



ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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

SOMMAIRE:

Ben Tillett a 70 ans.	90
Le plan quinquennal de l'Union des Soviets	90
Notre Congrès de Londres	94
Communications du Bureau	100
Le fascisme est un danger international.	100
Cheminots:	
Le mouvement syndical des cheminots de l'Inde	91
Le personnel des cadres et des services administratifs aux chemins de fer	92
La responsabilité des cheminots dans les accidents.	93
Ouvriers des Transports:	
Le problème de l'embauchage dans les ports	96
Marins:	
Les heures de travail à bord (III)	97
Tableau comparatif des soldes des marins	98
Esperanto.	100



BEN TILLETT A 70 ANS.

BEN TILLET A 70 ANS.

Le 11 septembre Ben Tillett a eu 70 ans.

Il naquit, le 11 septembre 1860, dans un petit village, Lower Eastern près de Bristol, de parents qui vivaient dans une profonde misère. Sa vie est comme un roman. Il ne fréquenta l'école que pendant quelques mois. A peine avait-il 8 ans, qu'il devait déjà aller travailler dans une briqueterie et lorsqu'il entra dans la marine, à l'âge de 14 ans, il avait déjà été, sauf dans la briqueterie, dans un cirque, chez un cordonnier et sur une barque de pêcheurs.

Lorsqu'il dut quitter la marine pour raisons de santé, il trouva à s'employer dans un dépôt de thé. C'est là qu'il débuta comme militant syndical. En 1887, il fonda une organisation des ouvriers travaillant dans les dépôts de thé, organisation qui se transforma plus tard dans la grande organisation d'ouvriers des ports (Dock, Wharf- and Riverside Workers) qui, en opposition avec le mouvement syndical existant depuis longtemps en Grande-Bretagne, était une véritable organisation de combat. A partir de ce moment, il est difficile de trouver un événement de quelque importance dans l'histoire du mouvement ouvrier britannique auquel le nom de Ben Tillett ne soit pas associé de manière indissoluble. Il était et il est resté l'idole dockers et il est toujours un des dirigeants les plus populaires du mouvement britannique.

Toutefois, son amour pour la classe ouvrière ne s'est pas arrêté aux travailleurs de son pays. Lorsqu'en 1896, un

comité provisoire, composé des comités de quatre organisations britanniques d'ouvriers des transports et marins, lança dans le monde un appel pour arriver à une collaboration internationale des ouvriers des transports, initiative qui aboutit à la constitution de la *International Federation of Ship, Dock and River Workers* — devenue par la suite I. T. F. — cet appel était signé par Ben Tillett en qualité de secrétaire. Pendant de longues années il sema, en propagandiste fervent, les graines de la solidarité internationale en Grande-Bretagne, dans le continent d'Europe et en Australie. La direction de l'Internationale, qu'il aida à fonder, a passé à présent dans d'autres mains, mais, comme par le passé, cette Internationale peut compter sur son attachement et son enthousiasme.

Le jour de son 70ème anniversaire, il doit se sentir heureux et fier de constater que l'I. T. F. s'est transformée en une organisation qui remplit, du moins en partie, les espérances nourries à son égard lors de sa constitution, par Ben Tillett et ses camarades et qui contient de grandes promesses pour l'avenir.

Nous, les jeunes, adressons au vétéran, à l'occasion de son 70ème anniversaire, nos remerciements pour tout ce qu'il a fait et nous formons le vœu que notre camarade, éternellement jeune, puisse se trouver encore pendant longtemps dans l'avant-garde de notre mouvement, nous rappelant le passé et nous précédant sur la voie vers un avenir meilleur.

Le plan quinquennal de l'Union des Soviets.

Par GEORGE KISER.

Nous commençons ici la publication d'un article intéressant que nous reproduisons de «Arbeit und Wirtschaft», le périodique bi-mensuel de la Commission syndicale d'Autriche.

On appelle souvent l'Union soviétique un Laboratoire pour expériences sociales et on désigne l'œuvre gigantesque d'édification socialiste comme «expérience du bolchévisme». En se servant de cette image, on désire manifestement, donner expression au scepticisme avec lequel on envisage le résultat de cette formidable tentative. L'expérience apparaît néanmoins comme si grandiose, si importante et si hardie que le vif intérêt qu'elle suscite en une égale mesure en Europe qu'en Amérique, semble parfaitement justifié.

Le plan quinquennal de l'Union soviétique est devenu l'objet de sérieuses études d'économie sociale. Le monde bourgeois et socialiste suivent avec grande attention la mise en œuvre de ce plan de

reconstruction. «La pauvre vieille Europe!» s'écrie Paul Scheffer — le correspondant bien connu du *Berliner Tageblatt* et un des meilleurs connaisseurs de l'Union des Soviets. «Si l'expérience ne réussit que pour les trois quarts, la victoire finale est certaine. Cela signifierait la victoire des méthodes socialistes.» Il n'est pas nécessaire de souligner spécialement que le prolétariat mondial a tout intérêt à ce que, dans cette lutte historique, entre deux systèmes, le système socialiste ait le dessus.

Sur un territoire qui mesure un sixième de la surface totale du monde, on tente d'organiser méthodiquement l'économie collective. Cette œuvre doit être accomplie dans un pays qui compte 25 millions d'exploitations agricoles et où la population urbaine — et notamment le prolétariat — ne constitue qu'une minorité. Entreprise formidable, d'une impor-

tance extrême! Ce n'est pas tout: la production ne sera pas seulement organisée d'une manière méthodique, mais encore accélérée à un rythme jamais enregistré jusqu'à présent. L'Union soviétique désire en effet dans ces cinq années «rattraper et ensuite dépasser» les principaux pays capitalistes. Est-ce autre chose qu'une fantaisie, qu'une utopie sociale n'ayant aucune possibilité sérieuse de réalisation?

Celui qui désire étudier ce qui se passe dans l'Union soviétique, se heurte à de nombreuses difficultés: les difficultés linguistiques qui entravent l'étude sur les lieux ou d'après des documents originaux; la tactique erronée des partis communistes qui nous chantent toujours l'Union des Soviets comme un paradis social; avec cela, et non en dernier lieu, le monopole de presse du bolchévisme. En dépit de ces difficultés, on a pu enregistrer ces derniers temps des progrès notables dans le domaine de l'étude scientifique du problème russe. Il suffit de signaler des œuvres éminentes telles que «Das Experiment des Bolschevismus» (L'expérience du Bolchévisme) de Arthur Feiler ou «Die Planwirtschaftlichen Versuche der Sowjetunion» (Les tentatives d'organisation économique de l'Union soviétique) de Pollok. Le récent livre de G. Grinko «Der Fünfjahrplan der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken. Eine Darstellung seiner Probleme» — Verlag für Literatur und Politik, Vienne-Berlin — (Les problèmes posés par le plan quinquennal de l'U. R. S. S.) est également une aide indispensable pour l'étude de la Russie.

Le 28 mai 1929, le Congrès des Soviets ratifia solennellement le plan quinquennal. Ce plan économique avait été préparé en deux variantes: un projet de début plus modeste, et un autre projet, le projet «optimal». Le congrès ratifia le deuxième. Signalons en passant que le plan quinquennal donna naissance au sein du parti communiste, à une grande lutte théorique et politique. On sait que l'essentialisation du plan quinquennal, c'est l'industrialisation. L'opposition de gauche, menée par Trotzky, estime que le rythme de l'industrialisation est trop lent, propose l'industrialisation forcée et réclame que la partie prospère des paysans russes soit mise économiquement à plus forte contribution. L'opposition de droite, par contre, dont Boukharine est le chef, considère que le rythme d'industrialisation ne correspond pas aux accumulations intérieures du pays et est par conséquent trop rapide. Elle se montre également adversaire de la nouvelle politique agraire du gouvernement (collectivisation forcée, ruine économique des koulaki (paysans riches) etc.). L'on sait qu'au récent congrès du Parti, la victoire fut remportée par la «digne» conduite par Staline, dont le radicalisme économique diffère peu, en effet, des revendications de l'opposition de gauche:

(à suivre).



CHEMINOTS

Le mouvement syndical des cheminots de l'Inde.

Dans le présent article, le terme Inde est employé non seulement pour désigner les quinze «provinces britanniques» avec leurs 247 millions d'habitants sur un territoire de 1.094.300 milles carrés (2,8 millions de km. carrés), mais également les *Indian States and Agencies* ayant 72 millions d'habitants sur un territoire de 711.000 milles carrés (1,8 million de km. carrés). De cette population, plus de 230 millions vivent d'agriculture, d'élevage et de chasse; l'industrie, le commerce et les communications nourrissent environ 55,5 millions.

Le réseau des chemins de fer se compose de

- 19.584 milles (31.335 km) de lignes à voie large,
- 16.254 milles (26.000 km) de lignes à voie d'un mètre,
- 3.872 milles (6.200 km) de lignes à voie étroite.

Nous trouvons dans le *Railway Year Book* les renseignements suivants sur le régime des chemins de fer :

«Il y a une grande diversité dans les relations entre l'Etat et les différents réseaux, en ce qui concerne la propriété et l'administration. Cinq des grands réseaux auxquels le gouvernement de l'Inde est intéressé sont de la propriété de l'Etat, mais sont exploités par des compagnies auxquelles est garanti un certain revenu; d'autres réseaux, parmi lesquels beaucoup de chemins de fer d'importance secondaire, appartiennent à des compagnies. Ces derniers sont exploités en partie par les propriétaires, en partie par l'Etat ou par des compagnies exploitant des réseaux de l'Etat. Plusieurs lignes secondaires sont de la propriété d'autorités locales ou bénéficient de revenus garantis par ces autorités. En ce qui concerne les chemins de fer, le gouvernement de l'Inde dispose de certains pouvoirs généraux et exerce, en vertu des dispositions des contrats, un contrôle détaillé sur l'exploitation et, en vertu de ses intérêts financiers (qui sont prépondérants pour la plupart des réseaux importants), il dispose d'une puissance et d'une influence considérables sur l'exploitation de pour ainsi dire tous les chemins de fer.»

Les chemins de fer de l'Inde occupent une armée de 800.000 hommes. Ce sont les fils d'un peuple dont 280 millions parlent 12 langues et 36 millions se servent de 18 autres langues, un peuple dans lequel 12 % des hommes et pas

même 2 % des femmes savent lire et écrire. On trouve des cheminots parmi les 217 millions de hindous, les 69 millions de musulmans, les 11 millions de bouddhistes, les 5 millions de chrétiens et les 15 millions d'autres croyances. Il y a parmi le personnel des chemins de fer 5000 Européens et, ces derniers temps, des Chinois viennent s'y ajouter.

Il y a, au sein de cet énorme Empire, des courants de migration. A cause des facilités de circulation qu'il offre, un emploi aux chemins de fer est un poste recherché par ceux qui ont émigré de leur province. Dans presque toutes les régions de l'Inde, on trouve des travailleurs — partant des cheminots — de Béhar et de Orissa, du Bengale, de Madras et de Pendjab. Lorsque le trafic se déplace, les cheminots acceptent des mutations à des postes parfois éloignés de nombreux milles, pour pouvoir conserver leur emploi.

Dans les années 1919, 1920 et 1921 un nombre d'éléments intelligents parmi les cheminots se mirent à l'œuvre, aidés par des jeunes intellectuels, et fondèrent, auprès des principales administrations de chemins de fer, des organisations syndicales du personnel. Bien que les membres cotisants n'affluassent pas en nombres considérables, les jeunes groupements acquièrent bientôt une influence notable sur les masses.

En 1921 déjà, les syndicats épars sur le pays cherchèrent à établir des liens entre eux; après deux conférences d'un caractère préparatoire eut lieu, en 1924, la constitution de la Fédération panindienne des cheminots. Cette Fédération comprend aujourd'hui quatorze syndicats comptant environ 60.000 membres.

Les syndicats sont faibles financièrement. La perception des cotisations est un problème pour ainsi dire insoluble, aussi bien pour beaucoup d'adhérents que pour les organisations. Ce n'est que rarement que les organisations peuvent procéder à nommer des permanents payés. Cette faiblesse matérielle est compensée moralement : les cheminots sont prêts à lutter, en souffrant la faim s'il le faut. Dans l'Inde, des grèves, de longues grèves même, sont possibles sans argent. Une méthode de grève aimée est celle du «*Satyagraha*». Les grévistes sont partout et empêchent chacun de faire n'importe quel travail de briseurs de grève. Comme dernière ressource, ils se couchent par douzaines sur les rails pour empêcher les trains de rouler. Lorsque la police les

chasse, ils vont un peu plus tard faire ailleurs de leurs corps un obstacle aux locomotives. Attendu que l'acharnement doit souvent remplacer la combativité véritable, il est inéluctable que les syndicats ne puissent pas toujours tenir assez fermement en mains les rênes du mouvement et que la police qui, aux Indes, n'a pas plus de mansuétude qu'ailleurs, procède parfois aux coups. C'est ainsi que quelques grèves furent accompagnées de bagarres sanglantes. Presque toutes les années, depuis la constitution de la Fédération, eurent lieu de grandes luttes qui, au fond, ne furent ni gagnées ni perdues. Presque toutes les grèves avaient des épilogues devant les tribunaux et étaient suivies par des condamnations parfois clémentes, parfois très dures, pour perturbation de la paix publique, mise en danger de transports, menaces ou voies de fait contre des «volontaires».

Ces luttes ont appris au gouvernement et aux administrations à tenir compte du pouvoir grandissant des syndicats, ce qui se manifeste par une attitude un peu moins intransigeante de leur part. L'Office des chemins de fer du gouvernement central de l'Inde tient tous les six mois une conférence avec une délégation de la Fédération des cheminots. La deuxième de ces conférences eut lieu le 17 juin dernier. L'ordre du jour comportait, sur la proposition de la Fédération, les points suivants :

- 1° La grève sur le réseau du Great-India-Peninsula Railway;
- 2° Les stipulations relatives au licenciement;
- 3° Le congé annuel;
- 4° Les relations entre les administrations de chemins de fer et les syndicats et entre l'Office des chemins de fer du gouvernement central de l'Inde et la Fédération;
- 5° Les salaires;
- 6° Les propositions de la Fédération restées en suspens;
- 7° Les heures de service et de repos.

Vu que la première conférence (février 1930) avait surtout été consacrée à la liquidation d'un conflit, cette deuxième conférence fournit l'occasion de s'occuper de questions concrètes. Dans la plupart de ces questions, le gouvernement promit un «examen bienveillant». Cependant, également dans les questions au sujet desquelles il repoussa les revendications de la Fédération, le ton du refus n'était plus le même qu'à des occasions précédentes.

Les luttes pour l'amélioration morale et matérielle des conditions de travail s'enchevêtrèrent parfois, apparemment ou en réalité, avec la lutte pour l'indépendance nationale. La Fédération des cheminots a récemment spécifié, de manière non équivoque, son attitude à l'égard du mouvement nationaliste en déclarant : «Il ne sera pas possible de sauvegarder comme il convient les intérêts de la classe ouvrière dans la Constitution future de l'Inde, sans la recon-

naissance du droit à la libre disposition». En telle sorte, l'organisation a pris ouvertement le parti de Ghandi.

Des conflits de tendances n'ont pas été épargnés au mouvement syndical de l'Inde. Il y a une opposition entre les partisans de Moscou et ceux d'Amsterdam et ils ont rompu récemment les liens organiques qui existaient entre eux. Dans les milieux des cheminots, il existe également deux tendances, mais la scission a pu être évitée, du fait que les organisations de cheminots n'ont suivi ni l'une ni l'autre fraction et se sont retirées de la Centrale syndicale. Il est assez compréhensible que les cheminots de l'Inde attachent une plus grande importance à l'unité de leur organisation et à leur adhésion à l'Internationale profession-

nelle, qu'à celle à la Centrale nationale et à la F.S.I. La Fédération panindienne des cheminots adhère à l'I.T.F. depuis 1925 et entretient des relations très régulières avec son secrétariat. Dans sa propagande quotidienne, le nom de l'I.T.F. joue un grand rôle. C'est avec orgueil que les délégués syndicaux présentent aux administrations et à l'Office des chemins de fer, des documents de l'I.T.F.

L'I.T.F. a l'intention d'envoyer prochainement une délégation en Extrême-Orient. Ce voyage ne servira pas seulement à établir un contact plus étroit entre les cheminots de l'Ouest et ceux de l'Orient. Il contribuera également à trouver les voies et moyens pour accorder un appui énergique à ce jeune mouvement si digne de sympathie.

Tchécoslovaquie.

Les chemins de fer de Tchécoslovaquie sont en général exploités par l'Etat, également lorsqu'ils appartiennent à des compagnies privées. Les conditions de rétribution et le statut des cheminots sont dans les grandes lignes identiques à ceux des fonctionnaires publics et sont établis par le Parlement. L'application des lois est réglée par des règlements d'administration publique rendus par le gouvernement.

Le personnel a la possibilité d'exercer de l'influence sur les lois et décrets, par l'organe des délégués du personnel qui ont la faculté de donner leur avis sur les projets de loi et de décret du ministère des Chemins de fer et de faire des propositions à ce sujet.

Le décret sur la rétribution et le statut du personnel des chemins de fer, prévoyait pour le personnel commissionné un classement selon les catégories suivantes : fonctionnaires, «gagistes», fonctionnaires subalternes et agents, et agents auxiliaires.

Sont considérés comme fonctionnaires les employés remplissant des fonctions pour lesquelles une formation secondaire ou universitaire est nécessaire, c'est-à-dire les juristes, techniciens, médecins, géomètres et les titulaires de fonctions supérieures aux services administratifs et de l'exploitation.

La catégorie des «gagistes» comprend : les piqueurs au service des bâtiments, contre-maîtres, employés aux écritures, chefs de gares d'importance moyenne, mécaniciens, chefs de district, contrôleurs de résidence et visiteurs.

La catégorie des fonctionnaires subalternes et agents comprend la majorité du personnel subalterne : personnel des trains, personnel des gares, chauffeurs, personnel de surveillance de la voie, aiguilleurs, auxiliaires aux services administratifs etc.

Les fonctionnaires sont classés en des «classes de service», suivant le degré de leur formation scolaire. Ceux ayant terminé leur formation universitaire, c'est-à-dire suivi les études pendant quatre ans, sont placés dans la classe I b; ceux qui ont au moins deux, mais moins de quatre années d'études universitaires, sont placés dans la classe I c et ceux qui ont leur diplôme de fin d'études d'une école secondaire sont dans la classe II. Pour les «gagistes» et les fonctionnaires subalternes, pareille classification n'existe pas.

Il existe pour chacune des trois catégories susvisées une échelle spéciale de salaires. Dans chaque catégorie, la rétribution se compose du traitement, d'une prime de rendement et d'allocations familiales. Le montant du traitement est déterminé suivant la fonction (échelle de traitements), l'ancienneté—pour les fonctionnaires également suivant la classe de service — et le lieu de résidence.

Il existe pour les fonctionnaires sept échelles de traitement. Les fonctionnaires de la classe II sont engagés dans

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

I. La classification et le statut du personnel. (Suite)

Suède.

Le réseau des chemins de fer de Suède peut être réparti en deux parties de grandeur inégale. Un bon tiers comprend toutes les lignes importantes; c'est le réseau des chemins de fer de l'Etat qui emploient un personnel de 30.000 unités en chiffres ronds. Le reste du réseau ferré est de la propriété de nombreuses compagnies privées dont les effectifs s'élèvent à environ 20.000 unités.

Le personnel des chemins de fer de l'Etat est assujéti, à l'exception des ouvriers des ateliers et de la voie, à la législation applicable aux fonctionnaires. Les fonctionnaires supérieurs de la direction générale (au nombre de cinq y compris le directeur général) et les chefs des directions régionales ont un engagement révocable, tous les autres fonctionnaires sont nommés à vie.

La rétribution du personnel est arrêtée par le Parlement, sur la proposition de la direction des chemins de fer. Le personnel peut exercer de l'influence sur les conditions au moyen des négociations faites par les organisations syndicales avec la direction au sujet de la teneur des propositions à faire par celle-ci, de même que par la voie parlementaire. Le barème actuel des traitements classe le personnel en 20 échelles : les ouvriers des gares, gardes-voies etc. dans l'échelle 1; les directeurs dans l'échelle 20.

Les ouvriers de la voie et des ateliers sont assujéti à la législation générale ouvrière et leur engagement a un caractère de droit privé. Leurs conditions de travail sont réglées par contrat collectif.

Il en est de même pour le personnel des chemins de fer privés. Il existe à l'heure qu'il est, deux contrats collectifs dont l'un règle les conditions de travail du personnel de l'exploitation et de la traction et l'autre celles du personnel des services administratifs.

Suisse.

Presque toutes les lignes à voie nor-

male sont en Suisse de la propriété de l'Etat. Le personnel, à l'exception des ouvriers des ateliers, fait partie du corps des fonctionnaires fédéraux.

Les droits et devoirs des fonctionnaires, de même que leur rétribution, sont réglés dans les grandes lignes par le Statut des fonctionnaires fédéraux. Les détails sont réglés par les règlements des fonctionnaires, dont le premier s'applique au personnel des administrations générales de l'Etat, y compris les P.T.T. et les douanes, et le deuxième au personnel des chemins de fer fédéraux. Il n'existe pas de différences de principe entre les deux règlements.

Les règlements ne sont pas édictés de façon unilatérale par le gouvernement. Les projets en sont parfois examinés et modifiés au cours de négociations directes entre les autorités et les syndicats; ils sont toujours soumis à l'examen d'une Commission paritaire — dont les membres ouvriers représentent le personnel des services de l'Etat. Les projets des règlements actuellement en vigueur, ont été sensiblement améliorés lors des délibérations au sein de la Commission paritaire.

Théoriquement, les fonctionnaires suisses ne sont pas nommés à vie, mais ils sont «élus» pour la durée d'une période administrative qui est comme règle de trois ans. Dans la pratique toutefois, l'engagement est renouvelé automatiquement à l'expiration de la période administrative. Sans raisons très valables, les autorités ne s'écartent pas de cette règle.

Le personnel est réparti en 26 classes de traitement; la classe 1 comprend les ingénieurs en chef, la classe 26 les ouvriers des magasins, les hommes d'équipe, les nettoyeurs de voitures etc.

Pour les ouvriers des ateliers, sont applicables en général les dispositions du règlement des fonctionnaires. En ce qui concerne les heures de travail, ils sont assujéti à la loi sur les fabriques et en ce qui concerne les salaires, il existe pour eux une échelle spéciale établie par la Commission paritaire.

l'échelle III; ceux de la classe I dans l'échelle VI. Les échelles I et II restent réservées aux fonctionnaires supérieurs.

Les gagistes sont classés en trois échelles de traitement. Dans l'échelle I, il y a les contre-maitres de 1ère classe, les chefs de gares d'importance moyenne et les chefs de district; dans l'échelle II les contre-maitres de 2e classe, les chefs de station, les mécaniciens et les contrôleurs de route; dans l'échelle III les employés aux écritures, contrôleurs de résidence et visiteurs.

Il existe pour les fonctionnaires subalternes quatre échelles de traitement. Le minimum dans les échelles II, III et IV est le même; il n'y a que les maxima qui diffèrent. Dans l'échelle IV, il y a les gardes-voie, aiguilleurs, hommes d'équipe des gares; dans l'échelle III les chefs-aiguilleurs, sémaphoristes, ouvriers des manœuvres, chauffeurs, chefs d'équipe, garçons de bureau, conducteurs; dans l'échelle II les chefs des manœuvres, messagers, ajusteurs aux signaux, conducteurs d'automotrices et dans l'échelle I les expéditionnaires et chefs de train.

Les ouvriers et ouvriers spécialisés forment la catégorie des agents auxiliaires qui est répartie en deux «groupes de service». La rétribution se compose pour eux du salaire journalier et de l'allocation familiale. Le montant du salaire journalier est établi suivant le groupe (le groupe I comprend les ouvriers spécialistes, le groupe II les manœuvres) et suivant le lieu de résidence.

La responsabilité des cheminots dans les accidents.

Grande-Bretagne.

Dans son rapport sur la question de la sécurité aux chemins de fer, présenté à la Conférence de la section des cheminots de l'I. T. F. à Madrid, le camarade Bidégaray a fait allusion aux errements pratiqués en Grande-Bretagne en matière d'enquêtes sur les accidents de chemin de fer. L'opinion générale à cette conférence était que le système d'enquête britannique donne au personnel une défense adéquate et contribue grandement à augmenter la sécurité dans l'exploitation ferroviaire. Les organisations non renseignées sur les conditions britanniques seront peut-être désireuses d'en connaître davantage et nous publions ci-après à leur intention un article qui nous fut envoyé par l'Association des employés des chemins de fer de Grande-Bretagne et d'Irlande.

Quand en Angleterre, un accident de chemin de fer cause la mort de voyageurs ou de cheminots, il est de règle que la Compagnie en cause en informe sur-le-champ le ministère des Transports qui charge un de ses inspecteurs de faire une enquête sur le lieu d'accident.

Cette enquête doit être entamée aussitôt que faire se peut, le jour même ou le lendemain de l'accident; éventuellement, elle est suspendue autant de fois que de besoin. Quoique l'objectif naturel de ces enquêtes soit de découvrir la cause de l'accident, le but principal est d'indiquer les moyens de prévention d'accidents similaires dans l'avenir; les enquêtes ne servent donc pas en premier

lieu à fixer les responsabilités ou à déterminer si la responsabilité légale, pénale ou civile, de quelque personne est engagée. Par conséquent, pareille enquête, quoique très sérieuse, est menée de la façon la plus discrète possible. Les agents en cause et les techniciens compétents de la Compagnie y assistent. Bien que les agents puissent être représentés par un avocat, il arrive plus souvent qu'ils sont assistés par des délégués de l'organisation syndicale dont ils sont membres. Ceci est habituellement préférable et c'est d'ailleurs ce qui se fait généralement, parce que d'ordinaire, les délégués syndicaux ont acquis antérieurement de l'expérience en leur qualité de cheminots. La presse n'est pas admise à cette enquête à laquelle doivent participer, autant que possible, seulement des personnes versées dans l'exploitation ferroviaire, parce que l'on désire que tous les hommes en cause fassent librement et franchement de leur mieux pour dépister la cause précise de l'accident et pour suggérer des précautions à prendre en vue d'empêcher le retour d'accidents semblables.

Conséquemment, à pareilles enquêtes, les agents en cause admettent souvent les fautes ou erreurs qu'ils ont pu avoir commises.

Après clôture de l'enquête, l'inspecteur soumet le procès-verbal et son rapport au ministre des Transports, ainsi que ses recommandations en vue d'éviter des accidents semblables. S'il appert que des poursuites judiciaires, de caractère pénal ou civil, peuvent résulter de l'accident, le procès-verbal et le rapport de l'inspecteur du ministère des Transports ne sont publiés qu'après clôture de toute procédure criminelle, ou, dans le cas de procédure civile, seulement après que la Compagnie en cause a accepté de satisfaire aux demandes ou qu'une action judiciaire a tranché la question de responsabilité civile.

Le *droit commun* anglais prescrit que quand un décès survient par des causes autres que naturelles, un «Coroner» (juge d'instruction), qui siège habituellement avec un «Jury» (chambre des mises en accusation), ouvre une enquête aux fins de constater la cause du décès, de sorte que lorsqu'un décès résulte d'un accident de chemin de fer, un juge d'instruction, dans l'exécution de sa tâche de constater et d'attester la cause du décès, convoque une chambre des mises en accusation et ouvre une enquête. Au cours de cette enquête, à laquelle le public et la presse peuvent assister, le juge d'instruction reçoit les déclarations des personnes impliquées dans l'accident et il peut les contraindre à témoigner, quoiqu'il s'abstiendra d'insister auprès de n'importe qui dont la responsabilité pour l'accident est susceptible d'apparaître, pour qu'il fasse des déclarations, s'il n'y est pas disposé. Après que les déclarations ont été reçues, l'affaire est considérée par la

chambre des mises en accusation qui peut accuser d'homicide volontaire ou d'homicide par imprudence ou rendre un verdict négatif, c'est-à-dire déclarer que le décès est accidentel. Une accusation d'homicide volontaire est naturellement presque inimaginable quand il s'agit d'un accident de chemin de fer. En cas d'accusation d'homicide par imprudence (c'est-à-dire par négligence coupable, mais ne comportant pas l'intention de tuer), le juge d'instruction défère l'accusé aux prochaines assises et il le mettra en état d'arrestation ou le laissera en liberté provisoire, sujette ou non au dépôt d'une caution confiscable en cas de contumace.

Si la chambre des mises en accusation rend un verdict négatif, le juge d'instruction ne fait pas d'autres démarches.

Par contre, si la chambre des mises en accusation formule l'accusation d'homicide par imprudence, la police formule généralement une accusation semblable contre l'agent devant le tribunal local des échevins, qui ouvre alors une enquête de caractère purement juridique pour déterminer quelle responsabilité pénale pèse sur l'accusé. Les échevins peuvent débouter l'accusation, mais comme la décision de la Chambre des mises en accusations déférera automatiquement l'accusé aux assises, les échevins s'inclinent habituellement devant la décision, prise en première instance, de soumettre l'affaire à une Cour criminelle supérieure et défèrent à leur tour l'accusé aux mêmes assises auxquelles il a déjà été déféré par le juge d'instruction.

En ce qui concerne la liberté provisoire, il n'y a pas en Angleterre de dispositions spéciales pour les personnes impliquées dans les accidents de chemin de fer; elles se voient appliquer le droit commun. La liberté provisoire est considérée comme la circonstance normale et non comme exceptionnelle. La liberté provisoire peut être demandée au juge d'instruction ou aux magistrats ayant reçu ou formulé l'accusation, ou, s'ils s'y refusent, à un juge de la Cour suprême; la liberté provisoire est accordée comme une chose allant de soi dans tous les cas où il n'y a pas eu accusation d'homicide volontaire ou par imprudence, ni fraude grave ou probabilité que l'accusé fera tentative de suicide, subornera ou menacera des témoins ou fuira devant la Justice.

Il ressort de ce qui précède que l'arrestation n'est pas un incident quasi automatique consécutif à un accident de chemin de fer, mais qu'elle est ordonnée seulement plus tard, après qu'une enquête judiciaire a eu lieu, et que même alors, l'agent accusé est laissé en liberté provisoire jusqu'après le jugement qui tranche finalement toute question de responsabilité pénale.

On peut concevoir l'arrestation immédiate d'un agent de chemin de fer impliqué dans un accident seulement si au moment de l'accident, il était ivre ou fou.

Pour la quatrième fois dans son histoire, un Congrès de l'Internationale des ouvriers des Transports se réunit à Londres.

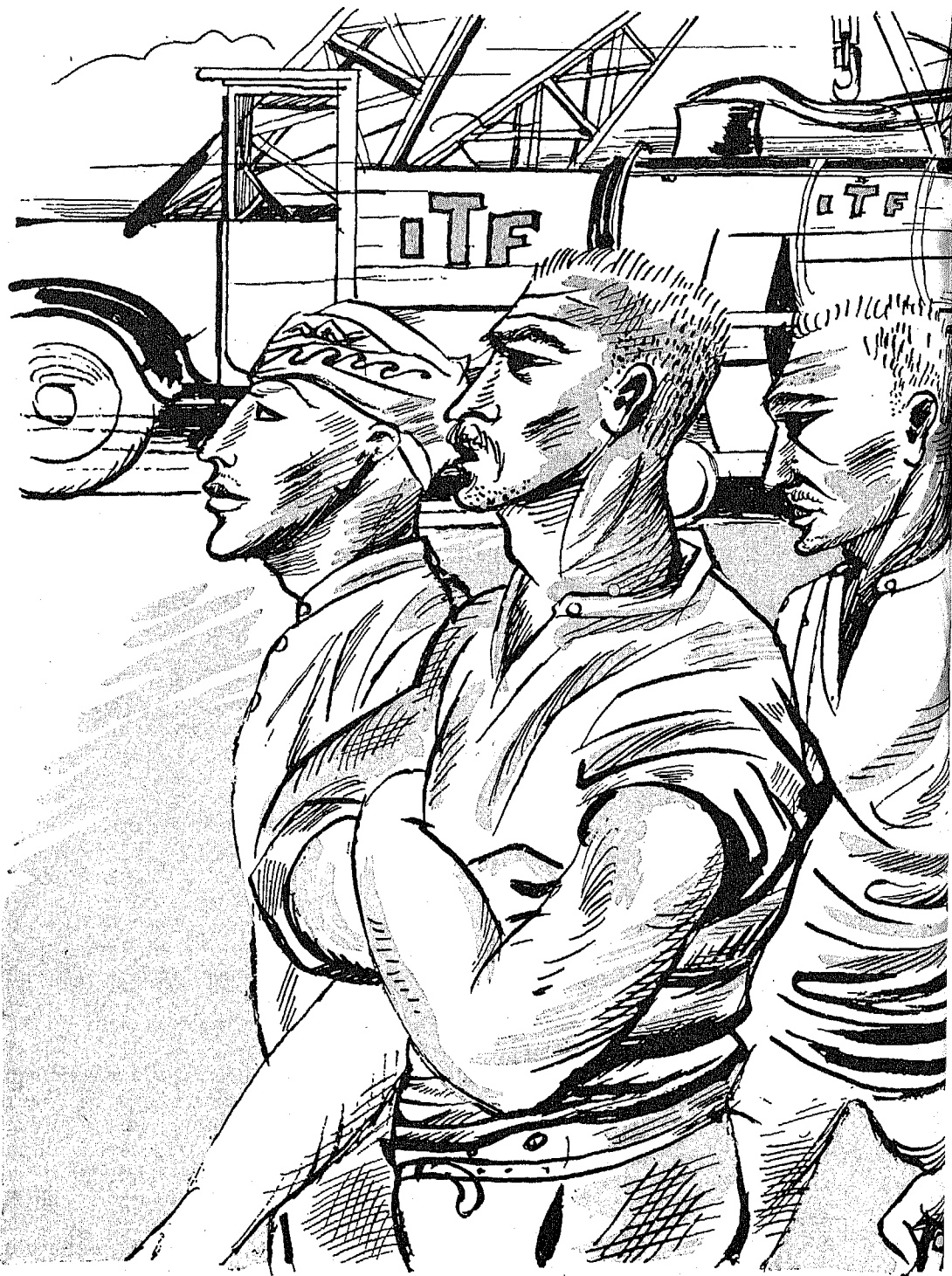
La première fois, c'était à la fin du mois de juillet 1896. Convoqués par un comité provisoire, créé par quatre organisations anglaises d'ouvriers des transports, les représentants d'organisations de marins et d'ouvriers des ports d'un certain nombre de pays se sont réunis au Cranbourne Hotel à Londres et y ont décidé la constitution d'une Fédération qui porterait le nom de «International Federation of Ship, Dock and River Workers».

La deuxième fois, les 24, 25 et 26 février de l'année suivante, le premier congrès ordinaire eut lieu; de nouveau à Londres. Ce congrès ratifia la décision de fonder une Internationale et en élut le comité. Tom Mann fut nommé président et Tom Chambers secrétaire.

La troisième fois qu'un congrès se réunit à Londres, c'était le 25 août 1913 et jours suivants. L'Internationale des Transports occupait déjà alors la première place parmi les Secrétariats internationaux de cette époque, aussi bien en ce qui concerne son importance numérique que son activité. Le congrès même fut une assemblée contenant de grandes promesses pour l'avenir.

Pas même un an plus tard, la guerre mondiale vint anéantir toutes les espérances suscitées au sujet de l'extension ultérieure de l'I.T.F. — elle anéantit l'I.T.F., ainsi qu'elle avait paralysé ou détruit toutes les autres organisations internationales du mouvement ouvrier. Il est vrai que l'on tenta, pendant les quatre longues années de guerre, de maintenir les relations avec les organisations adhérentes, d'abord de Berlin — où était établi dans le temps le secrétariat — ensuite d'Amsterdam où le président de la Centrale syndicale de Hollande, le camarade Oudegeest, s'efforçait, aidé par les dirigeants des organisations hollandaises adhérentes à l'I.T.F., de poursuivre, tant bien que mal, les relations avec les organisations des pays qui se combattaient, de même qu'avec celles des pays qui avaient été épargnés par la guerre. Le résultat pratique de ce travail fut pour ainsi dire nul. Il se trouva toutefois après la guerre, que le travail accompli en Hollande n'avait pas été fait en vain, car presque immédiatement après l'armistice, Oudegeest et quelques autres camarades hollandais réussirent à rétablir le contact entre les principales organisations de l'I.T.F. d'avant-guerre. Comme un résultat de ces efforts, des représentants des organisations d'ouvriers des transports de Grande-Bretagne et d'Allemagne se réunirent à Amsterdam, les 29 et 30 avril 1919, avec ceux de Hollande et de Belgique, et décidèrent de façon unanime de reconstituer l'I.T.F., donnant ainsi l'exemple, les premiers, aux organisations syndicales d'autres catégories professionnelles.

NOTRE CONGRÈS



De concert avec les six organisations de quatre pays différents qui avaient pris la décision de reconstituer notre Internationale, des mesures furent prises pour préparer la convocation d'un premier congrès général qui se réunit à Christiania (Oslo) du 15 au 19 mars 1920. Avant ce congrès déjà, le nombre des organisations qui avaient décidé d'adhérer nouvellement à l'I.T.F., avait monté à quatorze, de 8 pays différents.

Depuis lors, l'I.T.F. s'est étendue jusqu'à devenir une Internationale qui compte, à présent que son congrès se

réunit pour la quatrième fois à Londres, 99 organisations de 37 pays, groupant plus de 2 millions $\frac{1}{2}$ de membres.

Grâce à cette extension, le congrès de Londres sera le congrès le plus important tenu jusqu'à présent par l'I.T.F. Au moment où nous écrivons ces lignes, des délégations ont été annoncées de 42 organisations de 29 pays comptant 156 personnes. Ces chiffres qui ne sont que provisoires, seront sans doute dépassés par les chiffres définitifs, mais ils dépassent dès à présent ceux de tous les congrès tenus précédemment par l'I.T.F.

S DE LONDRES.



A côté des délégués ordinaires, il y aura cette fois au congrès un nombre important de représentants d'autres organisations ouvrières. L'invitation lancée par nous, a été acceptée, sauf par la F.S.I. qui nous envoie son président, par huit Secrétariats professionnels internationaux qui ont désigné un total de 11 délégués. Assisteront en outre à titre auditif 32 camarades appartenant à des organisations adhérentes, de même que quelques syndiqués d'autres industries qui s'intéressent à nos travaux.

Les deux années écoulées depuis le

Congrès de Stockholm, ont été de bonnes années pour l'extension et le développement de l'I.T.F. Le rapport moral sur cette période en donne les preuves. Vingt-deux organisations ont adhéré, les effectifs ont monté en chiffres ronds de 250.000 et le nombre de pays où l'I.T.F. a pu prendre racine passa de 33 à 37. L'influence croissante qui va de pair avec cette extension a permis, pendant les deux années écoulées, d'accomplir du travail important à plus d'un égard.

Les perspectives pour le développement ultérieur de l'I.T.F. pendant les

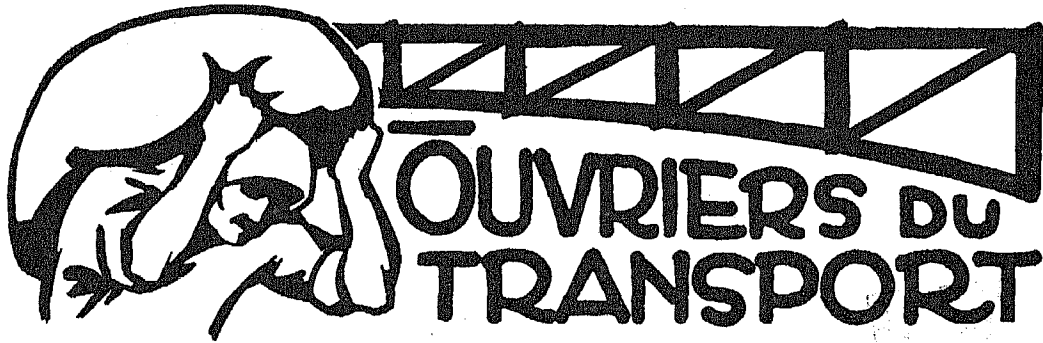
premières années à venir seraient brillantes et le quatrième congrès que l'I.T.F. tient à Londres pourrait se réunir dans une atmosphère de fête, si ce n'était que les conditions économiques et politiques, qui se sont développées depuis la guerre mondiale et se sont particulièrement accentuées ces dernières années, excluent tout motif de suffisance et d'optimisme. Dans beaucoup de pays, les travailleurs sont privés des libertés les plus élémentaires, dans plusieurs d'entre eux la réaction sévit par une dictature ouverte ou camouflée, dans d'autres, elle menace constamment.

Le monde traverse une crise économique telle que l'on n'en a pas encore vu la pareille. On peut dire, suivant une évaluation prudente, que 20 millions de travailleurs sont éliminés du processus de production et livrés, eux et leurs familles, à la misère. Le capitalisme qui n'a jamais été en mesure de satisfaire aux besoins de tous, qui ne l'a d'ailleurs jamais voulu, basé, comme il l'est, sur l'exploitation de beaucoup au profit de quelques-uns, le capitalisme s'est transformé en une puissance internationale qui peut se permettre à présent de procéder à une rationalisation par laquelle des millions et millions d'ouvriers sont jetés sur le pavé, sans qu'il se trouve avec cela aucunement menacé dans son existence.

De nouveaux conflits, une nouvelle guerre, qui sera plus horrible et plus sanglante que la dernière — qui devait être la toute dernière des guerres — ne sont pas seulement possibles, mais encore probables et ne pourront être écartés que si la classe ouvrière est assez forte et consciente pour parer au danger — ce sont là des faits que personne dans nos milieux ne songera à nier.

Un congrès de l'I.T.F. qui se réunit dans ces circonstances a une tâche plus sérieuse que de se réjouir des résultats obtenus jusqu'à présent. Il a la tâche de protéger les ouvriers des transports de tous les pays contre les effets déprimants de la crise économique actuelle et en même temps d'étudier et de prendre les mesures pour faire avancer les travailleurs de la même profession, et la classe ouvrière en son ensemble, d'un pas, d'un grand pas si possible, sur la voie vers une société dans laquelle les moyens de transport et de production ne seront pas exploités et contrôlés par un petit nombre au profit des bénéficiaires de la classe privilégiée, mais pas les travailleurs eux-mêmes au profit de la communauté.

Nous sommes confiants que le quatrième congrès de l'I.T.F. qui se réunit à Londres, prouvera par ses débats et par ses décisions, qu'il comprend la gravité de la période que traverse la classe ouvrière et qu'il mettra notre Internationale en mesure de continuer, à l'avenir aussi, à remplir complètement sa tâche.



Le problème de l'embauchage dans les ports.

Le problème de l'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports devient de plus en plus pressant, en considération de la crise économique qui dure déjà depuis plusieurs années et du chômage qui en est le corollaire. Le travail dans les ports se prête par excellence à l'emploi de main-d'œuvre non qualifiée; c'est ce qui fait que des ouvriers privés de leur travail dans d'autres industries cherchent à trouver à s'employer dans les ports.

Attendu que la quantité du travail à effectuer peut différer énormément d'un jour à l'autre et que, pour cette raison, il faut toujours qu'on dispose d'une grande réserve de main-d'œuvre, les employeurs ont toujours vu d'un œil sympathique cette affluence de travailleurs d'autres industries vers les ports. Dans plusieurs ports, les employeurs favorisent le mouvement de main-d'œuvre vers les ports, également à cause de l'influence avilissante qu'il exerce sur les conditions de travail et de salaire. C'est pour cette raison que l'on ne peut pas ou guère compter sur une collaboration active de la part des patrons pour arriver à une réglementation favorable du problème de l'offre et de la demande de main-d'œuvre dans les ports. Là où des réglementations ont pu être réalisées, ce fut grâce à la puissance des organisations syndicales.

Tout en reconnaissant que, dans l'industrie des ports, une réserve de main-d'œuvre est indispensable, il faut déclarer que l'intérêt des travailleurs en cette question est absolument différent de celui des patrons. Les travailleurs ont intérêt à ce que la réserve de main-d'œuvre soit aussi petite que possible et à ce que le travail disponible soit réparti de la manière la plus juste parmi les ouvriers des ports proprement dits, vu que cela augmente pour eux les possibilités de toucher un revenu régulier et convenable.

Attendu que dans presque tous les pays, les pouvoirs publics ont dû se préoccuper du sort des chômeurs et accorder des secours de chômage, l'Etat est également intéressé à une réglementation du problème de l'emploi de la main-d'œuvre. Il est vrai que dans la plupart des cas, cet intérêt ne se manifeste pas et qu'on laisse toute liberté à l'offre et à la demande, ce qui est toujours au préjudice des travailleurs qui doivent trouver leur gagne-pain dans les ports. Cette situation insuffisamment réglée a eu comme conséquence qu'il y a dans les

ports un nombre excessif d'hommes à la recherche de travail, que le chômage sévit parmi ces travailleurs et que les salaires des ouvriers sont, généralement parlant, trop bas. Cette situation amène également l'inconvénient que le travail est souvent effectué par des éléments non qualifiés, ce qui n'est certes pas non plus dans l'intérêt des employeurs. Il semble cependant que les avantages d'une liberté d'offre et de demande priment pour eux les désavantages que comporte l'exécution du travail par des éléments qui ne sont pas au courant et le pourcentage élevé des accidents. Cette augmentation du pourcentage des accidents constitue également un désavantage pour les travailleurs.

On peut dire que, pour les ouvriers des ports, les questions du système d'embauchage, d'une bonne répartition du travail et d'une limitation des réserves au strict nécessaire, sont d'une aussi grande importance que la question des conditions de travail et de salaire.

Les tentatives pour arriver à une solution du problème n'ont pas fait défaut et on a, en effet, réussi dans certains ports à établir une réglementation. Nous pensons entre autres à Liverpool, Hambourg, Rotterdam, Amsterdam et Anvers.

Ce qui est remarquable, c'est la grande diversité des systèmes adoptés. Dans la plupart des ports où il existe des réglementations, on a commencé par l'enregistrement des ouvriers. Ce n'est pas encore le cas à Anvers. Dans quelques ports, des ouvriers enregistrés ont droit à un revenu hebdomadaire minimum, dans d'autres ports, ils n'en bénéficient pas. A Hambourg et à Rotterdam, on a établi une distinction très nette entre les ouvriers enregistrés et la main-d'œuvre supplémentaire nécessaire en temps de trafic intense. Cette main-d'œuvre non enregistrée se compose d'ouvriers auxiliaires qui ne sont pas reconnus comme ouvriers des ports proprement dits. A Rotterdam, les travailleurs se plaignent de ce que le nombre des ouvriers enregistrés soit trop petit et de ce que l'organisation patronale considère et traite à tort des travailleurs capables et qualifiés comme des ouvriers auxiliaires. Lorsque la réserve en travailleurs enregistrés est trop petite, il en résulte des difficultés; lorsqu'elle est trop grande, cela occasionne également des difficultés. *)

La difficulté est évidemment de trouver le juste milieu. Ceci n'est possible que lorsqu'on vérifie le plus soigneuse-

ment possible quel est le nombre moyen d'ouvriers nécessaires, en tenant compte avec cela des intérêts des travailleurs, aussi bien que de ceux des patrons, et sans négliger les intérêts de l'Etat.

Il faut reconnaître qu'on est loin d'agir ainsi actuellement. Jusqu'à présent, la puissance que les parties sont en mesure de faire valoir a toujours décidé de quel côté s'inclinerait la balance. Là où l'organisation des ouvriers est puissante, elle a voix au chapitre en ce qui concerne les réglementations et l'enregistrement des ouvriers. Dans le cas contraire, les employeurs pensent à leurs propres intérêts en négligeant ceux de leurs salariés.

Dans des périodes de prospérité, les organisations ouvrières ont réussi à faire un certain bien. Dans des périodes de dépression économique, les employeurs ont fait beaucoup de mal. Il faut dire cependant que les questions de la prospérité économique et de la puissance sont bien les dernières à devoir influencer la réglementation de questions comme celles dont traite le présent article.

Lorsqu'on considère l'énorme importance que la question présente pour les travailleurs de tous les ports, particulièrement des grands ports maritimes, il est du plus grand intérêt que l'on cherche à trouver une solution internationale. Quelles que soient les différences entre les réglementations qui existent actuellement dans différents ports, le but auquel on a visé était partout le même et à l'avenir aussi, il sera identique. Là où rien n'existe d'autre part, le manque d'une réglementation se fait sérieusement sentir.

Comment arriverons-nous à une solution du problème de l'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports? Et quelle sera la meilleure solution? Les systèmes actuellement en vigueur ont permis d'acquérir de l'expérience à cet égard. Il faut que nous profitions de cette expérience dans nos recherches pour trouver une solution internationale.

Le meilleur moyen pour arriver au but serait que le secrétariat de l'I.T.F. se charge de recueillir une documentation sur la question et d'étudier les mesures qui seraient à prendre. Ces mesures ne pourront évidemment, d'un pays à l'autre, pas être identiques dans tous les détails. Nous estimons cependant que, puisque le but est le même, une unité d'action pour atteindre ce but, est non seulement possible mais encore souhaitable.

Puisse le prochain congrès de l'I.T.F. faire le nécessaire dans ce sens!

A. KIEVIT.

*) En août 1926 le nombre des ouvriers enregistrés dans le port de Liverpool s'élevait à 20.268, tandis que le nombre des travailleurs embauchés était de 14.258. A Rotterdam, le nombre des ouvriers enregistrés en 1928 était en chiffres ronds de 7.700. Il y avait presque régulièrement suffisamment de travail pour tous ces ouvriers. A côté de cela, le port employait chaque semaine un grand nombre de travailleurs auxiliaires dont le nombre variait de 1.561 à 3.305 par semaine. A Hambourg, le nombre des ouvriers enregistrés en 1928 (au 1er janvier), était de 15.827. En 1927 la moyenne de la main-d'œuvre nécessaire était de 15.103.

MARINS

Les heures de travail à bord.

par J. HENSON,

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

III.

Nous avons cherché à démontrer que pendant la période de dépression économique de 1922 à 1930, les entreprises de navigation maritime ont continué à distribuer des dividendes raisonnables et étaient certainement bien en état d'accorder aux marins des heures de travail analogues à celles prévues pour les travailleurs terriens.

L'argument fallacieux invoqué par la Fédération internationale de l'Armement et par les armateurs de l'école de Lord Inchcape disant que faire droit aux désirs des marins signifierait une augmentation des frais d'exploitation et la nécessité de désarmer des navires, est réfuté par le fait—en admettant que l'introduction de la semaine de 48 heures comporterait l'obligation d'augmenter les effectifs—que les salaires constituent le chapitre le moins important dans les frais d'exploitation d'un navire, vu qu'ils ne s'élèvent, y compris les dépenses de l'enrôlement et toutes les autres charges, qu'à un dixième des frais totaux.

Avant la guerre mondiale, le mouvement syndical parmi les gens de mer augmentait tous les jours en puissance, grâce à la lutte victorieuse menée en 1911 par les marins de Grande-Bretagne et par ceux d'autres pays et grâce à l'influence grandissante de l'I.T.F. Les marins obtenaient des augmentations de salaires et de meilleures conditions de travail et il est hors de doute que, si la guerre n'était pas survenue, les marins de tous les pays auraient pu obtenir pour ainsi dire tout ce qu'ils désiraient.

La guerre mit un terme à toutes les demandes et l'I.T.F. ne se trouva plus en mesure de fonctionner, parce que les nations étaient devenues ennemies les unes des autres et que les marins qui avaient été des amis, se combattaient.

La guerre prit fin et le Traité de Paix prévoyait : « attendu qu'il existe des conditions de travail impliquant pour un grand nombre de personnes l'injustice, la misère et les privations, ce qui engendre un tel mécontentement que la paix et l'harmonie universelles sont mises en danger, qu'il est urgent d'améliorer ces conditions, par exemple en ce qui concerne la réglementation des heures de travail, comportant la fixation d'une durée maximum de la journée et de la semaine de travail». . . .

Une forte pression fut exercée par la Centrale syndicale britannique et par les organisations pour amener le gouvernement anglais non seulement à ratifier la Convention de Washington, mais encore à comprendre les marins dans le projet de loi portant ratification.

L'Union nationale des matelots et chauffeurs joignit ses efforts à ceux de l'Union des cuisiniers et maîtres d'hôtel et de l'Association des officiers et mécaniciens. De grands meetings de toutes les spécialités de marins furent tenus dans tous les grands ports anglais et des résolutions furent adoptées de manière unanime, demandant la ratification de la convention de Washington sur les heures de travail et l'extension de son bénéfice aux gens de mer. Ces meetings ne manquèrent pas de s'occuper des objections des armateurs contre l'inclusion des marins dans la loi sur la ratification de la convention de Washington et de réfuter leurs arguments.

En considération d'événements qui se produisirent en 1929, lorsque certaines organisations de travailleurs maritimes s'engagèrent, au Conseil national maritime, à s'employer pour arriver à une réglementation nationale des heures de travail à bord avant de faire des efforts pour une réglementation internationale, il peut être utile de déclarer ici que les organisations en question n'avaient aucune faculté pour ne pas agir conformément aux résolutions adoptées en 1919 et, en 1920, vu que depuis lors il n'y avait plus eu d'assemblées des hommes intéressés pouvant prendre une décision contraire !

En 1920, la première session maritime de la Conférence internationale du Travail fut tenue à Gênes. Vu que, à cette époque, l'I.T.F. n'avait pas encore retrouvé sa puissance antérieure, une commission fut formée à la Conférence parmi les délégués des pays suivants : Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Bel-

gique, Hollande, Norvège, Gibraltar, Espagne, Allemagne, Japon et Italie. Cette commission décida, le 14 juin 1920, en la présence de 58 délégués, qu'en principe, il fallait réclamer l'introduction à bord des navires de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures.

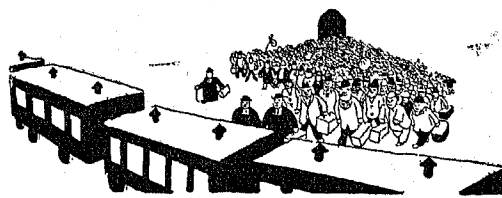
Les gouvernements et les armateurs étaient déterminés à accorder le moins possible et, ayant été présent à la Conférence, je puis affirmer ici que certains délégués gouvernementaux ont fait ce qu'ils ont pu pour créer des dissensions, non seulement entre les diverses organisations maritimes, mais encore entre les officiers et les marins subalternes et entre les hommes du pont et les agents du service général, en suggérant que, si des heures de travail favorables étaient accordées à certaines catégories, d'autres catégories pourraient travailler davantage.

En dépit de ces efforts, les différents groupements de gens de mer collaborèrent de manière unie, fermement déterminés à donner suite aux instructions données par les marins eux-mêmes et à mettre à l'épreuve la sincérité de ceux qui avaient signé le Traité de Paix.

Nous avons été battus par les forces réunies des patrons et des gouvernements, mais non déshonorés. A partir de 1920, des efforts incessants ont été faits par les marins, au sein de la Commission paritaire maritime pour obtenir que les armateurs se déclarent d'accord avec une réglementation internationale de la question entre les deux parties intéressées ou avec son examen par une nouvelle Conférence internationale du Travail. En 1925, une entrevue eut lieu dans les bureaux de l'Union nationale des marins anglais, entre des représentants de l'Union des marins, de l'I.T.F. et de la I.S.F., avec le résultat qu'une nouvelle entrevue, tenue à Amsterdam en janvier 1926, élabora un programme de revendications commun comprenant le principe de la journée de 8 heures et de la semaine de 48 heures, programme qui fut transmis au Bureau international du Travail. En 1926, lorsqu'une nouvelle Conférence maritime eut lieu à Genève, les armateurs cherchèrent de nouveau par tous les moyens à arrêter les travaux. Ils n'y réussirent pas cette fois et la Conférence put être poursuivie.

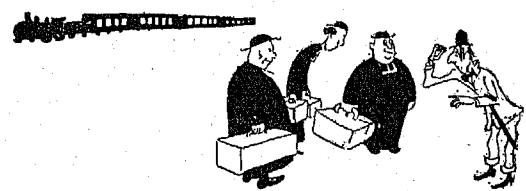
Le miracle de Lourdes.

Le départ d'Italie.



(Il Becco Giallo).

Le retour en Italie.



— Et les pèlerins?
— Tous sauvés.

Vergleichsweise Gegenüberstellung der auf Frachtschiffen von 3000 bis 5000 B. R. T. bezahlten Durchschnittsheuern in folgenden Ländern: Deutschland, Grossbritannien, Belgien, Dänemark, Spanien, Lettland, Estland, Frankreich, Holland, Norwegen, Polen, Schweden und Finnland.

Tableau comparatif su

au 1^{er} ja

GRADE	Grossbritannien Grande-Bretagne		Holland Hollande		Deutschland Allemagne		Polen Pologne		Dänemark Danemark		Schweden Suède		Norwegen Norvège	
	£	£	Gulden	£	Mark	£	Zl.	£	Kr.	£	Kr.	£	Kr.	£
Kapitän	—	30	500	41 ¹ / ₈	690	33 ³ / ₄	985	22 ⁹ / ₁₀	750	41 ³ / ₁₀	700	38 ³ / ₄	835	46
I. Offizier	—	18—21	245	20 ¹ / ₁₀	380	18 ¹ / ₂	640	14 ⁵ / ₆	490	27	400	22 ¹ / ₂	420	23 ¹ / ₁₀
II. Offizier	—	14—15	180	14 ⁹ / ₁₀	310	15 ¹ / ₂	420	9 ³ / ₄	379	20 ⁴ / ₅	290	16 ¹ / ₄	320	17 ³ / ₅
III. Offizier	—	11 ¹ / ₂	110	9 ¹ / ₁₀	235	11 ¹ / ₂	350	8 ¹ / ₇	230	12 ² / ₃	220	12 ¹ / ₅	260	14 ¹ / ₃
Radiotelegraphist	—	7—19	150	12 ² / ₅	180	8 ² / ₈	400	9 ³ / ₁₀	215	11 ⁴ / ₅	217	12	—	—
I. Maschinist	—	22—27	325	26 ⁴ / ₅	570	28	860	20	600	33 ¹ / ₂₅	557	30 ⁴ / ₅	500	27 ³ / ₅
II. Maschinist	—	18—21	225	18	380	18 ¹ / ₂	550	12 ³ / ₄	420	23 ¹ / ₁₀	357	19 ³ / ₄	375	20 ³ / ₅
III. Maschinist	—	14—15	150	12 ² / ₅	310	15 ¹ / ₅	400	9 ³ / ₁₀	305	16 ⁴ / ₅	262	14 ² / ₅	300	16 ¹ / ₃
IV. Maschinist	—	11 ¹ / ₂	110	9 ¹ / ₁₀	235	11 ¹ / ₂	350	8 ¹ / ₇	250	13 ³ / ₄	210	11 ³ / ₅	260	14 ³ / ₁₀
Jüngster Maschinist	—	10 ¹ / ₂	85	7 ¹ / ₁₀	122— 152	6—7 ¹ / ₂	200	4 ² / ₅	185	10 ¹ / ₅	175	9 ³ / ₄	—	—
I. Steward	—	13 ¹ / ₂	75	6 ¹ / ₅	182	8 ⁹ / ₁₀	240	5 ¹ / ₂	260	14 ¹ / ₃	275	15 ¹ / ₅	267	14 ⁷ / ₁₀
II. Steward	—	8 ¹ / ₄	50	4 ¹ / ₁₀	133	6 ¹ / ₂	95	2 ¹ / ₅	91	5	202	11 ¹ / ₅	—	—
Alleinkoch.	—	12 ¹ / ₂	145	12	194	9 ¹ / ₂	320	7 ² / ₅	205	11 ¹ / ₄	202	11 ¹ / ₅	192	10 ³ / ₅
Kochsmaat	—	7 ¹ / ₂	30	2 ² / ₅	118	5 ⁴ / ₅	—	—	120	6 ¹ / ₂	65	3 ³ / ₅	60	3 ³ / ₁₀
Messraumsteward	—	8	40	3 ¹ / ₃	63	3 ¹ / ₁₀	95	2 ¹ / ₅	25	1 ² / ₅	65	3 ³ / ₅	54	3
Bootsmann	—	10 ¹ / ₂	115	9 ¹ / ₂	158	7 ³ / ₄	310	7 ¹ / ₅	178	9 ⁴ / ₅	160	8 ⁴ / ₅	167	9 ¹ / ₅
Zimmermann	—	11 ¹ / ₂	115	9 ¹ / ₂	158	7 ³ / ₄	310	7 ¹ / ₅	158— 178	8 ⁴ / ₅ — 9 ⁴ / ₅	160	8 ⁴ / ₅	167	9 ¹ / ₅
Vollmatrose	—	9	100	8 ¹ / ₃	132	6 ² / ₅	265	6 ¹ / ₅	158	8 ² / ₅	148	8 ³ / ₂₀	150	8 ¹ / ₄
Leichtmatrose	—	4 ¹ / ₂ — 5.17.6	50	4 ¹ / ₁₀	63	3 ¹ / ₁₀	130	3	80	4 ² / ₅	114	6 ³ / ₁₀	80	4 ² / ₅
Decksjunge	—	3 ¹ / ₂	25	2 ¹ / ₁₀	30	1 ¹ / ₂	60	1 ² / ₅	36	2	55	3	38	2 ¹ / ₁₀
Hilfskesselwärter	—	10 ¹ / ₂	115	9 ¹ / ₂	152	7 ¹ / ₂	300	7	178	9 ⁴ / ₅	160— 170	8 ⁴ / ₅ — 9 ² / ₅	167	9 ¹ / ₅
Schmierer	—	10	115	9 ¹ / ₂	152	7 ¹ / ₂	300	7	—	—	153— 163	8 ⁹ / ₂₀ — 9	160	8 ⁴ / ₅
Heizer	—	9 ¹ / ₂	105	8 ³ / ₄	143	7	280	6 ¹ / ₂	162	8 ⁹ / ₁₀	150— 158	8 ⁷ / ₂₅ — 8 ¹³ / ₂₅	155	8 ¹ / ₂
Trimmer	—	5—9	75—85	6 ¹ / ₂ — 7 ² / ₅	122	6	245	5 ³ / ₅	107	5 ⁹ / ₁₀	94— 103	5 ¹ / ₅ — 5 ⁷ / ₁₀	87	4 ⁷ / ₁₀

N.B. — Wie aus obigem ersichtlich, sind die Durchschnittsheuern in der betreffenden Landeswährung und in Pfund Sterling aufgeführt. — In Frankreich wird den Seeleuten auch eine Familienzulage gewährt. Alle über 48 Stunden pro Woche hinausgehende Arbeitszeit ist als Mehrarbeit zu entschädigen.

In den meisten Ländern haben die Seeleute Anspruch auf einen bezahlten jährlichen Urlaub von 7 Tagen.

Auf estländischen Schiffen verköstigen sich die Seeleute selbst, was eine Ausgabe vom 40 bis 50 estl. Kronen pro Man und pro Monat bedeutet.

1 £ = 20,37¹/₂ marks.
 1 £ = 34,79 belgas.
 1 £ = 18,15¹/₂ cour. danoises.
 1 £ = 25,28 lats.
 1 £ = 18,20 marks est.
 1 £ = 39,— pesetas.

les soldes des marins.

er 1930.

Tableau comparatif des salaires moyens payés à bord des navires (cargos) de 3000 à 5000 Tonnes Brutto: Allemands, Anglais, Belges, Danois, Lettoniens, Esthoniens, Espagnols, Français, Hollandais, Norvégiens, Polonais, Suédois et Finlandais.

Frankreich France		Belgien Belgique		Spanien Espagne		Italien l'Italie		Finland Finlande		Lettland Lettonie		Estland Esthonie		GRADE
fr. Fr.	£	belg. Fr.	£	Pes.	£	Lire	£	Fm.	£	Lats	£	estl. Kr.	£	
8800	307 ¹ / ₁₀	3600	207 ¹ / ₁₀	800	20 ¹ / ₂	1612	17 ² / ₅	7200	37 ³ / ₁₀	350	14	340	18 ³ / ₄	Capitaine
2000	16 ³ / ₂₀	2068	11 ⁴ / ₅	425	10 ⁴ / ₅	1288	13 ³ / ₁₀	2700	14 ¹ / ₂	225	9	220	12 ¹ / ₂₀	1er Officier
1500	12 ¹ / ₁₀	1708	9 ⁴ / ₅	350	9	1072	11 ¹ / ₂	2225	11 ¹ / ₂	170	6 ⁴ / ₅	195	10 ⁷ / ₁₀	2me Officier
1400	11 ³ / ₁₀	1209	7	200	5	964	10 ² / ₅	1800	9 ¹ / ₃	—	—	185	10 ³ / ₂₀	3me Officier
900	7 ¹ / ₄	1400	8	250	6 ¹ / ₂	—	—	1900	9 ⁴ / ₅	160	6 ¹ / ₃	138	7 ³ / ₅	Radiotélégraphiste
2800	22 ³ / ₅	2807	16 ¹ / ₁₀	300	20 ¹ / ₂	1612	17 ² / ₅	3400	17 ³ / ₅	260	10 ¹ / ₃	295	16 ¹ / ₄	1er Mécanicien
1700	13 ³ / ₄	2068	11 ⁴ / ₅	450	11 ¹ / ₂	1288	13 ³ / ₁₀	2600	13 ¹ / ₂	200	8	211	11 ³ / ₄	2me Mécanicien
1500	12 ¹ / ₁₀	1708	9 ⁴ / ₅	350	9	1072	11 ¹ / ₂	1900	9 ⁴ / ₅	170	6 ⁴ / ₅	186	10 ¹ / ₅	3me Mécanicien
1150	9 ¹ / ₅	1333	7 ³ / ₅	250	6 ¹ / ₂	964	10 ² / ₅	1400	7 ¹ / ₄	—	—	—	—	4me Mécanicien
700	5 ¹³ / ₂₀	1110	6 ² / ₅	100	2 ³ / ₅	—	—	—	—	140	5 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Ass. Mécanicien
800	6 ⁹ / ₂₀	1293	7 ² / ₅	150	3 ⁴ / ₅	511,5	5 ¹ / ₂	2000	10 ¹ / ₃	125	5	119	6 ³ / ₅	Maître d'hôtel
700	5 ¹³ / ₂₀	714	4 ¹ / ₁₀	100	2 ³ / ₅	—	—	750	3 ⁹ / ₁₀	—	—	99.60	5 ¹ / ₂	2me Maître d'hôtel
900	7 ¹ / ₄	1194	6 ¹⁷ / ₂₀	140	3 ³ / ₅	599,5	6 ¹ / ₂	1500	7 ³ / ₄	130	5 ¹ / ₅	119	6 ³ / ₅	Cuisinier
800	6 ⁹ / ₂₀	714	4 ¹ / ₁₀	100	2 ³ / ₅	302,5	3 ¹ / ₄	500	2 ³ / ₅	—	—	99.60	5 ¹ / ₂	2me Cuisinier
400	3 ¹ / ₄	804	4 ³ / ₅	75	2	220	2 ³ / ₅	500	2 ³ / ₅	45	1 ⁴ / ₅	94.60	5 ¹ / ₅	Garçon de Mess
665	5 ⁷ / ₂₀	1197	6 ⁴ / ₅	170	4 ¹ / ₃	687,5	7 ² / ₅	1130	5 ⁴ / ₅	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Maître d'équipage
650	5 ¹ / ₄	1236	7 ¹ / ₁₀	170	4 ¹ / ₃	671	7 ¹ / ₄	1200	6 ¹ / ₅	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Charpentier
585	4 ⁷ / ₁₀	987	5 ¹³ / ₂₀	135	3 ¹ / ₂	550	5 ⁹ / ₁₀	925	4 ⁴ / ₅	100	4	109.60	6	Matelot
305	2 ⁹ / ₂₀	483	2 ³ / ₄	120	3	363	3 ⁹ / ₁₀	725	3 ³ / ₄	60	2 ¹ / ₃	100	5 ¹ / ₂	Novice
230	1 ⁷ / ₂₀	363	2	—	—	132	1 ² / ₅	500	2 ³ / ₅	—	—	89.60	5	Mousse
665	5 ⁷ / ₂₀	1170	6 ³ / ₅	165	4 ¹ / ₄	687,5	7 ² / ₅	1130	5 ⁴ / ₅	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	1er Chauffeur
665	5 ⁷ / ₂₀	1137	6 ¹ / ₂	150	3 ⁴ / ₅	671	7 ¹ / ₄	960	5	120	4 ⁴ / ₅	138	7 ³ / ₅	Graisseur
635	5 ¹ / ₁₀	1062	6 ¹ / ₁₀	150	3 ⁴ / ₅	583	6 ³ / ₁₀	950	4 ⁹ / ₁₀	95	3 ⁴ / ₅	113	6 ¹ / ₂	Chauffeur
585	4 ⁷ / ₁₀	957	5 ¹ / ₂	125	3 ¹ / ₅	533,5	5 ³ / ₄	760	3 ⁹ / ₁₀	90	3 ³ / ₅	100	5 ¹ / ₂	Soutier

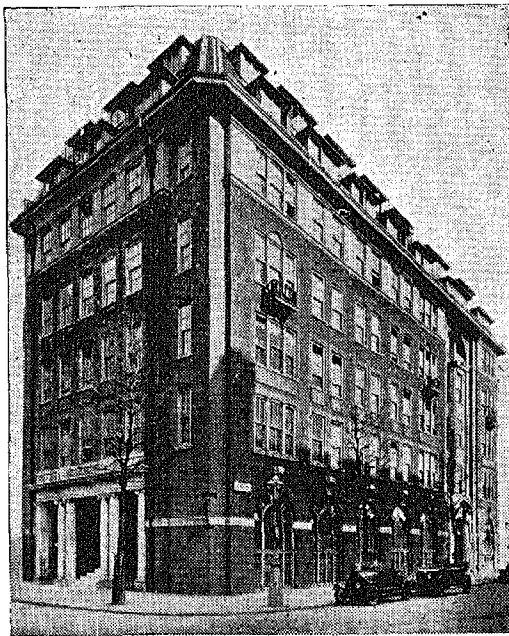
- 1 £ = 123,80 frs. franç.
- 1 £ = 12,10 florins.
- 1 £ = 18,16¹/₂ cour. norvégiennes.
- 1 £ = 43 zloty.
- 1 £ = 18,10 cour. suédoises.
- 1 £ = 193 marks finlandais.
- 1 £ = 12,65 livres.

N.B. — Comme mentionné ci-dessus, les salaires moyens sont indiqués en monnaie du pays et en livres sterling. — En France les gens de mer mariés reçoivent aussi des allocations familiales et tout travail en mer, en dehors des 48 heures par semaine, est payé supplémentairement.

Dans la plupart des pays, les gens de mer ont droit à un congé annuel payé de 7 jours.

Sur les bâtiments esthoniens les marins doivent se nourrir eux-mêmes, ce qui représente une dépense de 40 à 50 marks esthoniens par homme et par mois.





«Transport House», l'immeuble de l'Union britannique des transports où le Parti travailliste et le Congrès des trade-unions ont aussi leur siège.

Le fascisme est un danger international.

Aux États-Unis, le fascisme italien se remue particulièrement. *Labor*, le journal hebdomadaire publié en commun par les différentes organisations américaines de cheminots, écrit à ce sujet ce qui suit : «On a placé des bombes dans les bureaux de journaux italiens et roué de coups les rédacteurs, parce qu'ils sont anti-fascistes. On a boycotté des commerçants qui font de la publicité dans des journaux anti-fascistes. La propagande fasciste s'oppose à la naturalisation d'italiens émigrés ici. Une institutrice a perdu son poste, parce qu'elle refusa de témoigner le respect voulu à Mussolini. On prétend qu'une école a touché régulièrement des subventions du dictateur italien. Si l'affirmation disant que des consuls italiens et d'autres mandataires du dictateur approuvent ces agissements ou y prennent même une part active, est fondée, le gouvernement peut bien les renvoyer chez eux.»

L'activité fasciste a créé un tel mécontentement que le gouvernement s'est vu contraint d'ouvrir une enquête. On annonce officiellement que les fascistes «ne se sont pas mêlés de questions de gouvernement». Malgré cela, on constate que la Ligue fasciste pour l'Amérique du Nord a décidé sa dissolution. Il ne faut cependant pas attacher une valeur excessive à cette décision, car le journal italien *Il Grido della Stirpe* («organe officiel du fascisme») ajoute à l'information concernant la dissolution de cette ligue : «Non seulement le fascisme dans ce pays n'est pas mort, mais il continue à exister avec une nouvelle vigueur.»

Ce «scandale et ce défi à la démocratie américaine», pour employer les mots du rédacteur de *Labor*, semblent par conséquent ne pas encore avoir pris fin.

Communications du Bureau.

Cotisations reçues :

Pour 1928 :		
Union des cheminots de Palestine	fl.	23,98
Pour 1929 :		
Syndicat du personnel du service général de Vigo	pes.	35.—
Pour 1930 :		
Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux	frs.	2.500.—
Union des marins yougoslaves	fl.	33.50
Union des marins islandais	„	60,30
Fédération des cheminots argentins (La Fraternidad)	„	720.—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	frs.	10.000.—
Fédération française des syndicats maritimes	fl.	90.—



Un jugement intéressant sur l'espéranto.

Le Dr. Dillon, dans le temps professeur de linguistique à l'Université de Charkow, écrit dans un livre, paru en 1929 et intitulé «La Russie d'aujourd'hui et de demain» les lignes suivantes sur l'espéranto : «La Russie des Soviets peut s'enorgueillir aujourd'hui de ses 16.000 pionniers de l'espéranto organisés. On dit que beaucoup de Chinois et d'habitants de la Corée ont lu en espéranto les œuvres de Lénine, Tolstoï et Tourgeniew. Mes lecteurs apprendront avec étonnement que dans les écoles non-russes de la Russie soviétique, l'espéranto occupe déjà la quatrième place parmi les langues enseignées. Il existe dans les usines des groupes d'ouvriers qui correspondent depuis des années déjà avec leurs camarades de l'étranger en espéranto. Le groupement des Jeunesses communistes de Smolensk correspond régulièrement en cette langue avec des communistes d'Orient. Plusieurs journaux paysans publient en espéranto des lettres de soldats, marins et ouvriers de différentes parties d'Europe. Les ouvriers d'entreprises des soviets envoient à leurs amis scandinaves des journaux-affiches en espéranto et en reçoivent des félicitations. Des ouvriers d'usine et des soldats de l'armée rouge qui désirent apprendre l'espéranto, se servent de la langue dans leurs congrès. L'espéranto comme langue véhiculaire fait de tels progrès qu'on peut bien le considérer comme un des phénomènes les plus importants des temps modernes.»

L'espéranto dans les communications postales.

L'administration des postes de la principauté de Liechtenstein émet des cartes postales avec des vues du pays et un texte explicatif en espéranto et en allemand. Les cartes postales de la Russie soviétique portent également un texte espéranto. Le directeur général des postes bulgares a annoncé, par circulaire, l'introduction officielle de l'espéranto dans les communications télégraphiques et a recommandé aux agents de suivre des cours en cette langue.

L'espéranto au service de la science.

La station d'observation météorologique du chemin de fer de l'Est de la Chine à Charbine, publie ses communications mensuelles et annuelles, outre en russe, en espéranto. Dans l'introduction, le directeur de la station d'observation écrit entre autres ce qui suit : «Je suis convaincu que la langue auxiliaire neutre est appropriée, plus qu'une langue naturelle, à mettre des travaux scientifiques de cette nature à la portée du public international. Elle est composée de parties de langues nationales, elle est

très simple, précise et susceptible d'un développement ultérieur.»

La société argentine de minéralogie et de géologie a adopté l'espéranto comme langue officielle pour la correspondance avec des institutions analogues d'autres pays.

Les congrès espérantistes internationaux.

L'Association universelle d'espérantistes a tenu à Oxford, du 2 au 9 août 1930, son 22ème Congrès mondial. 1.200 personnes de 30 pays des cinq parties du monde participaient aux assises. Des gouvernements de 12 États, à savoir l'Australie, le Brésil, l'Allemagne, l'Esthonie, la Hollande, la principauté de Liechtenstein, la Norvège, l'Autriche, la Pologne, la Roumanie, l'Afrique du Sud et la Hongrie s'étaient fait représenter. Outre les séances plénières, il y eut de nombreuses sessions spéciales, entre autres de pacifistes, de savants, du personnel des P.T.T., de différentes sectes religieuses. Parmi les distractions offertes aux congressistes, il y avait la comédie connue «La Tante de Charley», jouée en espéranto. Des acteurs d'Angleterre, d'Allemagne, de Pologne et de Hongrie avaient offert leur concours.

À la même époque, les espérantistes ouvriers ont tenu leur congrès à Londres. Ne possédant pas encore de détails sur ces assises, nous comptons y revenir dans le prochain numéro.

L'espéranto au service de la propagande touristique.

Le ministère des Affaires étrangères du Danemark a fait faire un grand film de propagande touristique muni de textes espéranto. Le film, dont la projection dure à peu près deux heures, contient des paysages, des vues de sites historiques, des images relatives à l'industrie, l'agriculture, le commerce, la science etc. Il sera prochainement tourné à l'étranger.

Recenzo.

E. Lanti : Naciismo, Stúdo pri deveno, evoluado kaj sekvoj. Eldonita en 1930 de Sennacieca Asocio Tutmonda, 13/19, 124-paĝa.

K-do E. Lanti estas jam konata pro siaj studaĵoj pri sennaciismo, naciismo kaj similaj sociologiaj problemoj. Lia nuna verko okupas sin ĉefe pri la problemoj de la naciismo, ĝiaj deveno, evoluo kaj sekvoj. En sia preparolo li komencas jam ĉe la primitivaj formoj de la homa socio, la klanoj, venas al pli altaj formoj, al la antikvaj ŝtatoj kaj serĉante jam tie la ĝermojn de la naciismo li finas ĉe la moderna formo de la naciismo en la nunaj ŝtatoj. Li konkludas, ke la proletaro ne havas intereson pri la patrio, kontraŭe, la nacia ideologio nur estas malhelpo por la evoluo de la laborista movado kaj baro al la venko de la socialismo.

La verko montras profundan scion de la aŭtoro pri la temo, de li pritraktata. Kvankam oni ne povas senkondiĉe konsenti pri ĉiu de li eksplikita ideo, tamen estas la verko en sia esenco tre valoro, popularscienca traktajo kaj meritas grandan disvastiĝon inter la laboristoj.

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.