attend un jugement plus réfléchi de la Cour d'appel. «A défaut, de cela, il nous faudra bien marquer devant l'opinion publique notre volonté de ne plus voir les mécaniciens traités comme des criminels ou des bandits.»

Lettre de Bulgarie.

Il existe aux chemins de fer de l'Etat bulgare une caisse d'assurance d'un caractère peu habituel. La caisse est alimentée par les contributions obligatoires des agents et par des prélèvements sur les recettes d'exploitation. Elle sert des indemnités aux voyageurs victimes d'accidents dont la responsabilité retombe sur les chemins de fer, des secours aux cheminots victimes d'accidents du travail, des indemnités aux familles de voyageurs tués dans des accidents, des secours aux familles de cheminots décédés par suite d'accidents du travail ou de maladie contractée en service, des gratifications de fin de carrière accordées lors de la mise à la retraite et des récompenses aux agents et particuliers ayant prévenu des accidents ou des vols ou ayant fait preuve de grand courage. Ce n'est pas tout. La loi régissant le statut des serviteurs de l'Etat stipule: «Les serviteurs de l'Etat et des institutions régies par l'Etat, peuvent toucher des primes et tantièmes dont le montant dépend de la production et des bénéfices. . .» La caisse d'assurance est l'instrument d'exécution de cette disposition légale; elle paye des primes, dont la moyenne mensuelle est de 400 à 500 levas par agent.

La caisse a en outre engagé des capitaux dans la construction de logements, d'établissements sanitaires et d'écoles.

La gestion de la caisse est confiée à un Conseil d'administration de 22 hauts fonctionnaires et de 11 représentants du personnel. Les représentants du personnel ont été élus pour la première fois dans la semaine allant du 19 au 25 mai dernier. Les listes de candidats foisonnaient et nous croyons que la Direction générale n'était pas étrangère à ce phénomène. Partout, des fonctionnaires, et plus particulièrement des ingénieurs, étaient placés en tête de listes à caractère local. Une organisation dissidente eut également l'honneur d'avoir en tête de liste un ingénieur, non affilié à l'organisation, bien entendu.

Les valets de la haute bureaucratie ont subi une cinglante défaite. L'Union des cheminots bulgares a obtenu 9886 voix sur 15.648. Les voix de ses adversaires camouflés et avoués étaient si bien éparpillées, qu'ils n'ont pu enlever que l'unique mandat du service des constructions où l'Union ne recueillit que 12 voix sur 293.

Le résultat de cette élection était si désagréable à la Direction générale, qu'à la première réunion du Conseil, ses représentants firent fi de la plus élémentaire courtoisie et ne serrèrent pas la main aux délégués du personnel. Grand bien leur fasse!

Nous avons seulement 4.600 membres. Plus de 5.000 cheminots non affiliés à l'Union lui ont exprimé leur sympathie et leur confiance. Cette élection confirme une fois de plus le fait que nos difficultés de recrutement syndical sont principalement d'ordre matériel. Nous nous préparons à donner un bon coup de collier au cours de l'automne et de l'hiver prochains.

N. Issaïeff,

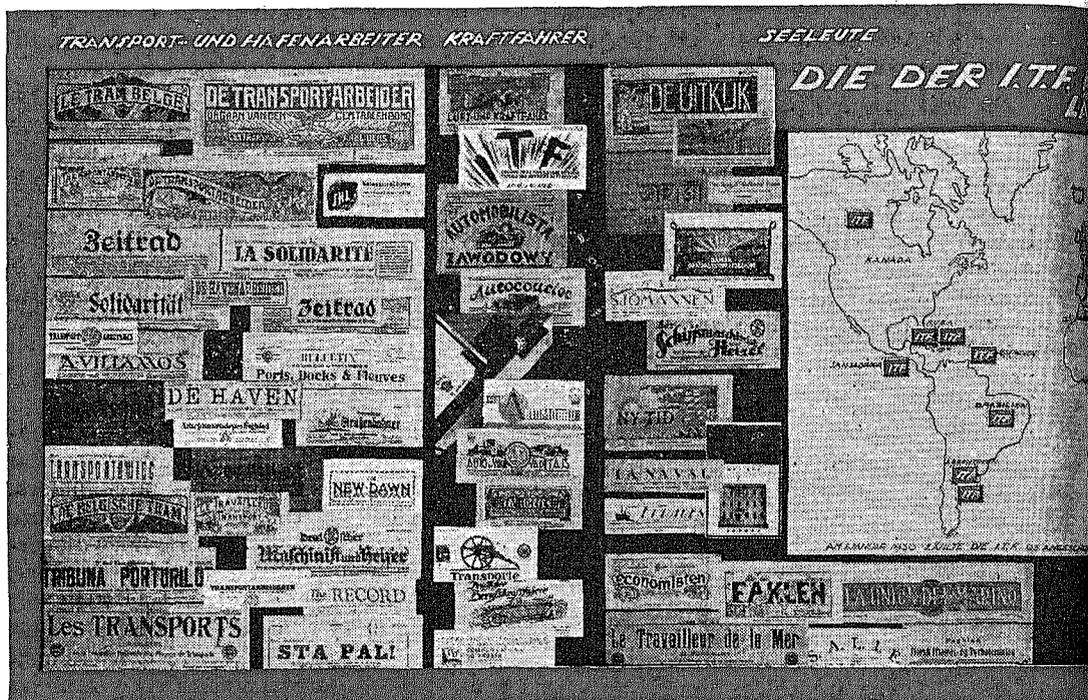
Secrétaire de l'Union des cheminots bulgares.

L'I. T. F. à l'Exposition internationale

Dans le but d'attirer l'attention du public sur un autre que l'aspect habituel du problème des transports et afin de lui permettre de jeter un coup d'œil sur les conditions de vie et de travail de ceux dont l'effort fait fonctionner tout l'immense mécanisme des transports, l'I.T.F. a décidé de participer à l'Exposition internationale de Transport et de Tourisme qui a lieu à Poznan du 6 juillet au 10 août 1930. Les objets exposés, qui ne sont pas nombreux, mais éloquentes en eux-mêmes, informent pour commencer le visiteur sur l'importance et l'extension de l'I.T.F. Ils traitent ensuite d'un certain nombre de problèmes d'actualité pour les ouvriers des transports, tels que la rationalisation aux chemins de fer, la question de l'attelage automatique et la rétribution et les heures de travail des gens de mer, questions représentées au moyen de graphiques. Dans le choix du système, on a visé à être aussi clair et aussi explicite que possible, tout en cherchant à éviter la monotonie.

Sur la mappemonde (gravure 1.) aux rectangles rouges, qui représentent les organisations adhérentes, on peut voir qu'au 1er janvier 1930, 93 organisations de 36 pays différents, comptant un effectif total de 2 millions 1/4 de membres, faisaient partie de l'I.T.F. Des deux côtés de la carte sont groupées les en-têtes des organes publiés par les groupements adhérents — plus de cent en nombre — classés suivant les professions, de manière à faire ressortir pleinement toute la diversité des nations réunies dans l'I.T.F.

Deux tableaux traitent de la rationalisation aux chemins de fer; ils sont basés l'un et l'autre sur des calculs concernant le rendement d'un cheminot dans les années 1926 à 1928, rendement exprimé en voyageurs-kilomètres, trains-kilomètres et tonnes-kilomètres. Les calculs ont été limités à neuf des principaux pays ferroviaires. On peut cependant affirmer qu'un aperçu analogue donnerait, pour les autres pays, une image à peu près semblable. Le premier des tableaux (gra-



vure 2.) donne un aperçu comparatif sur le rendement par unité de personnel dans les différents pays. Il ne s'agit pas ici d'un parallèle entre pays, vu qu'à cause de la diversité de la composition du personnel des chemins de fer, une pareille comparaison n'est pas possible. Les chiffres ont été obtenus par une division des chiffres d'exploitation par le nombre total des unités du personnel. On avait compris dans ce nombre, à part le personnel d'exploitation proprement dit (gares, trains, et machines), le personnel des services administratifs et de l'entretien et de la surveillance de la voie, de même que celui des ateliers.

Le mouvement ascensionnel nettement marqué du rendement par unité, indique clairement les conséquences des mesures de rationalisation qui permettent une intensification du trafic avec un personnel réduit ou, dans le cas le plus favorable, égal. Dans certains pays, ce processus s'accomplit d'une manière vraiment radicale. On n'a qu'à considérer par exemple, la Pologne où les effectifs du personnel des chemins de fer ont passé de 191.942 en 1926 à 160.931 en 1927, pour remonter un peu ensuite, il est vrai (à 162.683), mais où le chiffre d'exploitation monte considérablement, à savoir de 16.576 millions de tonnes-kilomètres en 1926 à 18.353 en 1927 et à 21.872 en 1928. On constate la même courbe pour le nombre des voyageurs-kilomètres et des trains-kilomètres. Prenons encore la Suisse où les effectifs du personnel baissent de près de 1.000 unités par an et où le chiffre des tonnes-kilomètres monte en même temps de près de 200 millions. Ces tendances se constatent, dans une mesure plus ou moins grande, dans tous les pays. Le tableau ci-contre, donnant les chiffres

PAYS	Année	Effectif du personnel
Belgique	1926	108.967
	1927	98.014
	1928	100.051
Allemagne	1926	707.570
	1927	704.016
	1928	700.663
France*)	1926	322.737
	1927	317.743
	1928	315.456
Grande-Bretagne	1926	590.873
	1927	651.015
	1928	646.991
Italie	1926	168.885
	1927	168.507
	1928	166.411
Pologne	1926	191.942
	1927	160.931
	1928	162.683
Suède	1926	32.509
	1927	31.798
	1928	30.966
Suisse	1926	34.138
	1927	33.457
	1928	32.880
Tchécoslovaquie	1926	164.234
	1927	162.114
	1928	162.304

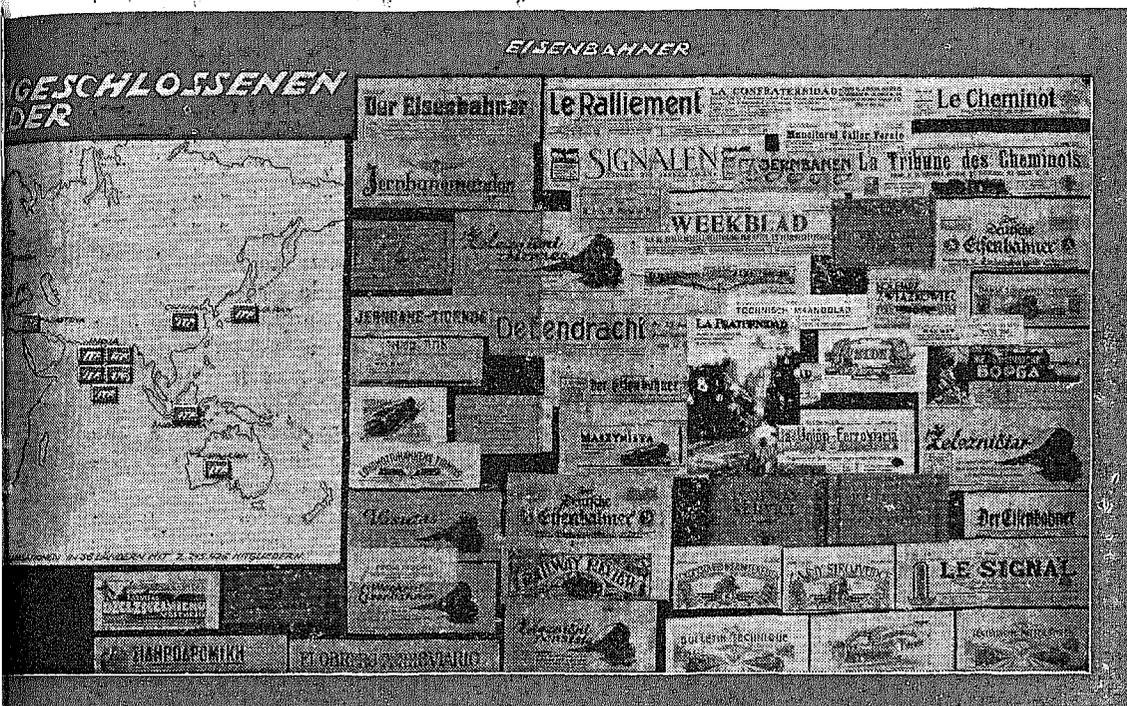
*) Les données relatives au P. L. M. et P. O. font défaut

pour les pays dont il s'agit, offre les meilleures possibilités de comparaison (les chiffres ont été empruntés aux statistiques publiées par l'Union internationale des chemins de fer.)

On constate, il est vrai, que ça et là,



le Transport et de Tourisme à Poznan.



pratique des compressions des effectifs qui — chose caractéristique — se font surtout aux dépens du personnel d'exploitation. Le recul constant du nombre des tonnes-kilomètres fait cependant que le rendement par unité descend même pour cette catégorie du personnel. Malheureusement les données sur le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus, nous font défaut. On peut cependant supposer, en considérant le fait — que nous trouvons ailleurs — que le mouvement des étrangers en Italie a baissé en 1929 d'environ 28 % en comparaison de 1927, que le chiffre de voyageurs-kilomètres y a également fléchi.

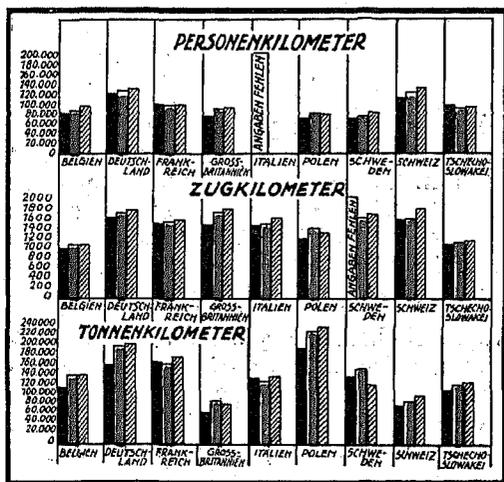
Le deuxième tableau (gravure 3.) établit, au sujet de la même question, un parallèle entre différents pays. Pour les calculs qui ont servi de base à ce parallèle, il n'a été pris que le personnel d'exploitation proprement dit (service des gares, trains, et machines, à l'exclusion des ateliers). Evidemment cette limitation n'influe guère les résultats.

Deux autres tableaux se rapportent à la question de l'attelage automatique. Vu

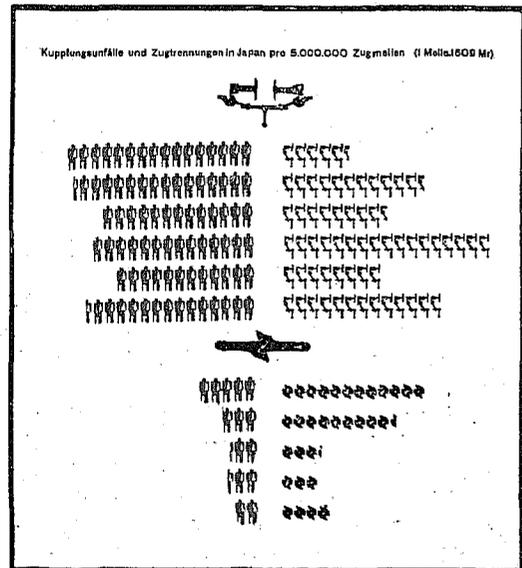
Personnel des trains gares et machines	Voyageurs-km. en millions	Trains-km.	Tonnes-km. en millions
71.625	6.184	75	8.272
63.210	5.780	70	8.923
63.074	6.270	70	8.889
338.379	42.922	569	64.783
345.590	45.548	606	72.614
353.253	47.649	646	73.180
165.764	16.953	256	27.947
155.873	15.707	249	26.139
157.998	16.360	256	28.313
339.942	26.042	517	22.343
337.304	31.364	605	30.034
329.655	31.498	610	28.120
97.776		145	13.297
96.741		147	12.402
86.526		143	12.063
83.190	5.965	104	16.576
78.880	6.435	114	18.353
89.952	7.212	123	21.872
17.099	1.232		2.379
16.913	1.282	28	2.624
16.453	1.358	29	2.036
20.921	2.377	34	1.668
20.666	2.569	35	1.844
20.188	2.750	37	2.065
91.669	9.131	102	10.239
91.500	8.349	106	11.177
93.242	8.929	112	11.966

tres états de crise. Le recul du chiffre des tonnes-kilomètres que l'on constate en Suède en 1928, doit être attribué à la grande grève des mineurs de ce pays qui dura plusieurs mois. Les fluctuations dans l'économie française se reflètent à leur tour dans les fluctuations que nous constatons dans les chiffres relatifs aux réseaux français. Les chiffres relativement bas qu'accusent les réseaux anglais en 1926, trouvent leur cause dans la grève des mineurs de cette année. Ce qui frappe immédiatement, c'est le fait que l'Italie constitue l'unique véritable exception. Le rendement par unité y suit une courbe descendante — quoique faiblement — ce qui pourrait créer l'impression que les cheminots italiens ne sont pas affectés par la rationalisation. Pareille supposition serait erronée. En Italie aussi, on

Tableau comparatif sur le rendement du personnel de l'exploitation (trains, gares et machines) dans neuf pays, pendant les années 1926, 1927 et 1928.



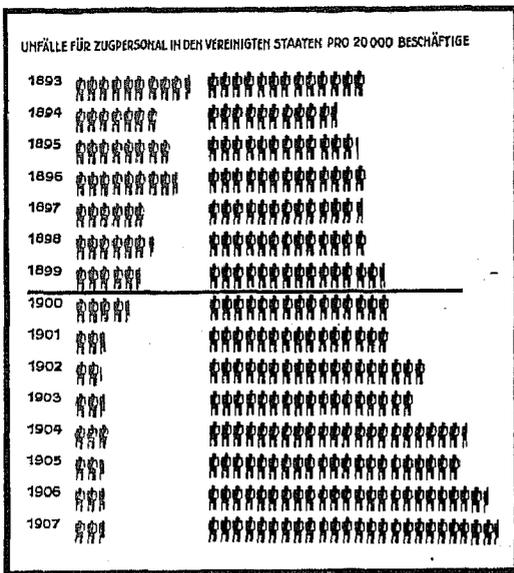
Noir = 1926. Rouge = 1927. Hâchures = 1928.



que, pour cette question, seuls les Etats-Unis et le Japon fournissent des renseignements exacts (aux Etats-Unis, il n'y a pas d'attelage automatique pour les boyaux de freins et de chauffage) il n'a été fait un tableau que pour ces deux pays.

Le graphique établi pour le Japon (gravure 4.), montre en haut, la situation existant avant l'introduction et en bas, celle après l'introduction de l'attelage automatique. Chaque figurine rouge indique un accident; chaque appareil d'attelage automatique en bas indique une rupture d'attelage par 5 millions de trains-kilomètres. Dans le tableau qui a trait à l'Amérique (gravure 5.), une figurine représente chaque centaine d'accidents survenus sur un nombre de 20.000 agents; les figurines rouges indiquent les accidents d'attelage et les figurines noires

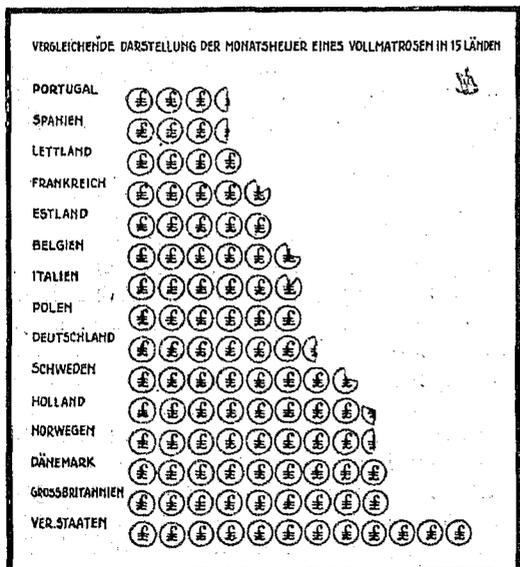
la courbe ascensionnelle est interrompue. La cause de ces interruptions ne se trouve pas cependant dans une augmentation du personnel, mais dans un recul du trafic ferroviaire, dû à des causes économiques ou sociales soudaines ou à d'au-



5.

les autres accidents. Les dessins au-dessous de la ligne horizontale ont trait à la situation existant pendant l'introduction partielle, ceux au-dessus de la ligne ont trait à la situation existant après l'introduction complète de l'attelage automatique. Les deux tableaux suffisent pleinement pour démontrer combien l'emploi de l'attelage automatique augmente la sécurité du personnel et pour prouver combien la lutte, engagée depuis longtemps par l'I.T.F., pour obtenir son introduction générale, est justifiée.

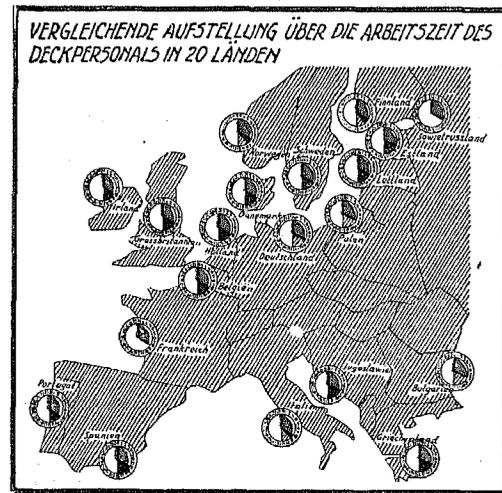
D'autres tableaux se rapportent aux questions intéressantes des marins. La gravure 6 est la reproduction d'un tableau indiquant les soldes mensuelles des matelots de 15 pays différents, exprimés en livres sterling. Il était nécessaire de les exprimer ainsi, parce que les frets calculés dans la navigation maritime sont toujours établis dans cette devise. Un seul coup d'œil sur le tableau suffit pour se convaincre du peu d'uniformité qu'il y a dans la rétribution des marins et du fait que les soldes laissent beaucoup à désirer dans bien des pays. Le dernier tableau (gravure 7) a été consacré à la question compliquée des heures de travail du personnel du pont. La durée de travail de ce



6.

personnel est divisée en quarts de 4 heures. Généralement, on applique le système à deux bordées, ce qui veut dire que les matelots font alternativement 4 heures de quart et 4 heures de repos, ce qui revient dans la pratique à une journée de travail de 12 heures. Le système des trois quarts accorde par contre un repos de 8 heures après 4 heures de service et équivaut par conséquent à une journée de travail de 8 heures. Le tableau nous montre que, dans la majorité des pays, le système des deux quarts est en vigueur; dans certains pays, on travaille partiellement en deux et partiellement en trois quarts, ainsi que l'indique le secteur de fluctuation. Seules la France et l'Union soviétique pratiquent le système des trois quarts. Les efforts de l'I.T.F. ont pour but d'obtenir l'introduction générale du système des trois quarts.

Tableau comparatif des heures de travail du personnel du pont dans 20 pays



7.

Rouge = 8 heures de travail. Noir = le travail effectué en sus des huit heures par période de 24 heures. Hachures = fluctuations entre la durée minimum et la durée maximum du travail journalier.

Les salaires des cheminots argentins.

Dans le numéro de juin de «I.T.F.» nous avons publié un article donnant un aperçu sur les salaires des ouvriers des transport à Buenos-Aires dans les années 1928 et 1929, suivant les renseignements d'un rapport du ministère du Travail d'Argentine. Ce rapport fait également mention des salaires des personnel des chemins de fer.

Les salaires du personnel des chemins de fer d'Argentine sont fixés par contrat collectif. Le contrat le plus important dans la période dont il s'agit fut conclu en 1927 par la Fédération des mécaniciens et prévoit les salaires mensuels suivants (exprimés en pesos papier)*:

Apprenti-chauffeur \$ 90 lors de l'entrée en service, \$ 100 après le premier examen (après 6 mois); \$ 110 après encore 6 mois lors de l'entrée en fonction comme chauffeur; ensuite augmenta-

*) En 1929 la valeur d'un peso-papier était d'environ 10 frs. fr.

	tions annuelles de \$ 10 jusqu'à un maximum de	\$ 160.—
Chauffeur	de 4ème classe	\$ 180.—
"	" 3ème classe	\$ 190.—
"	" 2ème classe	\$ 210.—
"	" 1ère classe	\$ 230.—
Mécanicien de manœuvres		\$ 250.—
Mécanicien de route de 5ème cl.		\$ 270.—
"	" 4ème "	\$ 285.—
"	" 3ème "	\$ 305.—
"	" 2ème "	\$ 325.—
"	" 1ère "	\$ 345.—

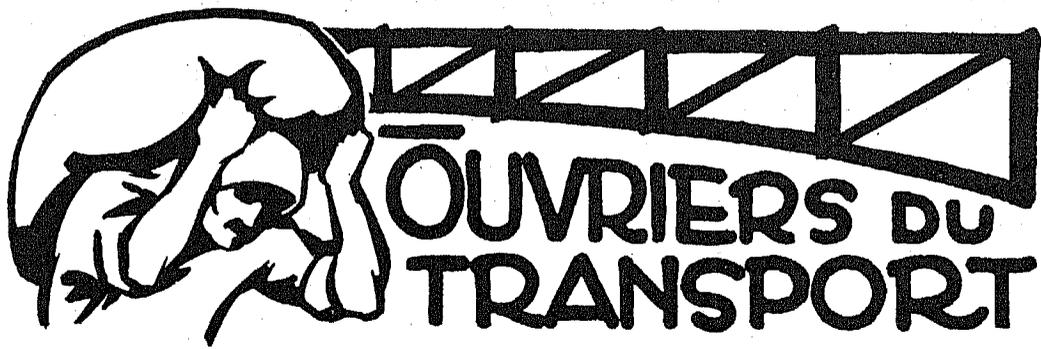
Ces taux sont payés sur les lignes à voie large, c'est-à-dire sur la grande majorité. Sur les lignes à voie moyenne (voie normale européenne) et à voie étroite, les mécaniciens touchent 15 et les chauffeurs 10 pesos de moins.

Les mécaniciens ont droit aussi à une prime trimestrielle pour «service satisfaisant, bonne conduite et économie de combustibles, lubrifiants etc.» Cette prime varie entre 24 et 36 pesos, celle touchée par les chauffeurs allant de 14 à 25 pesos.

Nous faisons suivre ci-après un choix des salaires contenus dans les nombreux contrats collectifs conclus par la Fédération des cheminots argentins, au profit d'autres grades que le personnel de la locomotive:

Gardes barrières, suivant la classe	\$ 120, 110, 100, 90.
Femmes gardes-barrières	\$ 90, 75, 65.
Hommes d'équipe et ouvriers des manœuvres	\$ 120, 115, 110, 105.
Ouvriers de remises de locomotives affectés à tous travaux (petites remises)	\$ 107 augmentant à 122.
Ouvriers de remises de locomotives (spécialistes, tels que nettoyeurs de chaudières, ouvriers affectés à l'allumage ou à la manœuvre des locomotives etc.)	\$ 128 augmentant à 153.
Manœuvres spécialisés	\$ 153 augmentant à 168.
Mécaniciens, ajusteurs, chaudronniers, tourneurs en métal, dinandiers, forgerons	\$ 183 augmentant à 243.
Charpentiers, ferblantiers, peintres	\$ 153 augmentant à 183.
Visiteurs, suivant la classe et l'ancienneté	\$ 105 à 165.
Conducteurs (élèves)	\$ 125 à 135.
Conducteurs	\$ 140 à 190.
Chefs de manœuvres, suivant la classe et le service	\$ 130 à 190.
Brigadiers de manœuvres, suivant la classe et le service	\$ 115 à 165.
Sémaphoristes suivant la classe et le service	\$ 125 à 250.
Télégraphistes suivant la classe et le service	\$ 120 à 230.
Chefs-télégraphistes, suivant la classe et le service	\$ 160 à 320.
Conducteurs de wagons-lits	\$ 110 augmentant à 125.

Tous les taux mentionnés s'appliquent aux agents travaillant sur les lignes à voie large. Les taux payés sur les lignes à voie moyenne et étroite sont de 5 à 25 pesos par mois plus bas.



Les ports maritimes d'Europe occidentale. (I).

Nous désirons, dans une série de quelques articles, donner un court aperçu comparatif sur les différents ports maritimes de l'Europe occidentale, ce qui nous donnera l'occasion de tirer quelques conclusions concernant le développement probable de ces ports dans un proche avenir.

Avant d'aborder l'examen des ports proprement dit, nous chercherons à poser, de manière générale à titre d'introduction, le problème du port maritime moderne.

I. Le port maritime moderne.

Le développement des ports modernes va de pair avec le développement du trafic international qui est, à son tour, dépendant de l'augmentation des besoins des diverses régions de consommation.

Tandis qu'à l'origine, les ports ayant une situation favorable furent les premiers à croître en importance, ce fut par la suite la situation du port par égard à certaines régions importantes au point de vue économique qui en détermina l'importance. Lorsqu'une région économique dispose de plusieurs ports ou de la possibilité de la création de plusieurs ports, les ports qui offrent l'accès le plus commode et le meilleur marché au *hinterland*, deviendront les plus importants.

Dans les temps actuels, les besoins du *hinterland* constituent par conséquent le facteur principal pour le développement d'un port. Toutefois, l'importance d'un port comme centre de commerce n'a pas entièrement disparu. Des ports comme Londres, Amsterdam, Brême nous offrent l'exemple de ports remplissant encore en grande partie leur rôle historique de centres de commerce. Cependant, dans ces ports également, les besoins du *hinterland* prévaudront graduellement. Pour une part importante, l'emmagasinage des marchandises se fera à l'intention celui-ci.

Nous pouvons distinguer trois fonctions économiques importantes des ports maritimes modernes :

- 1° la fonction régionale;
- 2° la fonction commerciale;
- 3° la fonction industrielle.

Chacune de ces fonctions donne au port ses caractéristiques spéciales. Ainsi que nous venons de le dire en d'autres termes, nous estimons que la fonction régionale doit être considérée comme la

principale. Nous examinerons à présent séparément les trois fonctions.

1. La fonction régionale.

Nous pouvons distinguer les trois éléments suivants qui permettent à un port de satisfaire plus ou moins bien à sa fonction régionale : a) la situation au bord de la mer, b) la situation par rapport au *hinterland*, c) l'installation du port. (Il va sans dire que les éléments a) et c) ont également leur importance pour la fonction commerciale et industrielle.)

a) La situation au bord de la mer.

En ce qui concerne la situation à la mer, on peut poser à chaque port la condition qu'il puisse à toute heure être atteint en sécurité par les navires, grands et petits. La thèse s'applique toujours que des ports qui se trouvent en communication directe avec la haute mer sont privilégiés, géographiquement parlant, au-dessus de ceux situés sur le rivage d'une mer intérieure difficile à atteindre. La différence en importance entre les ports allemands de la Mer du Nord et de la Baltique (parmi lesquels Hambourg, port de la Mer du Nord, dessert la majeure partie du *hinterland* naturel des ports de la Baltique) nous semble illustrer suffisamment la justesse de cette thèse.

Les ports ont été créés généralement dans des golfes ou à l'embouchure de grands fleuves. Cette situation offrait l'avantage de permettre aux navires de pénétrer en toute sécurité assez avant dans le pays. Autrefois, c'était surtout une condition de sécurité, à présent c'est une condition économique. Plus la voie maritime peut être prolongée à l'intérieur du pays, plus la route par terre est abrégée et plus le transport des marchandises est bon marché, attendu que le transport par terre est toujours plus coûteux que le transport par mer et qu'en outre, une centaine de milles marins de plus ou de moins ne peuvent pas avoir d'influence sur le coût du fret lorsqu'il s'agit de longues distances.

Quant au transport de passagers, une communication rapide est la condition primordiale, ce qui fait que les ports où l'on s'embarque sur les paquebots qui entretiennent des communications rapides, devront être situés aussi près que possible de la mer.

Dans le transport rapide sur courtes distances, on constate la tendance d'abrég-

ger autant que possible le transport maritime. Non seulement les ports où s'embarquent les passagers seront situés le plus près possible de la mer, mais encore le trafic entre les ports reliés par les communications maritimes les plus rapides, sera le plus intense.

L'éloignement à une centaine de kilomètres de plus ou de moins de la mer, ne joue évidemment aucun rôle. Nombreux sont cependant les passagers qui accomplissent de longs trajets de leur voyage par rail, lorsque la possibilité s'en offre. Tout le monde connaît bien la ligne Brindisi—Port-Saïd de la P. & O. Line et les tarifs ridiculement bas que calculent les compagnies de navigation vers l'Asie pour les passages des ports d'Europe occidentale vers ceux de la Méditerranée.

Toutefois, il ne faut pas non plus exagérer l'importance pour le trafic-marchandises de la situation d'un port à l'intérieur du pays. C'est évidemment un facteur économique qui a son importance, mais dont l'effet a parfois été contrebalancé par les péages élevés perçus sur les canaux et rivières.

La situation de différents ports d'une même région à l'égard des centres importants des territoires d'outre-mer, n'a pas ou seulement peu d'importance pour le trafic sur grandes distances. Le fret pour ces transports n'est pas calculé uniquement suivant la longueur du trajet, mais est influencé encore par d'autres facteurs, tels que, par exemple, la probabilité d'avoir une cargaison de retour.

b) La situation par rapport au *hinterland*.

Ainsi que nous l'avons déjà remarqué, la situation d'un port par rapport au *hinterland* joue un rôle plus important que sa situation au bord de la mer. Les communications avec le *hinterland* peuvent se faire de deux manières : par voie d'eau et par voie de terre, ce qui signifie presque toujours par rail.

Dans tous les pays de l'Europe occidentale, les transports par chemin de fer et par voie d'eau intérieure se concurrencent, partout où ces deux moyens de transport sont disponibles. Attendu que les frais du transport par eau sont toujours inférieurs à ceux du transport par rail, mais que, d'autre part, les communications par chemin de fer sont bien plus rapides, il est évident que l'on constatera la tendance de transporter par chemin de fer toutes les marchandises qui demandent avant tout un transport rapide et par voie d'eau toutes celles pour lesquelles le transport bon marché est d'une importance primordiale. Les matières premières pour l'industrie et l'agriculture, tels que les minerais, le sable, les sels, les engrais artificiels et le charbon, seront en général transportés par navire. Vu qu'il est souvent d'une grande importance pour les industriels que les produits manufacturés atteignent le plus rapidement possible le pays de destina-

tion, les articles de production industrielle seront le plus souvent transportés par chemin de fer. Dans bien des cas cependant, les articles que nous venons de nommer en première ligne, seront également transportés par chemin de fer, à savoir lorsque les chemins de fer soutiennent la concurrence par des tarifs fort bas ou lorsque des voies d'eau pouvant fournir des communications directes, font défaut. Ce dernier facteur joue par exemple un rôle important dans le trafic ferroviaire intense qui existe, également pour les matières premières, entre Anvers et son *hinterland* belge et allemand.

Sauf par les différences entre les tarifs du transport par rail et par eau, les courants de trafic sont influencés par les frontières politiques et économiques. Pour donner un exemple emprunté au continent de l'Europe occidentale : le sud-ouest et l'ouest de l'Allemagne ont entre autres comme ports : Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Hambourg et Brême. Or, la Belgique cherchera par des tarifs spéciaux de chemins de fer, à attirer le plus de marchandises possible vers Anvers; l'Allemagne, de son côté, cherchera, en accordant toutes espèces de privilèges, à faire passer le trafic allemand par les ports allemands. Attendu que le port d'Anvers et ceux de la Hollande se trouvent plus près des parties de l'Allemagne dont il s'agit, que les ports allemands, de pareilles mesures de la part de l'Allemagne auront toujours un caractère protectionniste et ne seront, la plupart du temps, pas justifiables économiquement parlant.

Rappelons à ce propos la déclaration faite avant la guerre déjà, par un des directeurs de la Maison Krupp, disant qu'il n'aurait trêve ni repos, avant que tout le transport de minerai en provenance du bassin de la Ruhr, passe par les ports allemands. Quoique le canal reliant Dortmund à l'Embs ait procuré à Emden une certaine importation de minerai et de céréales et exportation de charbon, il n'a cependant pas réussi jusqu'à présent à faire du port de Emden un concurrent sérieux de Rotterdam. On a cherché par des tarifs d'exception à diriger les marchandises vers le nord et des projets existent, datant également déjà d'avant la guerre — certainement grandioses mais fort peu économiques, à notre avis — de construire une embouchure allemande du Rhin qui permettrait aux navires maritimes de remonter le fleuve jusqu'à Ruhrort. Les tarifs d'exception n'ont pas donné beaucoup de résultats et le canal grandiose se fera certainement encore attendre quelque temps. (Il est certain qu'à la base de pareil projet, il y a des motifs de défense économique nationaliste; avec l'internationalisation croissante du capitalisme, ces motifs perdront beaucoup de leur valeur.)

(Nous traiterons dans un article suivant la notion *hinterland*, de même que l'outillage et les fonctions des ports.)



Une mesure originale des conducteurs d'automobiles polonais.

Nous empruntons les renseignements suivants au numéro de mai de «l'Automobilista Zawodowy», l'organe du Syndicat des chauffeurs polonais.

La Haute-Silésie *) fut récemment le témoin d'une lutte originale. Avec lenteur, des automobiles portant des pancartes avec l'inscription 15 km., circulaient dans les rues des villes. C'était là le geste de protestation des chauffeurs contre le règlement de la circulation, datant de 1909 et toujours en vigueur, suivant lequel la vitesse de véhicules circulant dans des agglomérations, ne peut pas excéder 15 km. à l'heure. Vu que dans la grande majorité des autres villes de Pologne aussi bien que de l'étranger, la vitesse maximum est de 40 km., cette disposition doit être considérée comme tout à fait désuète.

Il va sans dire que dans la pratique, le règlement de la circulation n'était pas observé en Haute-Silésie. Il était toutefois une source de chicanes, souvent intolérables, de la part des autorités policières contre les chauffeurs. Lorsque, pour une raison quelconque, un chauffeur se trouvait en conflit avec la police, on sortait les vieux articles du règlement et infligeait au «délinquant» une punition sensible. La sanction minimum prévue pour infraction à la disposition sur la vitesse maximum était de 5 zloty

*) Province polonaise faisant autrefois partie de la province allemande du même nom.

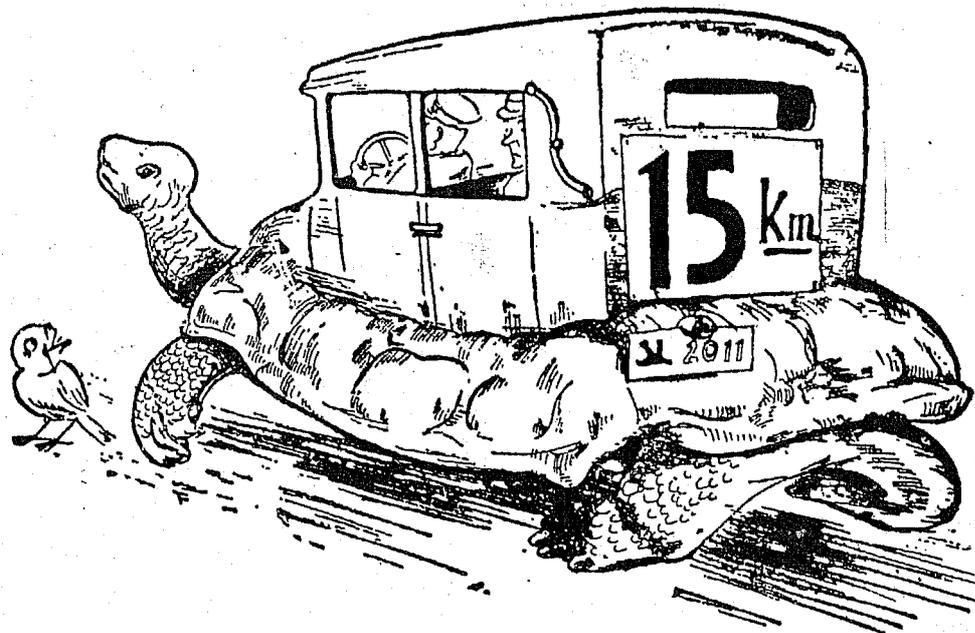
(1 zloty env. 3 frs. fr.) et, suivant les relevés du ministère des Finances, les amendes infligées pour cette raison ont rapporté un montant de 26.000 zloty.

Le syndicat des chauffeurs polonais a réclamé à plusieurs reprises la suppression du règlement suranné; constatant cependant que toutes ses démarches auprès des autorités silésiennes étaient vaines, il s'est vu obligé de se tirer d'affaire d'une autre façon en démontrant, par une observation à la lettre du règlement de la circulation, l'impossibilité de celui-ci.

Le mot d'ordre fut donné à tous les conducteurs d'automobiles de la Haute-Silésie, d'observer strictement la vitesse de 15 km. Des «pickets de grève» contrôlant l'observation du mot d'ordre, patrouillaient dans les rues. Chaque chauffeur qui circulait à une allure de plus de 15 km. à l'heure était dénoncé à la police et aura à rendre des comptes pour son excès de vitesse. Les piquets de grève ont si bien rempli leur tâche que le mouvement put être appliqué sans le moindre accroc.

Forcées par ce mouvement inaccoutumé des chauffeurs, les autorités silésiennes durent finalement se décider à entrer en pourparlers avec le syndicat. Elles promirent que le règlement serait immédiatement modifié et que la Diète aurait à s'occuper d'un projet de réglementation légale de la circulation adapté aux exigences modernes.

Nous reproduisons ci-dessous une caricature parue dans la presse de Kattowitz et représentant la circulation «idéale» suivant les conceptions des autorités silésiennes.



A. T.

La tenue de service des conducteurs d'automobiles.

Dans plusieurs pays, les autorités de police exigent que les conducteurs d'auto-taxis portent l'uniforme. On comprend ce que l'achat d'une tenue de service signifie pour ces travailleurs qui, la plupart du temps, ne gagnent pas beaucoup et il n'est par conséquent pas étonnant que les organisations syndicales cherchent à amener les employeurs à porter les frais de l'achat de l'uniforme, lorsque le port de celui-ci est de rigueur.

Les avis sont d'ailleurs partagés dans les milieux syndicaux sur la nécessité pour les conducteurs de taxis de porter l'uniforme. Quoiqu'il en soit, on cherche toujours à nouveau à leur prescrire par des ordonnances municipales ou policières le port de l'uniforme. Ceci s'est encore produit récemment à Reval, capitale d'Esthonie, où le syndicat des chauffeurs adhérent à l'I. T. F. s'est énergiquement opposé, par l'organe de son représentant au conseil municipal, contre le désir de la municipalité. A la demande de ce syndicat, nous avons recueilli auprès de quelques organisations de conducteurs d'automobiles, des renseignements sur les prescriptions existant à ce sujet dans les principales villes européennes. Notre enquête nous a permis de constater ce qui suit :

ALLEMAGNE.

Au moyen de négociations, la Fédération allemande des transports et des services publics a réussi à faire renoncer les autorités policières de la majorité des villes allemandes à la prescription de l'uniforme pour les conducteurs de taxis. Berlin fait exception à cet égard. Suivant une prescription policière d'il y a un an, les conducteurs de taxis berlinois sont tenus à partir du 1er juin 1930, de porter l'uniforme. A cause de leur situation financière défavorable, une grande partie de ces travailleurs n'était pas en mesure jusqu'à présent de s'acheter l'uniforme prescrit. L'organisation a obtenu à présent du préfet de police la concession que, dans les deux mois à venir, les chauffeurs ne seront pas mis à l'amende pour infraction au règlement. Ainsi qu'il ressort des renseignements ci-dessus, les chauffeurs berlinois doivent porter eux-mêmes les frais d'achat de l'uniforme, y compris le pardessus et la casquette.

DANEMARK.

Les chauffeurs de taxis sont obligés de porter l'uniforme. Ils doivent l'acheter à leurs propres frais, tandis que les conducteurs de camions touchent une indemnité d'habillement allant de 20 à 36 couronnes.

FRANCE.

En France la police n'exige pas en principe de tenue réglementaire pour les conducteurs de taxis. Il faut simplement qu'ils aient une tenue propre et une cas-

quette à visière rigide. Certaines compagnies de taxis exigent que leurs conducteurs portent l'uniforme; dans ces cas l'uniforme est payé par la compagnie.

HOLLANDE.

A Amsterdam la tenue de service des chauffeurs de taxis des stationnements publics doit être approuvée par les autorités de surveillance (police de la circulation); les chauffeurs doivent porter eux-mêmes les frais de leurs vêtements de travail. Généralement l'employeur donne la tenue et se rembourse par retenues hebdomadaires sur le salaire du chauffeur.

A La Haye, la municipalité ne s'est guère occupée jusqu'à présent de la tenue des chauffeurs. Plusieurs entreprises de taxis exigent cependant que leurs salariés portent l'uniforme. Dans ce cas également, la compagnie en avance les frais qui sont remboursés par des retenues hebdomadaires.

A Rotterdam et à Harlem, les conditions sont analogues à celles de La Haye. Le port de l'uniforme y est cependant un peu plus généralisé.

En obligeant les chauffeurs à porter l'uniforme, les compagnies visent surtout un but de réclame. Les chauffeurs hollandais doivent partout porter eux-mêmes les frais de leur tenue. Dans quelques rares cas cependant, les grandes entreprises de taxis mettent la casquette à la disposition de leurs salariés.

SUÈDE.

En Suède, les chauffeurs de taxis ne sont pas tenus de porter eux-mêmes les frais de la tenue de service, ce qui ressort des extraits suivants des contrats collectifs conclus avec les entreprises d'auto-taxis.

Göteborg. a.) «Le propriétaire du taxi met la tenue de service à la disposition du chauffeur. Cette tenue qui doit être approuvée par la police, en ce qui concerne la coupe et la qualité, est composée d'une veste d'un pantalon et d'une casquette (de tissu) de même que de guêtres en cuir. En hiver, on donne en outre un pardessus».

b.) «Lorsqu'on ne donne pas l'uniforme, l'employeur paye une indemnité d'habillement de 50 öre par journée de service».

c.) «La tenue de service doit être gardée par le chauffeur en un état de propreté et traitée avec soin».

Stockholm. Le propriétaire du taxi met les vêtements de service suivants à la disposition du chauffeur : un pardessus d'hiver, une casquette d'hiver, un pardessus d'été et une casquette d'été. Ces vêtements sont entretenus en bon état aux frais du propriétaire. Lorsque, après accord avec le propriétaire du taxi, le conducteur se procure lui-même les vêtements sus-mentionnés, il a droit à une indemnité de 10 couronnes par mois ou de 40 öre par journée de service.

On ne peut pas obliger les chauffeurs à reprendre d'autres personnes des vêtements de service, lorsque ceux-ci n'ont pas été désinfectés au préalable ou ne sont pas en bon état.

TCHÉCOSLOVAQUIE.

Les chauffeurs de certaines entreprises ont droit, en vertu de contrats collectifs conclus avec le Syndicat des chauffeurs de Prague, à une pelisse, une paire de gants, de même qu'à une indemnité d'habillement de 100 couronnes par an. D'autres entreprises accordent à leurs salariés dans une certaine succession, des complets d'hiver et d'été, de même que des gants et une casquette.

TRAMWAYS

L'importance des transports des tramways allemands.

On prétend souvent que le tramway ne répond plus aux exigences actuelles du trafic et est remplacé graduellement par des moyens de transport plus modernes, à savoir l'autobus et le chemin de fer souterrain. Les chiffres suivants empruntés à un rapport pour 1928 de l'Association allemande d'entreprises de transport indiquent bien le contraire. En 1928, 4,6 milliards de voyageurs furent transportés en Allemagne par des tramways et chemins de fer d'intérêt local. Les tramways de Berlin seuls transportèrent 850 millions de voyageurs. Pour 1929, on évalue ce chiffre à près d'un milliard. Nous donnons ci-dessous le nombre de voyageurs transportés en 1928 par les tramways de diverses villes allemandes :

Berlin	854 701 448
Hambourg	335 272 342
Cologne	222 103 908
Dresde	201 146 742
Munich	166 806 696
Leipzig	159 224 469
Francfort	143 622 050
Dusseldorf	139 684 449
Breslau	125 987 832
Stuttgart	121 154 371
Essen	84 690 810
Hannovre	76 192 180
Brême	70 152 167
Dortmund	69 350 698
Chemnitz	50 927 846
Magdebourg	49 665 946
Bochum	44 974 126
Mannheim	39 409 543

Suivant le rapport en cause il y a en Allemagne un total de 182 tramways et 441 chemins de fer d'intérêt local et secondaires.

La longueur totale du réseau est de 20.800 km. et l'effectif du personnel employé s'élève à plus de 155.000 unités.

Les résolutions adoptées par le Congrès de la F. S. I. à Stockholm.

Le programme social de la F. S. I.

«Le Congrès ordinaire de la Fédération Syndicale Internationale, réuni à Stockholm du 7 au 11 juillet 1930 ;

examinant le projet de programme social de la F. S. I. :

considérant qu'il est désirable que la Fédération Syndicale Internationale arrête le plus tôt possible un programme social, devant lui permettre ainsi qu'à ses organisations affiliées, de mener d'une façon efficace une campagne pour l'obtention et la généralisation dans tous les pays d'une législation sociale, à même de protéger tous les travailleurs sans distinction contre les conséquences fâcheuses des maux de tous genres qui les guettent constamment et qui sont considérablement aggravés par les conditions inhérentes au régime dans lequel nous vivons ;

considérant l'étendue du problème qui exige une étude et une préparation minutieuse et des plus amples ;

considérant que le programme social envisagé devrait contenir, à côté de l'énumération des questions, des commentaires pouvant servir de base à la propagande dans les différents pays ;

considérant qu'il convient de se tenir à la classification suivante :

Assurances sociales.

1. Assurance-maladie (y compris le service médico-pharmaceutique).
2. Assurance-invalidité.
3. Assurance-vieillesse et survivants.
4. Assurance-décès prématuré.
5. Assurance-chômage.
6. Assurance maternelle.
7. Assurance-accidents.
8. Assurance-maladie professionnelle.
9. Allocations familiales.

Protection spéciale.

1. La durée du travail et les questions connexes.
2. Les vacances ouvrières.
3. La protection des enfants, des adolescents et des femmes (par exemple l'interdiction du travail de nuit des femmes et des enfants, l'interdiction du travail des jeunes gens et des femmes dans les industries insalubres).
4. L'enseignement professionnel et technique et l'apprentissage.
5. La liberté d'association, le droit de coalition et le droit de grève.
6. Le contrat d'emploi.
7. Le contrat collectif et, en rapport avec cette question, celle — si controversée — de la coalition et de l'arbitrage.
8. Le droit ouvrier, tribunaux, conseils de prud'hommes, etc.
9. Repos hebdomadaire.
10. Orientation professionnelle.
11. Les mesures d'hygiène.

Contrôle et Prévention.

1. L'inspection du travail, surtout en rapport avec l'application des lois et les mesures d'hygiène dans les usines aussi bien en ce qui concerne le traitement dont doit jouir le personnel que les mesures sanitaires pour l'organisation des usines mêmes, de même que l'organisation rationnelle de la tutelle sanitaire pour les jeunes apprentis.
2. Le droit de regard et la collaboration des organisations syndicales dans les mesures à prendre dans les usines elles-mêmes pour la protection des travailleurs.
3. La prévention des accidents du travail. En tout premier lieu par l'application de mesures toujours plus rationnelles en ce qui concerne l'outillage et ensuite, pour faire l'éducation des travailleurs, par les affiches, les renseignements, les reproductions de clichés, etc. dans les publications ouvrières et autres.

Charge le Bureau de la F. S. I. de l'étude et de l'élaboration du programme complet, s'entourant de l'avis des organisations affiliées et des compétences nécessaires :

Charge le Conseil Général de F. S. I. de prendre connaissance, au moment opportun, des résultats des travaux du Bureau de la F. S. I., et de décider sur les mesures à prendre pour l'application des décisions reconnues nécessaires pour faire connaître et appliquer les différentes revendications qui seront affirmées dans le programme social envisagé.

La durée du travail.

«Le Ve congrès ordinaire de la Fédération Syndicale Internationale, réuni à Stockholm du 7 au 11 juillet 1930 ;

appelé à discuter et examiner un projet de programme social, devant servir de base à l'action à mener par la Fédération Syndicale Internationale ; considérant que la question de la durée du travail est d'une importance telle, qu'elle mérite d'être traitée séparément et d'urgence ;

considérant les promesses solennellement faites aux travailleurs pendant les heures de détresse vécues lors de la guerre de 1914-18, promesses non tenues par tant de gouvernements ;

considérant les espérances nées dans la classe ouvrière par le vote de la Convention de Washington fixant la durée du travail à 8 heures par jour et 48 heures par semaine ;

constate avec indignation que plus de 10 ans après le vote de cette convention, seuls quelques petits pays l'ont ratifiée, alors que la plupart des États, les plus importants, ont jusqu'ici négligé de ratifier ;

qu'en outre, pendant tout ce temps, des attaques ont été continuellement dirigées contre cette convention au lieu que le bénéfice de ses stipulations soit étendu à tous les travailleurs sans exception, et que la protection prévue soit renforcée ;

D'autre part, le Congrès, considérant l'augmentation considérable de la production prise dans sa généralité et par tête, grâce au perfectionnement de l'outillage et au développement rationnel de l'organisation du travail à travers le monde ;

considérant l'augmentation continue de l'effort, si souvent très pénible, exigé de la part des travailleurs, conduisant à une exténuation telle qu'elle provoque de plus en plus l'invalidité ou le décès prématurés ;

considérant l'augmentation effrayante, dans la plupart des pays, du nombre des chômeurs qui pourtant ne demandent rien d'autre que, de par leur travail, gagner honnêtement la subsistance de leur famille ;

considérant que même les pays qui, les dernières années, n'ont pas eu à enregistrer un nombre important de chômeurs, ne sont toutefois point à l'abri du chômage qui, au contraire, les guette et les menace dans un avenir prochain ;

considérant qu'il convient de préconiser et de voir prendre les mesures adéquates, à même d'obvier aux situations dénoncées ; qu'il est de toute urgence de protéger le travailleur contre l'exploitation raffinée dont il est de plus en plus la victime, et de prévenir qu'il soit, comme il est actuellement trop le cas, voué au chômage le condamnant ainsi que sa famille, à une misère injuste et qu'il ne mérite point ;

considérant que pour toutes ces raisons une diminution des heures de travail s'impose impérieusement ;

Le Congrès,

certain de traduire ainsi les sentiments et les aspirations des masses laborieuses, qui sont seules à souffrir des conséquences néfastes du régime dans lequel nous vivons ;

proclame la nécessité de l'instauration à bref délai de la semaine de 44 heures comme une étape vers une diminution plus prononcée des heures de travail ;

décide qu'il y a lieu d'exiger que le bénéfice de la semaine de 44 heures soit étendu à tous les travailleurs — manuels et intellectuels — sans distinction de sexe, de race ou de nationalité, soit qu'il s'agisse de pays libres et indépendants, affiliés ou non au Bureau international du Travail, soit qu'il s'agisse de pays placés sous mandat par une décision de l'assemblée de la Société des Nations.

Pour que cette décision puisse être appliquée le plus tôt possible, le congrès décide qu'il y a lieu pour la Fédération Syndicale Internationale d'entamer une campagne à travers le monde et à laquelle ses organisations affiliées ont pour devoir de participer de toutes leurs forces ;

charge le Bureau de la F. S. I. d'organiser et de diriger cette campagne et d'envisager et de prendre les mesures à employer, le cas échéant, en convoquant à cet effet une réunion spéciale du Conseil Général de la F. S. I. ;

fait un appel à tous les travailleurs du monde entier pour soutenir efficacement la Fédération Syndicale Internationale dans ses efforts pour l'obtention d'une semaine de travail plus courte, pour plus de bien-être en faveur des masses ouvrières ;

Le désarmement et la paix.

«La Fédération Syndicale Internationale a pris comme mot d'ordre «Guerre à la Guerre».

Le Congrès fait siennes les déclarations gouvernementales mettant la guerre hors la loi, la proclamant crime international, pour les utiliser comme plateforme d'une action toujours plus vigoureuse contre les risques de conflits, les menées belliqueuses, ouvertes et masquées.

Les objets précis de cette action peuvent être ainsi énumérés :

1. immédiate limitation et réduction des armements ; réunion à la date la plus prochaine de la conférence générale à convoquer par la Société des Nations et conclusion d'une première convention ayant pour objet d'arrêter la course aux armements ;
2. contrôle international de la fabrication et du commerce des armes, munitions et autres matériels de guerre. Action énergique par tracts, affiches, articles, réunions contre les capitalistes des industries de guerre, pour dénoncer les dangers qu'ils provoquent en mettant au grand jour les fabrications et trafics des armes et des munitions de guerre, et de briser les résistances opposées à l'œuvre de paix par la coalition de leurs intérêts ;
3. développement de la pratique de l'arbitrage obligatoire. Action des travailleurs dans chaque pays pour amener les gouvernements à ratifier la convention internationale relative à l'acte général d'arbitrage obligatoire ;
4. développement de la coopération économique des peuples. Le mouvement ouvrier de tous les pays entend exercer par ces moyens une pression effective et constante sur les gouvernements ;
5. le mouvement syndical reste au centre de l'action pacifique. Dans la lutte contre la guerre et le militarisme la collaboration avec l'Internationale Ouvrière Socialiste et ses partis affiliés est une nécessité urgente. L'action ouvrière doit être développée en toutes circonstances afin qu'elle apparaisse à tous et partout comme une garantie décisive de la paix.

Il convient de poursuivre avec l'énergie extrême et sans ralentissement cet effort du monde ouvrier ; il y va des intérêts directs de la classe ouvrière, de ses espoirs d'émancipation, de sa volonté de réaliser une société équitable et d'acheminer l'humanité vers un avenir meilleur de liberté et de justice sociale.

Le mouvement syndical dans les pays sans démocratie.

«Le cinquième Congrès de la Fédération Syndicale Internationale donne son approbation à l'action de la F. S. I. et de ses Centrales nationales dans la lutte contre la réaction internationale et la dictature sous toutes ses formes, pour les libertés de réunion, d'association, de presse et tous les droits se trouvant à la base de la démocratie. Il affirme que le régime de la démocratie est indispensable à l'existence et au fonctionnement du mouvement syndical et répudie toute forme de dictature. Il proclame, en outre, que la F. S. I., ainsi que toutes ses organisations affiliées, doivent poursuivre, dans la pleine mesure de leurs moyens et de leur influence, la lutte en faveur de la démocratie.

Le Congrès, confirmant la solidarité du prolétariat international, exprime ses sentiments de sympathie à toutes les victimes de la réaction et de la dictature. A tous ceux qui, pour leur attachement indéfectible aux principes du libre syndicalisme, souffrent en prison ou en exil, gémissent sous l'oppression et la terreur, le Congrès exprime sa solidarité profonde et s'engage à leur donner toute l'aide que ses moyens lui permettent.

Considérant ce qui précède, le congrès convie le mouvement syndical international à

1. soutenir avec énergie la résistance des travailleurs dans les pays où la réaction sous la forme du fascisme ou sous tout autre aspect, devient une menace particulièrement grave ;

2. aider matériellement et moralement les victimes de la réaction et de la dictature, entre autre subventionner le Fonds Matteotti;
3. seconder la restauration des organisations syndicales dès que les circonstances le permettent et le rétablissement des libertés démocratiques dans les pays opprimés par la dictature;
4. maintenir le contact avec le mouvement syndical et les militants syndicalistes des pays assujettis à la tyrannie et à l'oppression;
5. mener une campagne vigoureuse de propagande pour la démocratie, particulièrement auprès des milieux qui, dans les populations des divers pays se font les aveugles soutiens du règne des dictateurs;
6. poursuivre l'octroi du droit d'asile et de passeports de la Société des Nations à toutes les victimes de la dictature obligées à s'expatrier;
7. poursuivre et maintenir nationalement comme internationalement, la coopération la plus suivie avec les partis socialistes et ouvriers afin de stimuler la lutte pour le triomphe de la démocratie».

La Fédération Syndicale Internationale et les Secrétariats Professionnels Internationaux :

«Adjonction est faite des clauses suivantes au statut des rapports entre la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux.

1. Inscription à l'ordre du jour de la Conférence annuelle des Internationales professionnelles de la question des conventions de l'Organisation internationale du Travail, pour autant que cela soit possible.
2. Les dirigeants des Secrétariats Professionnels Internationaux doivent être tenus de collaborer avec le Bureau de la F. S. I. préalablement aux Conférences internationales du Travail et durant celles-ci, dans les questions qui les intéressent particulièrement.
3. La Fédération Syndicale Internationale est tenue d'informer toute Centrale nationale des actions importantes entreprises par les Internationales professionnelles par rapport à une quelconque organisation affiliée à cette Centrale.
4. Les syndicats des divers pays informeront leur Centrale nationale et se consulteront avec elle au sujet de toute action internationale importante qu'ils envisagent d'entreprendre de concert avec l'Internationale professionnelle dont ils font partie.
5. Les syndicats faisant partie des Internationales professionnelles et appartenant à des Centrales nationales non-affiliées à la Fédération Syndicale Internationale feront valoir leur influence dans lesdites Centrales pour amener l'affiliation de celles-ci à la Fédération Syndicale Internationale».

Relations avec des organisations non-affiliées.

«Le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale reçoit mandat de prendre contact avec les organisations affiliées, mais non-affiliées, représentées aux Conférences annuelles de Genève, en vue de promouvoir leur affiliation.

Désignation sera faite d'une délégation appelée à visiter les Indes et le Japon ainsi que d'autres pays orientaux venant en ordre de considération, en vue d'assister le mouvement syndical de ces pays et d'examiner avec eux la question de leur affiliation à la Fédération Syndicale Internationale».

Le chômage.

«Le congrès constatant avec consternation l'existence, dans le monde entier, de douze millions de chômeurs, dont la plupart sont livrés aux pires misères,

réclame que les gouvernements prennent d'immédiates mesures pour remédier au chômage et demande d'autre part l'adoption sans retard de mesures d'assistance aux chômeurs et l'amélioration des mesures se trouvant déjà, le cas échéant, en application.

Ces mesures doivent consister tout d'abord dans l'introduction d'un système d'assurance-chômage légale, dans les pays où cette assurance n'existe pas encore.

Complémentairement les chômeurs ayant épuisé leurs droits à l'assurance légale doivent continuer d'être assistés d'une manière convenable et suffisante, sans que cette aide revête d'une quelconque façon un caractère de bienfaisance».

MARINS

Les heures de travail à bord.

par J. HENSON,

Président de la section des marins de l'I. T. F.

II.

Prenons comme exemple quelques compagnies anglaises de navigation et examinons les bénéfices qu'elles ont fait pendant et après la guerre.

La *St. Just Steam Ship Co* de Cardiff, qui possède des bateaux de marchandises, a payé pendant la période allant de 1915 à 1920 un total de 94 % en dividendes, c'est-à-dire qu'à part le montant de £ 275.000 versé dans le fonds de réserves pour impôts, elle a au fond pour ainsi dire remboursé aux actionnaires la somme placée par ceux-ci dans l'entreprise. Elle a également de ces bénéfices, créé une réserve si importante qu'en 1920, chaque actionnaire a reçu une action gratuite cotée 300 %, ce qui veut dire que les actionnaires ont vu quadrupler la valeur de leurs titres.

Prenons ensuite la *Maison Rowland & Marwood* dont le capital est de £ 220.100, dont les réserves s'élèvent à £ 550.000, les réserves pour assurances à £ 143.845. les réserves pour reclassification à £ 105.068 et le compte des assurances maritimes à £ 6.510.

Cette entreprise a payé de gros dividendes; ils étaient de 1915 à 1920 de 25 % par an, c'est-à-dire que dans une période de 10 ans, les actionnaires avaient reçu deux fois et demi le capital engagé et étaient toujours co-propriétaires des navires.

Il y a encore la *Tatem Steam Navigation Co* dont le capital est de £ 350.000, les réserves pour assurances de £ 500.000 et les réserves spéciales de £ 1.500.000, et qui, sans parler des jolis dividendes payés pendant la guerre, a réalisé pendant les années écoulées les bénéfices que voici :

1926	£ 429.647
1927	„ 131.522
1928	„ 206.127
1929	„ 217.826

Pour l'exercice 1928/29 elle paya des dividendes de 20 % et ses navires ne sont point grevés d'hypothèques.

La *Nitrate Producers Co* possède un capital de £ 156.300 et une réserve de £ 446.333.

De 1920 à 1922, elle paya des dividendes de 15 %, de 1923 à 1930 des dividendes de 10 %, ce qui fait qu'en 10 ans les actionnaires ont touché 115 % du montant investi par eux.

Nous pourrions continuer ainsi pendant longtemps à énumérer les bénéfices réalisés par les armateurs, les

immenses réserves rassemblées, les actions gratuites distribuées et les dividendes versés pendant la guerre et de 1920 à 1930 — années pendant lesquelles on a constamment cherché à priver les marins, nationalement et internationalement, des avantages obtenus pendant la guerre sous forme de relèvements de salaires et échelles d'effectifs ou heures de travail plus favorables. Lorsque les armateurs désiraient appliquer des réductions de salaires ou des diminutions des effectifs, ils alléguaient avec une satisfaction à peine dissimulée, l'exemple de certaines compagnies de navigation qui avaient fait faillite, mais ils oubliaient d'ajouter que ces compagnies avaient commencé avec de petits capitaux, avaient payé leurs navires de 20 à 30 livres par tonne et dû prendre de grands crédits bancaires. Ils oubliaient aussi de mentionner qu'en 1925 et 1926, un dividende de 5 % représentait la plupart du temps un versement de 25 %, lorsqu'on prenait en considération les bénéfices accordés aux actionnaires sous forme d'actions gratuites. Les bénéfices réalisés par les sociétés de navigation ont un caractère international, ainsi que l'indiquent les chiffres se rapportant à d'autres pays. Toujours et partout, lorsque les marins ont demandé des améliorations de leurs conditions, particulièrement en ce qui concerne les heures de travail, ils se sont heurtés, de la part des armateurs, à une résistance des plus acharnées.

Depuis 1920, les gens de mer ont, sans discontinuer, fait des efforts auprès du Bureau international du Travail pour obtenir satisfaction dans la question des heures de travail à bord. Leurs tentatives ont eu peu de succès jusqu'à présent. Pour caractériser l'attitude adoptée par les armateurs, il suffit de se rappeler les paroles prononcées, par Lord Inchcape en décembre 1929, lors de l'assemblée annuelle du *P. & O. Steamship Co.* :

«Nous nous trouvons actuellement en face de toutes espèces de nouvelles idées, telles que l'introduction de la journée de 8 heures à bord, idées qui, une fois réalisées, augmenteront nos difficultés et ne feront aucun bien à nos hommes. Sur les vapeurs, les hommes ont généralement en bas leur quart de repos sans être dérangés et lorsque *occasionnellement*, ils doivent faire sur le pont plus de 8 heures par 24 heures, la plupart de ces heures ne sont que de la simple présence et ne demandent aucune espèce d'effort.

Ce serait un malheur pour la marine marchande britannique, si des changements étaient apportés au système actuel dont l'Union des marins est absolument

satisfaite. Si les changements auxquels j'ai fait allusion, étaient mis en pratique, ils aboutiraient forcément à une augmentation des frais d'exploitation qui nécessiterait le désarmement de navires et aboutirait à un chômage accru.»

L'honorable Lord continua ensuite en attaquant le Bureau international du Travail, la Conférence maritime de 1929, l'intervention du gouvernement anglais et la représentation à cette Conférence. Il exposa pourquoi les armateurs britanniques n'y avaient pas participé et termina en affirmant que si on laissait seulement à l'armement marchand le droit d'arranger ses propres affaires avec honnêteté et prudence, ce serait le moyen le plus rapide pour arriver à un nouvel essor du commerce et pour remédier au chômage. Cette assertion émane du même armateur qui, à l'assemblée en question, disait, en parlant de la situation financière de la *P. & O. Steam Navigation Co.* :

«Si nous nous acquittions de toutes les dettes courantes de la *P. & O.* et des entreprises-sœurs et si nous remboursions les actions de priorité de toutes ces sociétés, de même que toutes leurs obligations et celles de la *P. & O.*, nous pourrions effectuer cette opération au moyen des sommes en caisse et de nos autres gages et il nous resterait un excédent d'environ 2½ ou 3 millions de livres qui serait de la propriété des porteurs des actions ordinaires et des actions de priorité.»

Est-il possible de pousser plus avant l'hypocrisie? Voilà un homme qui se trouve à la tête d'un grand consortium de navigation, qui est également directeur de nombreuses autres sociétés et qui dit à un moment, qu'une réduction des heures de travail des marins — qui leur est due depuis longtemps — nécessiterait le désarmement de navires et mentionne à un autre moment les immenses bénéfices réalisés par la société, bénéfices qui trouvent leur cause dans l'emploi de travailleurs asiatiques, inférieurement salariés.

Il faudrait que l'on paie cette main-d'œuvre asiatique aux taux en vigueur dans les pays de l'occident, qu'on la fasse bénéficier de tous les avantages de la législation sociale, qu'on lui accorde la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures — et les actionnaires toucheraient un peu moins de dividendes du capital engagé par eux. (à suivre).

Salaires d'ouvriers des transports à Buenos-Aires.

Marins.

Le rapport du ministère du Travail,*) ne donne pour ainsi dire pas de renseignements sur les salaires des marins et des cheminots. En ce qui concerne les marins, leurs conditions sont réglées par un contrat collectif signé à leur intention en avril 1929 par la Fédération des marins argentins et grâce auquel des augmentations allant

*) Voir l'article du même nom dans le numéro de juin.

de 10% à 45% — la moyenne étant à peu près de 20% — furent obtenues. Ce succès mérite d'autant plus d'être signalé, que la Fédération des marins argentins a passé ces dernières années par une période particulièrement difficile.

Les salaires des marins argentins accusent probablement plus de divergences que ceux des marins de n'importe quel autre pays. En premier lieu, les navires sont classés — à l'exception des remorqueurs et d'autres bâtiments de moindre tonnage — en deux groupes, suivant la navigation à laquelle ils sont affectés, c'est-à-dire la navigation sur la côte méridionale et le Brésil, et la navigation sur les rivières, y compris la traversée de Buenos-Aires à Montevideo. En deuxième lieu, il y a une classification en navires de la classe des «Villes» (bateaux de luxe naviguant entre Buenos-Aires et Montevideo, appelés ainsi parce qu'ils portent les noms de différentes villes), paquebots de 1ère classe, cargos mixtes ou bateaux de 2ème classe et cargos. Les deux genres de navigation sont également sujets à quelques classifications d'ordre secondaire. Il y a pour toutes ces classes de navires des différences de solde, bien qu'elles ne s'appliquent pas à toutes les spécialités.

Nous faisons suivre ci-dessous un tableau des salaires mensuels payés aux hommes dont la fonction est équivalente aux fonctions existant dans la navigation internationale (la navigation argentine ayant un caractère local a forcément quelques particularités qui lui sont propres):

	Villes	Classes de navires.	
		1ère classe	Cargos mixtes
		Pesos	
Maître d'équipage (nav. fluv.)	175	160	155
" " (cabotage)		175	150
Quartier-maître (cabotage)		155	
Charpentier (nav. fluv.)	130	130	130
Charpentier (cabotage)		160	145
Matelot (nav. fluv.)	110	110	110
Matelot (cabotage)		115	115
Chauffeur (navig. fluv.)	130	130	130
Chauffeur (cabotage)		135	135
Soutier (navig. fluv.)	120	120	120
Soutier (cabotage)		125	125
Graisser (nav. fluv.)	120	120	120
Graisser (cabotage)		125	125
Magasinier	145	145	145
Conducteur de petite chaudière	125	125	125
Premier maître d'hôtel	255	230	205
Deuxième " " "	130	125	110
Garçon de cabine	85	85	85
Garçon de carré	95	95	95
Plongeur	85	85	85
Chef cuisinier	225	210	175
2ème Cuisinier	160	145	145
3ème Cuisinier	130		
Chef-cambusier (cabotage et traversée de Buenos-Aires à Montevideo)	130	130	90
Chef-cambusier (navigation sur l'Uruguay et le Paraná)		115	90
2ème Cambusier (cabotage et traversée de Buenos-Aires à Montevideo)	90	90	



L'espéranto au service du mouvement sportif international.

L'Internationale sportive ouvrière se sert depuis quelques années déjà de l'espéranto, en ce sens qu'elle publie des communiqués de presse en espéranto et qu'elle correspond en cette langue. L'espéranto est également utilisé pour la préparation de la deuxième Olympiade ouvrière qui aura lieu à Vienne en l'été 1931. Des brochures de propagande rédigées en espéranto ont été publiées et un timbre spécial pour la constitution d'un fonds de garantie porte uniquement un texte espéranto. A présent, le comité de l'Olympiade a fait exécuter un film de propagande pourvu de textes espéranto. Le film sera tourné pour la première fois au mois d'août prochain à Londres, à l'occasion du 10ème Congrès des espérantistes ouvriers.

L'espéranto et la jeunesse socialiste.

Le Congrès des jeunesses socialistes d'Esthonie, tenu à Tartu, les 13 et 14 avril dernier, a adopté une résolution qui donne mandat au Comité de s'employer pour la diffusion de l'espéranto, de ne se servir que de cette langue dans les communications avec les organisations-sœurs de l'étranger et de faire une propagande active pour l'espéranto parmi les membres du parti socialiste et des syndicats. Les principaux militants de l'organisation auront le devoir d'apprendre l'espéranto.

L'espéranto et l'enseignement.

L'espéranto a-t-il une valeur éducative? — Le Dr. Trögel (de Grossehain) conseiller scolaire, fit mention, dans une conférence faite par lui à l'Association berlinoise de professeurs sur l'espéranto et l'école élémentaire, d'une expérience intéressante et instructive. Une directrice d'école en Angleterre avait fait donner, pendant un an, à l'une de deux classes parallèles, des cours d'espéranto et à l'autre des cours de français. Or, il se trouva ensuite que la classe des enfants ayant appris l'espéranto, non seulement rattrapa promptement l'autre classe mais la dépassa bientôt. Cette expérience fut répétée dans d'autres pays avec un résultat analogue. — Ceci porta l'orateur à affirmer que l'espéranto devrait en raison de sa haute valeur éducative par rapport à la construction linguistique, être la première langue qu'un enfant apprend et qui permettrait de constater si l'enfant est doué pour apprendre d'autres langues étrangères.

L'espéranto dans la pratique.

L'exposition internationale de Stockholm fait sa propagande à l'étranger en partie en espéranto.

L'espéranto et le mouvement japonais d'éducation ouvrière.

A l'Université ouvrière de Tokio, cent élèves ont suivi les cours d'espéranto. L'enseignement a donné de bons résultats.

L'espéranto et les libre-penseurs.

L'Association ouvrière des libre-penseurs de Belgique a adopté la résolution suivante à son congrès, tenu à Saeken:

«L'Association décide d'étendre sa propagande en faveur de l'espéranto, invite tous ses membres à apprendre cette langue, donne mission au Comité de se mettre en rapport avec l'organisation nationale des espérantistes au sujet de l'organisation de cours, et envoie ses saluts fraternels à tous les espérantistes prolétariens du monde.»

La roue et le rail.

Nous avons reçu les numéros 1 et 2 de la première année de la revue mensuelle technique, publiée par l'Union des cheminots allemands et intitulée: «Rad und Schiene» (La roue et le rail).

La revue est exécutée en photogravure en creux et peut être considérée comme un des meilleurs produits de presse modernes. Les membres de l'organisation reçoivent la revue à titre gratuit.